

BL
évolution



Photo : Office du Tourisme des Portes Euréliennes

PLAN D' ACTIONS

SCHÉMA DIRECTEUR DE CIRCULATIONS DOUCES

CC DES PORTES EURÉLIENNES

Mars 2025

Promu par



Contact Client

Marie BALLELIO

Laurence GUITTARD



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

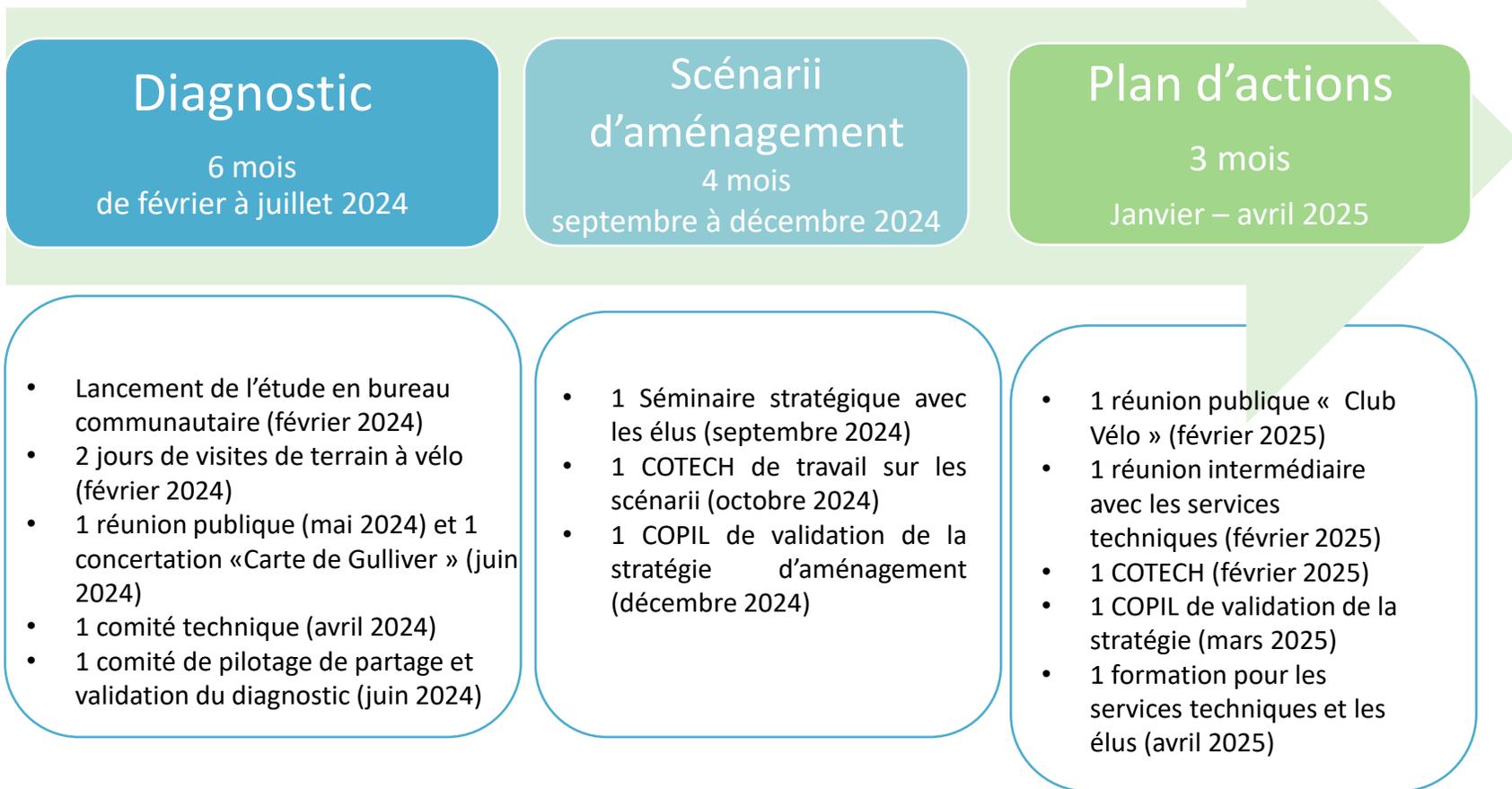
Contact BL évolution

Maxime GADREAU

Noa LEVY-BARON



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



Concertation avec les habitants volontaires



4 axes stratégiques



Le plan d'actions du Schéma Directeur des Circulations Douces est décliné selon 4 axes stratégiques :

Axe 1 : Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien



Développer les itinéraires cyclables en direction des bourgs centre reliant les communes pour favoriser les déplacements du quotidien et améliorer les continuités cyclables.

Apaiser et aménager des liaisons dans les bourgs afin de garantir la sécurité des cyclistes en agglomération.



Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo

Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages (stationnement, aide à l'achat, location longue durée).



Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes

Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via un jalonnement incitatif, une communication régulière et l'organisation d'événements.



Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du schéma

Définir les rôles de chaque acteur dans la mise en œuvre du SDCD. Définir des indicateurs de suivi de la politique cyclable.

Impact sur la cyclabilité



Pour chaque action inscrite dans le schéma directeur, évaluation de l'impact sur la cyclabilité du territoire pour visualiser sa portée.



Peu d'impact



Impact moyen



Impact fort

Présentation des fiches actions

Hierarchisation de la mesure et des actions

Détails des actions à mener, modalités de mise en œuvre et précisions sur les coûts des actions

Rappel des **ACTIONS** et description de l'état final recherché avec les différentes actions de l'axe

Identification des **acteurs engagés** à porter la mesure et à en évaluer la réussite et l'impact

... et Identification des **partenaires** à mobiliser

Indication de l'**impact** en termes de cyclabilité du territoire

Axe 1 ENCOURAGER LA MARCHÉ DANS LES BOURGS → **MESURE 1.1 – APAISER LES CIRCULATIONS**

Contexte et objectifs de l'axe 1

Contexte :

Objectifs : Sur les déplacements intra-bourgs des pôles et des villages, la marche est le moyen de se déplacer le plus efficace et agréable. Cela est notamment possible grâce à l'aménagement de la ville en faveur des piétons les plus vulnérables et rendant visible les avantages de la marche. Parallèlement, des services et espaces de proximité sont aménagés pour réduire les besoins de déplacement.

Public visé : Tout publics, notamment enfants et PMR

Déplacements cibles : tous, sur 0-2 kilomètres

Description de la mesure 1.1

Portage et partenaires à mobiliser

Budget et moyens humains

Indicateurs de suivi et objectifs

Indicateur 1
Objectif MALINS

Indicateur 2
Objectif MALINS

Impact sur la cyclabilité du territoire



Plus de détails: voir annexes 14 

Indicateur pour **suivre et évaluer** la bonne mise en œuvre du plan d'actions, et leurs **objectifs « MALINS »** [mesurables, atteignables, limités dans le temps, indicatifs, négociables] décidés en validation du plan d'actions

Synthèse des moyens financiers et humains estimés nécessaires à la bonne réalisation de la mesure sur la période décidée



SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS DOUCES PLAN D' ACTIONS

Méthodologie

Présentation du plan d'actions

Plan d'actions

Axe 1 – Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien

Axe 2 – Développer les services de l'écosystème vélo

Axe 3 – Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes

Axe 4 – Garantir la gouvernance et le suivi du schéma

Conclusion



SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS DOUCES PLAN D' ACTIONS

Les différentes phases de consultation réalisées au cours de la démarche ont souligné que le principal frein à l'utilisation du vélo était le **sentiment d'insécurité**.

Le développement d'un réseau cyclable sécurisé, continu, confortable et attractif constitue donc la principale attente des usagers.

Il est proposé de développer un réseau cyclable structurant. Ce réseau, plutôt constitué d'aménagements séparés de la chaussée (pistes cyclables, voies vertes...), mais aussi d'itinéraires sur voirie partagée dans des quartiers apaisés, ou entre communes, permettra un développement considérable de la pratique cyclable sur le territoire

Axe 1 – Rendre l'intercommunalité cyclable au quotidien

1.1 Garantir un maillage de liaisons fluides et sécurisées entre et dans les communes de la CC

1.2 Traiter les franchissements

1.3 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries

1.4 Entretenir les aménagements cyclables de manière régulière

| # ACTIONS | Mesures | Indicateurs | Montant des actions sur 10 ans |
|---|--|--|---|
| 1.1 <u>GARANTIR UN MAILLAGE DE LIAISONS FLUIDES ET SÉCURISÉES ENTRE ET DANS LES COMMUNES DE LA CC</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aménager les principaux axes de transit <input type="checkbox"/> Assurer les liaisons intercommunales reliant les différentes communes aux équipements et services | Linéaire d'aménagements réalisés (km) | <p>21,9 M€ Soit 44€/hab/an</p> |
| 1.2 <u>TRAITER LES FRANCHISSEMENTS</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principaux franchissements | Nombre de franchissements aménagés | 900 k€ |
| 1.3 <u>PRENDRE SYSTÉMATIQUEMENT EN COMPTE LE VÉLO DANS LA REFONTE DES VOIRIES</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Appliquer l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines | Conformité des travaux de réfection de voiries | <i>à définir selon les projets</i> |
| 1.4 <u>ENTRETENIR LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES DE MANIÈRE RÉGULIÈRE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Entretien régulier des aménagements, mise en place d'un outil de suivi | Nombre de signalements, taux de réponses | 260 k€/an à terme |

Le plan d'actions pour les aménagements cyclables est construit en prenant en compte plusieurs typologies en fonction de la voirie concernée :

- **Le trafic séparé** entre cyclistes et véhicules motorisés, comprenant :
 - L'aménagement de **pistes cyclables en site propre ou de voies vertes**, sécurisées, séparées de la voirie par une bordure, un fossé ou sur un réseau différent (ex : ancienne voie de chemin de fer, chemins communaux, chemins de halage).
 - La **réaffectation de voies** pour les dédier aux modes actifs
- **Le trafic mixte** entre cyclistes et véhicules motorisés notamment, comprenant :
 - Les **aménagements mixtes** : aménagements sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol, en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. En contexte périurbain ou rural, réalisation d'un « chaucidou ». Limitation de la vitesse à 50 km/h hors agglo et 30 km/h en agglo.
 - Les **voies partagées** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signallement des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...). En agglomération, limitation de la vitesse à 30 km/h.



Piste cyclable



Voie verte

Site propre : 400€ m/l



CVCB / Chaucidou



Zone 30 renforcée

Aménagements mixtes : 100€ m/l



Voie partagée : 3€ m/l



Réaffectation : 3€ m/l

Deux critères pour que les vélos puissent **partager la voirie** avec les véhicules motorisés :

Volume de trafic automobile

Vitesses de circulation motorisée

|  VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE |  TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS) | DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)  | | |
|---|---|--|--|---|
| | | RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR) | RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR) |
| 30 KM/H OU MOINS | < 2000 | Trafic mixte | Vélorue ou trafic mixte | Vélorue ou piste cyclable |
| | 2000 À 4000 | | Bande cyclable ou trafic mixte | |
| | > 4000 | Piste ou bande cyclable | | |
| 50 KM/H | < 1500 | Trafic mixte | | Piste cyclable |
| | 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 | | | |

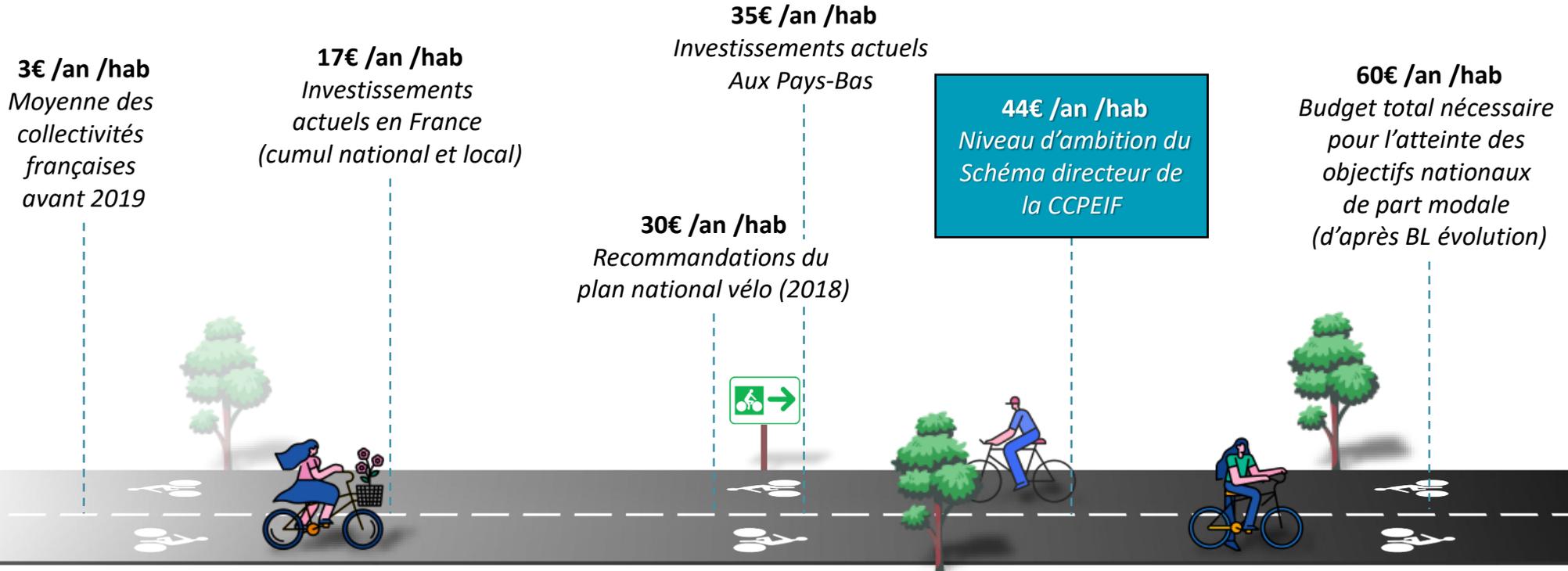
Hors agglomération : le **partage de la voirie** est possible si la vitesse est limitée à 50 km/h et avec un nombre de véhicules limité à 1000 par jour.

Si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un **aménagement en site propre** OU une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

Un budget vélo à la hauteur des enjeux

Le niveau d'ambition validé en COPIEL par les élus, en termes de budget d'investissement total sur le territoire dans la politique cyclable sur 10 ans est de **44 € /an /hab**, un budget à la hauteur des enjeux nationaux et locaux.

Il peut potentiellement comprendre des financements extérieurs (fonds d'aides de l'Etat notamment). Il permettra une politique volontariste et pro-active pour rattraper le retard et donner un coup de pédale à la pratique du vélo.



 **Contexte et objectifs de l'action**

Le diagnostic a mis en avant le fait que **95% des habitants de la CCPEIF habitent à moins de 20 minutes à vélo de l'un des 6 pôles du territoire** (Epernon, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Gallardon, Nogent-le-Roi, Hanches, Pierres). De même, 80% des collégiens de la CCPEIF habitent à moins de 20 minutes à vélo de leur collège.

Il y a un enjeu fort à assurer la sécurisation autour de ces pôles, ainsi qu'à permettre le rabattement vers les gares, aires de covoiturage (Nogent-le-Roi, Saint-Piat, Bailleau-Armenonville) et arrêts de bus du territoire afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessible les polarités extérieures à la Communauté de communes.

Certains axes accueillent un important trafic automobile, il est donc essentiel de proposer des aménagements séparés de la chaussée et sécurisés pour permettre un report modal important vers le vélo. Sur d'autres, un simple jalonnement ou bien un partage de la voirie peuvent être envisagés à condition que les niveaux de trafics et vitesses des véhicules motorisés le permettent.

 **Liste des actions**

- Planifier la réalisation des liaisons validées pour ce schéma** selon un Plan Pluriannuel d'Investissement priorisant ces liaisons dans le temps (ci-après), en anticipant le lancement d'études pré-opérationnelles
- Cartographier les acteurs et les subventions disponibles** pour soutenir le financement du schéma

 **Portage et partenaires à mobiliser**

Mise en œuvre : CC, Département, Communes
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Financeurs (Etat, Ademe, Région, Europe)

 **Impact sur la cyclabilité**



 **Budget et moyens humains**

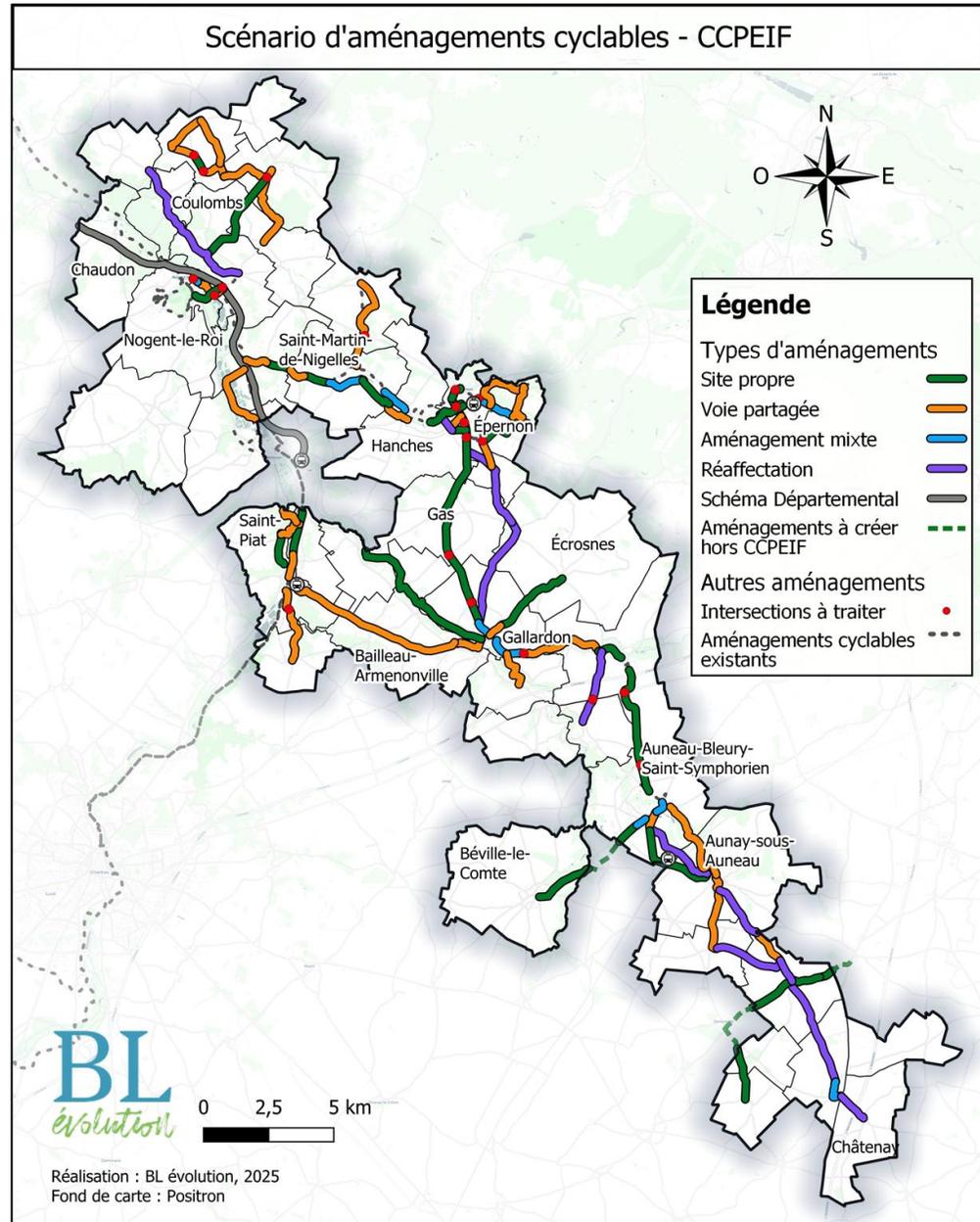
| | |
|------------------|---|
| Financier | 21,9 M€ sur 10 ans (dont 50 à 80% de co-financements possibles) |
| Humain | 1 ETP |

| Indicateur de résultat | 2029 | 2033 | 2035 |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|
| Linéaire d'aménagement réalisé (km) | 66 km | 128km | 150km |

| | |
|--------------------------------------|---------------|
| Nombre d'itinéraires | 40 |
| Linéaire total d'aménagements | 150 km |

| | |
|---------------------|---------|
| Site propre | 51,2 km |
| Aménagements mixtes | 17,6 km |
| Voie partagée | 53,6 km |
| Réaffectation | 28 km |

| | |
|-----------------------------------|----------------|
| Coût sur 10 ans | 21,9 M€ |
| Coût / an / habitant (sur 10 ans) | 44€ |



Synthèse des linéaires d'aménagements par commune

| Commune | Scénario (en mètres) |
|--------------------------------|-------------------------|
| Aunay-sous-Auneau | 9 322 |
| Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | 17 932 |
| Bailleau-Armenonville | 8 133 |
| Béville-le-Comte | 2 260 |
| Bréchamps | 2 512 |
| Châtenay | 1 211 |
| Chaudon | - |
| Coulombs | 6 401 |
| Croisilles | 308 |
| Droue-sur-Drouette | 6 773 |
| Écrosnes | 3 879 |
| Épernon | 6 453 |
| Faverolles | 1 314 |
| Gallardon | 12 477 |
| Gas | 5 594 |
| Hanches | 8 413 |
| La Chapelle-d'Aunainville | 3 040 |
| Le Gué-de-Longroi | - |
| Les Pinthières | - |

| Commune | Scénario (en mètres) |
|--------------------------|-------------------------|
| Léthuin | 3 225 |
| Levainville | 1 744 |
| Lormaye | 2 063 |
| Maisons | 10 076 |
| Mévoisins | 2 814 |
| Mondonville-Saint-Jean | 822 |
| Morainville | 1 018 |
| Néron | - |
| Nogent-le-Roi | - |
| Pierres | 626 |
| Saint-Laurent-la-Gâtine | - |
| Saint-Lucien | - |
| Saint-Martin-de-Nigelles | 4 769 |
| Saint-Piat | 4 429 |
| Senantes | 1 079 |
| Soulaire | - |
| Vierville | - |
| Villiers-le-Morhier | 4 022 |
| Yermenonville | 686 |
| Ymeray | 1 551 |

Synthèse coûts par commune en euros

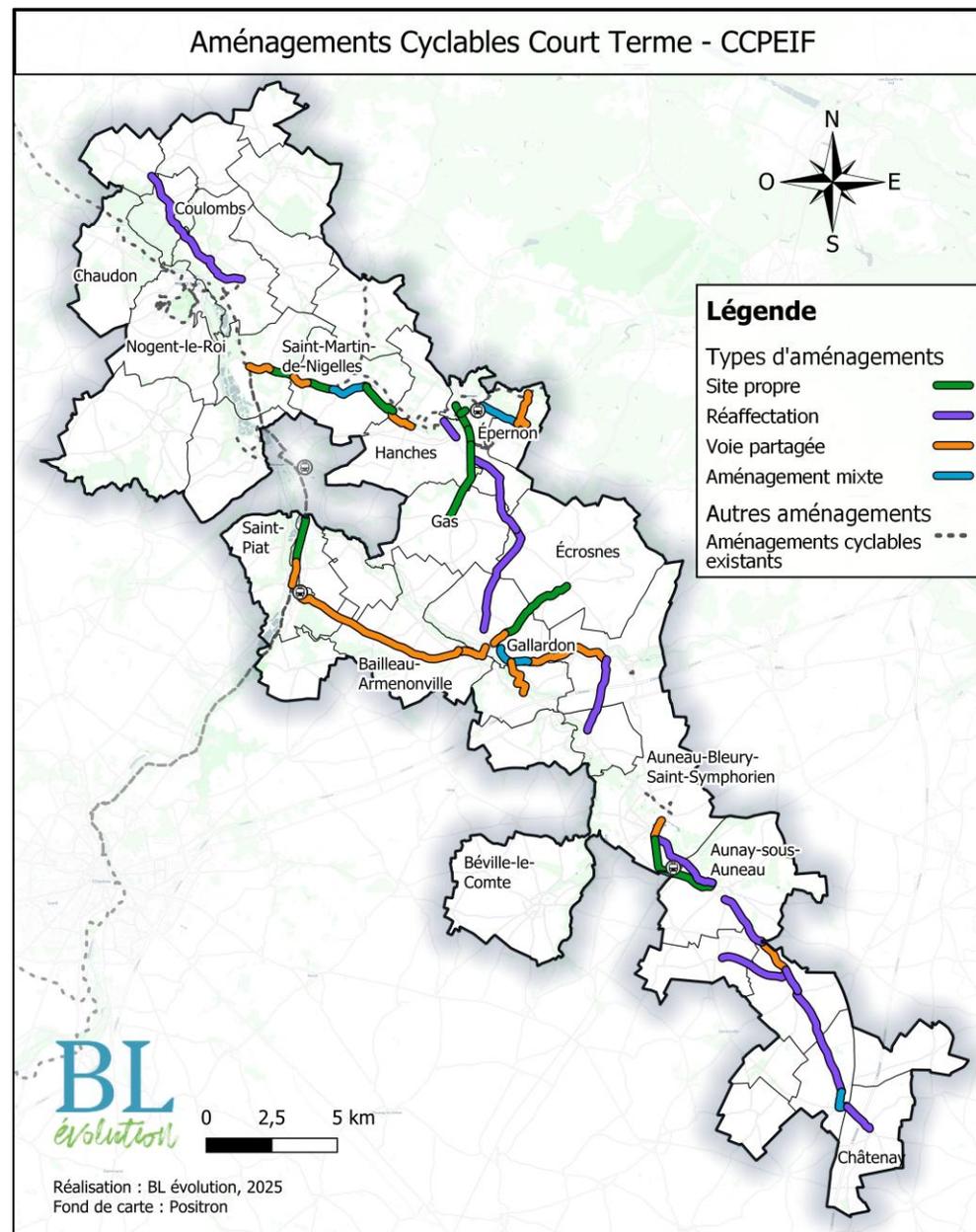
Les sommes des tableaux correspondent aux coûts des aménagements se situant sur les communes, et **non au coût que chacune de ces communes devra déboursier**. Sur de nombreuses voies, c'est le Département qui est Maitrise d'Ouvrage. Les subventions ne sont pas prises en compte dans les totaux. **A affiner post-COTECH**

| Commune | Coûts (€) |
|--------------------------------|-----------|
| Aunay-sous-Auneau | 710 012 |
| Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | 3 405 670 |
| Bailleau-Armenonville | 1 084 389 |
| Béville-le-Comte | 904 000 |
| Bréchamps | 7 000 |
| Châtenay | 3 633 |
| Chaudon | - |
| Coulombs | 971 286 |
| Croisilles | 30 800 |
| Droue-sur-Drouette | 337 121 |
| Écrosnes | 692 492 |
| Épernon | 1 383 159 |
| Faverolles | 383 077 |
| Gallardon | 2 789 530 |
| Gas | 1 637 336 |
| Hanches | 1 783 252 |
| La Chapelle-d'Aunainville | 9 120 |
| Le Gué-de-Longroi | - |
| Les Pinthières | - |
| Léthuin | 9 675 |

| Commune | Coûts (€) |
|--------------------------|-----------|
| Levainville | 330 375 |
| Lormaye | 361 554 |
| Maisons | 1 556 261 |
| Mévoisins | 684 533 |
| Mondonville-Saint-Jean | 328 800 |
| Morainville | 407 200 |
| Néron | - |
| Nogent-le-Roi | - |
| Pierres | 1 878 |
| Saint-Laurent-la-Gâtine | - |
| Saint-Lucien | - |
| Saint-Martin-de-Nigelles | 1 102 120 |
| Saint-Piat | 522 241 |
| Senantes | 431 600 |
| Soulaire | - |
| Vierville | - |
| Villiers-le-Morhier | 398 347 |
| Yermenonville | 187 060 |
| Ymeray | 4 653 |

AMÉNAGEMENTS COURT TERME

→ Projet de lancement des études pré-opérationnelles en 2026 pour toutes les liaisons qui pourraient être réalisées entre 2027 et 2029



Communes concernées : Epernon, Gas, Hanches

Enjeux :

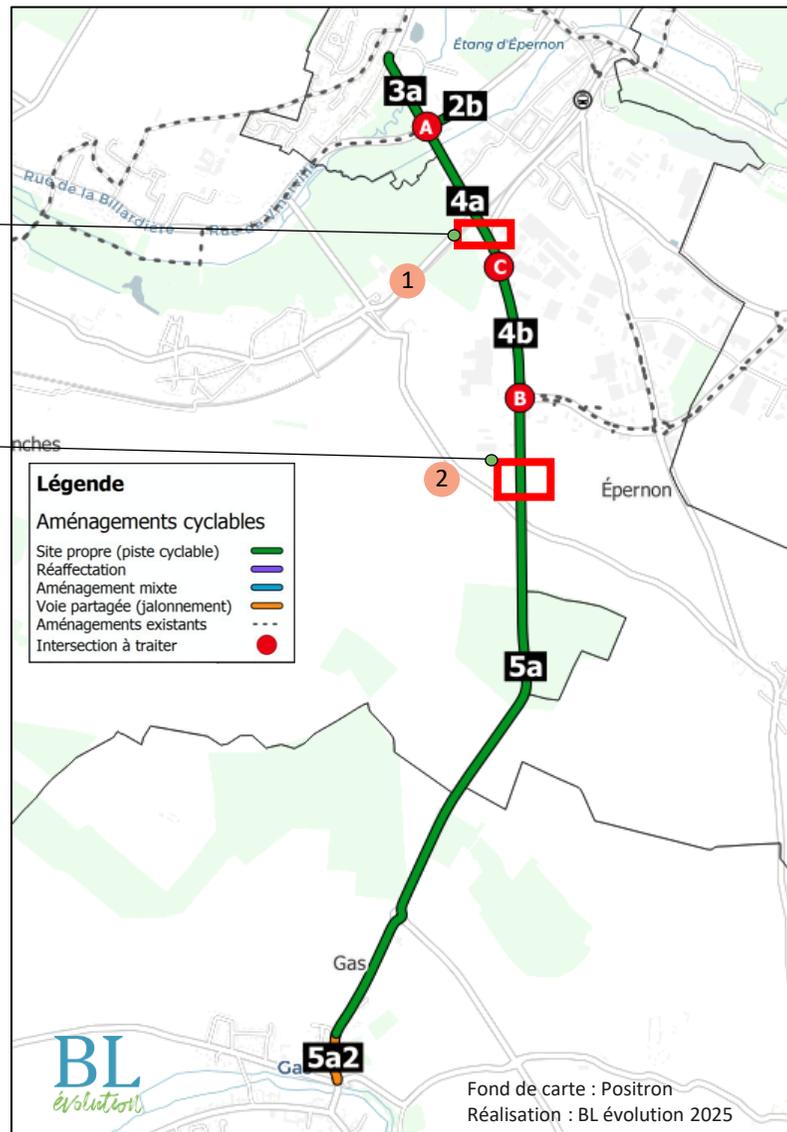
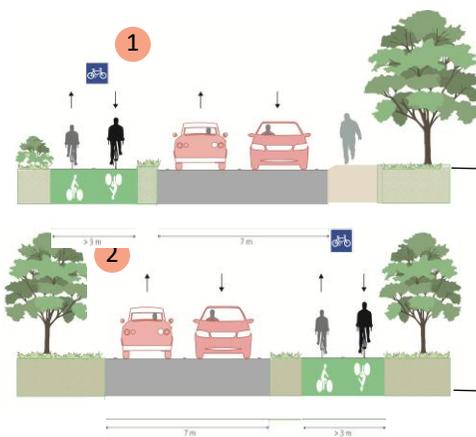
- Sécurisation de l'axe reliant Gallardon à Epernon par la D28
- Accès des actifs travaillant à Epernon

Maitrise d'ouvrage : Département, Communes

Aménagements proposés : pistes cyclables bidirectionnelles

Longueur : 4,9 km / **Coût :** 970 000 €

Profil de voirie recommandé :



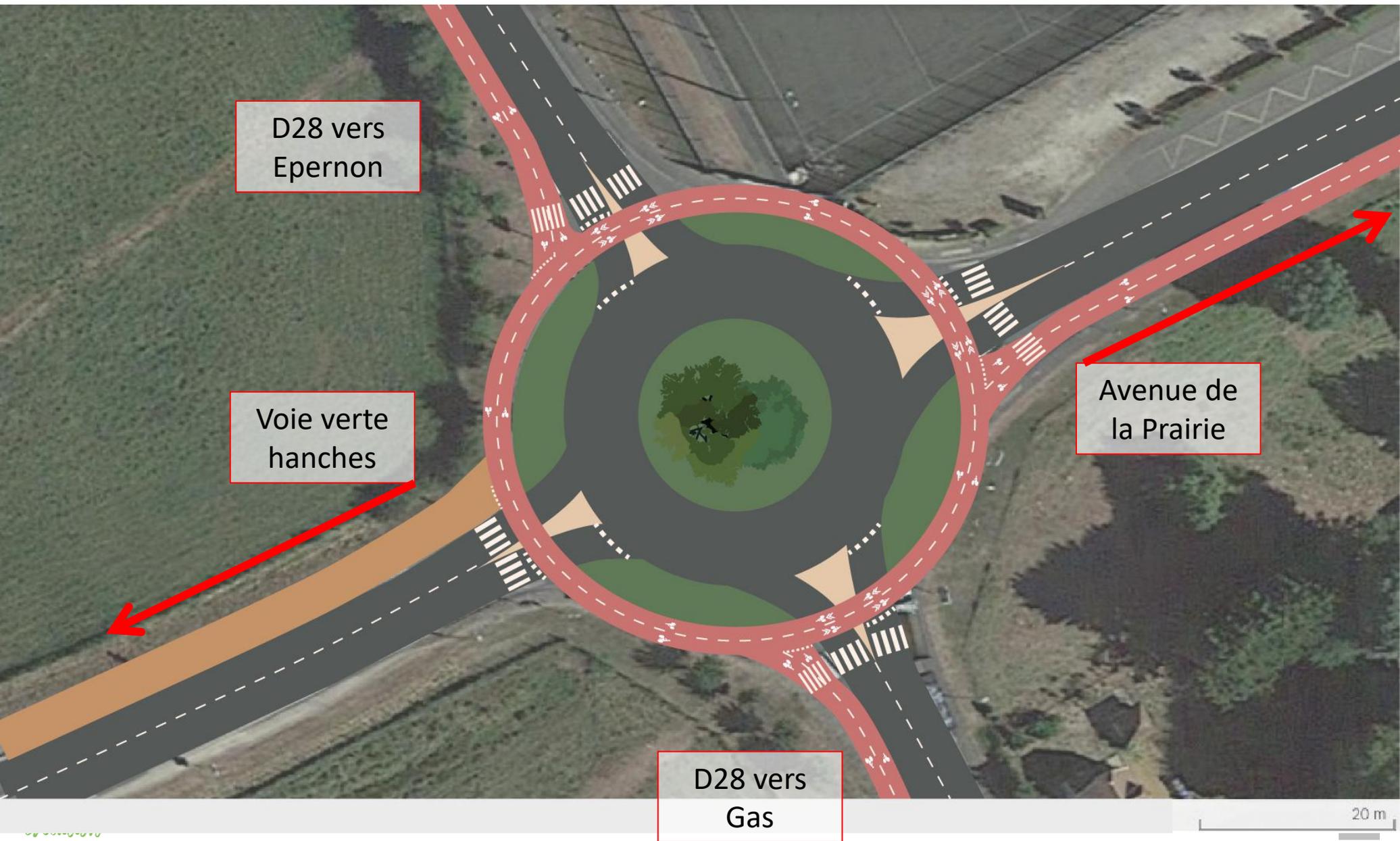
Tronçons

| Tronçon | Origine-Destination | Communes | Nom | Type amgmt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-----------------------|-----------------------|--|---------------|--------------|-----------|--------------|
| 2b | Epernon | Epernon | D906, Avenue de la Prairie jusqu'à l'intersection avec la Rue des Grands Moulins | Site propre | 218 | 87 200 | Vers Gare |
| 3a | Epernon | Epernon | D28 du rond point d'Amberg jusqu'à la Piscine | Site propre | 334 | 133 600 | Côté Ouest |
| 4a | Epernon | Epernon | Du rond point d'Amberg jusqu'au rond point des Anglais - Route de Gallardon - D28 | Site propre | 656 | 262 400 | Côté Ouest |
| 4b | Epernon | Epernon | Du rond point des Anglais jusqu'au rond point de l'Europe - D28 | Site propre | 548 | 219 200 | Côté Ouest |
| 5a | Epernon-Gas | Epernon, Gas, Hanches | D28 - du rond point de l'Europe jusqu'à l'angle de la Rue de la République et de la rue de l'Ecole | Site propre | 3 165 | 266 000 | Côté Ouest |
| 5a2 | Gas (entrée de bourg) | Gas | Rue de la république, entrée de Gas | Voie partagée | 203 | 609 | |

Intersections et ouvrages

| Intersection | MOA | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|--------------|----------------------------|---------|-----------|--|
| A | Eure-et-Loir | Giratoire à la hollandaise | Epernon | 150 000 € | Continuité avec voie verte |
| B | Eure-et-Loir | Giratoire à la hollandaise | Epernon | 60 000 € | Élargissement du trottoir |
| C | Eure-et-Loir | Giratoire à la hollandaise | Epernon | 30 000 € | Élargissement du trottoir sur la moitié du giratoire |

Focus giratoire Hanches/Epernon

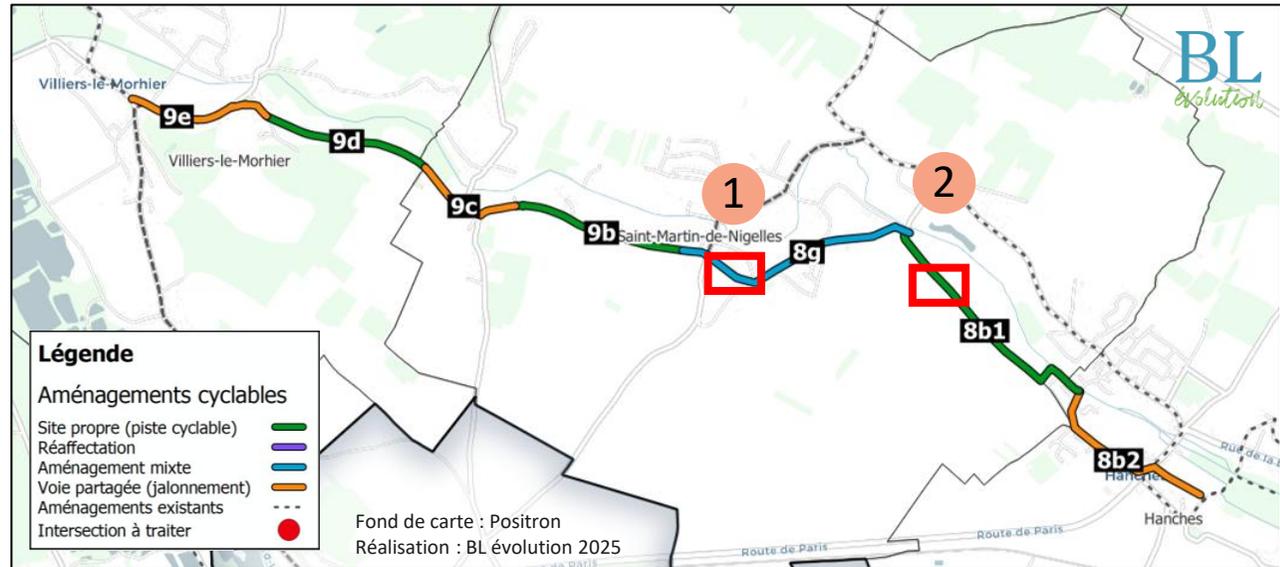


Communes concernées : Hanches, Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier

Enjeux :

- Sécuriser un axe important de la Véloscénie qui est seulement jalonné aujourd'hui
- Enjeu de foncier à obtenir le long de la Drouette pour le tronçon 8b1
- Passage possible des véhicules agricoles sur un site propre. A bien définir lors des études pré-opérationnelles

Maitrise d'ouvrage : Communes, Département

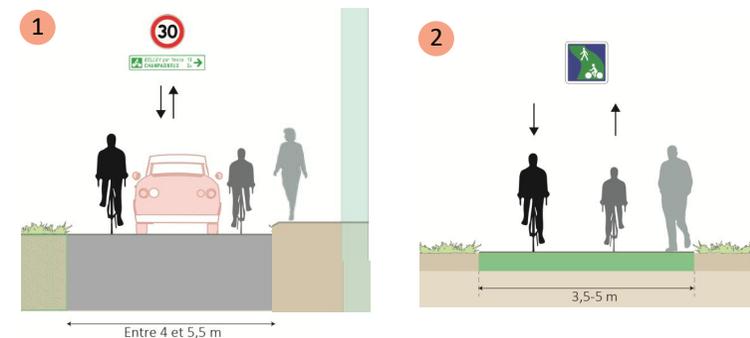


Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngnt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|---|---|---|-------------------|--------------|-----------|--|
| 8b1 | Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches | Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches | Le long de la Drouette entre Saint-Martin-de-Nigelles et Hanches | Site propre | 1 470 | 588 040 | Nécessite foncier |
| 8b2 | Hanches | Hanches | De la Drouette - Avenue du Val des Granges jusqu'à la rue Basse à l'angle de la Rue des Bouveteaux | Voie partagée | 1 146 | 3 439 | |
| 8g | Saint-Martin-de-Nigelles | Saint-Martin-de-Nigelles | Traversée Saint-Martin-de-Nigelles par D101.4 puis D101.3 | Aménagement mixte | 1 415 | 14 1460 | Zone 30 renforcée (pas CVCB ici) |
| 9b | Saint-Martin-de-Nigelles | Saint-Martin-de-Nigelles | 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 | Site propre | 1 005 | 402 000 | Le long de la Véloscénie. Passages possibles de véhicules agricoles. |
| 9c | Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier | Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier | 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 | Voie partagée | 640 | 1 920 | |
| 9d | Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier | Saint-Martin-de-Nigelles, Villiers-le-Morhier | Rue du Coudray | Site propre | 973 | 389 200 | Passage possible engins agricoles |
| 9e | Villiers-Le-Morhier | Villiers-Le-Morhier | Rue du Château | Voie partagée | 837 | 2 511 | |

Aménagements proposés : voie verte, chaudiou, voie partagée
Longueur : 6,6 km
Coût : 1 522 000€

Profils de voirie recommandés :



Communes concernées : Gallardon et Ecrosnes

Enjeux :

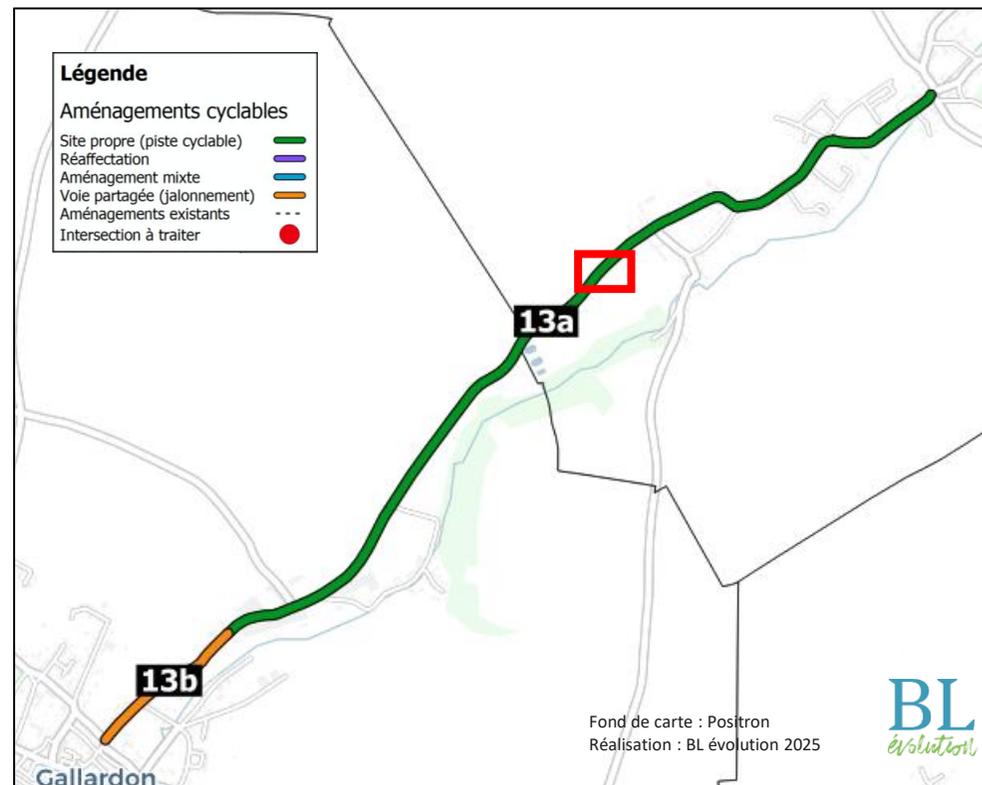
- Aménager un site propre le long de la D32

Maitrise d'ouvrage : Département, Communes

Aménagements proposés : Piste bidirectionnelle puis voie partagée

Longueur : 3,7 km

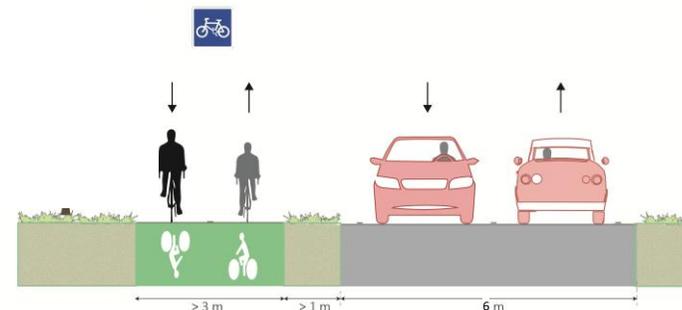
Coût : 1 265 000€



Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amgnt | Longueur (m) | Coûts (€) | Remarques |
|---------|-----------------------|---------------------|------------------------|---------------|--------------|-----------|-----------|
| 13a | Ecrosnes, Gallardon | Ecrosnes, Gallardon | D32 Ecrosnes-Gallardon | Site propre | 3 138 | 1 255 040 | |
| 13b | Gallardon | Gallardon | D32 Ecrosnes-Gallardon | Voie partagée | 550 | 1 651 | |

Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Aunay-sous-Auneau

Enjeux :

- Sécurisation des axes pour rejoindre la gare depuis Auneau (bourg) et Aunay-sous-Auneau

Maitrise d'ouvrage : Département, Communes

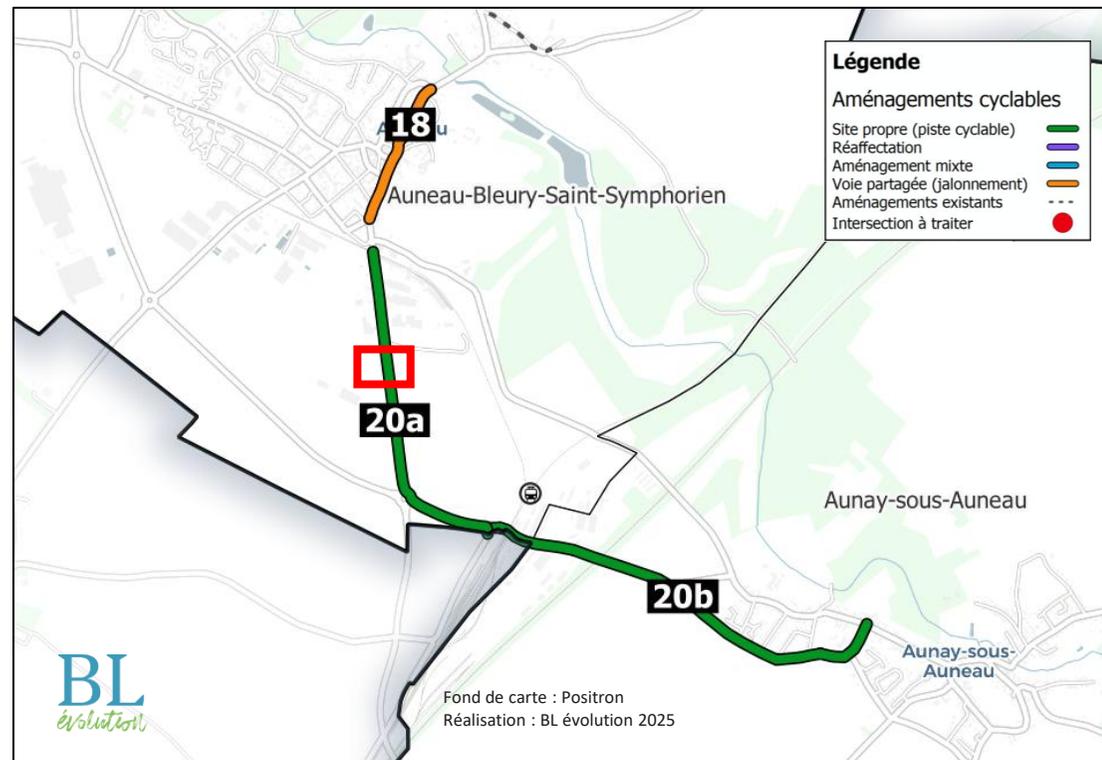
Aménagements proposés : Piste bidirectionnelle, Voie partagée

Longueur : 4,1 km

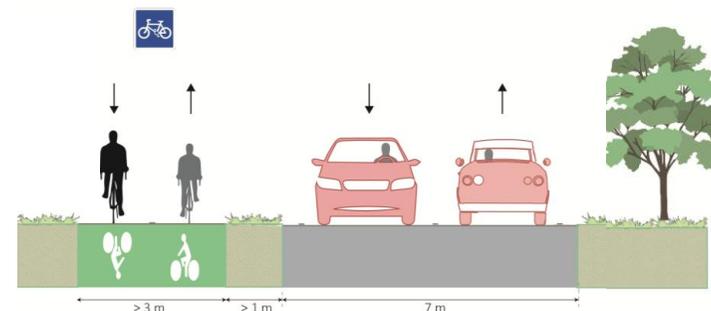
Coût : 1 379 000 €

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amgnt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|----------------------------------|---|--|---------------|--------------|-----------|---|
| 18 | Auneau (bourg) | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | Rue Pasteur, Auneau | Voie partagée | 637 | 1 910 | |
| 20a | Auneau (bourg), Auneau (gare) | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | D19, D19.4 jusqu'à la gare de Roinville | Site propre | 1 513 | 605 080 | Nécessite foncier. La largeur est suffisante pour un site propre |
| 20b | Auneau (gare), Aunay-sous-Auneau | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Aunay-sous-Auneau | D130, Gare de Roinville jusqu'à l'intersection de la rue du Petit Mont | Site propre | 1 934 | 773 560 | Nécessite foncier. Certains alternats peuvent être mis en place au niveau du pont tgv. Vigilance au passage d'engins agricoles. |



Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Droue-sur-Drouette, Epernon

Enjeux :

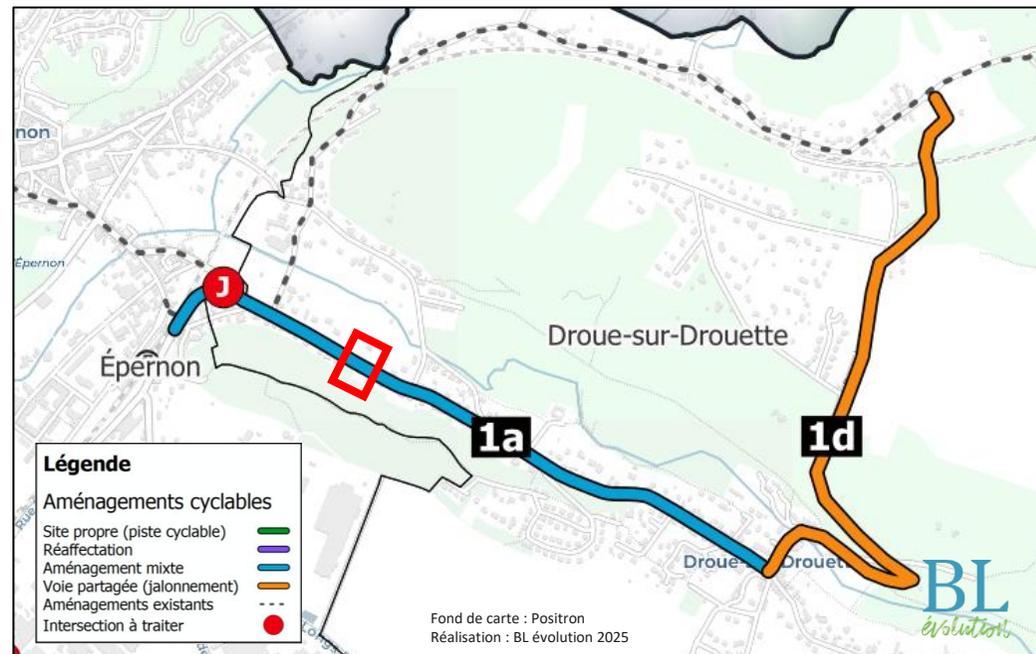
- Aménagement de la zone 30 déjà en cours à Droue-sur-Drouette.

Maitrise d'ouvrage : Commune

Aménagements proposés : Voie partagée, Zone 30 renforcée

Longueur : 3,5 km

Coût : 170 000 €



Tronçons

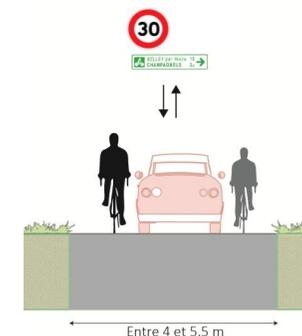
| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|------------------------------------|-----------------------------|--|---------------------------------------|--------------|-----------|---|
| 1a | Droue-sur-Drouette, Epernon (gare) | Droue-sur-Drouette, Epernon | Rue du petit Droue jusqu'à la Gare d'Epernon | Aménagement mixte (Zone 30 renforcée) | 1 670 | 166 990 | Liaison plateau Acacias. Nécessite une suppression du stationnement. Voie partagée renforcée à partir de rue de la Chaleine |
| 1d | Droue-sur-Drouette | Droue-sur-Drouette | D328.4 jusqu'à l'angle de la Rue du Petit Droue et de la rue de Chaleine | Voie partagée | 1 814 | 5 442 | Passages d'engins agricoles le long de ces axes. |

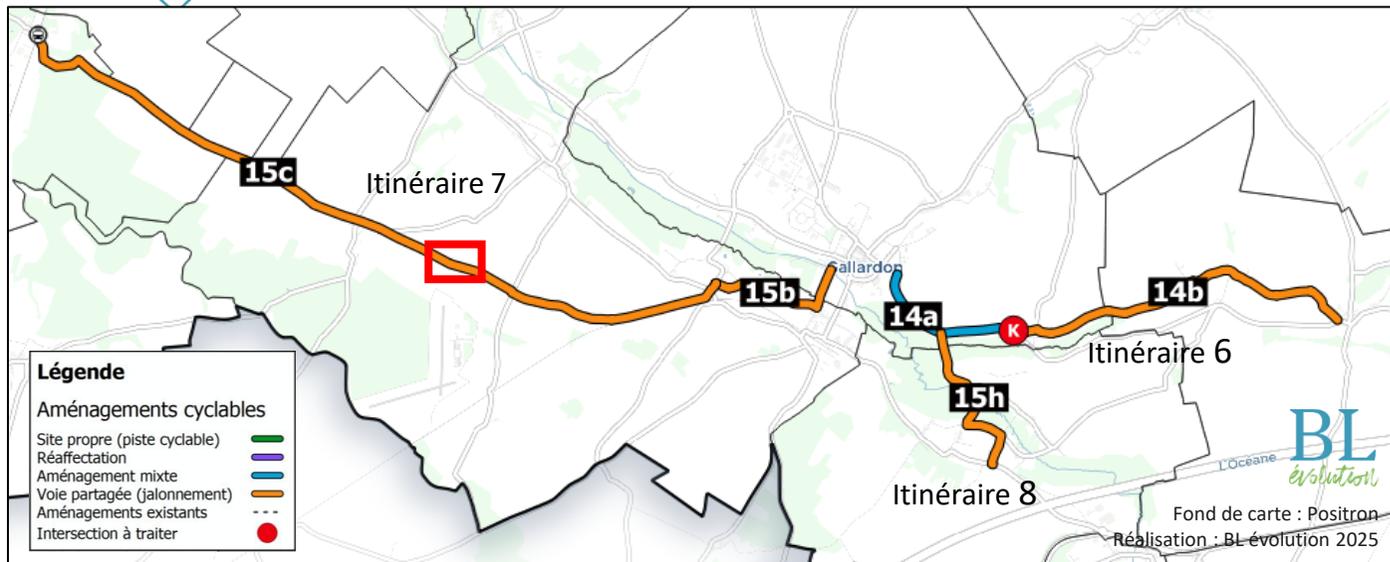
Intersections

| Intersection | Aménagement | Commune | Phase | Coûts | Commentaires |
|--------------|------------------------------|---------|-------|---------|---|
| J | Giratoire, pictogrammes vélo | Epernon | 1 | 1 000 € | Pictogrammes chevrons + vélo au centre du giratoire |

Profil de voirie recommandé

Zone 30 renforcée





Communes concernées : Gallardon, Bailleau-sous-Gallardon, Saint-Piat, Ymeray, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien

Enjeux : relier Gallardon aux communes voisines par des voies calmes jalonnées :

- À Bleury par la Rue du Bout d'À Haut (Itinéraire 6)
- À Ymeray, en traversant la zone résidentielle des Bordes (Itinéraire 7)
- A Bailleau-sous-Gallardon puis Saint-Piat par la D106.4 (Itinéraire 8)

Maitrise d'ouvrage : Département, Communes

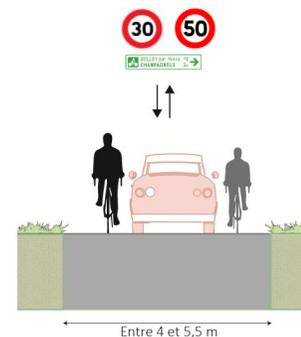
Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Remarques |
|---------|---|---|---|-------------------------------|--------------|-----------|---|
| 14a | Gallardon (bourg), Gallardon (Montlouet) | Gallardon | D18 entre Gallardon et Montlouet | Aménagement mixte (Chaucidou) | 1 368 | 136 800 | Nécessite la suppression du stationnement |
| 14b | Gallardon, Bleury | Gallardon, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | D331.2 entre Montlouet et Bleury | Voie partagée | 3 245 | 9 734 | |
| 15b | Gallardon, Bailleau-Armenonville (Bailloulet) | Gallardon, Bailleau-Armenonville | D.106.4 Bailleau-Armenonville-Gallardon | Voie partagée | 1 295 | 3 886 | |
| 15c | Bailleau-Armenonville (sortie de Bailloulet), Saint-Piat (gare) | Saint-Piat, Mévoisins, Yermenonville, Bailleau-Armenonville | D.106.4 Bailleau-Armenonville-Gallardon | Voie partagée | 6 903 | 20 708 | |
| 15h | Gallardon, Ymeray | Gallardon, Ymeray | D331.4 puis jusqu'à Rue des Bordes | Voie partagée | 1 671 | 5 013 | Ajout séminaire élus |

Aménagement proposé : Voie partagée et chaucidou

Longueur : 14,5 km

Coût : 176 000 €
Profil de voirie recommandé



Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Phase | Coûts | Commentaire |
|--------------|---------------|-----------|-------|---------|-------------------------------------|
| K | Grand plateau | Gallardon | 1 | 40 000€ | Comprenant toutes les intersections |

Communes concernées : Epernon, Ecrosnes, Gallardon, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Levainville,

Enjeux : La CCPEIF souhaite impulser des réaffectations de voies, aujourd'hui à faible trafic, pour les dédier entièrement aux modes actifs. En plus du tronçon de la D122 déjà prévu dans le schéma départemental, ce schéma propose des itinéraires supplémentaires reposant sur la réaffectation de voiries.

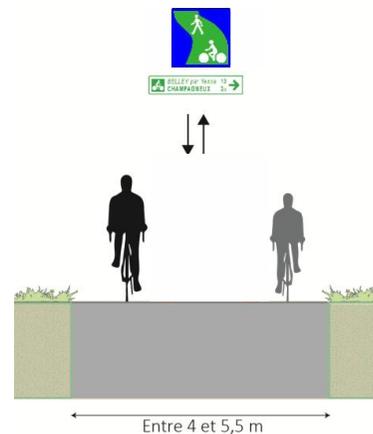
Maitrise d'ouvrage : Département, Communes

Aménagements proposés : Réaffectation en voie verte

Longueur : 7 km

Coût : 9 000€

Profil de voirie recommandé



Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngnt | Longueur (m) | Coûts (€) |
|---------|-----------------------------------|---|---|---------------|--------------|----------------------|
| 5b | Hanches, Ecrosnes (Jonvilliers) | Epernon, Gas, Ecrosnes | D122 - Réaffectation Hanches-Ecrosnes (Jonvilliers) | Réaffectation | 426 | Schéma Départemental |
| 5d | Ecrosnes (Jonvilliers), Gallardon | Ecrosnes, Gallardon, Gas | De l'intersection entre la D116.6 et la D122 jusqu'à celle avec la D28 | Réaffectation | 4 266 | Schéma Départemental |
| 17b | Bleury, Levainville | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Levainville | D122 Rue du Viaduc à l'intersection avec la route d'Auneau jusqu'à celle avec la Rue des Verges | Réaffectation | 2 819 | 8 456 |



Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Phase | Coûts | Commentaire |
|--------------|------------------------------------|---|-------|----------|---|
| L | Ilots avec traversée en deux temps | Levainville, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | 1 | 40 000 € | Aménagement obligatoire pour envisager la réaffectation |

Communes concernées : Aunay-sous-Auneau, La Chapelle d'Aunainville, Maisons, Léthuïn, Châtenay

Enjeux : La CCPEIF souhaite impulser des réaffectations de voies, aujourd'hui à faible trafic, pour les dédier entièrement aux modes actifs. En plus du tronçon de la D122 déjà prévu dans le schéma départemental, ce schéma propose 4 itinéraires supplémentaires reposant sur la réaffectation de voiries (Itinéraires 10, 11, 12 et 13).

Pour certains tronçons, comme le 23a, le passage de véhicules agricoles sur un site propre est possible. A bien définir lors des études pré-opérationnelles.

Maitrise d'ouvrage : Département, Communes

Aménagements proposés :

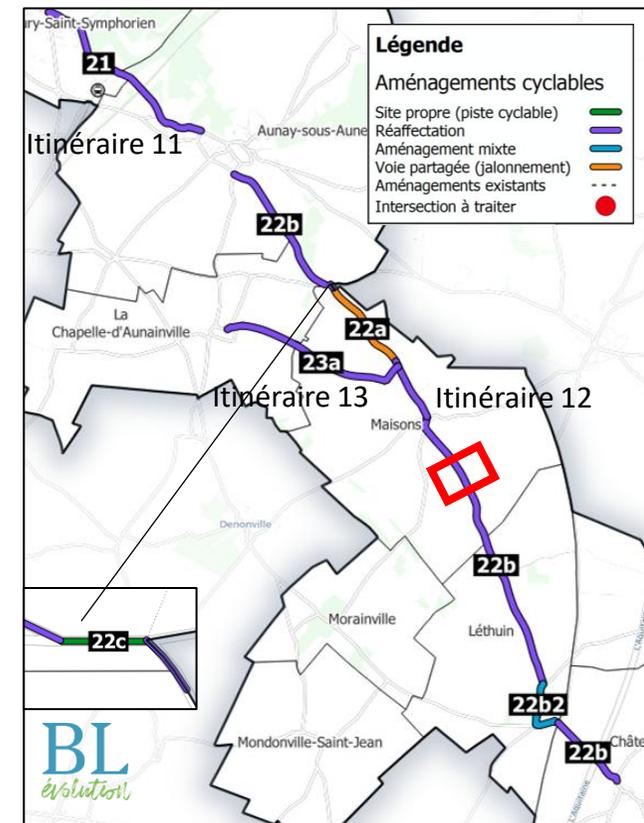
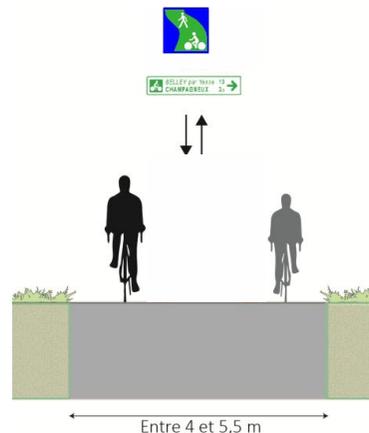
Réaffectation en voie verte, piste cyclable bidirectionnelle, voie partagée

Longueur : 16 km

Coût : 171 521€

Tronçons

Profil de voirie recommandé



| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amnt | Longueur (m) | Coûts (€) | Remarques |
|---------|------------------------------------|---|--|-------------------|--------------|-----------|---|
| 21 | Aunay-sous-Auneau, Auneau (bourg) | Aunay-sous-Auneau, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | D116.A - Depuis l'angle de la Route de la Gare jusqu'à l'angle avec la Rue de la Résistance | Réaffectation | 3 001 | 9 003 | |
| 22a | Maisons | Maisons | D141.1B de la sortie de Maisons jusqu'à la Grande Rue à l'intersection avec le Chemin du Soleil Levant | Voie partagée | 1 432 | 4 296 | Permet de laisser le passage de véhicules motorisés |
| 22b | Aunay-sous-Auneau, Châtenay | Aunay-sous-Auneau, Maisons, Léthuïn, Châtenay | 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 | Réaffectation | 8 355 | 25 065 | Panneaux directionnels et horizontaux + 50 km/h |
| 22b2 | Léthuïn (bourg) | Léthuïn | Apaisement de la rue Paul Gaillard au cœur de Léthuïn | Aménagement mixte | 917 | 91 700 | Chaucidou |
| 22c | Aunay-sous-Auneau-Maisons | La Chapelle d'Aunainville, Aunay-sous-Auneau | Traversée de la D24 pour assurer la continuité de la D141.1B. | Site propre | 83 | 33 200 | |
| 23a | La Chapelle d'Aunainville, Maisons | La Chapelle d'Aunainville, Maisons | De la Mairie de la Chapelle d'Aunainville jusqu'à l'intersection entre la Rue du Bourniquier et la Grande Rue | Réaffectation | 2 752 | 8 257 | |

Communes concernées : Coulombs, Bréchamps, Croisilles

Enjeux :

- Apaisement de cet axe en autorisant la circulation motorisée seulement aux riverains et aux véhicules agricoles

Maitrise d'ouvrage : Communes

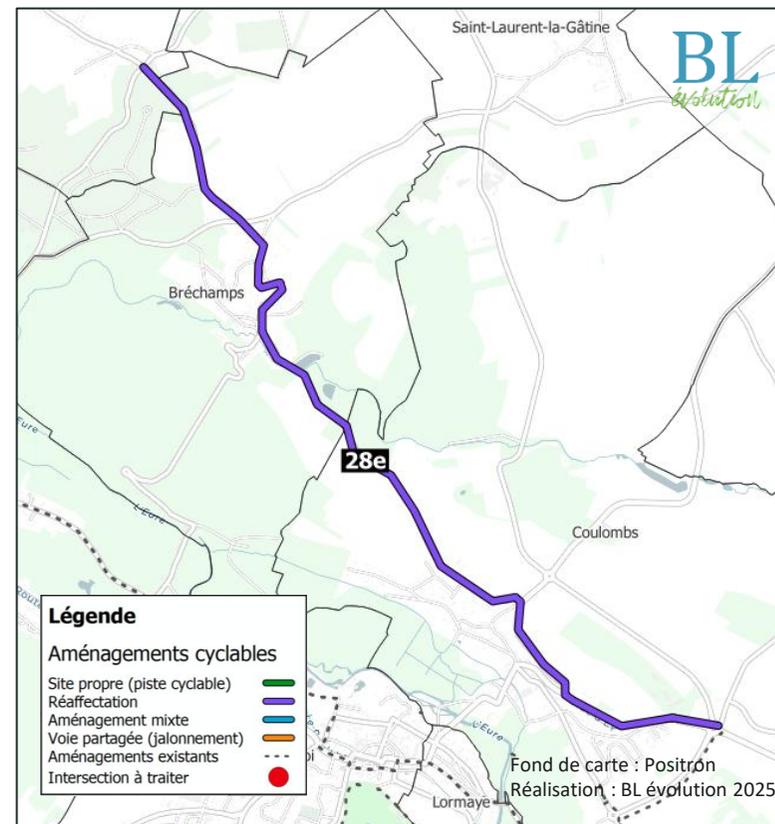
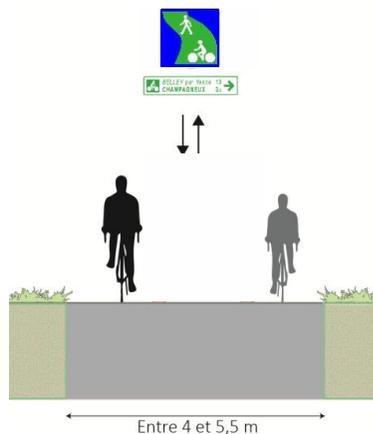
Aménagements proposés : Réaffectation en voie verte
Longueur : 6 km

Coût : 18 000€

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-----------------------|---------------------------------|--|---------------|--------------|-----------|---|
| 28e | Croisilles, Coulombs | Croisilles, Bréchamps, Coulombs | De l'intersection entre la Grande Rue D306 et la D113.3 jusqu'au rond-point de la déviation de Nogent-le-Roi | Réaffectation | 6 047 | 18 141 | Garder un accès pour les engins agricoles |

Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Saint-Piat, Mévoisins (liens à créer avec Maintenon)

Enjeux : Permettre une liaison sécurisée entre Saint Piat, Mévoisins et Maintenon

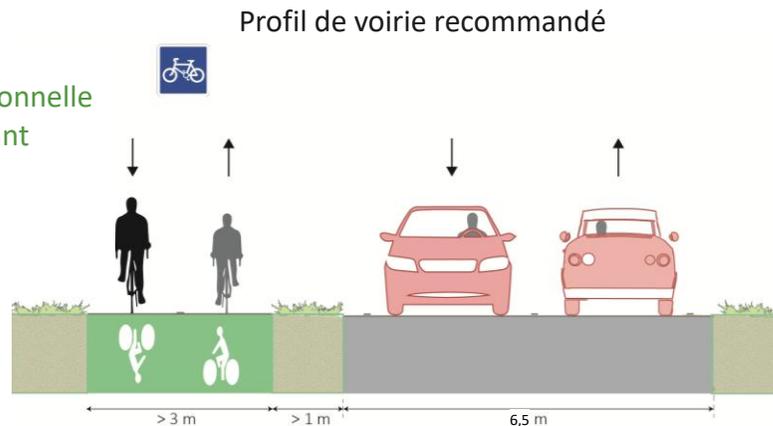
- Une voie séparée existe déjà entre Mévoisins et Saint-Piat (16b), il suffirait d'ajouter de la signalétique pour en faire un site propre

Maitrise d'ouvrage : Département

Aménagements proposés : Piste bidirectionnelle et signalisation à ajouter au chemin existant

Longueur : 2,6 km

Coût : 684 000 €



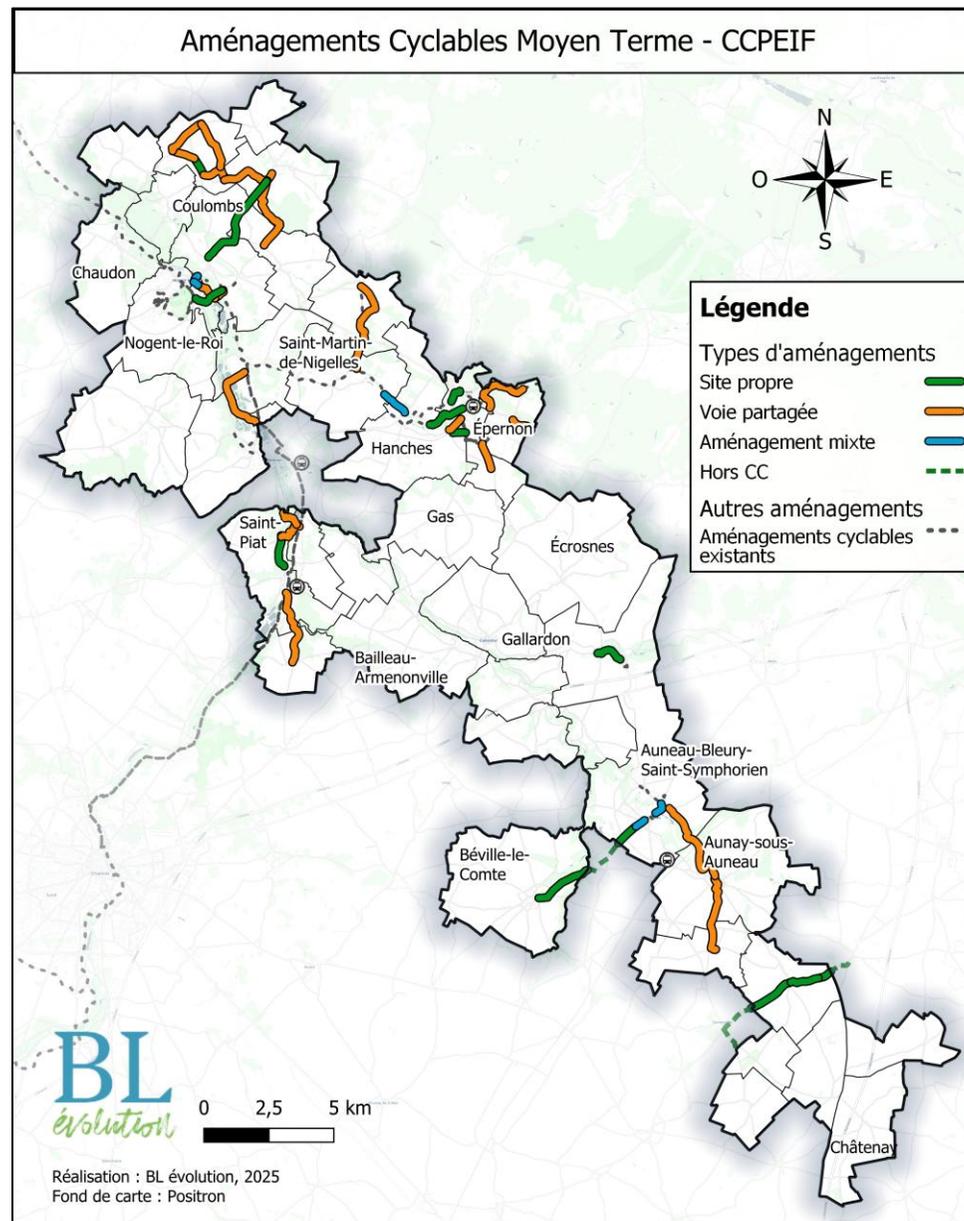
Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Remarques |
|---------|-----------------------|-----------------------|--|------------------------|--------------|-----------|--|
| 16a | Mévoisins | Mévoisins | D19.2 Rue de Chimay à l'angle de la Rue des Vaudruelles jusqu'à celui avec la D18 | Site propre | 1 703 | 681 240 | Nécessite foncier |
| 16b | Saint-Piat, Mévoisins | Saint-Piat, Mévoisins | 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 | Signalétique à ajouter | 892 | 2 677 | Il s'agit ici de jalonner une voie séparée. In fine pour avoir un site propre. |



AMÉNAGEMENTS MOYEN TERME

→ Projet de lancement des études pré-opérationnelles en 2028 pour toutes les liaisons qui pourraient être réalisées entre 2029 et 2032



Communes concernées : Coulombs, Lormaye, Nogent-le-Roi

Enjeux :

- Tronçon identifié par la commune de Nogent-le-Roi

Maitrise d'ouvrage : Communes

Aménagements proposés : Voie verte

Longueur : 1,2km

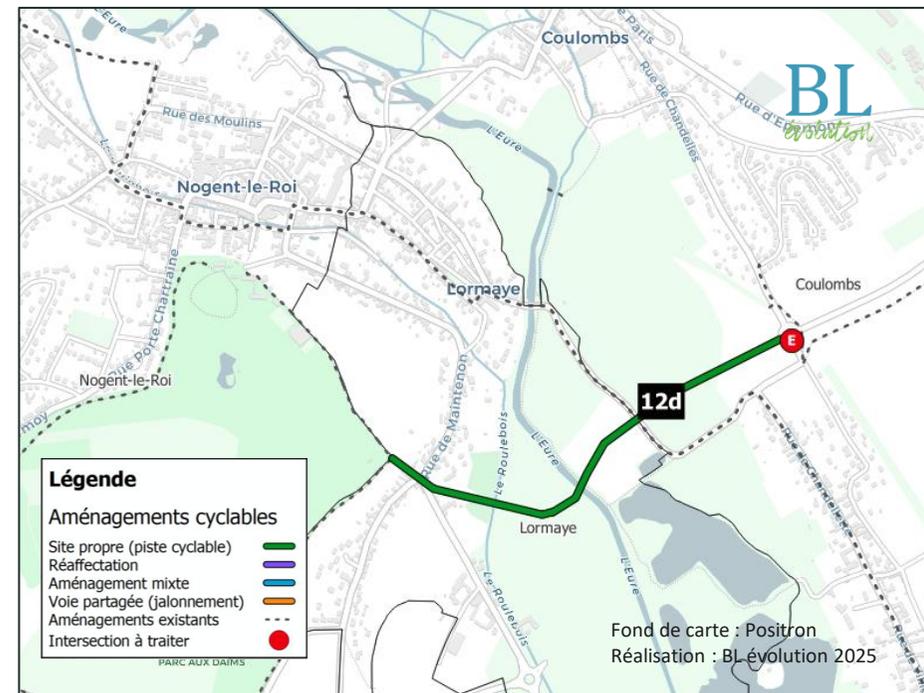
Coût : 482 800€

Tronçons

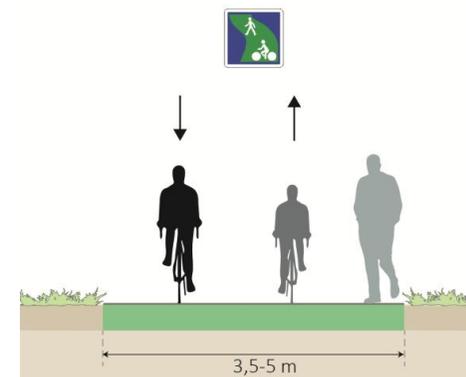
| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-------------------------|----------------------------------|---|-------------|--------------|-----------|--|
| 12d | Coulombs, Nogent-le-Roi | Coulombs, Nogent-le-Roi, Lormaye | Nouvelle route de la déviation de Nogent-le-Roi | Site propre | 1 207 | 482 800 | La voie verte suit l'aménagement en cours. Il avait été identifié ainsi. Il peut rester au stade de la recommandation. |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|----------------------------|------------------------------|----------|--------------------------------|
| E | Giratoire à la hollandaise | Virage D116.3A vers Coulombs | 60 000 € | Moitié du giratoire à aménager |



Profil de voirie recommandé :



Communes concernées : Béville-le-Comte, Auneau-Bleury-Saint-Symphorien

Enjeux :

- Connecter Béville-le-Comte au reste du territoire
- Permettre des liaisons sécurisées avec les aménagements existants sur Roinville

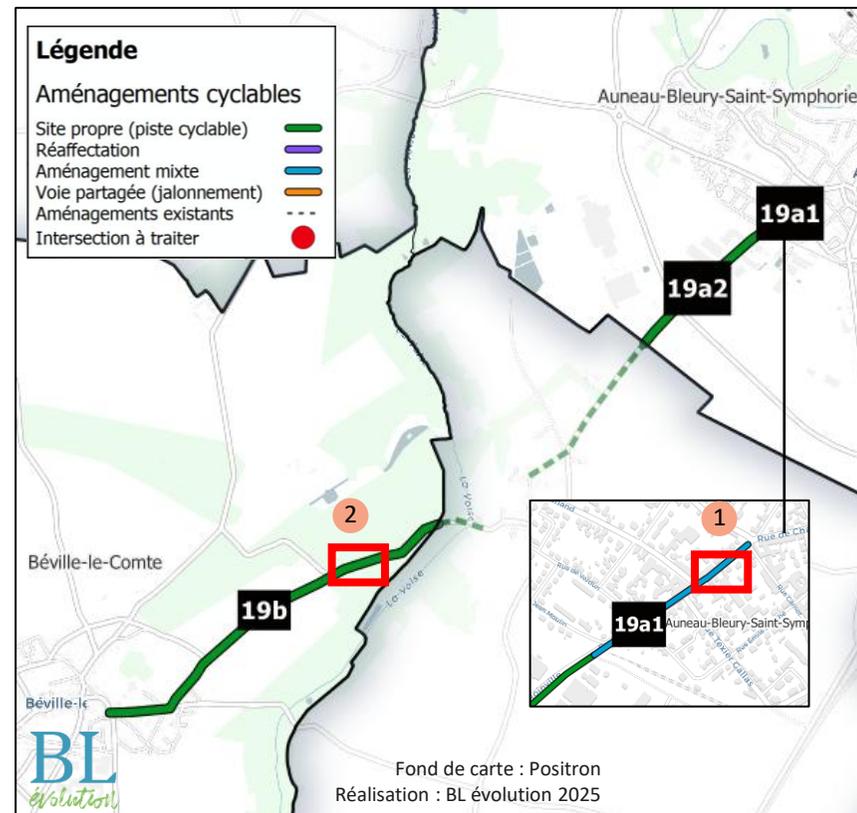
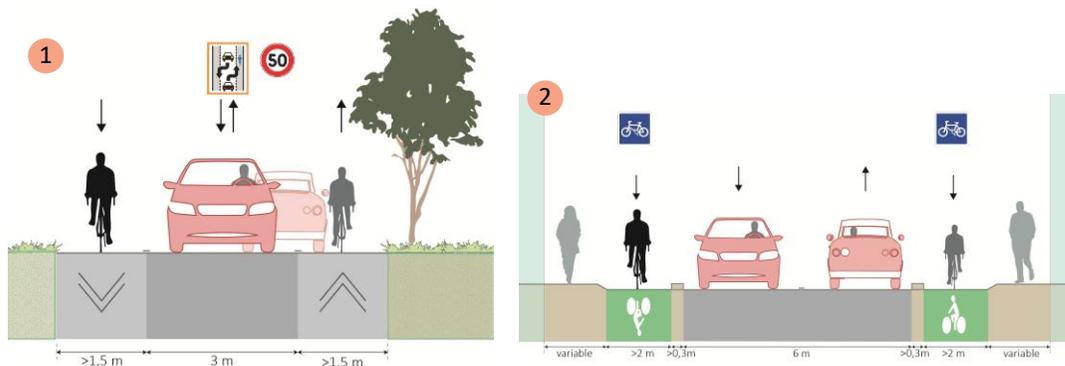
Maitrise d'ouvrage : Département, Communes

Aménagements proposés :
Piste cyclables unidirectionnelles, chaucidou

Longueur : 3,5 km

Coût : 1 222 200€

Profils de voirie recommandés :



Profil de voirie recommandé

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Remarques |
|---------|-----------------------------|--------------------------------|--|-------------------|--------------|-----------|---|
| 19a1 | Auneau (bourg), Roinville | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | Rue de Chartres depuis le centre de Auneau (angle avec la Rue Carnot) jusqu'au chemin des Pélerins. | Aménagement mixte | 404 | 40 400 | |
| 19a2 | Auneau (bourg), Roinville | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | D7.1 à la sortie d'Auneau-Bleury-Saint-Symphorien jusqu'à Rue de Chartres à l'intersection avec le chemin des Pélerins | Site propre | 922 | 276 600 | |
| 19b | Béville-le-Comte, Roinville | Béville-le-Comte | D24 Rue d'Aligre à l'intersection avec le Chemin du Portillon jusqu'à D130 à la sortie de Béville-le-Comte | Site propre | 2 263 | 905 200 | Enjeu de foncier et terrassement nécessaire |

Communes concernées : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien

Enjeux :

- Relier Bleury et Saint-Symphorien-le-Château de manière sécurisée
- Assure la continuité avec l'itinéraire 14b jalonné vers Gallardon.

Maitrise d'ouvrage : Département

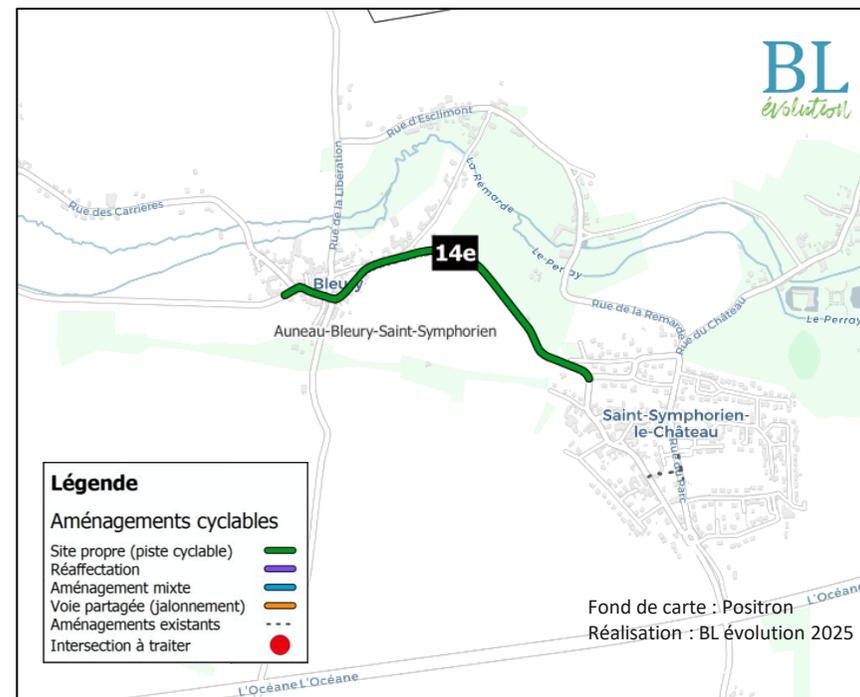
Aménagement proposé : Piste cyclable bidirectionnelle

Longueur : 1km

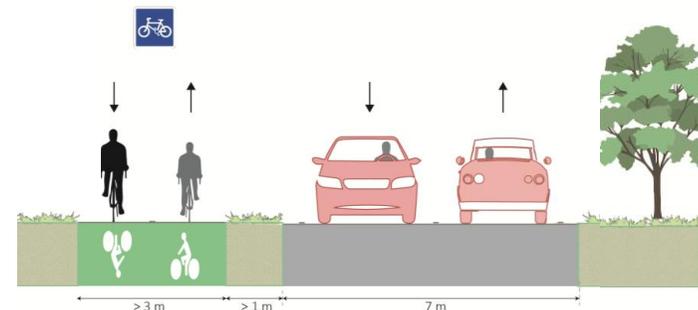
Coût : 434 000€

Tronçon

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amgmt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaire |
|---------|--------------------------|--------------------------------|---|-------------|--------------|-----------|----------------------|
| 14e | Bleury, Saint-Symphorien | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | D18 De l'angle de la rue de la Mairie jusqu'à l'angle de la D122.13 | Site propre | 1 086 | 434 400 | Nécessite du foncier |



Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Saint-Piat, Mévoisins

Enjeux :

- Accéder à la base de loisir de Changé

Maitrise d'ouvrage : Communes, Communauté de Communes (Base de Changé)

Aménagement proposé : piste bidirectionnelle, voie partagée

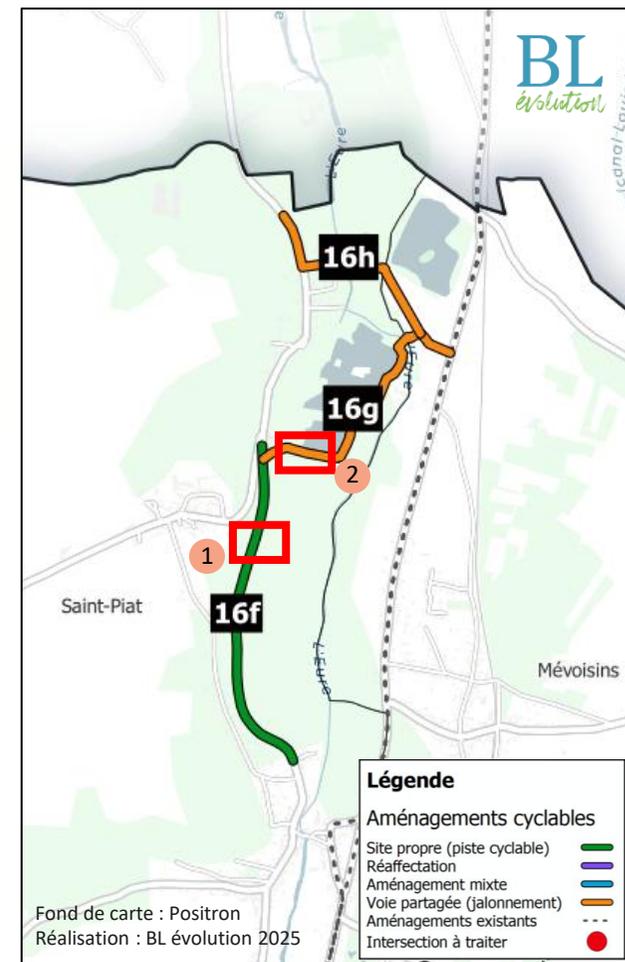
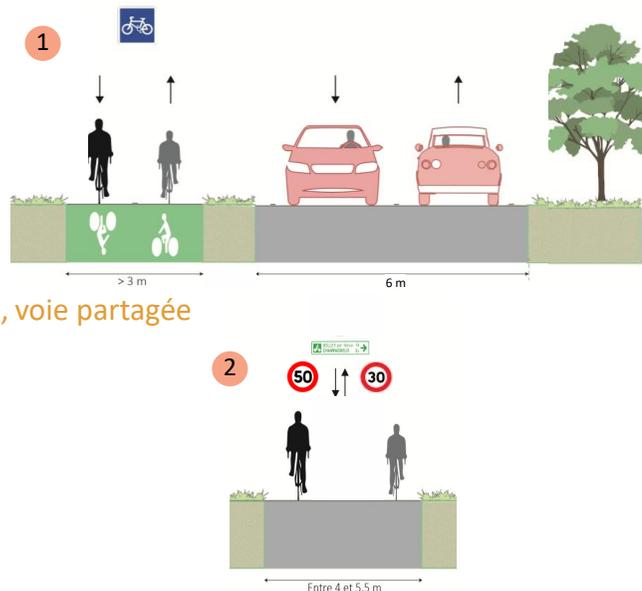
Longueur : 3 km

Coût : 520 000€

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|---|-----------------------|--|---------------|--------------|-----------|---|
| 16f | Saint-Piat (bourg), Saint-Piat (Changé) | Saint Piat | D6 Rue du Chard à l'angle avec la Rue de Ligny jusqu'à l'angle avec l'Impasse François Lefèvre | Site propre | 1 282 | 512 800 | Déjà prévue par Saint Piat |
| 16g | Saint-Piat (Changé), Mévoisins | Saint-Piat, Mévoisins | Proposition pour étangs de Changé (Saint-Piat) | Voie partagée | 1 119 | 3 357 | Site propre si aucun autre véhicule et voie partagée si cohabitation (coût identique si pas de reprise de revêtement) |
| 16h | Saint-Piat (Changé), Mévoisins | Saint-Piat, Mévoisins | Du site des Mégalithes à la jonction des chemins derrière les étangs de Changé au niveau de la D19.2 | Voie partagée | 818 | 2 454 | Tourisme |

Profils de voirie recommandés



Communes concernées : Epernon, Hanches

Enjeux :

- Relier le collège à Epernon de manière sécurisée (aujourd'hui forte circulation de poids lourds sur cet axe)
- Relier Hanches et Epernon sur plusieurs axes

Maitrise d'ouvrage : Communes, Eure-et-Loir

Aménagements proposés : Pistes bidirectionnelles

Longueur : 2,5 km

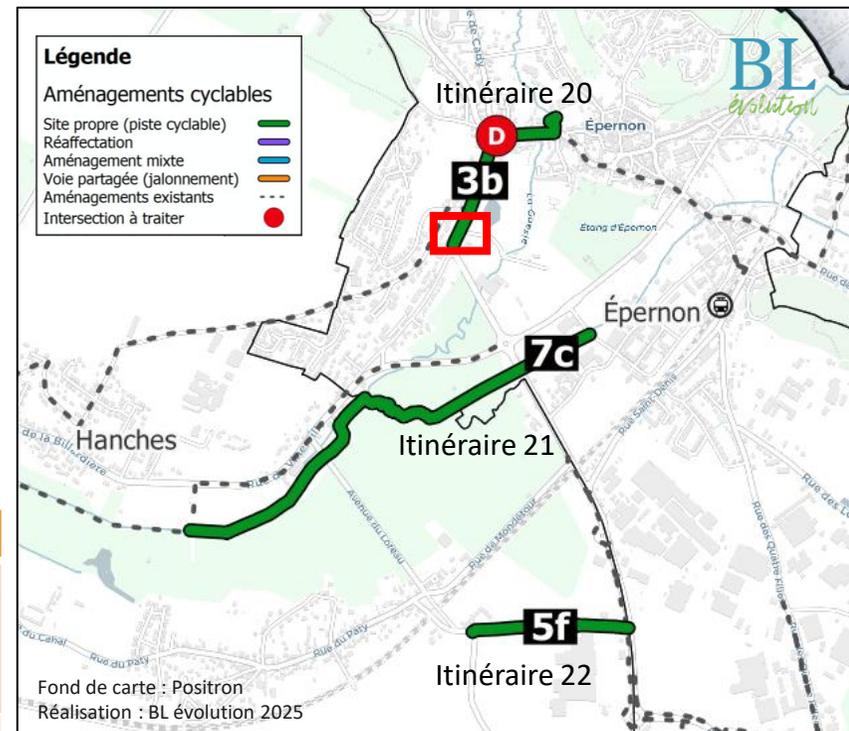
Coût : 1 060 800€

Tronçons

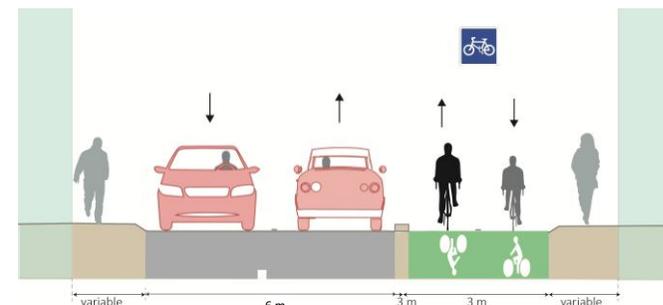
| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amgmt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-----------------------|------------------|---|-------------|--------------|-----------|--|
| 3b | Epernon | Epernon | Rue du Prieuré Saint Thomas jusqu'à la Place du Ramponneau | Site propre | 611 | 244 400 | Possibilité de réaliser un site propre en supprimer le stationnement et en réduisant le trottoir. Permet d'accéder au collège. |
| 7c | Epernon, Hanches | Epernon, Hanches | Le long de la Drouette entre la Rue des Grands Moulins et l'aménagement le long de la Drouette déjà réalisé à Hanches | Site propre | 1 552 | 620 800 | |
| 5f | Epernon, Hanches | Epernon, Hanches | Chemin entre la rue du Calvaire et la Route de Gallardon | Site propre | 489 | 195 600 | |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|---------------|---------|---------|--|
| D | Grand Plateau | Epernon | 40 000€ | Aménagement difficile à envisager avant la déviation |



Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Droue-sur-Drouette, Epernon, Hanches

Enjeux :

- Jalonner des itinéraires existants pour les apaiser

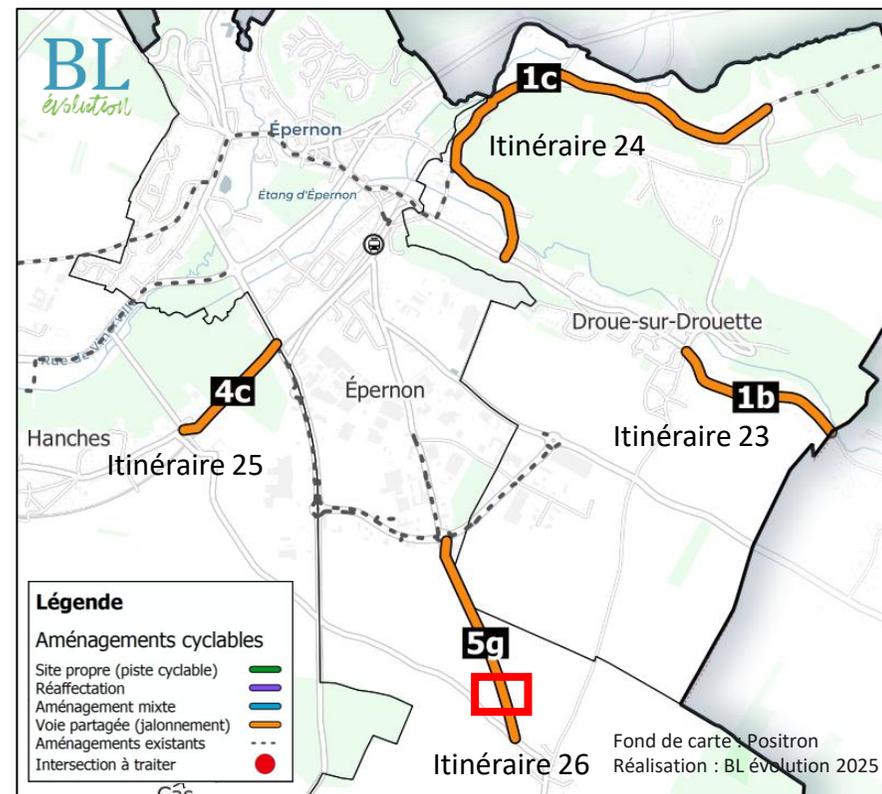
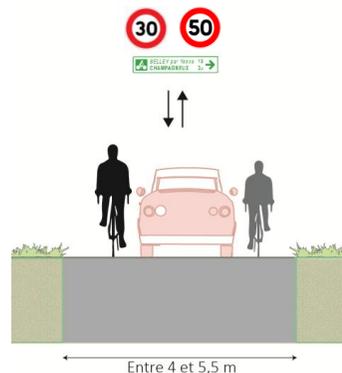
Maitrise d'ouvrage : Communes

Aménagements proposés : Voie partagée

Longueur : 5km

Coût : 15 000 €

Profil de voirie recommandé



Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngnt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-----------------------|--------------------|--|---------------|--------------|-----------|-------------------------------|
| 1b | Droue-sur-Drouette | Droue-sur-Drouette | 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 | Voie partagée | 888 | 2663 | |
| 1c | Droue-sur-Drouette | Droue-sur-Drouette | 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 | Voie partagée | 2458 | 7375 | |
| 4c | Epernon, Hanches | Epernon, Hanches | Rue de Mondétour | Voie partagée | 626 | 1 878 | |
| 5g | Epernon | Epernon | D122 du rond point avec la rue des Quatres Filles jusqu'à l'intersection avec la Route d'Ecrosnes | Voie partagée | 1022 | 3 066 | Partage avec engins agricoles |

Communes concernées : Faveroles, Saint-Laurent-La Gâtine, Coulombs, Senantes

Enjeux :

- Créer des itinéraires utilitaires aussi valorisables pour du loisir

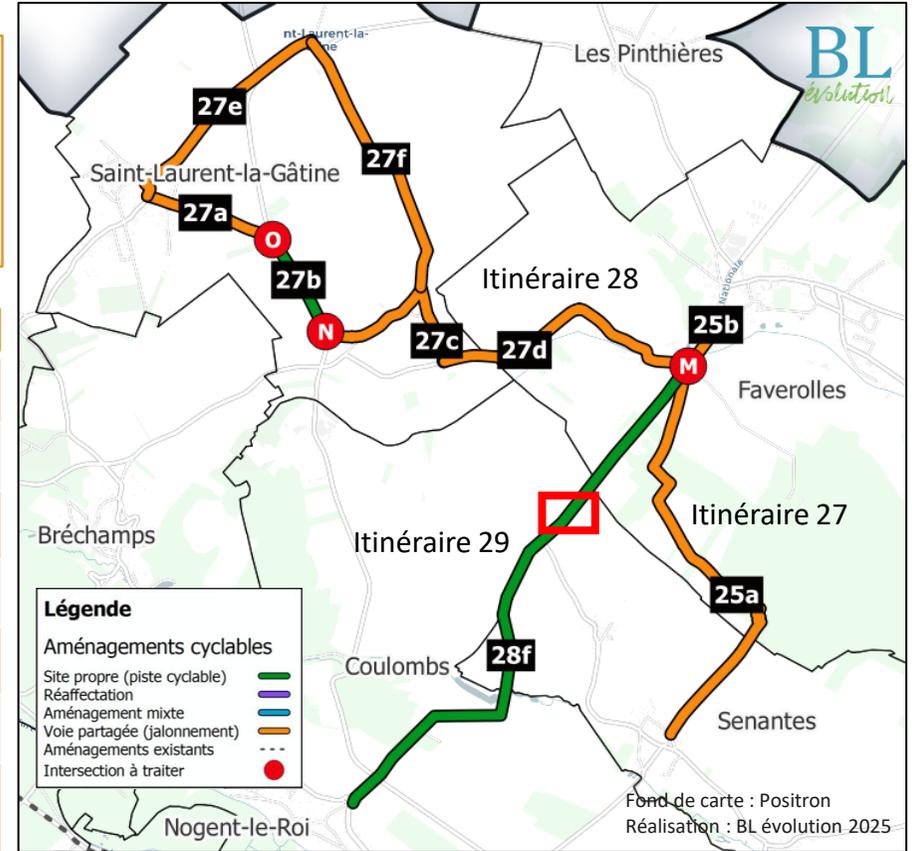
Maitrise d'ouvrage : Communes, Département

Tronçons

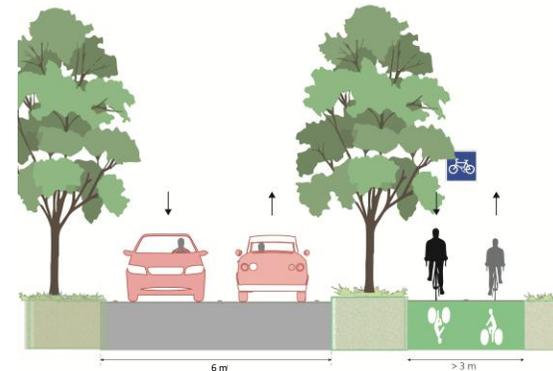
| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngnt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|---|-------------------------------|---|---------------|--------------|-----------|------------------|
| 25a | Senantes, Faveroles | Senantes, Faveroles | Par les chemins agricoles du Chemin de l'Eglise jusqu'à la route Nationale en passant par le Gros Chêne | Voie partagée | 3 161 | 9 483 | Engins agricoles |
| 25b | Faveroles | Faveroles | De l'intersection entre la D983 et la D113 jusqu'à celle entre la D983 et le Chemin aux Moines | Voie partagée | 359 | 1 077 | |
| 27a | Saint-Laurent-la-Gâtine | Saint-Laurent-la-Gâtine | D306.6 Rue de Biennouvienne à l'intersection avec la Rue d'Amfreville jusqu'à celle avec la D21 | Voie partagée | 886 | 2 658 | |
| 27b | Saint-Laurent-la-Gâtine | Saint-Laurent-la-Gâtine | D21 à l'intersection avec la D306.6 jusqu'à l'autre intersection avec la D306.6 | Site propre | 720 | 288 000 | |
| 27c | Saint-Laurent-la-Gâtine (L'Aumône) | Saint-Laurent-la-Gâtine | D306.6 à l'intersection avec la D21 jusqu'à l'intersection entre la Rue de la Madeleine et la D113 | Voie partagée | 1 271 | 3 813 | Engins agricoles |
| 27d | Saint-Laurent-la-Gâtine | Saint-Laurent-la-Gâtine | D113 de l'intersection avec la Rue de la Madeleine jusqu'à celle avec la D983 | Voie partagée | 1 876 | 5 628 | Engins agricoles |
| 27e | Saint-Laurent-la-Gâtine (bourg), Saint-Laurent-la-Gâtine (Boissy) | Saint-Laurent-la-Gâtine | D113.3 Rue d'Amfreville à l'intersection avec la D306.6 jusqu'à celle avec la D306.5 | Voie partagée | 1 605 | 4 815 | Engins agricoles |
| 27f | Saint-Laurent-la-Gâtine (bourg), Saint-Laurent-la-Gâtine (L'Aumône) | Saint-Laurent-la-Gâtine | 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 | Voie partagée | 1 881 | 5 643 | |
| 28f | Faveroles, Coulombs | Faveroles, Senantes, Coulombs | De l'intersection entre la D983 et la D113 jusqu'à celle avec la D21 | Site propre | 4 005 | 1 602 000 | |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|-------------------------|-------------------------|----------|---------------------------------------|
| M | Traversée en deux temps | Faveroles | 40 000 € | Ilot refuge |
| N | Traversée en deux temps | Saint-Laurent-La-Gâtine | 40 000 € | Ilot refuge |
| O | Résine beige | Saint-Laurent-La-Gâtine | 1 000 € | marquer l'entrée de la piste cyclable |



Profil de voirie recommandé



Aménagements proposés :
Voie partagée et piste bidirectionnelle

Longueur : 15,8 km

Coût : 1 923 000€

Communes concernées : Maisons (Hors CC : Denonville, Sainville)

Enjeux :

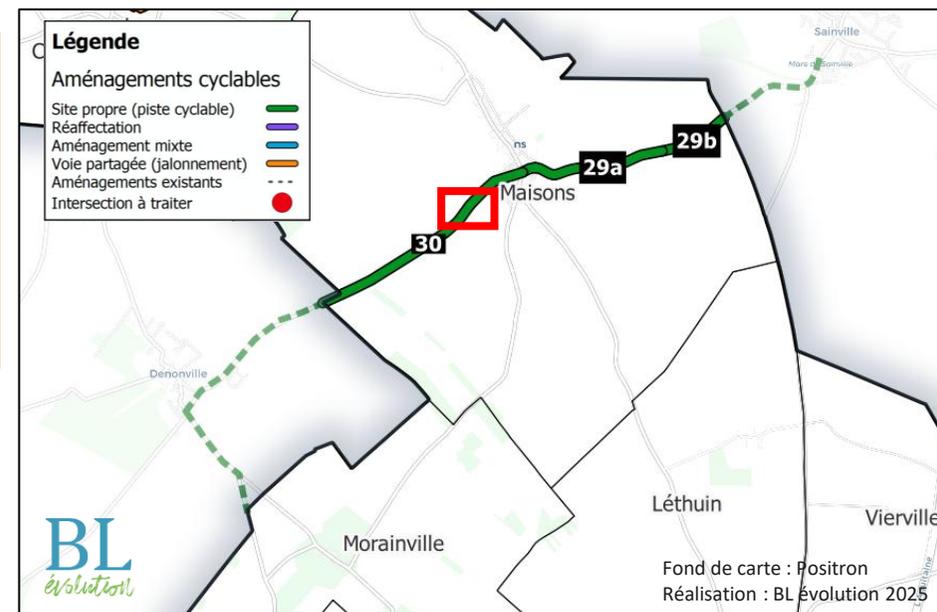
- Rejoindre le Moulin de Maisons
- Connecter Maisons à ses deux communes limitrophes hors CC
- Passage possible de véhicules agricoles sur un site propre. A bien définir lors des études pré-opérationnelles.

Maitrise d'ouvrage : Département

Aménagements proposés : Piste cyclable bidirectionnelle

Longueur : 3,5km

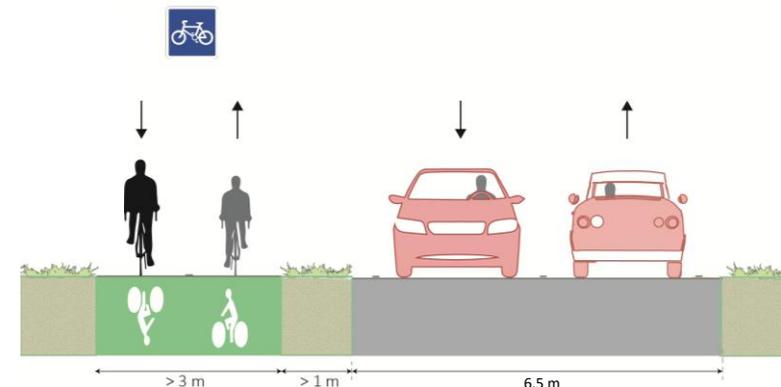
Coût : 1 402 800€



Profil de voirie recommandé

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|----------------------------------|----------|---|-------------|--------------|-----------|---------------------|
| 29a | Maisons (bourg), Maisons(moulin) | Maisons | De de Maisons jusqu'à la limite communale avec Sainville | Site propre | 1 107 | 442 800 | Véhicules agricoles |
| 29b | Maisons (bourg), Maisons(moulin) | Maisons | D17 de Maisons jusqu'à la limite communale avec Sainville | Site propre | 550 | 220 000 | Véhicules agricoles |
| 30 | Maisons, Denonville | Maisons | D17 entre Maisons et la limite communale de Denonville | Site propre | 1 850 | 740 000 | Véhicules agricoles |



Communes concernées : Aunau-Bleury-Saint-Symphorien, Aunay-sous-Aunau, La Chapelle-d'Aunainville

Enjeux :

- Mettre en place de la signalétique pour des voies déjà calmes et permettre la cohabitation avec les véhicules motorisés

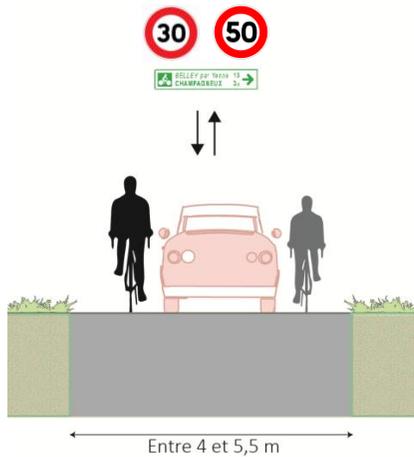
Maitrise d'ouvrage : Communes

Aménagements proposés : Voie partagée, chaudiou

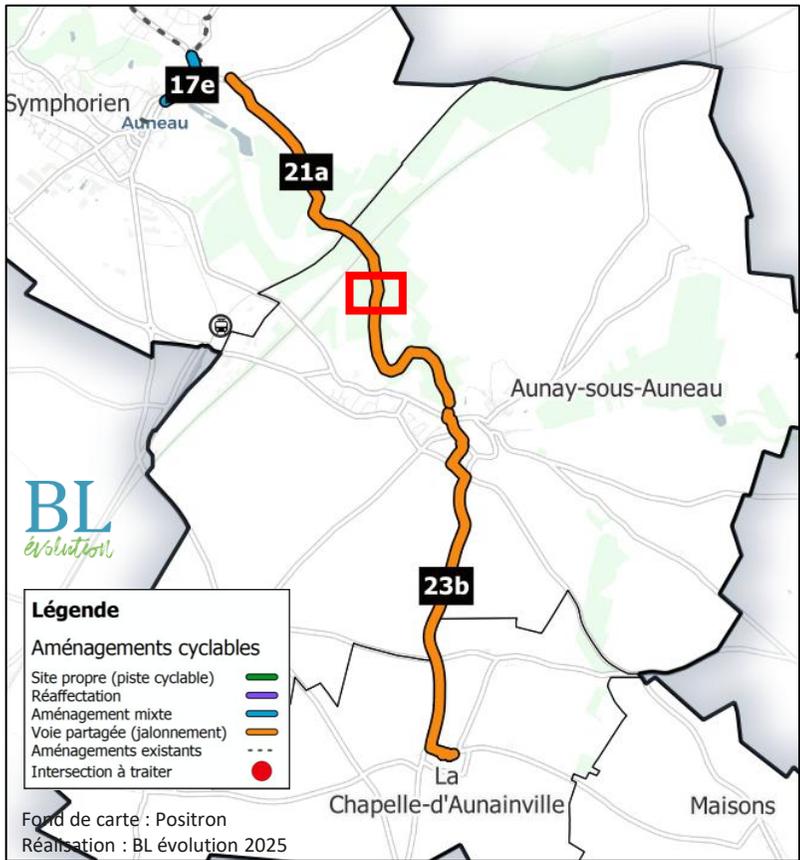
Longueur : 7,5 km

Coût : 71 000€

Profil de voirie recommandé



| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Remarques |
|---------|---------------------------------|---|--|-------------------|--------------|-----------|---------------------------------------|
| 17e | Aunau (bourg) | Aunau-Bleury-Saint-Symphorien | 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 | Aménagement mixte | 503 | 50 300 | Partie déjà existante |
| 21a | Aunau (bourg), Aunay-sous-Aunau | Aunay-sous-Aunau, Aunau-Bleury-Saint-Symphorien | Du début du Chemin d'Aunay jusqu'au Chemin du Pont à la Folle | Voie partagée | 3 750 | 11 250 | Voie partagée avec tous les véhicules |
| 23b | Aunay-sous-Aunau, Maisons | Aunay-sous-Aunau, La Chapelle d'Aunainville | 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 | Voie partagée | 3 098 | 9 295 | |



Communes concernées : Coulombs, Lormaye, Nogent-le-Roi

Enjeux :

- Sécuriser un itinéraire dangereux, en particulier le virage de la D116.3A

Maitrise d'ouvrage : Communes, Département

Aménagements proposés : Voie partagée et Chaucidou

Longueur : 2 km

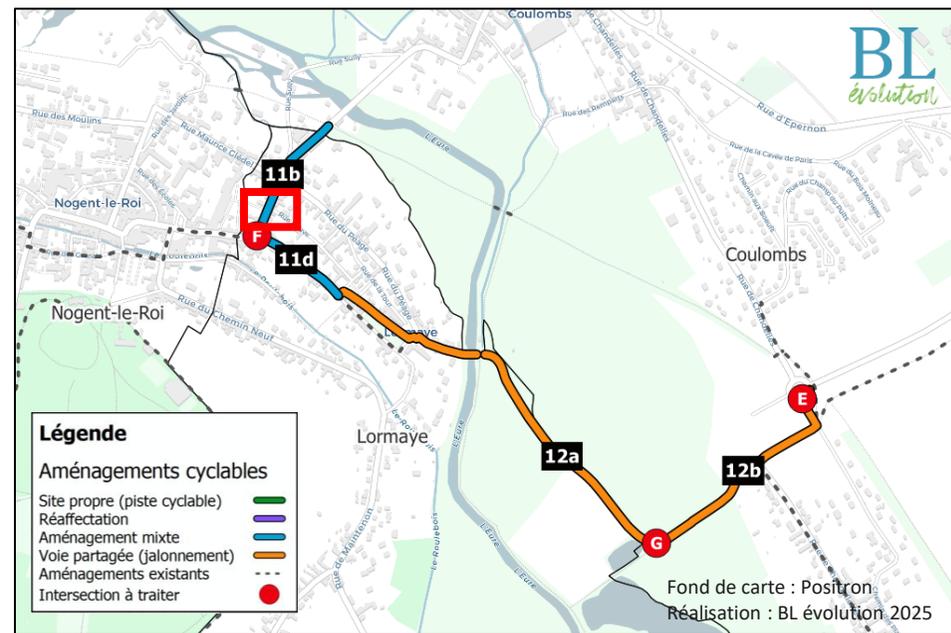
Coût : 52 000€

Tronçons

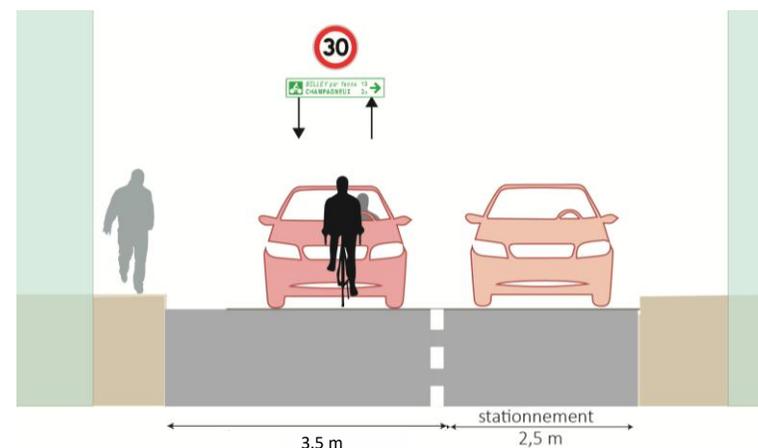
| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-----------------------|-------------------|---|-------------------|--------------|-----------|---|
| 11b | Coulombs, Lormaye | Coulombs, Lormaye | Rue de Verdun | Aménagement mixte | 273 | 27 300 | |
| 11d | Lormaye | Lormaye | D116 Rue Alexandre Goislard jusqu'à l'angle avec la rue de la Mairie | Aménagement mixte | 207 | 20 700 | Possible d'envisager un détour par la rue Neuve |
| 12a | Coulombs, Lormaye | Coulombs, Lormaye | D116.3B De la rue de la Mairie jusqu'à la limite communale avec Coulombs sur la D116.3A | Voie partagée | 859 | 2 577 | |
| 12b | Coulombs | Coulombs | D116.3A De l'entrée de Coulombs jusqu'au rond point de la Déviation de Nogent-le-Roi | Voie partagée | 493 | 1 479 | |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|-------------------------------|-------------------|---------|---|
| E | Voie itinéraire 16 | | | |
| F | Grand plateau | Lormaye | 40 000€ | |
| G | Résine + limitation à 50 km/h | Coulombs, Lormaye | 2 000 € | Virage aujourd'hui très dangereux car pas de visibilité |



Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Saint-Lucien, Saint-Martin de Nigelles

Enjeux :

- Enjeu de franchissement de la D4
- Jalonner un itinéraire déjà calme

Maitrise d’ouvrage : Communes, Département

Aménagements proposés : Voie partagée

Longueur : 3,8 km

Coût : 11 643€ + franchissement

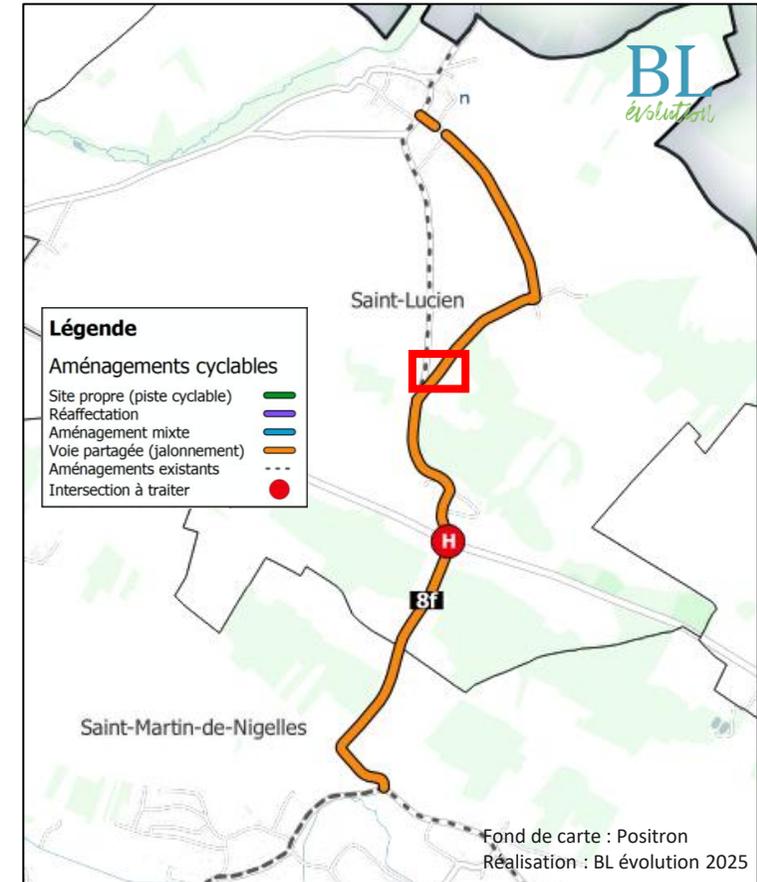
Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) |
|---------|--|--|--|---------------|--------------|-----------|
| 8f | Saint-Martin-de-Nigelles, Saint-Lucien | Saint-Martin-de-Nigelles, Saint-Lucien | 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 | Voie partagée | 3 881 | 11 643 |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|---|--------------|----------|---|
| H | Traversée en deux temps + limitation de vitesse à 70 km/h | Saint-Lucien | 40 000 € | A minima traversée en deux temps. Au mieux, passage inférieur > 3 millions d’euros. |

Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Hanches, Saint-Martin-de-Nigelles

Enjeux :

- Apaiser la D101.3

Maitrise d'ouvrage : Communes, Département

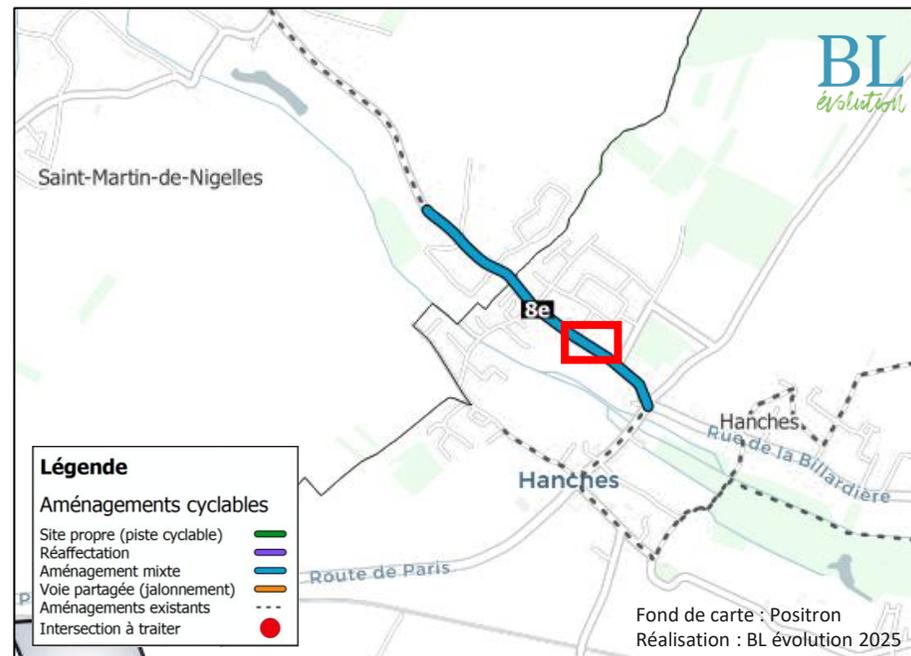
Aménagements proposés : Chaucidou

Longueur : 1 km

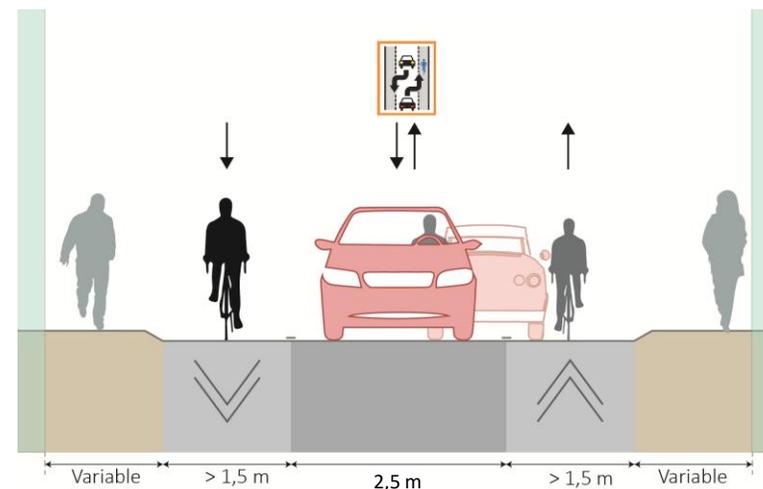
Coût : 106 000€

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) |
|---------|-----------------------------------|-----------------------------------|---|-------------------|--------------|-----------|
| 8e | Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches | Saint-Martin-de-Nigelles, Hanches | 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 | Aménagement mixte | 1 060 | 106 000 |



Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Pierres, Villiers-le-Morhier

Enjeux :

- Itinéraire identifié par l'association Val'Eure

Maitrise d'ouvrage : Communes

Aménagements proposés :

Voie partagée

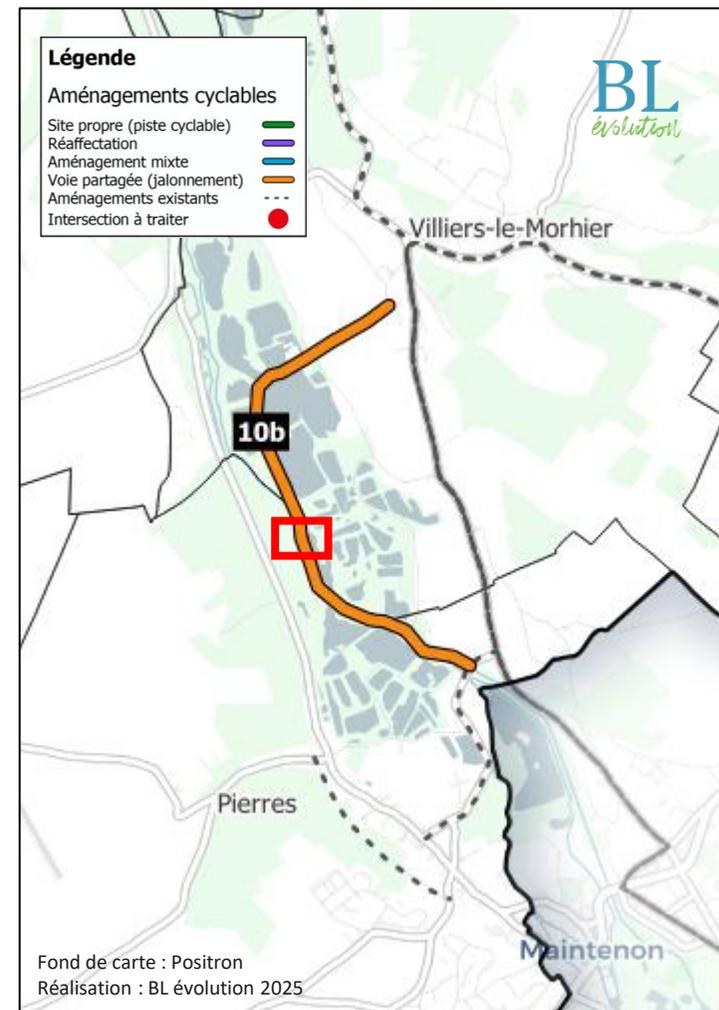
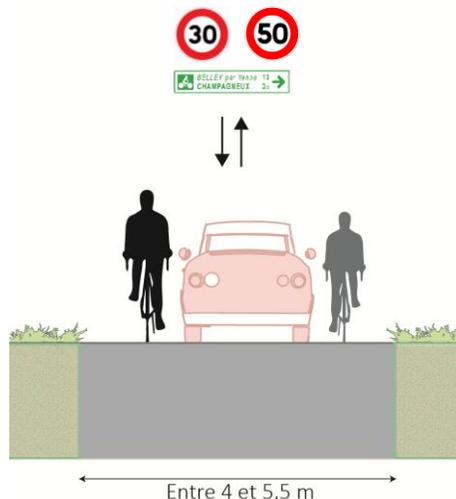
Longueur : 2,8 km

Coût : 8 500€

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|------------------------------|-----------------------------|--|---------------|--------------|-----------|---|
| 10b | Pierres, Villiers-le-Morhier | Villiers-le-Morhier-Pierres | Projet Val'Eure - le long du Chemin des Dignes puis du Canal de l'Eure | Voie partagée | 2 838 | 8 514 | Même statut qu'actuellement, partagée entre tous les usagers. |

Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Saint-Piat, Soulaire

Enjeux :

- Itinéraire alternatif à la Véloscénie, plus calme

Maitrise d'ouvrage : Communes

Aménagements proposés :

Voie partagée

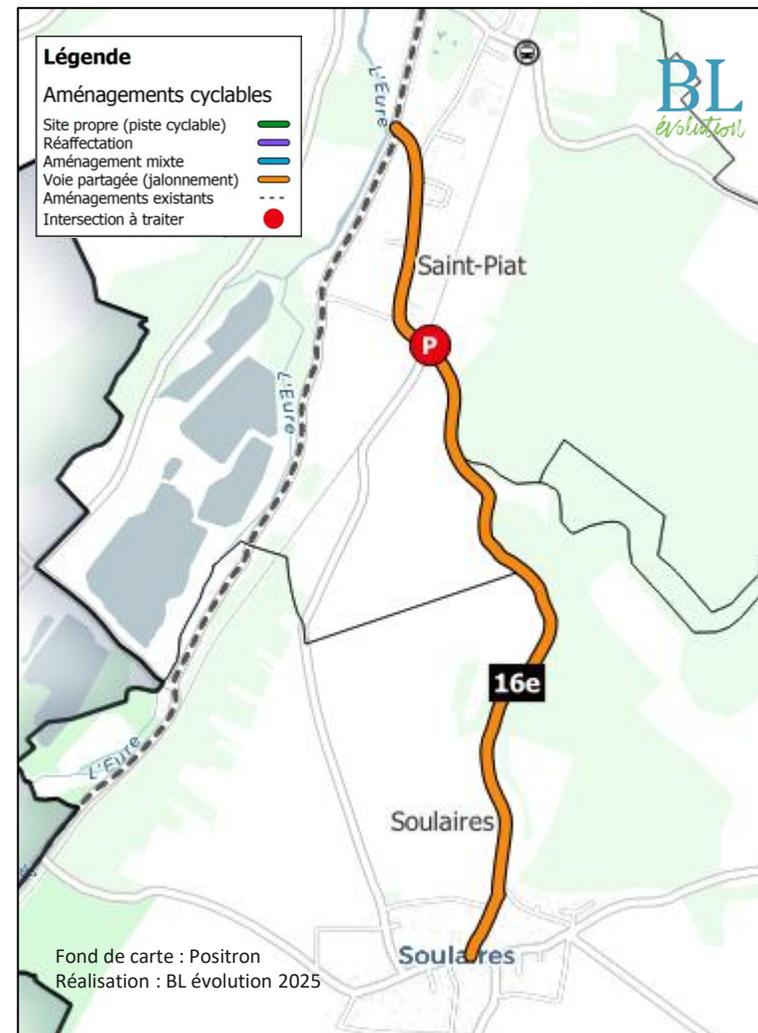
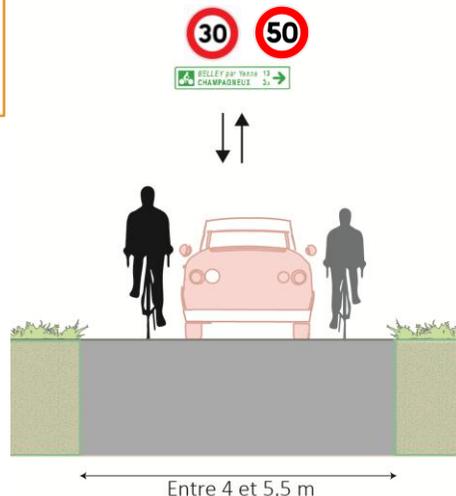
Longueur : 2,9 km

Coût : 8 800€

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngnt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaire |
|---------|-----------------------|----------------------|---|---------------|--------------|-----------|---------------------------|
| 16e | Saint-Piat, Soulaire | Saint-Piat, Soulaire | 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 | Voie partagée | 2 954 | 8 862 | Vérifier l'état du chemin |

Profil de voirie recommandé

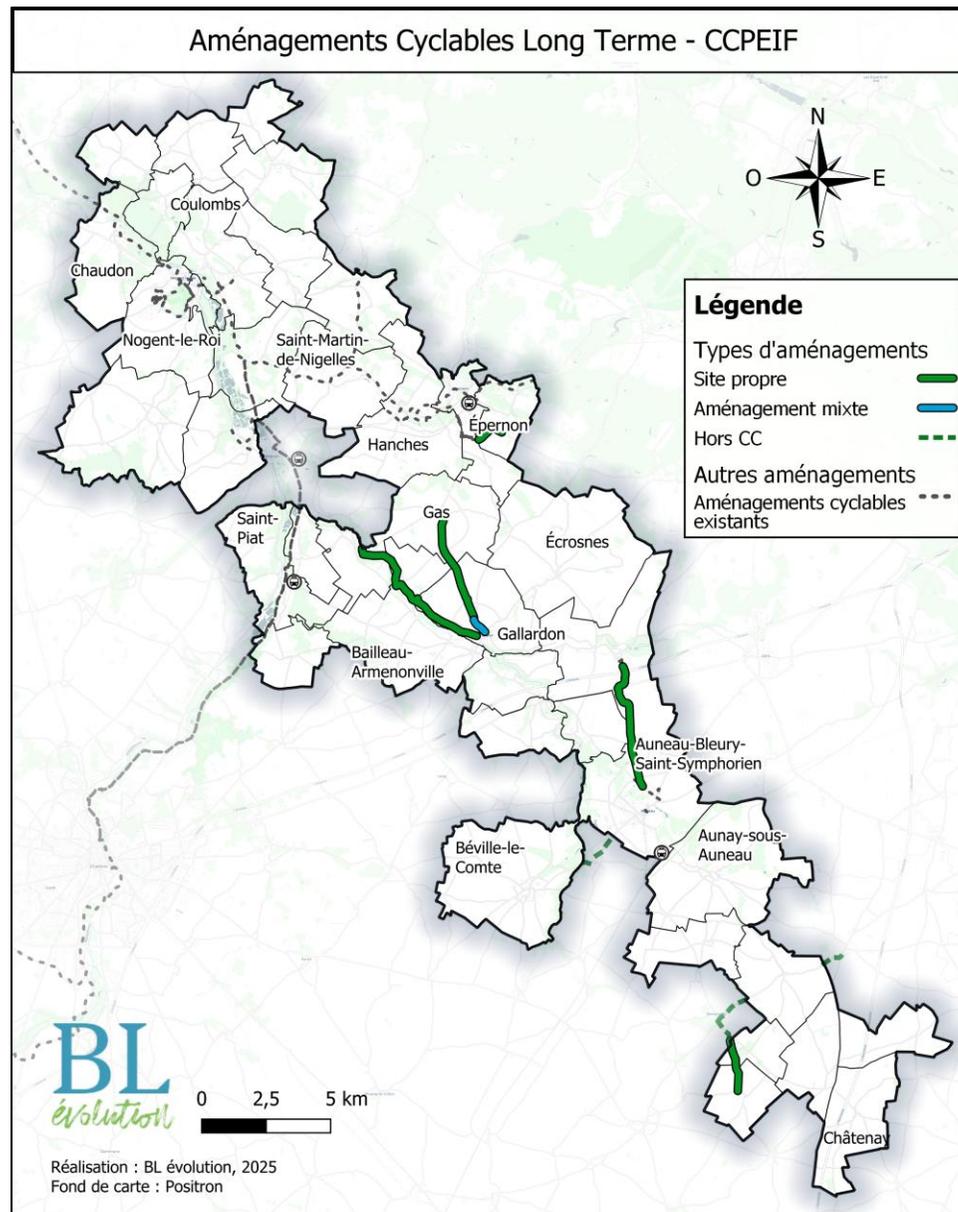


Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|--|------------|---------|--------------|
| P | Résine + limitation de vitesse à 50 km/h | Saint-Piat | 2 000 € | |

AMÉNAGEMENTS LONG TERME

→ Projet de lancement des études pré-opérationnelles en 2031 pour toutes les liaisons réalisées entre 2033 et 2035



Communes concernées : Gas, Gallardon

Enjeux :

- Relier Gas à Gallardon de manière sécurisée
- Assurer une continuité avec la piste cyclable construite entre Epernon et Gas

Maitrise d’ouvrage : Département

Aménagements proposés : Piste cyclable bidirectionnelle, chaucidou

Longueur : 4,8 km

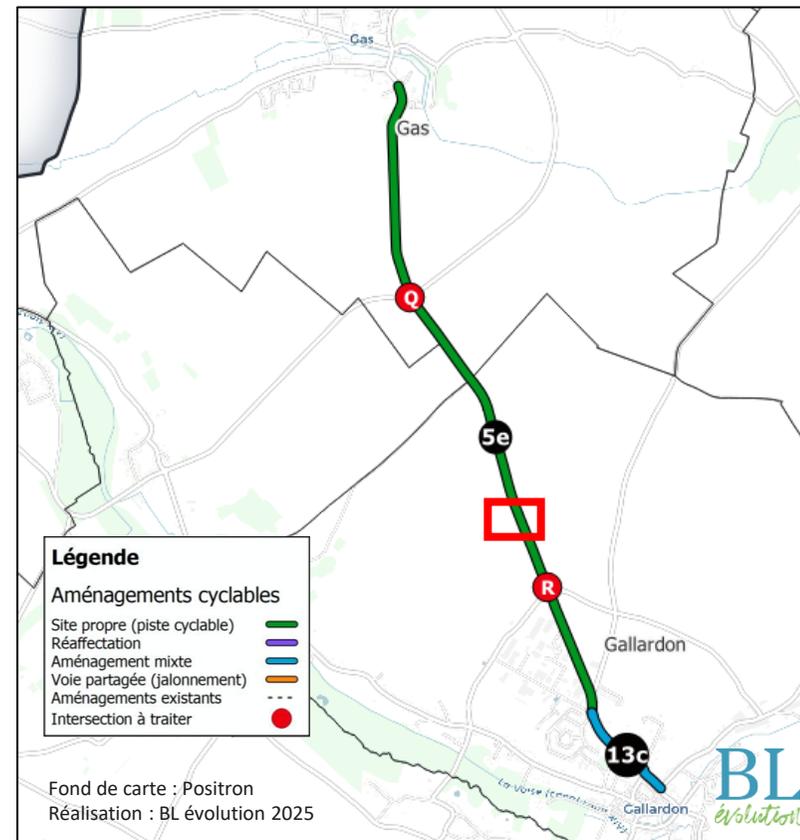
Coût : 1 755 500€

Tronçons

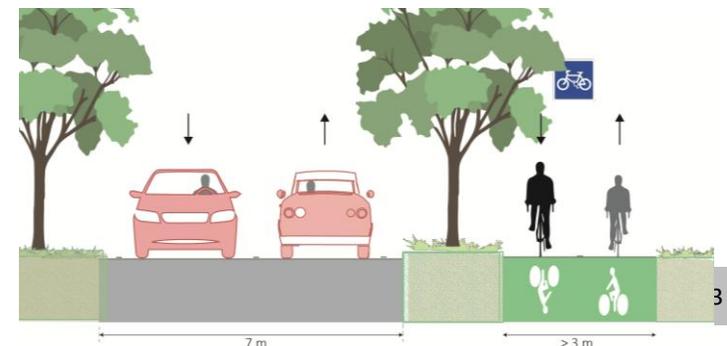
| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amgmt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-----------------------|----------------|--|-------------------|--------------|-----------|-------------------------|
| 5e | Gas, Gallardon | Gas, Gallardon | D28 De l'intersection entre 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 | Site propre | 4 223 | 1 689 200 | Nécessite du foncier |
| 13c | Gallardon | Gallardon | De la sortie du rond point de la D28 jusqu'à la fin de la D28.5 | Aménagement mixte | 663 | 66 300 | CVCB jusqu'au giratoire |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|----------------------------|-----------|---------|---------------------|
| Q | Giratoire à la hollandaise | Gas | 60 000€ | Moitié du giratoire |
| R | Giratoire à la hollandaise | Gallardon | 60 000€ | Moitié du giratoire |



Profil de voirie recommandé



Communes concernées : Yermenonville, Bailleau-Armenonville, Gallardon, Gas

Enjeux :

- Créer un aménagement le long de la Voise / du canal

Maitrise d'ouvrage : Communes

Profil de voirie recommandé

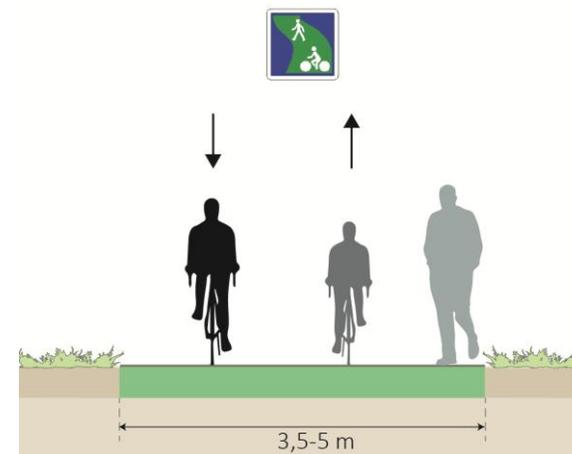
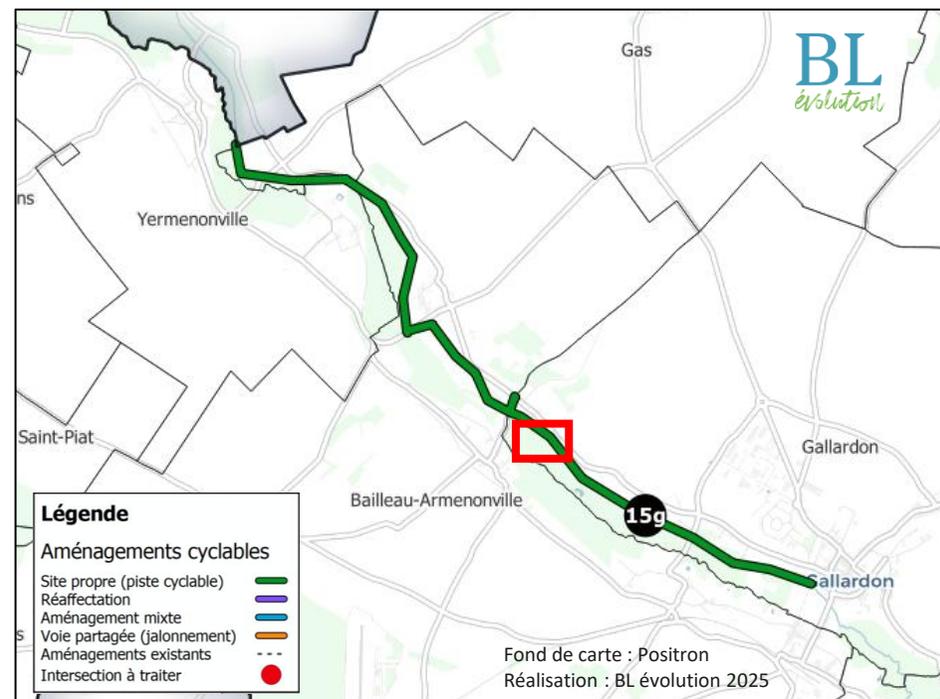
Aménagements proposés : Voie verte

Longueur : 6,4 km

Coût : 2 569 200€

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amgmt | Longueur (m) | Coûts (€) |
|---------|-----------------------|--|---|-------------|--------------|-----------|
| 15g | Gas, Gallardon | Gas, Yermenonville, Bailleau-Armenonville, Gallardon | 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 | Site propre | 6 423 | 2 569 200 |



Communes concernées : Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, Levainville

Enjeux :

- Relier Saint-Symphorien-le-Château à Auneau (bourg) de manière sécurisée
- Franchissement de la D910

Maitrise d'ouvrage : Département

Profil de voirie recommandé

Aménagements proposés : Piste cyclable bidirectionnelle

Longueur : 5 km

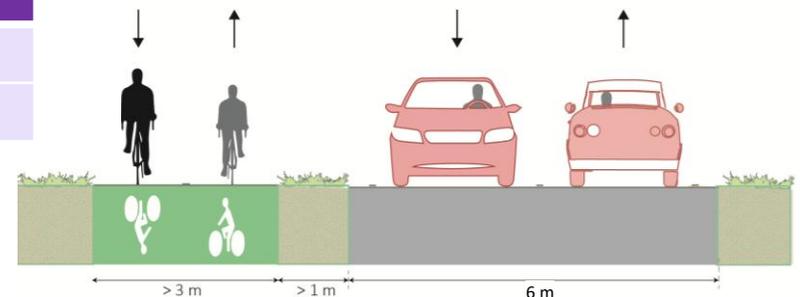
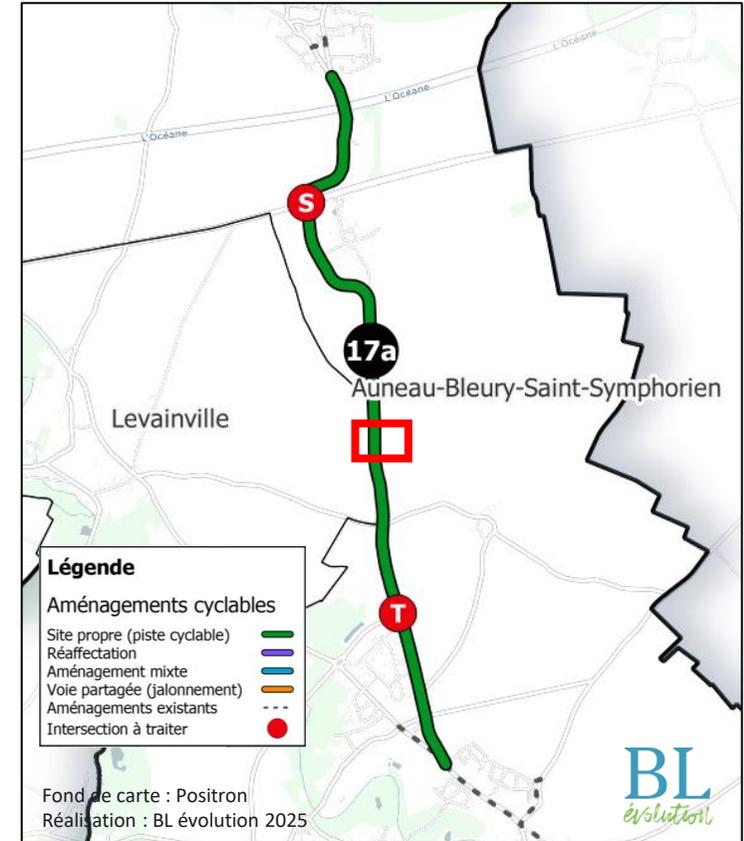
Coût : 2 044 000€

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngnt | Longueur (m) | Coûts (€) |
|---------|--------------------------|--------------------------------|---|-------------|--------------|-----------|
| 17a | Saint-Symphorien, Auneau | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | D18 Entre le rond-point Walker et l'angle entre la Route de Gallardon et la Rue des Nonains | Site propre | 5 110 | 2 044 000 |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|----------------------------|--------------------------------|---------|------------------|
| S | Giratoire à la hollandaise | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | 60 000€ | Moitié giratoire |
| T | Giratoire à la hollandaise | Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | 60 000€ | Moitié giratoire |



Communes concernées : Morainville, Mondonville-Saint-Jean

Enjeux :

- Enjeu de rendre accessible l'école de Denonville

Maitrise d'ouvrage : Département

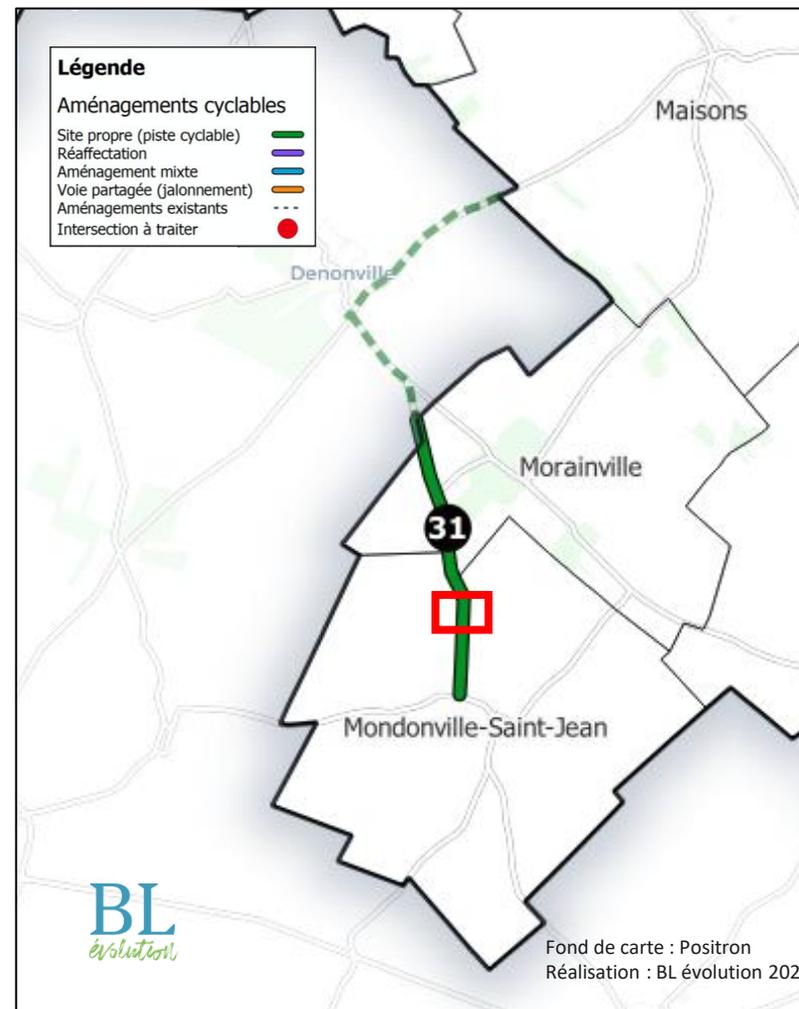
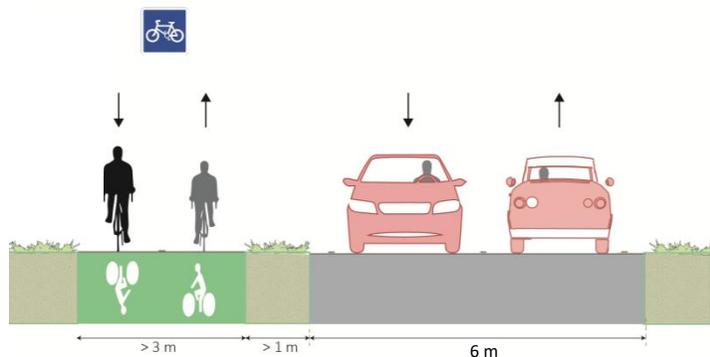
Aménagements proposés : Piste cyclable bidirectionnelle

Longueur : 2 km

Coût : 800 000 €

Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amgmt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|------------------------------------|-------------------------------------|---|-------------|--------------|-----------|--|
| 31 | Denonville, Mondonville-Saint-Jean | Mondonville-Saint-Jean, Morainville | D19 entre Mondonville Saint Jean et la limite communale avec Denonville | Site propre | 2 005 | 802 000 | Passage possible des véhicules agricoles sur un site propre. |



Communes concernées : Droue-sur-Drouette, Epernon

Enjeux :

- Permettre aux habitants de Droue-sur-Drouette d'aller faire leurs courses à Epernon

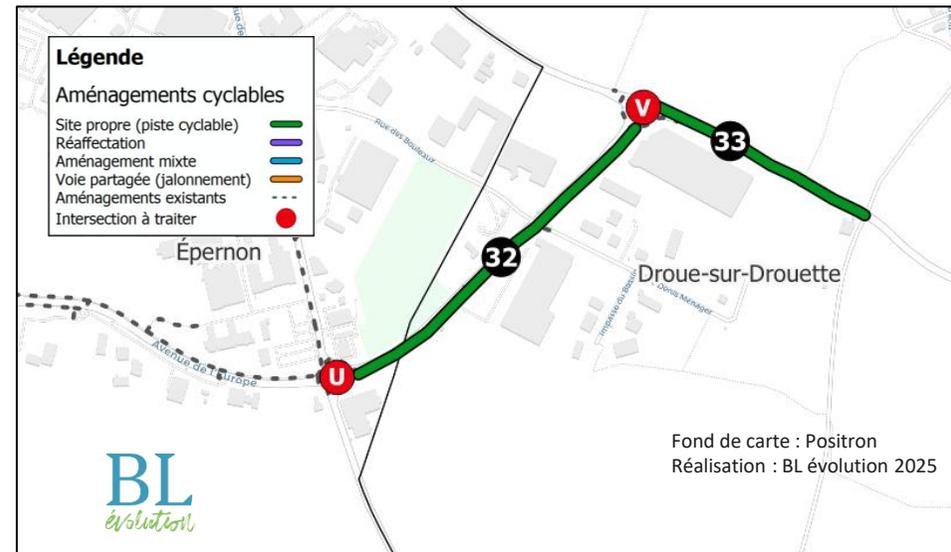
Maitrise d'ouvrage : Département

Aménagements proposés :
Piste cyclable bidirectionnelle

Longueur : 1 km

Coût : 438 000€

Proposition d'ajout suite au club vélo



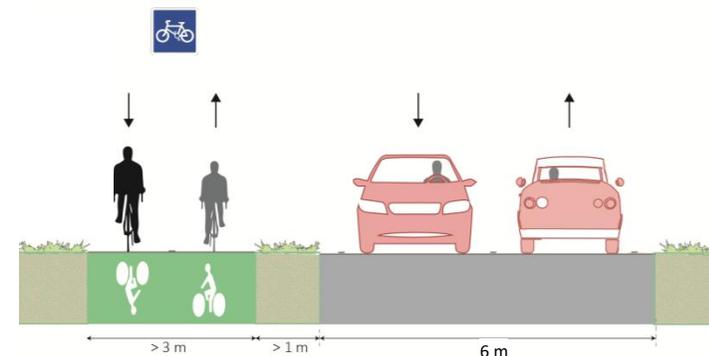
Tronçons

| Tronçon | Origine - Destination | Communes | Nom | Type amngt | Longueur (m) | Coûts (€) | Commentaires |
|---------|-----------------------------|-----------------------------|--|-------------|--------------|-----------|--|
| 32 | Droue-sur-Drouette, Epernon | Droue-sur-Drouette, Epernon | Avenue de l'Europe, D996 entre la D122 et la D122.12 | Site propre | 715 | 286 000 | Enjeu fort de sécurisation car plusieurs accidents récents |
| 33 | Droue-sur-Drouette, Epernon | Droue-sur-Drouette, Epernon | D122.12 entre la D996 et la Route d'Houdreville | Site propre | 380 | 152 000 | |

Intersections et ouvrages

| Intersection | Aménagement | Commune | Coûts | Commentaires |
|--------------|-----------------------|--------------------|---------|--------------|
| U | Giratoire hollandaise | Epernon | 60 000€ | |
| V | Traversée simple | Droue-sur-Drouette | 10 000€ | |

Profil de voirie recommandé



Leviers de financements

| Type de financement | Portage | Objectifs | Taux de financement |
|--|-------------------|--|---|
| Appel à projets « Territoires cyclables » | Etat | Accompagner dans la durée quelques territoires peu ou moyennement denses pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus par leur SDC. Au moins un EPCI par région soutenu sur une durée maximale de 6 ans. L'AAP sera vraisemblablement renouvelé dans les années à venir. | Plusieurs M€ sur plusieurs années |
| DSIL / DETR | Etat | Aides pour les territoires ruraux afin de développer des solutions de transport innovants et de favoriser la cohésion des territoires. | Variable |
| Fonds FEDER | Europe/ Région | Services, stationnements, et aménagements cyclables des premiers et derniers kilomètres. | 40 % |
| FMA – Aménagements cyclables – <i>Potentiellement suspendus pour 2025</i> | Etat | Restaurer ou établir des continuités d'itinéraires cyclables (inscrits à un SDC ou autre) dans des secteurs à enjeu pour la mobilité du quotidien. | 50 % |
| Futurs programmes liés aux CEE (suites de AVELO) - à confirmer pour 2026 | Etat/ ADEME | Développer le système vélo dans les territoires. Accompagner la définition (études), les expérimentations, l'animation et la promotion de politiques en faveur du vélo, mais aussi le soutien au recrutement d'un chargé de mission. | A préciser Futurs programmes financés par les Certificats d'Économies d'Énergie (CEE) non définis |
| Contrat Régional de Solidarité Territorial (CRST) | Région | | A préciser |
| Subventions départementales | Département | Co-financer des aménagements le long de ses voies départementales en et hors agglomération lorsque les projets s'inscrivent dans une cohérence territoriale | A définir selon le type d'aménagement |

Rappel des compétences actuelles de chaque acteur

La CCPEIF

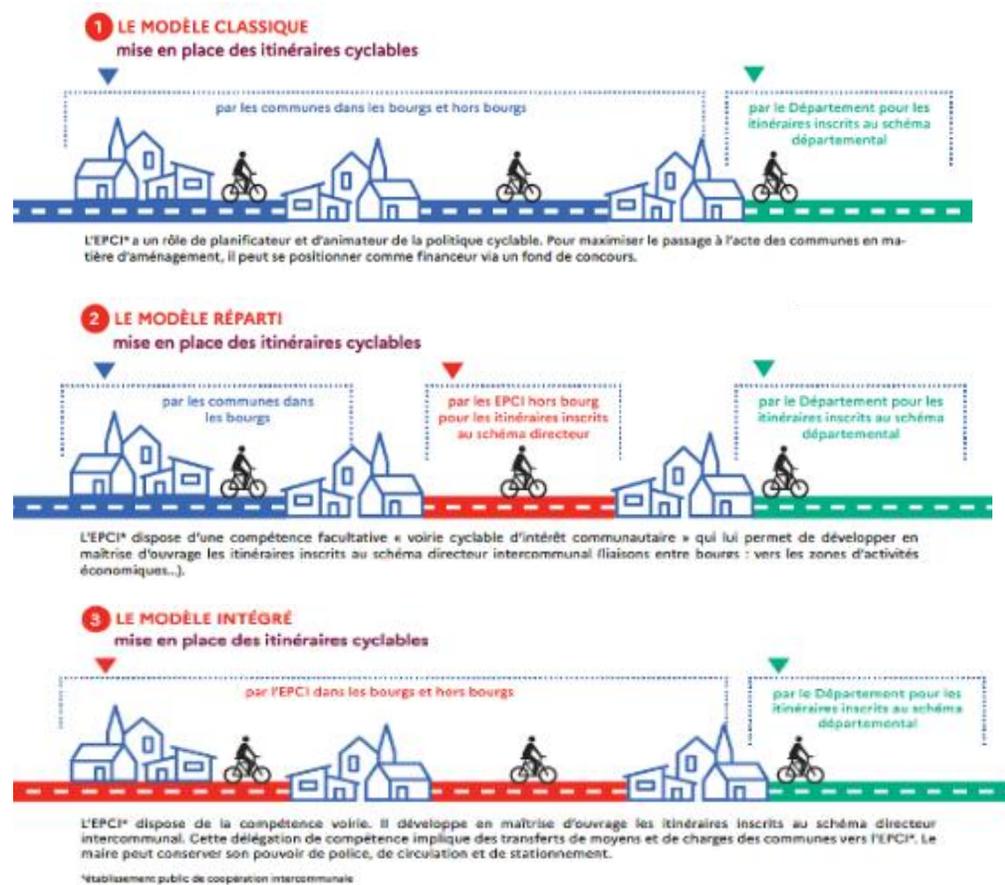
- Autorité Organisatrice de la Mobilité

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).





Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer la continuité des liaisons intercommunales, il est primordial de bien traiter les franchissements. Cette action permettra notamment de **lever les freins au développement des modes actifs**.

Les entrées de bourgs, les giratoires ou les traversées des voies vertes seront particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intrabourgs.

Enfin, il sera important de **penser aux différents usages** pour traiter les franchissements, il faudra par exemple prendre en compte la sécurité nécessaire aux déplacements des enfants, les contraintes des vélos-cargos ou des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.



Liste des actions

- Aménager les intersections majeures (giratoires)
- Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principales intersections, notamment les traversées entre les voies vertes et les routes
- Aménager les autres coupures majeures (pont...)

Le traitement des franchissements doit se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements, afin d'assurer la continuité cyclable



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CC, Département, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Financeurs (Etat, Région, Ademe, Europe)



Budget et moyens humains

| | |
|-----------|--|
| Financier | 2 M€ |
| Humain | Compris dans le rôle de la personne en charge du suivi de la réalisation du schéma |



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de résultat | 2029 | 2033 | 2035 |
|------------------------------------|------|------|------|
| Nombre de franchissements aménagés | 6 | 14 | 21 |

Exemples de traitement de carrefours

Les carrefours doivent être traités différemment en fonction de leur importance et de leur niveau de trafic.

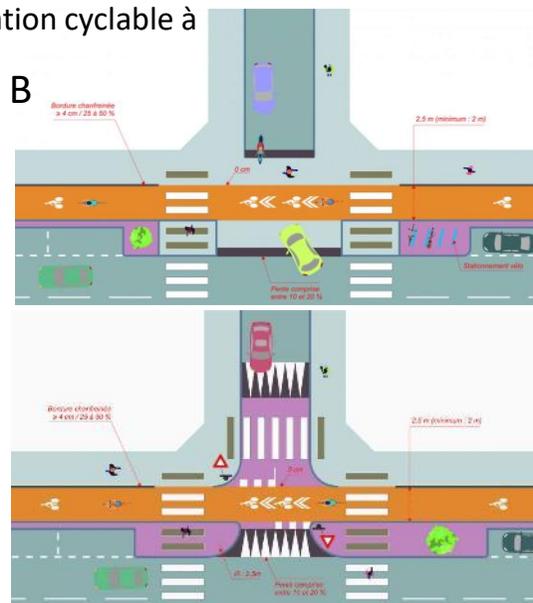
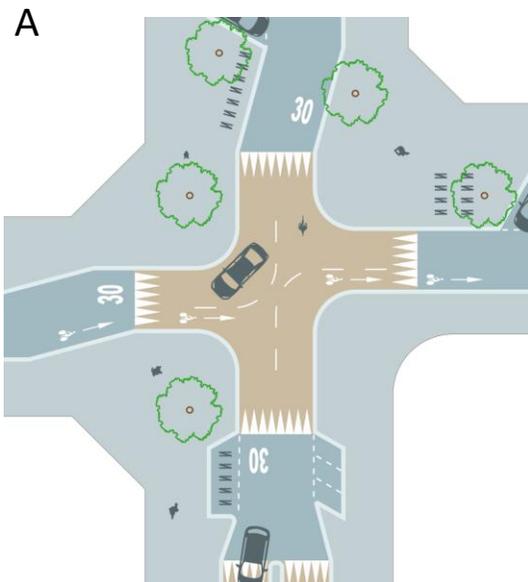
A : Rues résidentielles apaisées : **plateau traversant**.

B : Axe de transit, rues résidentielles adjacentes : **piste continue avec trottoir traversant**.

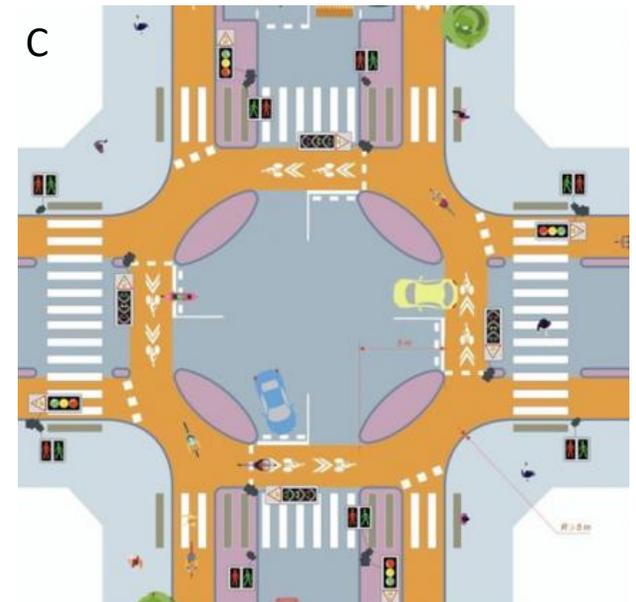
C : Carrefour majeur, deux axes de transits, circulation cyclable à protéger : **carrefours hollandais**.

Éléments essentiels dans un carrefour protégé pour les vélos :

- Un aménagement cyclable continue et sans obstacles
- La sécurité des vélos et piétons est optimale (covisibilité, croisement à 90° ...)
- Le carrefour est lisible par tous les usagers de la route et non-ambigüe.



Schémas d'aménagements de carrefours
Crédits photo : Cerema.fr



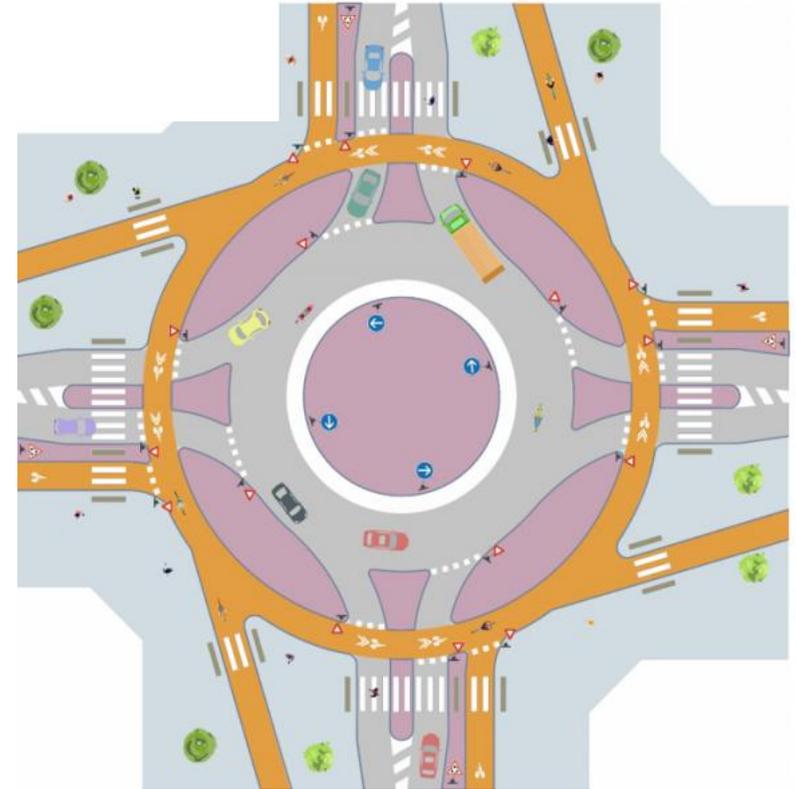
Exemples de traitement de giratoires

Les giratoires, omniprésents sur le territoire français, ne sont souvent pas adaptés à l'usage du vélo. Voici quelques conseils afin d'y créer un aménagement cyclable sécurisé.

- **En zones résidentielles** : possibilité d'aménager un disque ralentisseur bombé avec deux lignes circulaires. Régime de priorité à droite.
- **Giratoire < 19,5 m de rayon** : aménagement cyclable compliqué, nécessité d'opter pour une autre solution (système de feux, plateaux etc...)
- **Giratoire > 19,5 m de rayon** : possibilité d'opter pour un « rond-point hollandais » avec priorité donnée à la piste ou non (voir schéma à droite).



Ralentisseur circulaire bombé, Utrecht, Pays-Bas
Crédits photo : Parisenselle.fr



Carrefour giratoire Hollandais
Crédits photo : Parisenselle.fr



Contexte et objectifs de l'action

Parce que les travaux de quartiers, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA devront être respectées.**

La non-intégration d'aménagements spécifiques s'explique le plus souvent par un manque de transversalité dans les politiques publiques, par la multiplicité des acteurs qui interviennent sur le projet ou le chantier, par un calendrier très contraint, etc. Cependant, louper un « coup parti » sur un tronçon donné (enfouissement de réseaux, travaux de canalisations, etc.) revient à repousser de plusieurs années la réalisation d'un aménagement cyclable sur cet axe, ou à réengager d'importants coûts de réfection de voirie pour le réaliser.



Liste des actions

- Former l'ensemble des techniciens des services techniques aux aménagements cyclables**, piétons et PMR, afin que soient pris en compte ces enjeux dans tous les projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public.
- Intégrer dans le processus de validation de l'ensemble des projets ayant trait à l'aménagement de l'espace public** une analyse au regard de l'ambition portée par le territoire en matière d'aménagements cyclables et piétons.
- Diffuser largement en interne l'étude** afin qu'élus et techniciens aient une connaissance fine des intentions de la collectivité en la matière sur l'ensemble du réseau viaire.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Département, Communes
 Bénéficiaires : Habitants
 Partenaires : Aménageurs



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|---------------------------------|------|------|
| Nombre de formations internes | 3 | 5 |



Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, **les coûts d'entretiens** de ces aménagements sont plus difficilement anticipés. Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie. Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation.



Liste des actions

- A moyen terme, **en intégrant les futurs aménagements cyclables à l'entretien régulier du réseau** :
 - Coût du km : 5 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants (voies vertes, chaudiou)
 - Faible pour le jalonnement (doit tout de même être réalisé)
- Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination avec l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, CC, Communes) les **modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable** : pistes cyclables, aménagements transitoires, marquages au sol et signalisation verticale.
- Il est préconisé de rédiger une convention de gestion entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ces modalités. Les communes pourront s'appuyer sur leurs agents techniques pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Département, Communes

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Département



Impact sur la cyclabilité du territoire



Budget et moyens humains

| | |
|------------------|--|
| Financier | 5 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants, soit 260k€/an à terme (51 km d'aménagements importants environ) – à mutualiser avec les opérations d'entretien courant. |
|------------------|--|

| | Linéaire d'aménagements à entretenir (site propre et voie verte) | Coût indicatif entretien |
|------|--|--------------------------|
| 2029 | 17km | 85k€/an |
| 2033 | 34km | 170k€/an |
| 2035 | 52km | 260k€/an |



SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS DOUCES PLAN D' ACTIONS

Fiches Actions Services

La création d'aménagements cyclables et l'apaisement de la circulation dans les bourgs ne seront pas suffisants pour induire des changements de comportements et des habitudes de mobilité chez les habitants.

Il faut également accompagner cette transition en développant des services complémentaires.

Axe 2 – Développer les services de l'écosystème vélo

2.1 Planter des stationnements vélos

2.2 Mettre en place un mécanisme d'aides à l'achat

2.3 Développer des services de réparation

2.4 Mettre en place un mécanisme de locations longues durées

| # ACTIONS | Mesures | Indicateurs | Montant de l'action sur 10 ans |
|---|---|---------------------------|--|
| 2.1 <u>IMPLANTER DES STATIONNEMENTS VÉLOS</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Implanter des stationnements vélos adaptés pour tous les besoins de la vie quotidienne | Nb de stationnements vélo | Autour de 350 K€ |
| 2.2 <u>METTRE EN PLACE UN MÉCANISME D'AIDES À L'ACHAT</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Faire perdurer une aide à l'achat pour différents types de vélos | Nbre d'aides délivrées | 60 k€ à partir de 2026 |
| 2.3 <u>DÉVELOPPER DES SERVICES DE RÉPARATION</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Encourager l'installation d'un réparateur itinérant <input type="checkbox"/> Installer des bornes de réparation <input type="checkbox"/> Promouvoir les ateliers de réparation | Nbre de bornes installées | 50 k€ |
| 2.4 <u>METTRE EN PLACE UN MÉCANISME DE LOCATIONS LONGUES DURÉES</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mettre en place de la location longue durée | Flotte de VAE disponible | En fonction de la taille de flotte choisie |

 **Contexte et objectifs de l'action**

Mettre en place des stationnements sécurisés pour le vélo à proximité des équipements, services et commerces du territoire est essentiel pour faciliter l'usage du vélo au quotidien. Il convient alors d'élargir l'offre de stationnement existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

Dans le cadre de l'application de la loi LOM (article 52), **la collectivité** et les communes pourront s'emparer de l'obligation légale de neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 m en amont du passage piéton d'ici au 31 décembre 2026 pour implanter des arceaux vélos.

 **Liste des actions**

- Mettre en place des arceaux vélos au niveau des équipements communaux et intercommunaux (avec abris pour les équipements principaux) en s'inspirant des contributions du club vélo de février 2025
- Doter le territoire de stationnements sécurisés, en particulier au niveau des pôles d'intermodalité

 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : **CC**, Communes
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Région pour les PEMs, FUB, ADEME, acteurs économiques

 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



 **Budget et moyens humains**

| | |
|-----------|-----------------|
| Financier | Autour de 350k€ |
|-----------|-----------------|

| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|--|------|------|
| Nombre de consignes / vélobox sécurisées | 3 | 5 |
| Nombre d'abris vélos | 10 | 20 |
| Nombre d'arceaux | 150 | 300 |

Aides possibles : Programme ALVEOLE PLUS permettant de financer l'installation d'abris vélos sécurisés

Obligations réglementaires pour les bâtiments y compris ERP : **Décret n° 2022-930 du 25 juin 2022 relatif à la sécurisation des infrastructures de stationnement des vélos dans les bâtiments**

Les différents types de stationnements

Espace public,
commerces

Écoles, entreprises,
infrastructures majeures

Arrêts de bus importants,
gares, résidences

Quelques
minutes

Quelques
heures

Une journée ou plus

Arceaux

(3 points d'attache)



100 €/arceau (2 places)
50 €/stationnement

Abris + Arceaux

(protégés des intempéries)



6000 €/abri (12 places)
500 €/stationnement

Abris sécurisés

(sécurisés et protégés des intempéries)

Vélobox



6000 €/box (6 places)
1000 €/stationnement

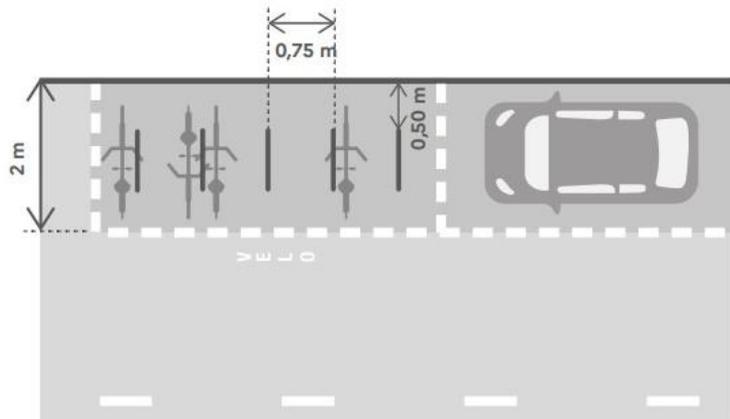
Consigne vélo



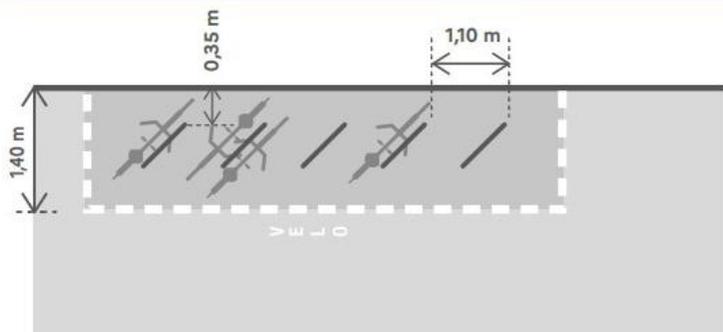
30000 €/consigne (30 places)
1500 €/stationnement

Exemple d'implantation sécurisant la traversée piétonne

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



ORGANISATION EN ÉPI

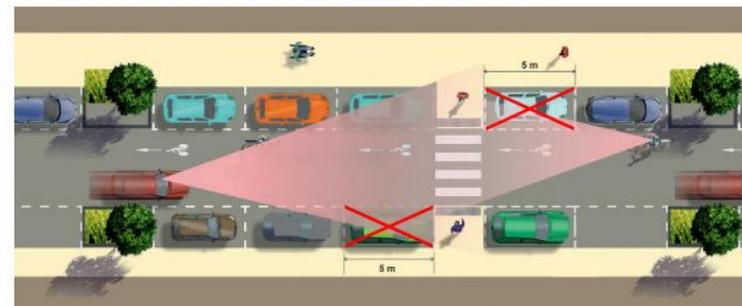


Pour plus de détails, veuillez vous référer à la fiche du CEREMA : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>

Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

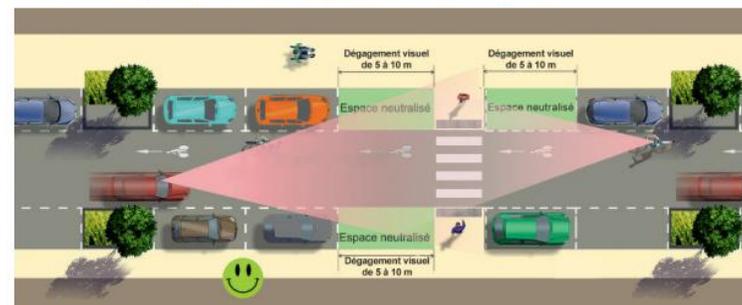
« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.» (Article 52 de la LOM)

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo

Nombre de places vélo par équipement

On peut estimer le nombre d'arceaux vélo à installer (1 arceau=2 places) à partir de la Base permanente des équipements (BPE) de l'INSEE. Ci-dessous une proposition d'hypothèses par type d'équipement. Elles sont à adapter en fonction du contexte du territoire et de l'objectif de part modale vélo (les hypothèses ci-dessous sont valables pour un territoire qui vise entre 5 et 10% de part modale vélo).

| Equipements | | |
|-------------|---|--------------------------------------|
| Code BPE | Type d'équipement | Nombre de places vélo par équipement |
| A1 | Services publics | 8 |
| A2 | Banque, poste | 4 |
| A3 | Services automobiles | 0 |
| A4 | Artisanat du bâtiment | 0 |
| A5 | Services de proximité | 4 |
| B1 | Grandes surfaces | 0 |
| B2 | Petit commerce alimentaire | 4 |
| B3 | Autres commerces non alimentaires | 4 |
| D1 | Etablissements et services de santé | 4 |
| D2 | Médecins | 2 |
| D3 | Pharmacie, laboratoire... | 2 |
| D4 | Accueil personnes âgées | 4 |
| D5 | Crèche | 8 |
| D6 | Handicap | 4 |
| D7 | Action sociale | 4 |
| F1 | Equipement de sport | 8 |
| F2 | Loisir: baignade, port, boucle de randonnée | 4 |
| F3 | Equipement culturel | 16 |
| G1 | Tourisme (Hotel, caming, OT...) | 8 |

Cas particulier des établissements scolaires

Pour les établissements scolaires on privilégiera des arceaux sous abris. Le dimensionnement est à réaliser en fonction du nombre d'élèves. On visera un nombre de places équivalent à au moins 10% du nombre d'élèves, (à adapter selon le contexte).

Pour les écoles élémentaires, il est judicieux d'installer du stationnement pour les vélo-cargos.

Les consignes vélos

Les consignes vélos sont à installer au cas par cas, selon les besoins. Voici des exemples de dimensionnement selon le lieu d'implantation:

- **En gare:** la loi LOM fixe des objectifs de stationnements sécurisés en gare (voir [l'Observatoire du stationnement vélo en gare](#))
- Sur les **aires de covoiturage:** on peut viser un minimum de 10% du nombre de places de stationnement voiture
- A proximité des **arrêts de bus** : à adapter selon la fréquentation de l'arrêt. Il semble intéressant d'équiper les principaux arrêts de bus.

Une réflexion peut également être menée sur les espaces de loisirs, les principaux sites touristiques, les sites naturels et départs de randonnées, en lien avec le **service Tourisme**.

 **Contexte et objectifs de l'action**

La Communauté de Communes de Portes Euréliennes Ile-de-France a commencé à mettre en place un système d'aide financière à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE). Depuis la mise en place de l'aide en juin 2024, la CCPEIF recense déjà plus de 90 demandes et 75 vélos subventionnés à hauteur de 250 euros (février 2025).

L'aide à l'achat est une mesure peu couteuse pour la collectivité et incitative pour les usagers qui hésitent à passer le cap d'un achat de vélo électrique. Elle est donc pertinente dans une optique de cyclabilité du territoire. Ci-après, des précisions quant aux modalités de mises en place et à l'impact.

Questionnement d'ouvrir cette aide à d'autres type de matériel suite aux demandes du club vélo (kit d'électrification, vélo mécanique etc...).

 **Liste des actions**

- Valider un budget annuel dédié à l'aide à l'achat et ses modalités de fonctionnement

 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Département, Région, vélocistes, entreprises

Note reçue par le club vélo



 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2032 | 2035 |
|---|------|------|------|
| Nombre de bénéficiaires des aides à l'achat (cumulatif) | 500 | 800 | 1100 |
| Budget indicatif | | | |
| 20 000€/an | | | |

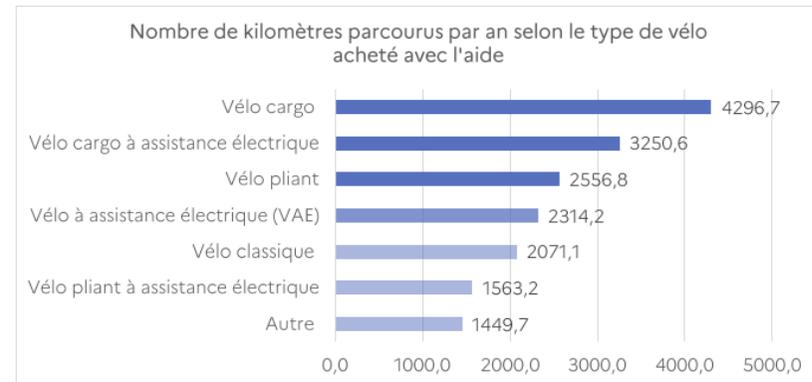
Gestion :

- En grande majorité faite par les services administratifs en interne
- Coût de gestion / traitement des demandes : env. 15 € / demande
- Délais de paiements souvent importants

Nécessité de construire ces dispositifs en **concertation avec les vélocistes** locaux (prise en compte des délais d'approvisionnement)

Moyenne des distances parcourues :

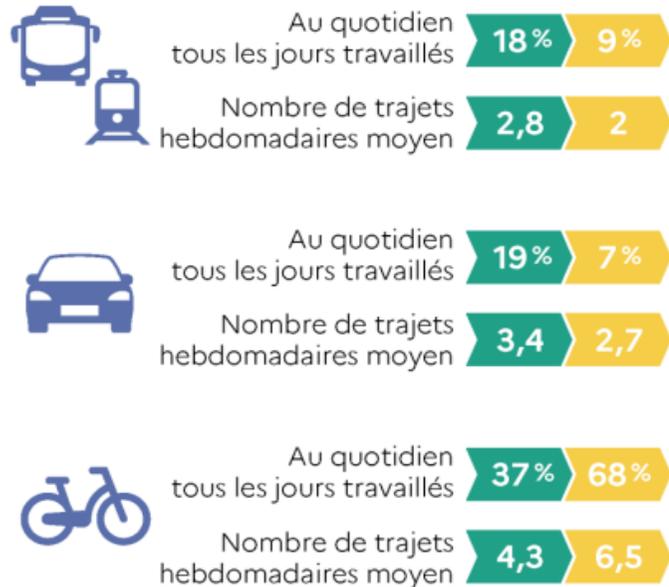
- Moyenne de **50 km parcourus à vélo par euro dépensé** par la collectivité : **performance élevée par rapport à d'autres services**



Sources: enquête usagers ADEME INDDIGO 2020 ; étude ADEME 2021 : Cahier Technique sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo

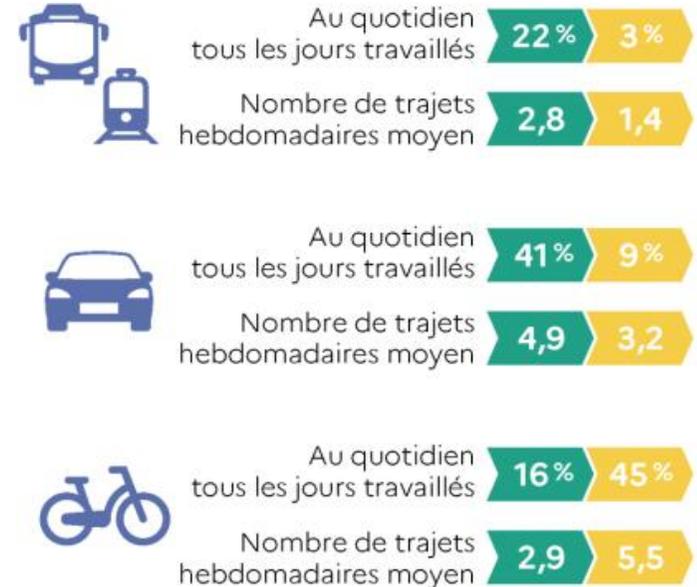
Éléments comparatifs de l'étude ADEME 2021 sur les dispositifs locaux d'aides à l'achat de vélo

REPARTITION DE L'UTILISATION DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS AVANT ET APRES L'ACHAT D'UN VELO CLASSIQUE



AVANT APRES
ACHAT

REPARTITION DE L'UTILISATION DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS AVANT ET APRES L'ACHAT D'UN VAE



D'après l'étude de l'ADEME, il est observé :

- Une forte modification des pratiques vers le vélo après l'achat d'un vélo classique avec une baisse générale des autres modes de transports dans la répartition d'utilisation des différents modes de transport
- Une forte modification des pratiques vers le vélo après l'achat d'un VAE avec une baisse plus significative de la part de la voiture dans la répartition d'utilisation des différents modes de transport

 **Contexte et objectifs de l'action**

Pour les cyclistes du quotidien ou occasionnels, il est important de pouvoir réparer et entretenir son vélo, afin que cela devienne une solution de mobilité opérationnelle au quotidien. Réparer un vélo est aussi l'opportunité pour certains de se réessayer à la pratique du cyclisme à moindre frais, en tirant profit d'un ancien vélo plus utilisé depuis quelques temps. A l'inverse, c'est aussi un frein à la pratique pour tous ceux qui s'arrêtent de faire du vélo car ils n'ont pas la motivation de le réparer. Quand on connaît l'importance de l'habitude dans les choix de mobilité, on se dit qu'il est important de pouvoir réparer son vélo facilement. Par ailleurs, ces services ont un intérêt pour la pratique du vélo loisir voire touristique.

Pour permettre aux habitants du territoire de réparer leur vélo, deux solutions :

- Encourager l'implantation d'un réparateur itinérant
- Développer les compétences en autoréparation des habitants du territoire.

Des services de réparation existent déjà sur le territoire et sur les EPCI voisins. Le schéma pourra être l'occasion de créer des liens avec ces acteurs pour organiser des ateliers à destination du grand public.

 **Liste des actions**

- Encourager la mise en place d'un service de réparation itinérant sur le territoire
- Mettre en place des ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation avec les associations et les entreprises
- Installer des bornes de réparation sur le territoire (outils, station de gonflage etc...).

 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : CC, Associations
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : à préciser

 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



Note reçue par le club vélo



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|--|------|------|
| Nombre de bornes de réparation sur le territoire | 4 | 8 |

| Budget indicatif |
|--|
| 5 k€ / an pour la mise en place des bornes de réparation |

 **Contexte et objectifs de l'action**

Bien que le vélo soit un moyen de déplacement bien moins onéreux que la voiture individuelle, cela peut toutefois engendrer à court terme des dépenses supplémentaires pour les ménages dont le vélo vient en addition de la voiture comme moyen de transport. Ainsi, passer le cap de l'achat d'un vélo, qui plus est avec l'essor des VAE et autres vélos-cargos, bien plus coûteux que la plupart des vélos mécaniques, est une étape essentielle du changement de pratique de mobilité. C'est pourquoi il est important d'accompagner cette phase de transition via la mise en place d'un système de location longue durée, pour tester l'usage quotidien du vélo, en particulier du VAE.

 **Liste des actions**

- Mettre en place un système de location longue durée de VAE à destination des habitants de la CC
- Encourager les structures publiques et privées à mettre à disposition des VAE pour leurs salariés

 **Portage et partenaires**

Mise en œuvre : CC, Office du Tourisme
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Département, Régions, vélocistes, entreprises

 **Impact sur la cyclabilité du territoire**



Note reçue par le club vélo



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|--|------|------|
| Flotte de VAE en location longue durée | 20 | 40 |
| Budget indicatif | | |
| 15 000 €/an | | |

Budgets consacrés et formules de location

Coûts pour la collectivité:

- Le budget moyen par habitant consacré par les collectivités est corrélé au nombre de vélos proposés par habitant. Pour les EPCI de moins de 20 000 habitants, le coût moyen consacré au service de VL est de 0,37 €/an/hab. Il est de **0,91€/an/hab** pour les collectivités de 20 000 à 50 000 habitants.
- Le **cout d'exploitation** moyen est de 370€/vélo/an pour un vélo classique et de 470€/vélo/an pour un VAE.
- Avec une tarification « classique » le **reste à charge moyen** est de 225€/vélo/an.

Formules de location proposées:

- Elles vont de la location à l'heure à la location annuelle. Certaines collectivités appliquent des tarifs réduits sur conditions de revenus ou couplés avec un abonnement de transports en commun.
- Les formules les plus souvent utilisées sont la **location au mois**, la **location au trimestre** et la **location à la journée**.
- Dans plus de 60% des cas, l'offre de location n'est pas renouvelable. Cela permet de multiplier le nombre de bénéficiaires et encourage le passage à l'achat.
- Les tarifs de location VAE sont très variables selon les territoires avec des écarts très marqués. On note cependant une tarification dégressive qui incite l'utilisateur à opter pour un service de location longue durée.

Certains petits EPCI proposent la gratuité du service de location. En l'absence de recettes, le reste à charge pour la collectivité est nettement supérieur. Un tel choix permet de rendre le vélo accessible aux revenus les plus modestes.

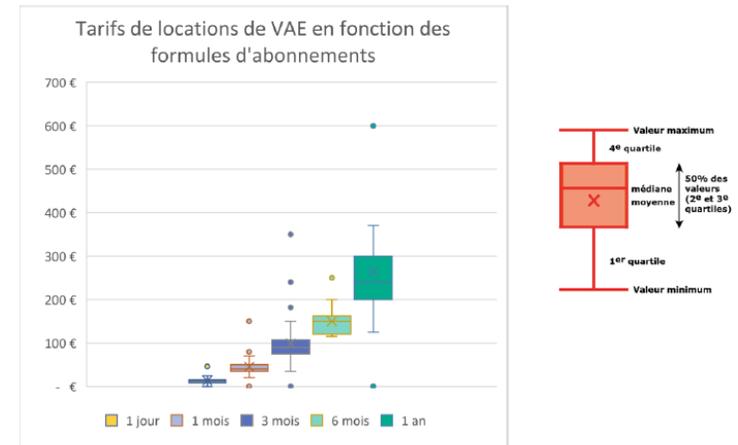


Figure 17- Analyse de la tarification des VAE LD – Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Ce graphique est représenté sous forme de boîte à moustaches (ou Boxplot) pour une meilleure compréhension de l'échantillon. Les points sont des avertissements, des valeurs considérées comme aberrantes car elles ressortent fortement du nuage de point. Elles sont toutefois prises en compte dans les moyennes.



SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS DOUCES PLAN D' ACTIONS

Fiches Actions Communication

La création d'aménagements cyclables et l'apaisement de la circulation dans les bourgs ne seront pas suffisants pour induire des changements de comportements et des habitudes de mobilité chez les habitants.

Il faut également accompagner cette transition en communiquant très largement sur les services et aménagements proposés.

Axe 3 – Rendre le vélo plus attractif pour les habitants et les touristes

3.1 Organiser des événements de promotion du vélo

3.2 Inciter le grand public à utiliser le vélo pour les déplacements du quotidien

3.3 Encourager la pratique du vélo loisir / tourisme

| # ACTIONS | Mesures | Indicateurs | Montant sur 10 ans |
|--|---|---|--------------------|
| 3.1 <u>ORGANISER DES ÉVÉNEMENTS DE PROMOTION DU VÉLO</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Séances de remise en selle, challenge mobilité dans les écoles et entreprises, animations grand public (journée « sans voiture », fête du vélo, ...) | Nb d'événements, participants | 50k€ |
| 3.2 <u>INCITER LE GRAND PUBLIC À UTILISER LE VÉLO POUR LES DÉPLACEMENTS DU QUOTIDIEN</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Communiquer sur les aménagements existants, campagne de communication autour du vélo (messages clés) <input type="checkbox"/> Produire une carte incitative avec la durée des trajets à vélo en minutes | Part modale du vélo | 50k€ |
| 3.3 <u>ENCOURAGER LA PRATIQUE DU VÉLO LOISIR / TOURISME</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Promouvoir le tourisme à vélo <input type="checkbox"/> Mettre en place les services nécessaires au cyclotourisme | Evolution de la fréquentation de cyclotouristes | 50k€ |



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements et les services sont deux maillons essentiels pour développer la pratique cyclable. Des événements de promotion du vélo permettront d'accompagner ces deux volets, afin de transmettre à la population les bonnes informations et d'inciter les habitants à modifier leurs habitudes de mobilité. L'objectif étant de développer une culture vélo encore plus large, en particulier pour le vélo du quotidien, il paraît alors très pertinent d'organiser des événements variés autour du vélo pour les habitants du territoire.



Liste des actions

- Structurer les associations vélos existantes sur le territoire, pour faciliter la promotion et la mise en œuvre de certains volets de la politique cyclable portée par la collectivité
- Une fois cette structuration avancée, organiser une série d'événements en lien avec elles (classées par ordre de priorité selon les votes du club vélo) :
 - Organiser avec les entreprises et écoles un challenge mobilité propre au territoire (en lien avec « Mai à vélo » au niveau national)
 - Organiser une « fête du vélo » en mai ou en septembre avec des parcours vélo, des jeux concours, des ateliers d'autoréparation et de gravage Bicycode, etc. Ou se joindre à un évènement vélo important du territoire.
 - Bourse aux vélos annuelle : en partenariat avec les acteurs vélo du territoire, notamment les vélocistes, associations locales
 - Séances de remise en selle : ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire
 - Organiser une journée « sans voiture » pour sensibiliser les habitants au partage de la voirie, au code de la route, etc.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : A définir



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|--|--------------|------|
| Nb de séances de remises en selle organisées sur le territoire | 5 | 15 |
| Nb de bourses aux vélos et équipements de vélo organisées | Annuellement | |
| Nombre de journées sans voiture organisées | Annuellement | |
| Nombre de participants à la fête du vélo annuelle | 50 | 150 |

Budget indicatif

5 k€ / an

Exemples d'évènements

Stage de remise en selle

- En partenariat avec les associations d'usagers, associations vélo
- Thématique vélo, et mise en situation réelle
- Publics adultes



Challenge mobilité

- Avec les entreprises
- Défi du nombre de km
- Jeu-concours (récompenses)



Fête du vélo

- Animation grand public phare
- Ateliers réparation, essais de vélos, parcours, sensibilisation (code de la route, équipements, ...)
- Promotion des aménagements existants, et services de la CC (prime à l'achat, location longue durée ...)



Sources : FUB, Metz, Grand Châtellerauld



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo du quotidien est un mode de transport écologique, économique, bon pour la santé et qui comporte de nombreux autres avantages. Une large campagne de communication pourra notamment permettre de bousculer les représentations des non-cyclistes chez qui les résistances au vélo sont les plus fortes, tout en confortant les cyclistes occasionnels et réguliers dans cette pratique. C'est aussi une belle manière de mettre en avant les atouts du territoire. L'objectif de cette action est de donner envie à tout le monde de (re)tester le vélo, dès le plus jeune âge.



Liste des actions

- Réaliser et diffuser une carte incitative avec la durée des trajets **à pied** en minutes (action la plus plébiscitée lors du club vélo)
- Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques
- Communiquer sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux (réseaux sociaux, presse locale, etc.) en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et les réalisations de la CC en matière d'aménagements cyclables
- Montrer l'exemple : acteurs vélos, associations, élus, techniciens des collectivités...qui se mettent en selle et incitent le reste de la population à faire de même
- Ancrer les déplacements à pied et à vélo dans le quotidien de la collectivité : carte des temps de parcours à pied et à vélo, indications des itinéraires piétons et vélos dans le cadre des évènements sportifs ou culturels, etc.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Habitants
 Partenaires : Entreprises, commerces etc.



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|---|-------------|-------------|
| % de la population qui utilise son vélo à minima 1 fois par semaine | 20% | 60% |
| Nb d'élèves participant aux ateliers d'apprentissage. | 1500 élèves | 3500 élèves |
| Nb de classes sensibilisées | 60 | 140 |

Budget indicatif

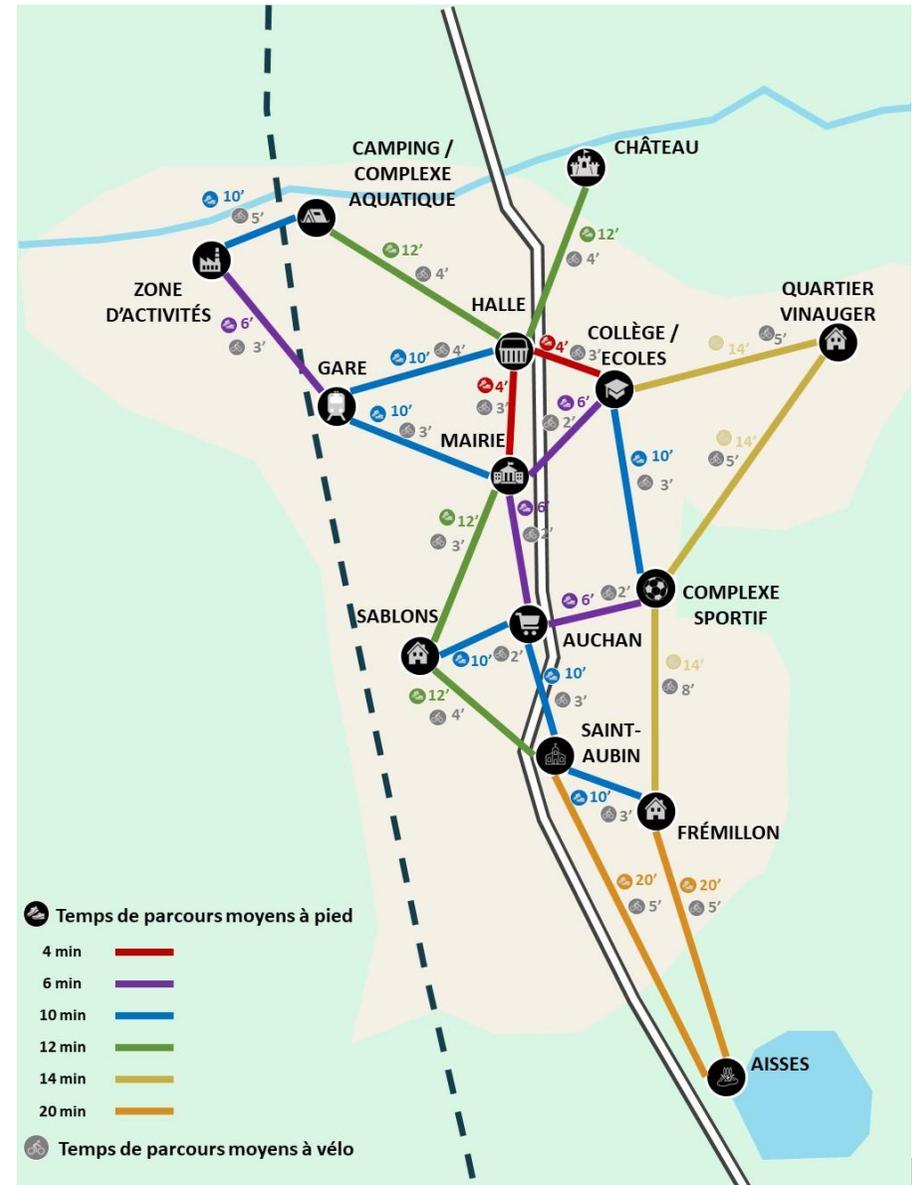
5 k€ / an

Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo (programme CEE)

Cette carte est un exemple de carte « métrominuto ». C'est une carte piétonne et cyclable, qui se base sur l'esthétique des plans de métro, et qui marque les temps de parcours à vélo et à pied pour une personne moyenne entre les pôles de la commune. Elle a vocation à inciter les gens à recourir à la marche et au vélo plutôt qu'à la voiture, en démontrant que les temps de parcours moyens pour des trajets au sein de la commune sont très faibles, d'autant plus à vélo.

La réalisation d'une carte de ce type n'est pas prévue dans le cadre de cette étude.

Il nous semble pertinent de réaliser ce type de carte dans le cadre d'actions de communication.





Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements mis en place dans le cadre de ce Schéma contribueront à améliorer l'attractivité touristique du territoire, notamment à travers l'aménagement d'un itinéraire le long de la Véloscénie.

Une communication spécifique pour les usages loisirs et touristiques pourra être pensée ainsi que la mise en place d'une offre de services diversifiée afin d'attirer des touristes sur le territoire. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient le long des voies vertes entourant le territoire, les actifs qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade à vélo à la journée.

Le guide de Vélo & Territoires « Développer le tourisme à vélo dans les territoires » est une ressource pertinente pour venir compléter cette action.



Liste des actions

- Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo sur le territoire**
- Mettre en œuvre les infrastructures et les services pour créer une offre touristique complète sur le territoire** : accessibilité du territoire pour les touristes à vélo, hébergements touristiques « Accueil Vélo », réparateurs et loueurs de vélos, consignes vélo ou système de conciergerie, mise en place de visites guidées ou de tour thématique en s'appuyant sur les atouts du territoire, etc.



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Office du tourisme

Bénéficiaires : Touristes, habitants du territoire

Partenaires : Communes, acteurs touristiques



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2032 |
|---|-----------------------|-----------------------|
| Evolution de la fréquentation de cyclotouristes | x2 par rapport à 2024 | x4 par rapport à 2024 |

Budget indicatif

5 k€ / an



SCHÉMA DIRECTEUR DES CIRCULATIONS DOUCES PLAN D' ACTIONS

Fiches Actions Suivi de la politique cyclable

Une planification réussie est bien gouvernée : tel est l'objet de cet axe qui vise à organiser la gouvernance, le suivi et l'évaluation du schéma directeur des circulations douces.

Axe 4 – Garantir la gouvernance et le suivi du schéma

- 4.1 Dédier un poste de chargé de mission uniquement aux enjeux de mobilité / vélo*
- 4.2 Créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage*
- 4.3 Perpétuer le comité usagers*
- 4.4 Mettre en place un système de comptage*
- 4.5 Définir les règles du partage de compétence*

| # | ACTIONS | Mesures | Indicateurs | Montant sur 10 ans |
|-----|--|--|---|---------------------------|
| 4.1 | <u>GARANTIR DU TEMPS HUMAIN DEDIE A LA MISE EN PLACE DU SCHEMA</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Mise en place d'une feuille de route annuelle pour la coordination et l'animation du schéma directeur <input type="checkbox"/> Dédier l'équivalent d'un ETP pour la mise en place du schéma | Répartition effectuée sur les postes d'agents en place | 1 ETP |
| 4.2 | <u>CRÉER ET ANIMER UN COMITÉ DE SUIVI DES MAÎTRES D'OUVRAGE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Animation de réunions régulières avec le Département et l'intercommunalité (annuelles), dialogue sur les aménagements cyclables, suivi de la politique cyclable | Nbre de réunions, linéaire de d'aménagements réalisés (km) sur les liaisons interbourgs | - |
| 4.3 | <u>PERPÉTUER LE COMITÉ USAGERS</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures et particulièrement de la partie cyclable où la demande de concertation s'est révélée la plus forte | Nombre de réunions du comité d'usagers | - |
| 4.4 | <u>METTRE EN PLACE UN SYSTÈME DE COMPTAGE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Implanter des compteurs automatiques aux abords des aménagements réalisés, communiquer régulièrement sur les résultats | Nbre de passages vélo (jours, mois, années), évolution annuelle | Entre 20k€ et 50k€ |
| 4.5 | <u>DÉFINIR LES RÈGLES DU PARTAGE DE COMPÉTENCE</u> | <ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Clarifier le modèle de gouvernance choisi pour la prise de compétence sur la voirie pour la mise en œuvre du schéma. | Décision sur le partage de compétence | - |



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques de mobilités actives sur le territoire, il est primordial de renforcer les moyens humains dédiés au sujet, notamment le poste de chargé de mission mobilité. Il aura pour rôle la mise en œuvre du schéma directeur, à savoir :

- Le pilotage, valorisation et diffusion du plan
- L'animation du comité de suivi des maîtres d'ouvrage et du comité usagers
- La coordination des partenaires sur les projets d'aménagement de liaisons cyclables et services vélo
- L'appui technique aux petites communes pour leurs travaux (liaisons cyclables, stationnements vélo,...)
- La promotion et sensibilisation des habitants à la pratique des mobilités alternatives



Liste des actions

Créer un poste de chargé de mission dédié à la mobilité en consacrant ces tâches exclusivement au vélo, avec pour missions :

- Améliorer le réseau d'aménagements cyclables existant (améliorer la signalétique, mettre en œuvre les scénarios du Schéma Directeur des Circulations Douces, participer à la formation des agents techniques voirie aux aménagements cyclables, etc.)
- Animer le Schéma Directeur des Circulations Douces en lien avec les communes
- Accompagner le développement de services autour du vélo (organisation d'ateliers participatifs, accompagnement des entreprises du territoire, suivi du label « Accueil Vélo », etc.)
- Promouvoir et communiquer sur le vélo au sein du territoire (s'assurer de la visibilité des actions vélo en ligne, promotion des actions de la CC et animation d'une communauté « vélo », aide à la réalisation d'une vidéo de promotion du vélo sur le territoire, organisation d'un challenge vélo, etc.)



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Ademe, Cerema



Impact sur la cyclabilité du territoire



| |
|--------|
| Humain |
| 1 ETP |



Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le Département, la Communauté de communes et les communes. Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au Schéma Directeur des Circulations Douces.

Ce comité pourra se réunir a minima une fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables. Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines (communes ou Communauté de communes).

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement, ...) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.



Liste des actions

- Organiser et animer 1 réunion par an a minima afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée des aménagements cyclables
- Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement
- Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire)
- Ces réunions pourront être complétées de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Département, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : EPCI et communes voisines



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|--|--------------|------|
| Organisation d'une réunion annuelle sur le sujet | Chaque année | |



Contexte et objectifs de l'action

Dans le cadre de l'élaboration de ce Schéma Directeur des Circulations Douces, un club vélo a été mis en place pour représenter les habitants, futurs usagers des infrastructures cyclables et piétonnes.

Si son rôle est essentiel pour la mise en place du schéma, il est aussi très important de **pérenniser cette démarche** pour suivre l'évolution de la mise en œuvre de ce schéma.

Ce comité pourra se regrouper jusqu'à deux fois par an afin de faire le bilan des actions mise en œuvre et de rendre un avis citoyen aux services de la CC. Il pourra être sollicité sur chaque secteur pour faire un point sur les aménagements projetés.



Liste des actions

- Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter annuellement
- Organiser une à deux réunions du comité d'usagers par an afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée du développement des infrastructures, ainsi que pour avis sur les aménagements projetés
- À ce titre, il peut être imaginé une consultation en stade de scénarios et en stade avant-projet sur certains projets cyclables de la Communauté de communes
- Communiquer à ce sujet



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires : Usagers
 Partenaires : Communes, Comité Usagers



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|--------------------------------------|--------------|------|
| Nombre de réunions de comité usagers | Chaque année | |



Contexte et objectifs de l'action

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable sur votre territoire, il peut être intéressant de mettre en place des solutions de comptage des cyclistes sur des points stratégiques du territoire. Les données ainsi récoltées pourront être transmises aux partenaires pour justifier des investissements et améliorer le réseau cyclable, ainsi qu'aux habitants avec un objectif de communication sur l'efficacité du plan mis en œuvre. **Le comptage est un élément souvent obligatoire pour obtenir des financements et subventions.**

Il existe de nombreuses solutions de comptage :

- Comptage ponctuel : adapté à une étude courte nécessitant un relevé de fréquentation (sous forme de tube traversant la piste)
- Comptage permanent non-visible: permet de faire remonter des données de fréquentation sans communication directe avec les cyclistes (sous forme de dalle, poteau ou système enterré)
- Afficheurs en temps réels : permet de faire remonter des informations tout en communiquant directement les données avec les usagers (sous forme de totem ou de panneau à affichage)



Liste des actions

- Implanter des bornes de comptage fixes pour mesurer l'évolution de la fréquentation dans le temps
- Implanter des bornes de comptage communicantes pour communiquer plus largement sur ces données et inciter la population à se mettre au vélo



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC, Département, Communes
 Bénéficiaires : CC
 Partenaires : Association Vélo et Territoires



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | 2029 | 2033 |
|---|------|------|
| Nb de bornes de comptage mis en service | 1 | 3 |
| Coût financier | | |
| De 5k€ à 20k€ par borne | | |



Contexte et objectifs de l'action

Les communes sont compétentes sur les voiries communales. Les maires ont l'autorité de police administrative sur la voirie urbaine départementale et sur les voiries communales et intercommunales.

Le Département gère l'entretien de la voirie de ses routes départementales, en et hors-agglomération. En agglomération, il entretient de fil d'eau à fil d'eau, les cheminements et trottoirs étant du ressort des communes.

Etant donné « l'éparpillement » de la compétence voirie entre différents acteurs et le grand kilométrage de routes départementales, il est essentiel de définir au mieux les règles de portage du futur schéma afin de favoriser sa réalisation.

La place et le rôle de la Communauté de Communes, en particulier pour les aménagements cyclables comme le stationnement vélo, doit ainsi faire l'objet d'un débat de gouvernance.



Liste des actions

- Concernant les aménagements cyclables, il pourrait être imaginé que la CCPEIF s'empare d'une compétence nouvelle pour être maître d'ouvrage sur les liaisons identifiées dans la programmation
- Concernant le stationnement vélo, la CCPEIF pourrait gérer l'aménagement de stationnement sécurisé, notamment près des pôles d'échanges multimodaux. Quant au stationnement type arceaux, la CCPEIF pourrait réaliser un groupement de commande d'arceaux qui homogénéiserait la qualité de service rendu, mais qui seraient implantés par les communes



Portage et partenaires

Mise en œuvre : CC
 Bénéficiaires :
 Partenaires : Communes, Région, Département



Impact sur la cyclabilité du territoire



| Indicateur de suivi et résultat | | 2025 |
|---|--|------|
| Prise de décision sur la répartition de la gouvernance vélo | | OUI |



ANNEXES

Contribution du club vélo au plan d'actions

Perpétuer l'aide à l'achat pour les vélos électriques

La Communauté de Communes des Portes Euréliennes d'Ile-de-France a commencé à mettre en place un système d'aide financière à l'achat d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE). Depuis la mise en place de l'aide en juin 2024, la CCPEIF recense déjà plus de 90 demandes et 75 vélos subventionnés à hauteur de 250 euros.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Oui à 100%

Rajouter les kits d'électrification dans les aides (x2) = le rétrofit

Quid des vélos d'occasion ?

Pourquoi se limiter aux aides à destination des VAE, on peut le faire également pour les vélos musculaires (c'est bon pour la santé !)

Ne pas limiter aux VAE

Simplifier le dossier

Plus de communication via les communes sur cette initiative

Pourquoi rien à l'échelle de la région ?

Pourquoi uniquement VAE ? Etendre aux musculaires



Acteurs

Cycles Mister D

Développer les services de réparation

Pour permettre aux habitants du territoire de réparer leur vélo, plusieurs solutions : encourager l'implantation d'un réparateur itinérant, développer les compétences en autoréparation des habitants du territoire, développer l'offre de réparation.

Des services de réparation existent déjà sur le territoire et sur les EPCI voisins. Le schéma pourra être l'occasion de créer des liens avec ces acteurs pour organiser des ateliers à destination du grand public.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Deux vélocistes sur la CC : Villiers le Morhier et Epernon (MCS Suspension)

Formations auto-réparation en entreprises (avec aides CEE associées)

Stations de gonflage à proximité des « points d'intérêts » (gare, centre commercial du Loreau, lycée J. Baker, écoles, centre-bourgs, commerces, complexes sportifs)

Il existe actuellement à Hanches un atelier vélo participatif qui ne demande qu'à être développé

Organiser des ateliers d'apprentissage d'entretien et de réparation

Borne de rechargement des batteries (payant ou gratuit ?)

Une offre de réparation de maintenance est indispensable pour les vélos musculaires mais aussi électriques (lieu le plus proche d'Epernon/Droue : culture vélo à Rambouillet)



Acteurs

Collectivités

Club VTT Hanches

Réparateur Yermenonville

Proposer un service de location longue durée

Passer le cap de l'achat d'un vélo est une étape essentielle du changement de pratique de mobilité. Avec l'essor des VAE et autres vélocargos, bien plus coûteux que la plupart des vélos mécaniques, il est intéressant d'accompagner cette phase de transition via la mise en place d'un système de location longue durée, pour tester l'usage quotidien du vélo, en particulier du VAE.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?



*Batteries à louer chez les commerçants ? (Echanges batterie vide contre pleine)
les commerçants servant de relais)*

*Importer un service type veligo pour que les habitants puissent tester la facilité et
les bienfaits du vélo (la barrière du vélo est souvent psychologique)*

L'office du tourisme y réfléchit

Location de vélos musculaires

Acteurs

Chartres l'a déployé

*Commerçants volontaires,
particuliers, mairies*

Office du tourisme

Structurer les associations locales

Fédérer l'écosystème vélo existant du territoire peut permettre de créer d'avantages de liens entre les différentes initiatives. Cela pourra permettre de faciliter la promotion et la mise en œuvre de certains volets de la politique cyclable portée par la collectivité.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Favoriser un groupe ou un club vélo sur le territoire de la CC

Créer un tissu intercommunal (groupe social) qui diffusera

Boîtes à idées implantées dans les communes

Prévoir au sein des collectivités locales 1 correspondant vélo ou une boîte mail vélo qui puisse recevoir les suggestions ou remarques des cyclistes qui empruntent régulièrement le territoire avec leur vélo



Acteurs

CCPEIDF

Office du tourisme

Volontaires communaux

Mairie

Séances de remises en selle

Ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Pas de contributions sur cette fiche mais des recommandations d'acteurs clés comme l'UFOLEP pour le programme Savoir Rouler à Vélo



Acteurs

Chaque commune

Office du tourisme

Clubs de vélos

Réparateurs du territoire

CCAS

Services périscolaires

UFOLEP

EAPA

Bourse au vélo annuelle

En partenariat avec les acteurs vélo du territoire, notamment les vélocistes, et associations locales, organiser une grande bourse aux vélos permettant de vendre d'anciens vélos et d'en acheter d'occasion. Il serait possible de convier des réparateurs vélos à cet événement.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Accord avec les déchetteries pour récupérer vélos, en pièces ou entier, en lien avec les vélocistes du territoire

En marge d'événements sportifs « phares » sur le territoire (tournoi foot, hand, compétition athlé, hanchoise...)



Acteurs

Ressources et Vans a déjà un bon stock mais question de la qualité / réparation

Associations et associations sportives

Organiser une « fête du vélo »

Organiser une « fête du vélo » en mai ou en septembre avec des parcours vélo, des jeux concours, des ateliers d'auto-réparation et de gravage Bicycode, etc. Ou se joindre à un évènement vélo important du territoire. En 2025, la collectivité va d'ailleurs participer à Mai à Vélo via plusieurs évènements dont une journée dédiée au vélo.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?



Parcours sur le territoire avec des animations, genre tour de France de la Comcom

Participer aux vélorutions + convergences

Cette année la cc et l'office du tourisme participent à mai à vélo

Acteurs

Entreprises du territoire

Office du tourisme

Comités de fêtes des communes

CC

Challenge mobilité (écoles, entreprises)

En lien avec « mai à vélo » au niveau national, organiser un défi mobilité, qui permet aux entreprises ou aux établissements scolaires d'encourager leurs salariés/étudiants à se rendre au travail/à l'école autrement qu'en voiture (marche, vélo, transports en commun). En 2025, la collectivité va d'ailleurs participer au challenge mobilité dans le cadre de « mai à vélo ».

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Proposer aux entreprises de donner une prime à ceux qui viennent à vélo

Pour les employés, inciter chacun à comptabiliser ses km parcourus à vélo : pour se rendre au travail, loisirs, cours, autres activités;

Avoir des trajets fléchés.

Challenge Mobilité!

Au travail j'y vais autrement.

Acteurs

*Coté entreprises : Sealed Air,
autres grandes entreprises du
territoire*

Relais en gare

Lycée Hanches

Journée sans voiture

Organiser une journée « sans voiture » pour sensibiliser les habitants au partage de la voirie, au code de la route et promouvoir d'autres manières de se déplacer lorsque les voies sont apaisées.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Bof

Difficulté de mise en place : autorisation, arrêtés

Pourquoi pas une année sans voiture ?

Piétonner les centres villes et recruter des bénévoles pour indiquer les voies cyclables et itinéraires balades vélo : ateliers ludiques pour les jeunes type bsr à vélo.

Anti populaire : comment se déplace les personnes ne pouvant ni marcher ni rouler ?



Acteurs

Savoir Rouler à Vélo

Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » apprend aux enfants de 6 à 11 ans à se déplacer à vélo pour l'entrée au collège et ancre les réflexes de choisir une mobilité décarbonée dès le plus jeune âge. Il s'agit d'un cycle de 10h de formation minimum. Il est organisé en 3 blocs : savoir pédaler, savoir circuler, savoir rouler à vélo.



Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Organiser des sorties après la formation sur 2 jours

Prévoir une sortie après la formation

En effet, tous les enfants ne sont pas à l'aise sur un vélo. Un apprentissage avec sorties serait intéressant.

Pédagogie sur les dangers du vélo. Interventions auprès de la population écoliers, collégiens, lycéens, adultes.

Pourrait démarrer dès la maternelle

Prévention routière pour sensibiliser les écoliers

Le faire aussi pour les adultes

Organiser un code ou permis vélo pour rappels de bons usages, pour adultes et ados

Acteurs

Ecoles primaires et maternelles

Animateurs périscolaires

Carte incitative (temps de trajets à vélo)

Réaliser et diffuser une carte incitative avec la durée des trajets à pied en minutes, type métré minuto. Des outils de communication comme celui-ci permettent de sensibiliser les habitants aux temps de trajets réels à vélo (face à ceux perçus, souvent plus longs en milieu rural).

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Important pour se déplacer entre les villes. Il faut peut être suivre les guides Belges et hollandais qui ont un système de cartes simples.

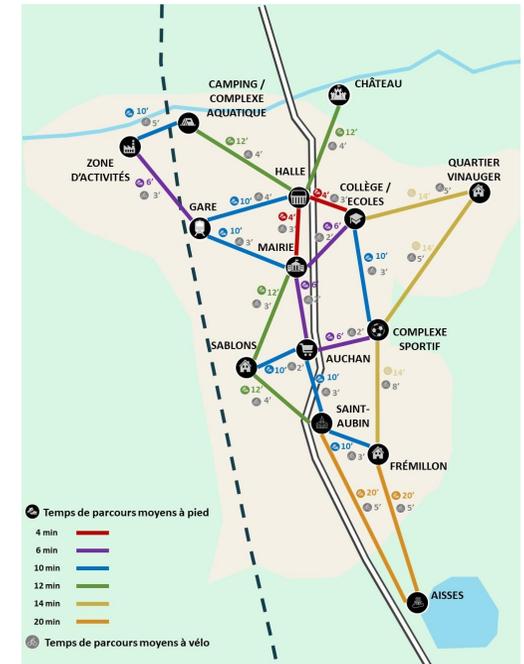
Les hollandais ont souvent sur les panneaux un temps pour rejoindre telle ou telle ville

L'idéale serait une application mobile dédiée

Implantation à proximité des points d'intérêts (foires, commerces, établissements scolaires, centres commerciaux)

Newsletter des communes (numérique et physique)

Carte et appli numérique nécessaires pour inciter / donner envie



Acteurs

Relais en gare SNCF

Via mes PDE locaux

Internet

Collectivités

Elèves

Usagers train

Communication sur les bienfaits du vélo et les aménagements de la CC

Communiquer sur les sites Internet communaux, les réseaux sociaux, les bulletins communaux (réseaux sociaux, presse locale, etc.) en mettant notamment en avant les bienfaits du vélo et les réalisations de la CC en matière d'aménagements cyclables.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Newsletter de la CC pour faire connaître les nouveaux aménagements

Rendre le vélo attractif et donner envie de l'utiliser plus souvent est la tâche la plus importante

Inviter des personnes du milieu médical pour promouvoir les bienfaits du vélo

Faire témoigner des personnes s'étant remises en selle suite par exemple à des problèmes médicaux

7 bienfaits du vélo sur la santé



Acteurs

*Professionnels de santé
(médecins, osthéos...)*

ARS

CC

*EAPA (Enseignants en Activité
Physique Adaptée)*

Mener une campagne de promotion du tourisme à vélo

Une communication spécifique pour les usages loisirs et touristiques pourra être pensée ainsi que la mise en place d'une offre de services diversifiée afin d'attirer des touristes sur le territoire. Cette offre doit pouvoir toucher différentes typologies de touristes : les itinérants qui passeraient le long des voies vertes entourant le territoire, les actifs qui prendraient leur vélo le temps d'un weekend, ou les personnes en quête d'une balade à vélo à la journée.

Des besoins ? Idées ? Acteurs pouvant contribuer au portage potentiel ?

Avec carte et itinéraires

Panneaux urbains

Manifestation récurrente organisée par l'office du tourisme → Besoins de volontaires pour accompagner

Mai en vélo : rando vélo gratuite pour tous

Nécessite l'organisation dans les communes pour attirer les cyclotouristes



Acteurs

Maison du tourisme

Hôtel

Gare Sncf

Grandes surfaces

Office du tourisme

Associations communales

Résultats des votes des différents services

| | 27 répondants / Total possible : 135 | TOTAL |
|----------------------|--|-------|
| Services | Perpétuer l'aide à l'achat | 100 |
| | Développer les services de réparation | 99 |
| | Proposer un service de location longue durée | 70 |
| Communication | Structurer les associations locales | 87 |
| | Séances de remise en selle | 77 |
| | Bourse au vélo annuelle | 86 |
| | Fête du vélo | 101 |
| | Challenge mobilité | 107 |
| | Journée sans voiture | 70 |
| | Savoir rouler à vélo | 104 |
| | Carte invitative | 110 |
| | Communication sur les bienfaits | 105 |

Estimation des longueurs des aménagements situés en zones urbaines (intra-bourg) ou hors agglomérations (extra-bourg) et les coûts estimés associés

Le repérage des zones urbaines et hors agglomérations a été effectué par cartographie (présence de bâti) et non strictement en fonction du panneau de sortie/entrée de ville.

Tous les chiffres seront affinés lors des études pré-opérationnelles

| COMMUNES | Longueur (m) | | | Coût (€) | | |
|--------------------------------|---------------|---------------|----------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| | Intra-bourg | Extra-bourg | Total | Intra-bourg | Extra-bourg | Total |
| Aunay-sous-Auneau | 5 574 | 3 748 | 9 322 | 424 570 € | 285 442 € | 710 012 € |
| Auneau-Bleury-Saint-Symphorien | 9 688 | 8 244 | 17 932 | 1 839 890 € | 1 565 780 € | 3 405 670 € |
| Bailleau-Armenonville | 3 860 | 4 273 | 8 133 | 514 676 € | 569 713 € | 1 084 389 € |
| Béville-le-Comte | 571 | 1 689 | 2 260 | 228 413 € | 675 587 € | 904 000 € |
| Bréchamps | 1 192 | 1 320 | 2 512 | 3 323 € | 3 677 € | 7 000 € |
| Châtenay | 195 | 1 016 | 1 211 | 585 € | 3 048 € | 3 633 € |
| Chaudon | - | - | - | - | - | - |
| Coulombs | 1 815 | 4 586 | 6 401 | 275 411 € | 695 875 € | 971 286 € |
| Croisilles | - | 308 | 308 | - | 30 800 € | 30 800 € |
| Droue-sur-Drouette | 5 939 | 834 | 6 773 | 295 608 € | 41 513 € | 337 121 € |
| Ecrosnes | 2 842 | 1 037 | 3 879 | 507 444 € | 185 048 € | 692 492 € |
| Epernon | 5 440 | 1 013 | 6 453 | 1 166 044 € | 217 115 € | 1 383 159 € |
| Faverolles | 763 | 551 | 1 314 | 222 321 € | 160 756 € | 383 077 € |
| Gallardon | 9 549 | 2 928 | 12 477 | 2 134 866 € | 654 664 € | 2 789 530 € |
| Gas | 2 830 | 2 764 | 5 594 | 828 295 € | 809 041 € | 1 637 336 € |
| Hanches | 6 064 | 2 349 | 8 413 | 1 285 303 € | 497 949 € | 1 783 252 € |
| La Chapelle d'Aunainville | 657 | 2 383 | 3 040 | 1 970 € | 7 150 € | 9 120 € |
| Le Gué-de-Longroi | - | - | - | - | - | - |
| Les Pinthières | - | - | - | - | - | - |
| Léthuin | 899 | 2 326 | 3 225 | 2 696 € | 6 979 € | 9 675 € |
| Levainville | 173 | 1 571 | 1 744 | 32 713 € | 297 662 € | 330 375 € |
| Lormaye | 993 | 1 070 | 2 063 | 173 978 € | 187 576 € | 361 554 € |
| Maisons | 2 277 | 7 799 | 10 076 | 351 638 € | 1 204 623 € | 1 556 261 € |
| Mévoisins | 1 420 | 1 394 | 2 814 | 345 428 € | 339 105 € | 684 533 € |
| Mondonville-Saint-Jean | - | 822 | 822 | - | 328 800 € | 328 800 € |
| Morainville | - | 1 018 | 1 018 | - | 407 200 € | 407 200 € |
| Néron | - | - | - | - | - | - |
| Nogent-le-Roi | - | - | - | - | - | - |
| Pierres | 626 | - | 626 | 1 878 € | - | 1 878 € |
| Saint-Laurent-la-Gâtine | - | - | - | - | - | - |
| Saint-Lucien | - | - | - | - | - | - |
| Saint-Martin-de-Nigelles | 3 304 | 1 465 | 4 769 | 763 475 € | 338 645 € | 1 102 120 € |
| Saint-Piat | 2 545 | 1 884 | 4 429 | 300 041 € | 222 200 € | 522 241 € |
| Senantes | - | - | 1 079 | - | - | 431 600 € |
| Soulaire | - | - | - | - | - | - |
| Vierville | - | - | - | - | - | - |
| Villiers-le-Morhier | 4 022 | - | 4 022 | 398 347 € | - | 398 347 € |
| Yermenonville | - | 686 | 686 | - | 187 060 € | 187 060 € |
| Ymeray | 1 551 | - | 1 551 | 4 653 € | - | 4 653 € |
| Total général | 74 787 | 59 080 | 134 946 | 12 103 564 € | 9 923 010 € | 22 458 174 € |