

CC2305MOB02 Schéma Directeur Cyclable

Conseil Communautaire du Mardi 30 mai 2023

Convocation du 24 mai 2023

78120 RAMBOUILLET

Affichée le 24 mai 2023

Présidence : Thomas GOURLAN

Secrétaire de Séance : Jean-Louis FLORES

Conseillers titulaires		Suppléants	Absents représentés par
AGUILLON Claire	REP		SIRET Jean-François
ALIX Martial	P	PORTHAULT Jérôme	
BATTEUX Jean-claude	REP	ALOISI Henri	GAILLOT Anne-Françoise
BAX DE KEATING Geoffroy	AE		
BERNARD Jean-Luc	REP		DESMET France
BONTE Daniel	P		
BRICAUD Nathalia	P	CHEMIN Delphine	
BRIOLANT Stéphanie	P	DEFFRENNE Philippe	
CABRIT Anne	AE	BUREAU Norbert	
CAILLOL Valérie	REP		MATILLON Véronique
CARESMEL Marie	REP		PETITPREZ Benoît
CARIS Xavier	P		
CAZANEUVE Claude	P	PELOYE Robert	
CHANCLUD Maurice	P	GODEAU Hervé	
CHERET Claire	P	PASSET Georges	
CHRISTIANNE Janine	P		
CINTRAT Alain	P		
CONVERT Thierry	P	MAZE Michel	
COPETTI Isabelle	P	MANDON Franck	
DEMICHELIS Janny	P	LENTZ Jacques	
DENAIIS Lionel	AE		
DEMONT Clarisse	REP		CINTRAT Alain
DESMET France	P		
DEROFF Joseph	AE		
DRAPPIER Jacky	P	QUINTON Benjamin	
DUCHAMP Jean-Louis	P	DELABBAYE Jean-Yves	
DUPRESSOIR Hervé	P		
FLORES Jean-Louis	P	HAROUN Thomas	
FOCKEY William	P		
FORMENTY Jacques	P	CARZUNEL Martine	
GAILLOT Anne-Françoise	P	LE MENN Pascal	
GHIBAUDE Jean-Pierre	PS	GUILLARD Olivier	
GOURLAN Thomas	P		
GROSSE Marie-France	P		

GUIGNARD Sylvain	AE		
IKHELF Dalila	AE		
JAFFRE Valéry	AE		
JEGAT Joëlle	P		
JUTIER David	AE		
LAHITTE Chantal	REP		PAQUET Frédéric
LAMBERT Sylvain	AE	GATINEAU Christian	
LECOURT Guy	P	BAUDESSON Hélène	
MALARDEAU Jean-Pierre	P	BERTHIER Lydie	
MARGOT JACQ Isabelle	AE		
MARCHAL Evelyne	P	GENTIL Jean-Christophe	
MATILLON Véronique	P		
MAY OTT Ysabelle	P	VEIGA José	
MOUFFLET Catherine	P		
NEHLIL Ismaël	P		
PAQUET Frédéric	P		
PASQUES Jean-Marie	P		
PETITPREZ Benoît	P		
QUERARD Serge	P	SAISY Hugues	
QUINTON Gilles	P	CHARRON Xavier	
REY Augustin	P		
ROLLAND Virginie	P		
ROSTAN Corinne	REP	MARECHAL Michel	MARCHAL Evelyne
ROUHAUD Jean Christophe	P	FAUQUEREAU Nadine	
SALIGNAT Emmanuel	REP	CHALLOY Camélia	GOURLAN Thomas
SCHMIDT Gilles	P		
SIRET Jean-François	P		
STEPHANE Nathalie	AE		
TROGER Jacques	P	BARDIN Dominique	
TRONEL Didier	P		
WEISDORF Henri	P		
YOUSSEF Leïla	P		
ZANNIER Jean-Pierre	P	THEVARD Nicolas	

Conseillers : 67	Présents : 47	Représentés : 9	Votants potentiels : 56	Absents/Excusés : 11
	Présents titulaires : 46			
	Présents suppléants : 1			

PT : présent titulaire - PS : présent suppléant - Rep : Représenté - 0 : ne prend pas part au vote - X : ne siège pas - A : absent - E : excusé

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu l'arrêté préfectoral n°2016362-0001 en date du 27 décembre 2016 portant fusion de Rambouillet Territoires Communauté d'Agglomération, de la Communauté de Communes Contrée d'Ablis-Portes d'Yvelines et de la Communauté de Communes des Etangs,

Vu l'arrêté préfectoral n° 78-2019-01-29-007 en date du 29 janvier 2019 portant modification des statuts de Rambouillet Territoires,

Vu l'arrêté préfectoral n°78-2019-10-28-004 en date du 28 octobre 2019 fixant le nombre et la répartition des sièges au sein du conseil communautaire de Rambouillet Territoires à compter du renouvellement général des conseils municipaux des 15 et 22 mars 2020,

Vu la délibération du Conseil communautaire n°CC2107MOB01 en date du 12 juillet 2021 relative l'élaboration d'un schéma directeur cyclable,

Considérant que l'élaboration de ce schéma directeur cyclable a permis de mettre en exergue le réseau des voies douces cyclables d'intérêt communautaire et communal, d'étudier leur faisabilité technique, de définir les coûts de réalisation, et d'identifier les aides financières,

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE

APRES EN AVOIR DELIBERE, à l'unanimité

3 abstentions : BERNARD Jean-Luc, DESMET France, GUILLARD Olivier

DECIDE d'approuver le Schéma Directeur Cyclable comprenant un programme d'actions et le plan prévisionnel d'investissements joints en annexe,

AUTORISE le Président à signer tout document relatif à la mise en œuvre du schéma directeur cyclable,

DONNE tout pouvoir au Président ou à son représentant pour l'application de cette délibération.

Fait à La Celle-les-Bordes, le 30 mai 2023



Thomas GOURLAN
Président de Rambouillet Territoires
Conseiller régional
Adjoint au Maire de Rambouillet

« La présente délibération à supposer que celle-ci fasse grief, peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification ou de sa publication et/ou affichage, d'un recours contentieux auprès du Tribunal Administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la communauté d'agglomération Rambouillet Territoires, étant précisé que celle-ci dispose d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise qu'elle soit implicite ou explicite pourra elle-même être déférée au Tribunal Administratif dans un délai de deux mois.

Conformément à l'article R 421.7 du code de justice administrative, les personnes résidants Outre-Mer et à l'étranger disposent d'un délai supplémentaire de distance de respectivement un et deux mois pour saisir le Tribunal.

Le Tribunal Administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr »



**SCHEMA DIRECTEUR
CYCLABLE
RAMBOUILLET TERRITOIRES**



PROGRAMME D' ACTIONS

9 mai 2023

Réf : 2021.1025- E03 H

Rédigé par : Sahra VEESLER
Vérifié par : Manon ROLLET

SOMMAIRE

Table des matières	
Partie 1 La démarche du schéma directeur cyclable	3
1 Objectifs du schéma directeur des actifs	4
1.1 Un document à portée programmatique	4
1.2 La méthodologie déployée	4
1.3 Le système vélo	5
Partie 2 Synthèse des enjeux du diagnostic	7
1 Les principales polarités	8
2 Les mobilités professionnelles	9
3 Les établissements scolaires	10
4 L'intermodalité	11
Partie 3 Scénario	12
1 Les orientations stratégiques	13
2 Les aménagements préconisés	15
Partie 4 Programme d'actions	16



La démarche du schéma directeur cyclable

1 Objectifs du schéma directeur des actifs

1.1 Un document à portée programmatique

Document cadre de la politique de mobilité à l'échelle de Rambouillet Territoires, le schéma directeur cyclable constitue une feuille de route et une boîte à outils pour porter le développement de l'usage du vélo sur le territoire. Concrétisé par un programme pluriannuel d'investissements cyclables, il définit un maillage d'itinéraires cyclables à l'échelle de Rambouillet Territoires, complété par des actions portant sur l'ensemble du système vélo

- Un atelier de travail avec les élus et services techniques des communes du territoire
- Des entretiens d'acteurs
- Une enquête en ligne à destination des usagers

Ces moments de concertation ont pour ambition d'apporter une vision territoriale et locale à l'étude.

1.2.2 Relevés de terrain

Des relevés terrain sont réalisés tout au long de l'étude, afin d'évaluer la faisabilité des aménagements préconisés et de les dimensionner.

1.2 La méthodologie déployée

1.2.1 La concertation

Une approche large de concertation a été privilégiée lors de l'analyse et du diagnostic du territoire dans le but d'associer les acteurs du territoire à la démarche d'élaboration du schéma directeur cyclable.

Ces temps de concertation viendront alimenter la phase 2 de l'étude :

1.3 Le système vélo

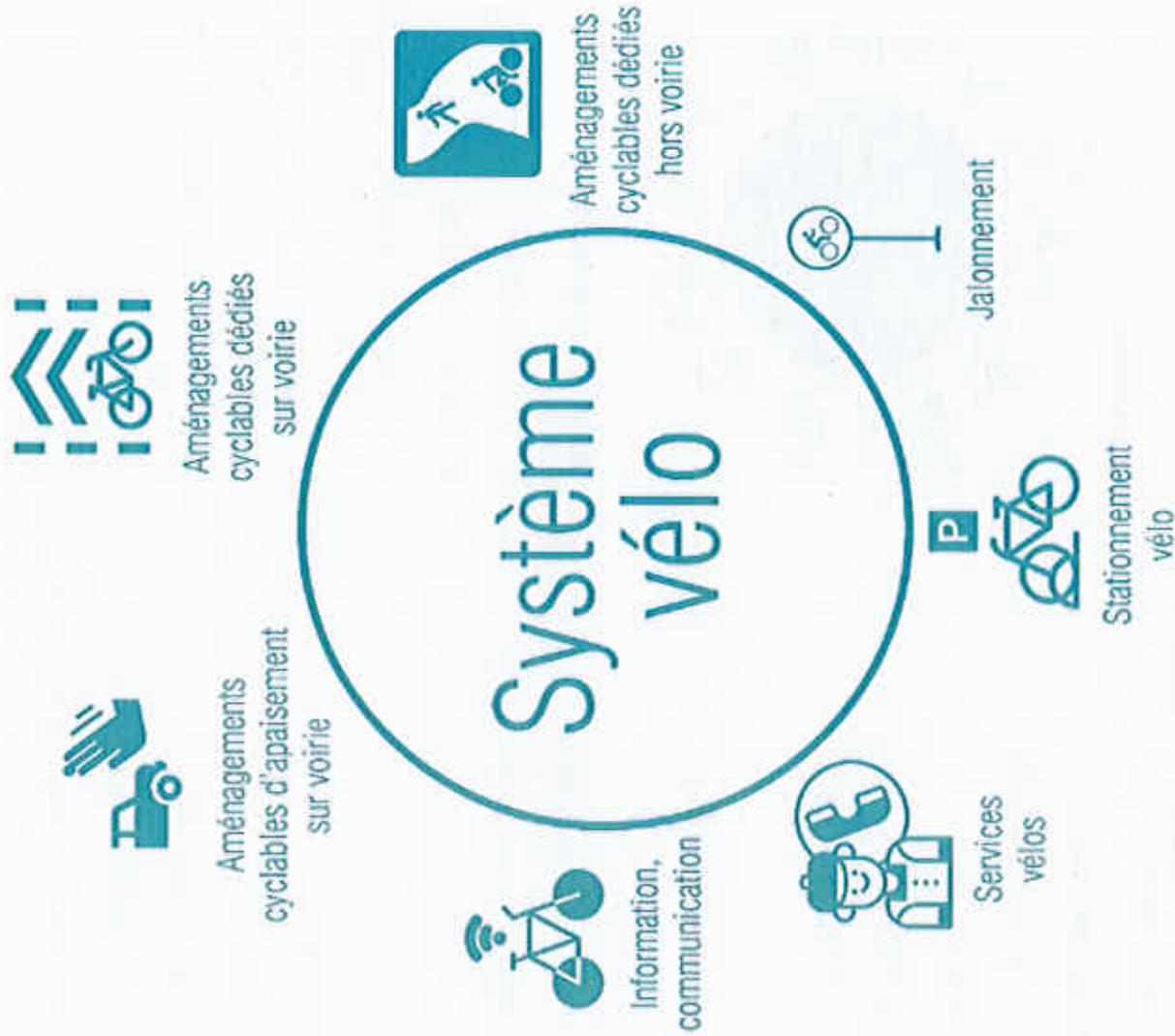
« Le système vélo correspond à l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ». Frédéric Héran, 2018. Économiste des transports et urbaniste.

1.3.1 Méthode générale d'analyse du système vélo

La cyclabilité d'un territoire est évaluée sur la base de la prise en compte de l'ensemble des leviers d'actions du « système vélo » pour en développer l'usage.

L'analyse de ce volet tient compte des approches suivantes :

- Les aménagements dédiés (sur voirie et hors voirie).
- La qualité de l'apaisement du réseau routier de desserte locale (zones apaisées), le jalonnement,
- Le stationnement vélo en gare et autour des principaux pôles générateurs de flux,
- Les services vélo,
- L'animation/information/communication



- Et enfin la gouvernance et la relation avec les acteurs du territoire.
- Outre la vision classique du « système vélo », nous dressons notre bilan autour de l'aptitude des actions en faveur du vélo à s'inscrire en cohérence avec :
- Les documents de planification de la mobilité, et plus globalement avec les documents de planification urbaine.
 - La stratégie environnementale régionale et les stratégies environnementales intercommunales.
 - La vision d'une politique de santé publique.
 - Le projet de développement économique et touristique du territoire.

1.3.2 Les analyses thématiques détaillées

L'analyse fera apparaître le degré d'avancement volets suivants :

Apaisement

- Aires piétonnes ouvertes aux cyclistes,
- Zones de rencontre,
- Zones 30.

- Autres dispositifs réglementaires d'apaisement de la voirie.

Aménagement sur voirie

- Pistes cyclables sur voirie,
- Bandes cyclables,
- Couloir bus vélo,
- Contre-allée aménagée,
- ...

Aménagement hors-voirie

- Voies vertes,
- Pistes cyclables hors voirie,
- Allées de parcs traversables à vélo,
- Passages dénivelés : passerelles et tunnels,
- ...

Stationnement

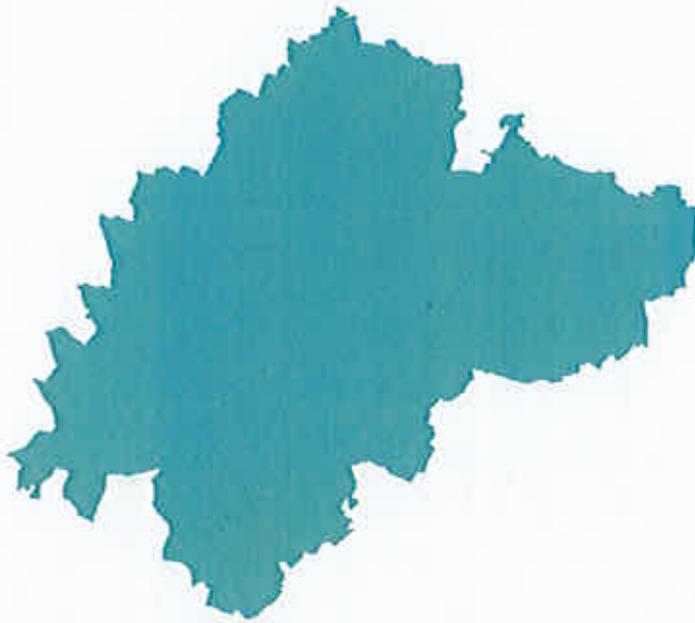
- Arceaux,
- Abris collectifs ouverts,
- Abris collectifs fermés,
- Abris individuels fermés / consignes / boxes.

Services vélos



Information, communication

- Information papier,
- Information numérique,
- Déclinaison de l'information sur les supports d'information des acteurs du transport,
- Informations en gare ou dans les pôles d'échanges,
- Campagnes de sensibilisation à la sécurité routière,



Synthèse des enjeux du diagnostic

1 Les principales polarités

Rambouillet Territoires est marqué par son caractère rural et son étendue. Sur le territoire, les densités de population sont très diversifiées. Les villes de Rambouillet, les Essarts-le-Roi, le Perrey-en-Yvelines, Ablis et Saint-Arnoult en Yvelines sont les communes les plus importantes sur le territoire et polarisent une part majeure des déplacements. Les centres-bourgs et petits-bourgs du territoire polarisent des déplacements plus locaux (commerces et services de proximité), en lien avec les communes voisines.

Les villes de Rambouillet, les Essarts-le-Roi, le Perrey-en-Yvelines, Ablis et Saint-Arnoult en Yvelines sont les communes les plus importantes sur le territoire et polarisent une part majeure des déplacements.

Les centres-bourgs et petits-bourgs du territoire polarisent des déplacements plus locaux (commerces et services de proximité), en lien avec les communes voisines.

Plusieurs itinéraires sont proposés pour relier les communes les plus importantes avec les petits-bourgs notamment une liaison

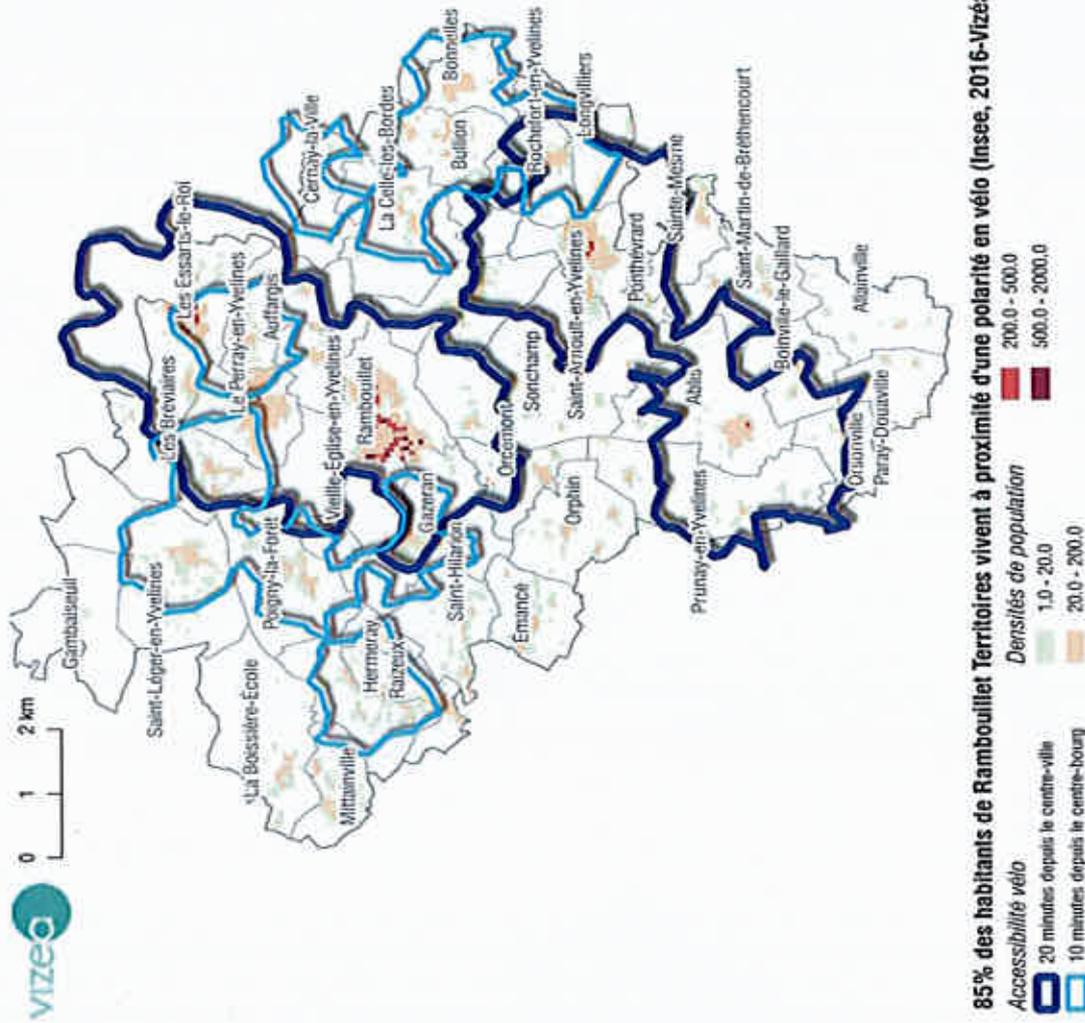


Figure 1 Les principales polarités du territoire (Vizeo, 2022)

2 Les mobilités professionnelles

La commune de Rambouillet concentre une grande part des actifs. Les établissements qui génèrent le plus de déplacements des actifs sont le centre hospitalier de Rambouillet, la zone d'activité de Bel-Air, la Bergerie Nationales et la mairie de Rambouillet. Les horaires des transports en commun ne sont pas forcément adaptés aux travailleurs de nuit du centre hospitalier, il existe un potentiel de développement des infrastructures cyclables.

Certaines zones d'activités sont traversées par des infrastructures lourdes : la voie ferrée traverse la commune de Rambouillet, la zone d'activité d'Ablis est enclavée par l'autoroute A11 ce qui impose la mise en œuvre d'aménagements cyclables lourds.

La commune de Saint-Arnoult compte deux zones importantes d'emplois : la zone d'activité de la fosse aux chevaux et le péage de Saint-Arnoult. La commune du Perray-en-Yvelines est également vecteur d'emplois avec la zone d'activité du chemin vert qui génère des déplacements importants. Un itinéraire cyclable depuis la gare du Perray jusqu'à cette zone d'activité pourrait favoriser l'intermodalité.

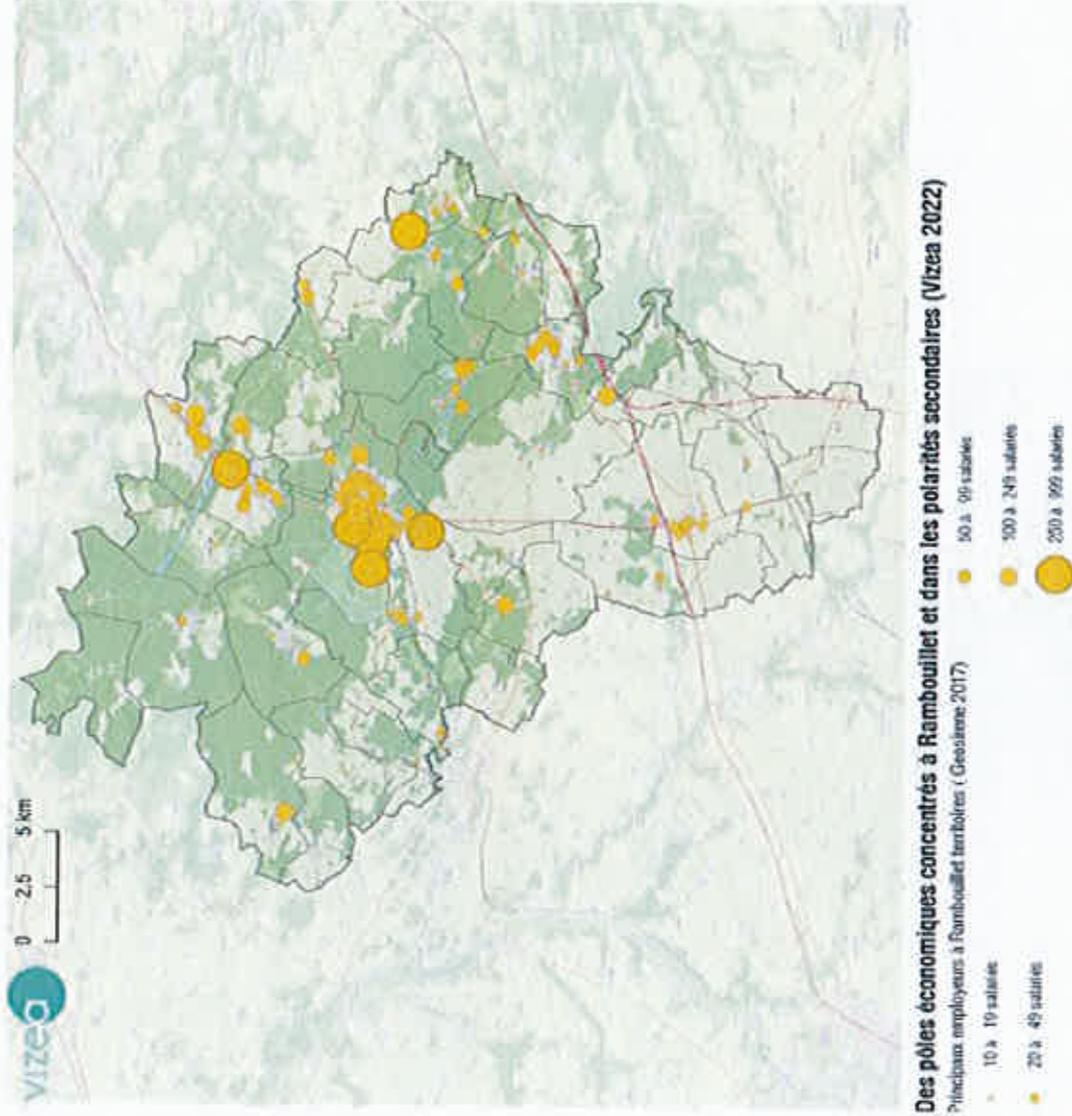
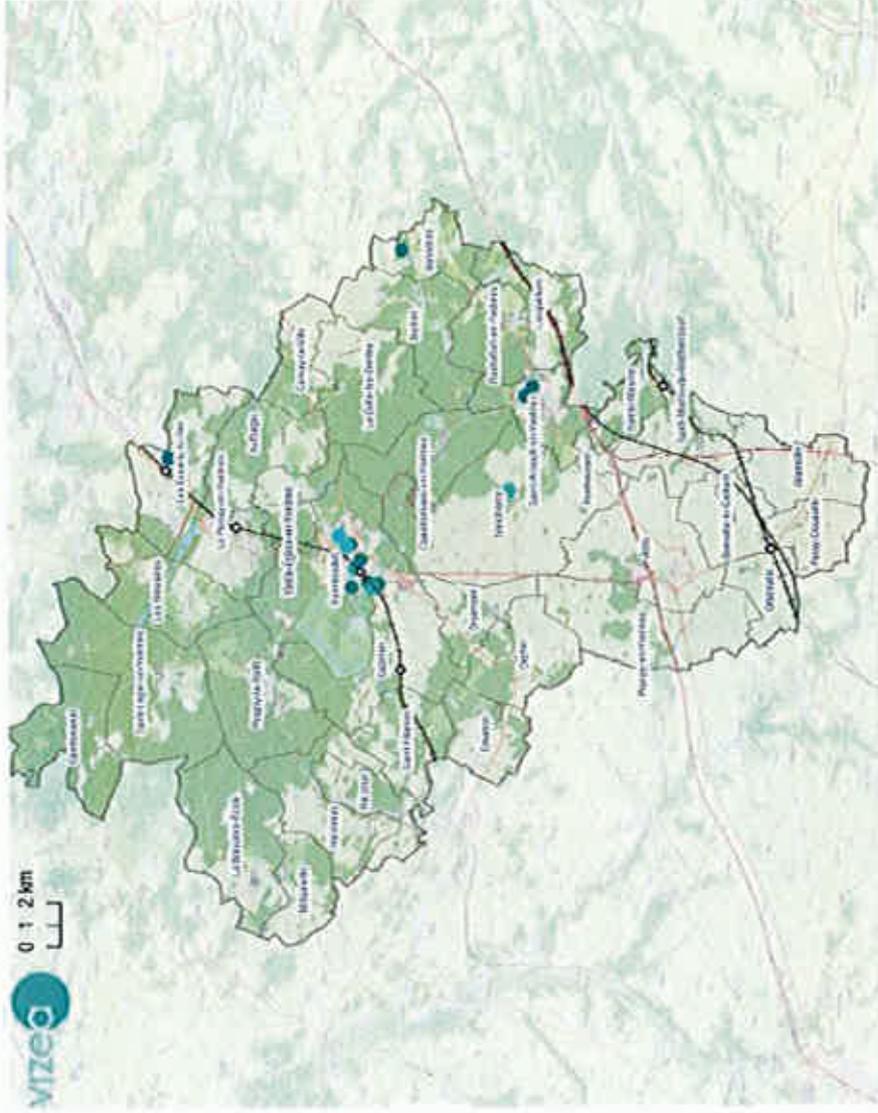


Figure 2. Des pôles économiques concentrés à Rambouillet et dans les polarités secondaires (Vizea 2022)

3 Les établissements scolaires

Le territoire compte neuf collèges, trois lycées et deux établissements d'enseignement supérieur. La commune de Rambouillet concentre de nombreux établissements d'enseignement tels que le lycée Louis Bascan, plus grand lycée d'Ile-de-France accueillant plus de 2000 élèves chaque année et une antenne de l'université de Saint-Quentin-en-Yvelines (IUT de Rambouillet). Ces établissements sont accessibles via des gares SNCF ou TER ce qui génère d'importants de flux de déplacements. Des itinéraires cyclables depuis les gares vers ces établissements pourront être développés. Plusieurs liaisons ont été identifiées pour desservir les établissements scolaires du territoire notamment le lycée Louis Bascan localisé à Rambouillet et le collège Les Molières des Essarts-le-Roi.



Les établissements scolaires de Rambouillet Territoires (Vizea, 2022)

- Etablissements scolaires
- Lycées
- Etablissements d'enseignement supérieur
- Lignes ferroviaires (SNCF, 2019)
- Gares (SNCF, 2019)

Figure 3. Les établissements scolaires de Rambouillet Territoires, Vizea 2022

4 L'intermodalité

Quatre gares desservent le territoire :

- gare de Gazeran
- gare de Rambouillet
- gare des Essarts-Le-Roi
- gare du Perray en Yvelines

Toutes les gares sont équipées en offre de stationnement vélo.

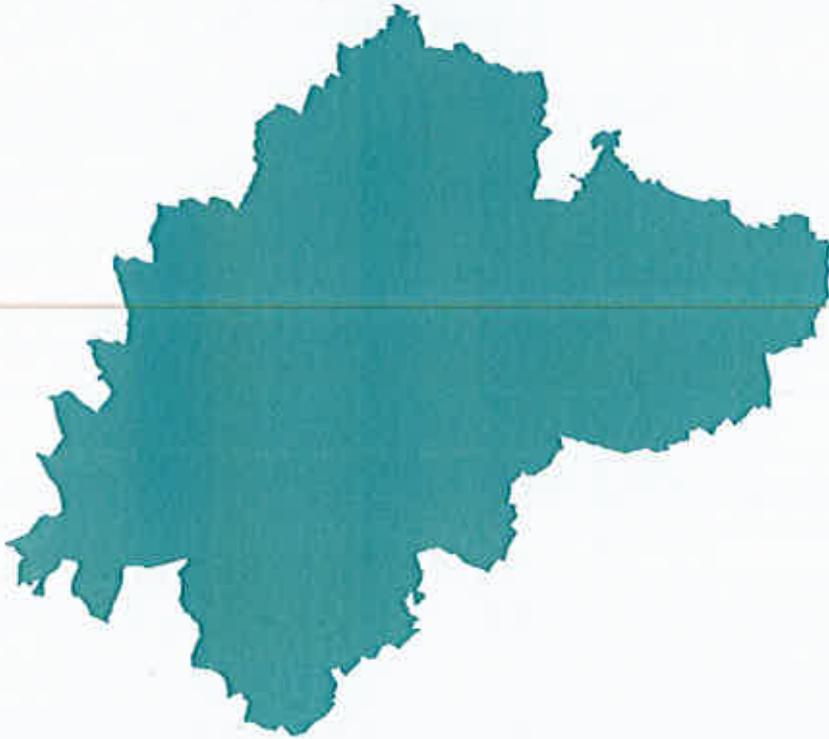
Certaines gares extérieures à Rambouillet Territoires constituent des pôles d'intermodalité pour la population : Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Dourdan, Montfort-l'Amaury... Une forte proportion d'actifs et de scolaires de Saint-Arnoult se rendent notamment dans la commune de Dourdan.

Plusieurs connexions ont été identifiées au niveau de la gare qui devront faire l'objet d'une étude plus détaillée :

- Les quartiers de Rambouillet (la Clairière, centre-ville, la gare)
- Des liaisons avec les communes qui sont desservies par les lignes express sur territoire
- Des itinéraires vers les gares localisées hors du territoire (Epernon, Dourdan)



Figure 4: Les gares et les lignes express du Rambouillet Territoires source: Diagnostic du PLD, ITEM 2019



Scenario

1 Les orientations stratégiques



Créer un réseau cyclable sécurisé et continu pour faciliter les déplacements domicile-travail

- Améliorer les liaisons vers les zones d'activités et les pôles d'emplois
- Créer des aménagements cyclables sécurisés vers les gares du territoire
- Traiter l'insécurité très forte sur les axes principaux notamment à Rambouillet et sur le réseau secondaire qui n'est pas exempt de risques et avec ses difficultés propres (circulation agricole)
- Mettre en place un **jalonnement** orienté mobilités du quotidien



L'accessibilité et la continuité cyclable vers les centres-bourgs

- Améliorer les liaisons entre les centre-bourgs et les hameaux : liaisons Bréviaires/Perray, Saint-Hilarion/Gazeran...
- Améliorer et optimiser les dispositifs d'apaisement existants
- Travailler à une échelle locale pour penser les abords des établissements d'enseignement



Le rabattement vers les gares et le développement de l'intermodalité

- Développer l'intermodalité, souhait partagé par tous les acteurs
- Améliorer le rabattement vers les gares



Le traitement des abords des établissements scolaires

- Veiller à un apaisement des circulations aux abords des établissements scolaires
- Travailler avec les établissements scolaires afin de proposer une offre de stationnement adaptée et sécurisée



Les connexions avec les territoires voisins

- Travailler en **cohérence et complémentarité** avec les territoires voisins
- Valoriser le potentiel important de desserte cyclable des départements voisins
- Créer des liaisons aux abords des gares des territoires voisins comme Dourdan (RERC) et Epemont (TER)



Le développement de l'offre de stationnement et de services

- Valoriser les offres de l'Office du Tourisme déjà actif dans la **location de vélos**
- Valoriser les **services déjà existants**
- **Mettre en place un maillage sécurisé avec mise à disposition de services** : stationnement courte et longue durée, sanitaires et point d'eau, prises, kits de réparation, station de gonflage...
- Répondre à la demande des habitants concernant le **stationnement sécurisé, le marquage vélo**, le renforcement de l'**offre VAE**...
- Travailler en collaboration avec les **établissements scolaires, les entreprises** du territoire

2 Les aménagements préconisés

Ce schéma propose la construction d'un réseau cyclable complet et hiérarchisé ainsi que la mise en place de services vélos adaptés au territoire. Les trois niveaux de hiérarchisation sont :

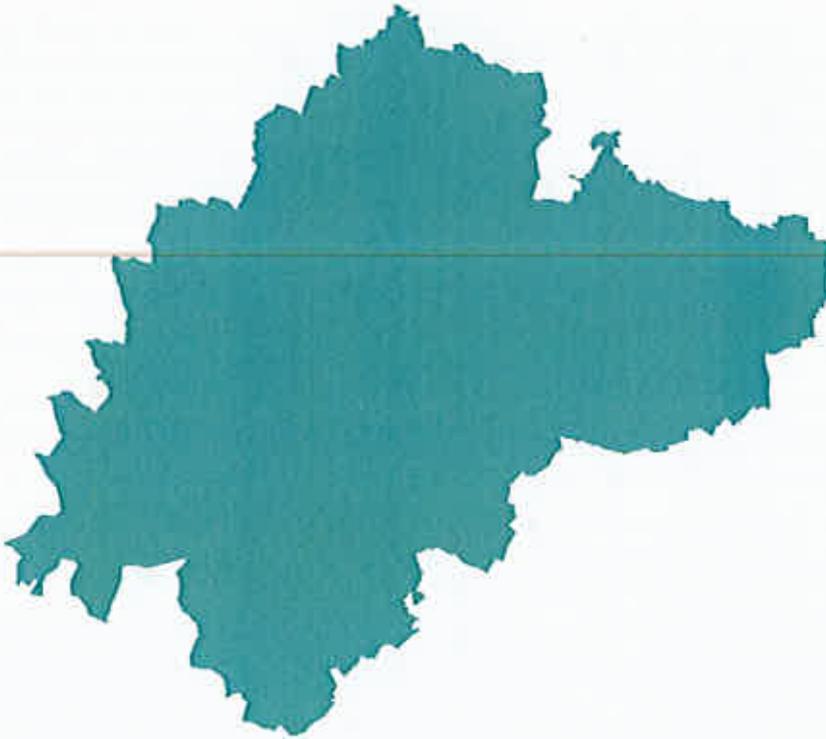
- **réseau prioritaire** : itinéraires desservant les principaux pôles générateurs de flux (zones d'emplois, établissement de santé et scolaires), les centre-bourgs, les gares...
- **réseau secondaire** : itinéraires desservant des pôles générateur de flux plus locaux
- **réseau local** : itinéraires identifiés par les communes et nécessitant peu d'aménagement permettant de desservir des hameaux ou des espaces de loisirs

Il permet de répondre aux demandes des communes évoquées lors des entretiens et des ateliers de travail.

Ce scénario privilégie des aménagements hors voirie et sécurisés pour les cyclistes lorsque cela est possible :

- voie verte
- piste cyclable
- ...





Programme d'actions

AXES	ACTIONS	INTITULE
1. Aménagements cyclables	1	Aménager le réseau cyclable structurant
	2	Aménager le réseau cyclable secondaire
	3	Aménager le réseau cyclable local
2. Stationnement vélo	4	Compléter l'offre de stationnement vélo au niveau des pôles d'échanges
	5	Proposer une offre de stationnement proche des zones d'emplois du territoire
3. Services vélo	6	Remplacer les râteliers existants
	7	Aménager des bornes d'entretien, réparation et station de gonflage en libre-service sur le territoire
	8	Proposer une offre de location de vélo de longue durée
4. Information et communication	9	Créer une rubrique spéciale dédiée au vélo sur le site de l'agglomération
	10	Organiser des événements autour du vélo
5. Sensibilisation et formation	11	Créer et mettre en œuvre des programmes pédagogiques de sensibilisation et de formation

AXES	ACTIONS	DETAIL
<p>AXE 1 : Aménagements cyclables</p>	<p>Action 1 : Aménager le réseau structurant</p>	<p>Favoriser les déplacements utilitaires en interconnectant les communes de Rambouillet Territoires et les territoires voisins :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire 1 - Itinéraire de la Véloscénie • Itinéraire 2 - Liaison entre les différents quartiers de Rambouillet: la Clairière, centre-ville • Itinéraire 3 - Le Perray-en-Yvelines - Les Essarts - Auffargis • Itinéraire 4 - Rambouillet - Poigny-la-Forêt • Itinéraire 5 - Epemon - Saint-Hilarion - Gazeran - Rambouillet • Itinéraire 6 - Saint - Arnoult- Ablis • Itinéraire 7 - Liaison Gazeran - ZA de Bel-Air • Itinéraire 8 - Les Bréviaires y Le Perray-en-Yvelines • Itinéraire 9 - Bullion - Bonnelles • Itinéraire 10 - Longvillers - Dourdan • Itinéraire 11 - Ablis - Zone d'activités • Itinéraire 12 - Raizeux - Epemon - Hermeray • Itinéraire 13 - Mittainville - La Boissière Ecole • Itinéraire 14 - Les Essarts-le-Roi - Zone d'activités
	<p>Action 2 : Aménager le réseau secondaire</p>	<p>Assurer une continuité cyclable en désenclavant les zones d'activités du territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire 15 - Emancé - ZA de Bel-Air via Orphin et Orcemont • Itinéraire 16 - Mittainville – Gazeran • Itinéraire 22 - Prunay-en-Yvelines – Ablis • Itinéraire 24 - Vieille-Eglise-en-Yvelines – Auffargis • Itinéraire 25- Poigny-la-Forêt- Saint-Léger-en-Yvelines • Itinéraire 26- Auffargis - Les Essarts-le-Roi • Itinéraire 27 - Saint-Léger-en-Yvelines - Les Bréviaires
	<p>Action 3 : Aménager le réseau local</p>	<p>Valoriser les liaisons locales du quotidien grâce à un maillage cyclable du centre-ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Itinéraire 17 - Liaison hameaux de Sonchamps • Itinéraire 18 - Liaison Ablis - Saint-Martin de Béthencourt • Itinéraire 19 - Liaison hameaux de Mittainville • Itinéraire 20 - Liaison hameaux Rochefort-en-Yvelines • Itinéraire 21 - La Clairière - Clairefontaine-en-Yvelines • Itinéraire 23 – La Boissière-Ecole • Itinéraire 28 - Liaison hameaux Orphin

Action 1 – Aménager le réseau structurant
 Les 14 itinéraires structurants

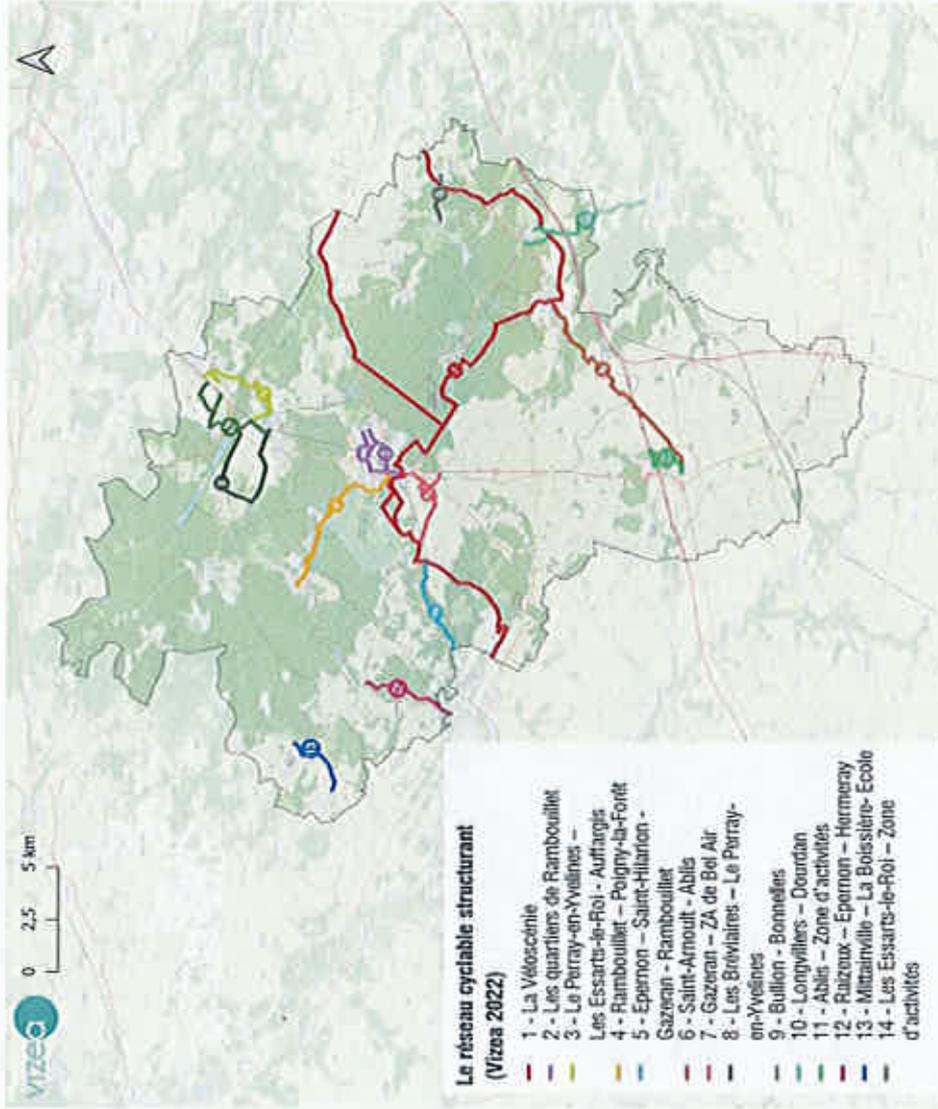


ITINÉRAIRES PRIORITAIRES

- Itinéraire 1 : La véloscénie
- Itinéraire 2 : Liaison entre les différents quartiers de Rambouillet: la Clairière, centre-ville
- Itinéraire 3 : - Le Perray-en-Yvelines - Les Essarts- Auffargis
- Itinéraire 4 : Rambouillet - Poigny-la-forêt
- Itinéraire 5 : Epernon - Saint-Hilarion - Gazeran - Rambouillet
- Itinéraire 6 : Saint - Arnoult- Ablis
- Itinéraire 7 : Liaison Gazeran - ZA de Bel-Air
- Itinéraire 8 : Les Bréviaires y Le Perray-en-Yvelines
- Itinéraire 9 : Bullion – Bonnelles
- Itinéraire 10 : Longvillers – Dourdan
- Itinéraire 11 : Ablis - Zone d'activités
- Itinéraire 12 : Raizeux - Epernon – Hermeray
- Itinéraire 13 : Mittainville - La Boissière Ecole
- Itinéraire 14 : Les Essarts-le-Roi - Zone d'activités



15 226 207 € HT



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.1 - Itinéraire 1 Partie 1 : Itinéraire de la Véloscénie



ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 1.d Rue de Gazeran
- 1.e D62
- 1.f Route de la gare - tronçon 1
- 1.g Route de la gare - tronçon 2
- 1.h Route du Bray - tronçon 1
- 1.i Route du Bray - Tronçon 2
- 1.j Chemin rural vers la Guéville



Itinéraire 1 Partie 1 : Itinéraire de la Véloscénie

- Réseau cyclable par typologie**
- Piste cyclable en projet / en réflexion
 - Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion
 - Piste cyclable existante
 - Zone 30 existante
- Itinéraire conseillé existant**
- Itinéraire conseillé existant
 - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNEES
 Rambouillet, Gazeran, Emancé

COÛT 1 783 200 €

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.d - Rue de Gazeran - Commune de Emancé



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections.

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1946 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 11

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.e - D62 - Commune de Gazeran, commune de Emancé

SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 3345 m

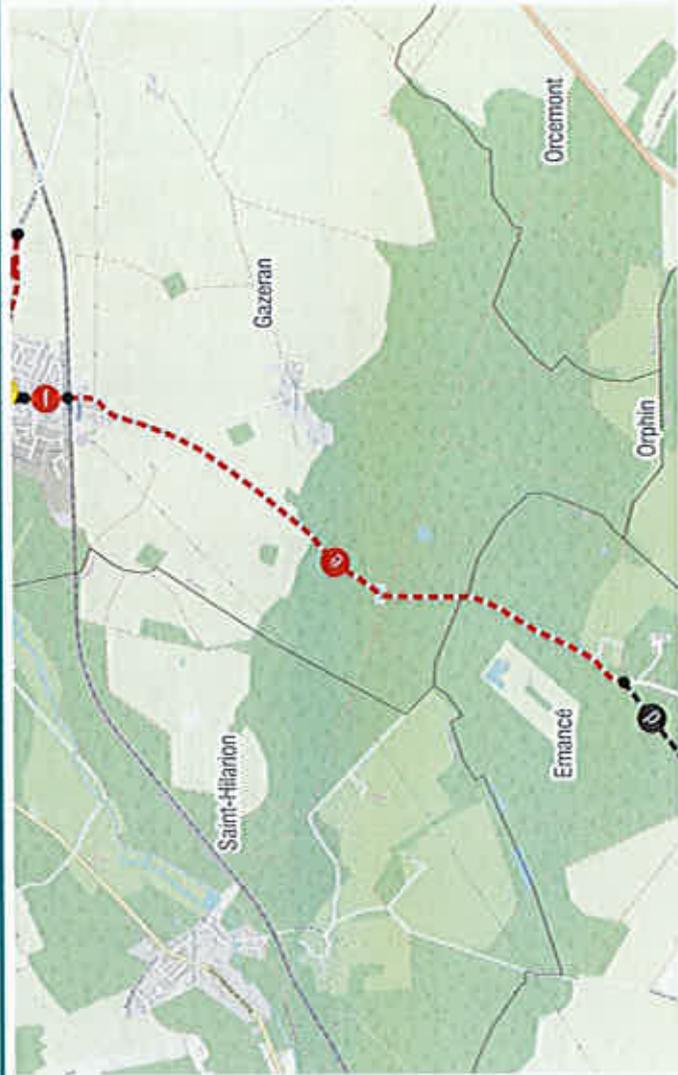
COÛT : 1 338 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.1 - Route de la gare - tronçon 1 - Commune de Gazeran



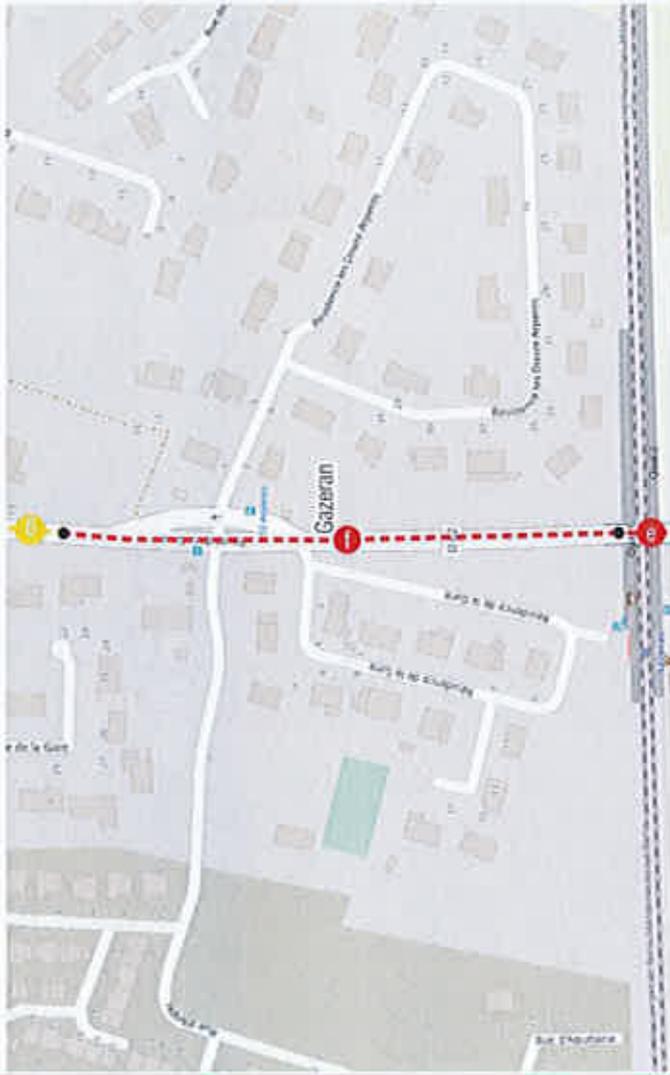
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 221 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 88 550 €

PARTENAIRE FINANCIER
Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.g - Route de la gare - tronçon 2 - Commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 251 m



Exemples d'aménagements de zone 30 :



COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.1.h - Route du Bray - tronçon 1 - Commune de Gazeran



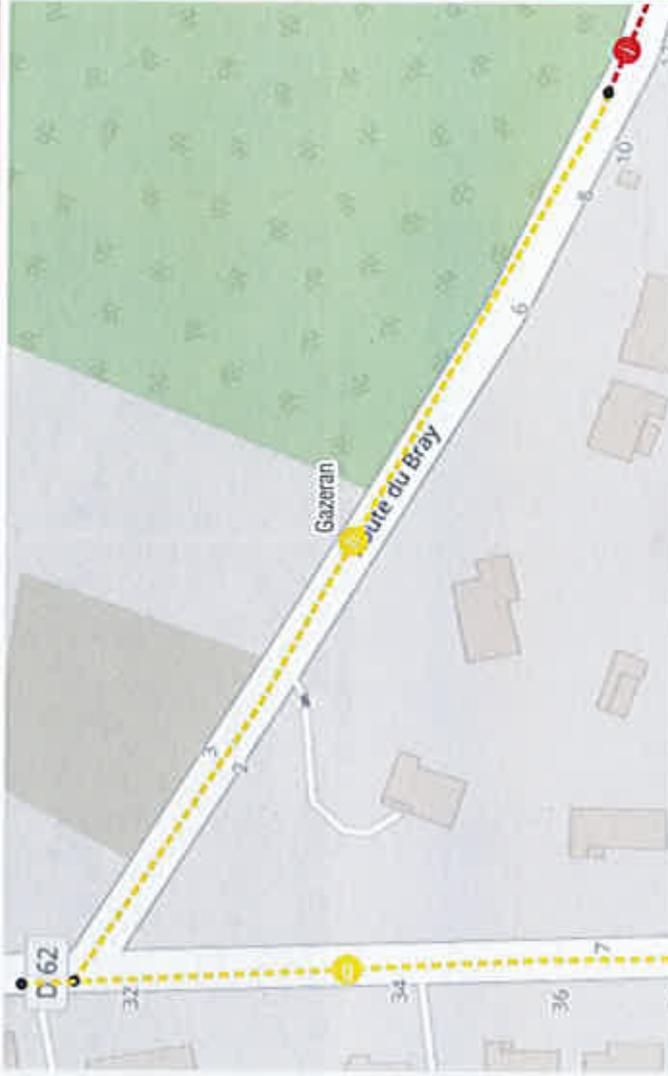
SOLUTION TECHNIQUE

Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 199 m



Exemples d'aménagements de zone 30 :



COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA Transom 12

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.i. - Route du Bray -Tronçon 2 - Commune de Gazeran

SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Unilatéral Bidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 3m de large pour les deux sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 699 m

COÛT : 279 750 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 12

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.j - Chemin rural vers la Guérille - Commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages saut motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 762 m

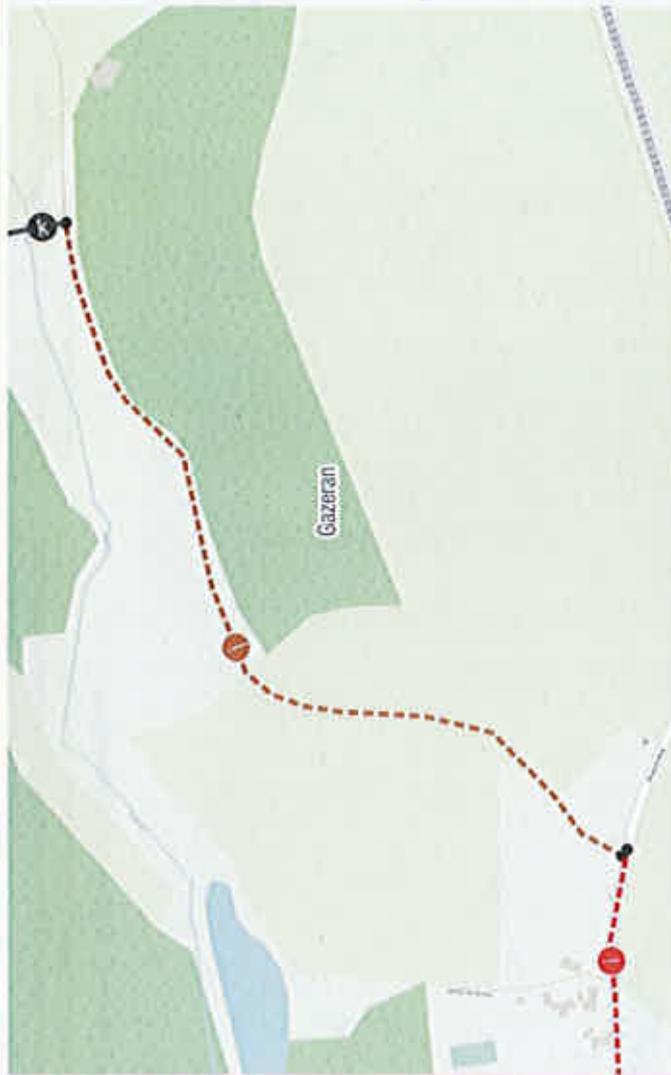
COÛT : 76 200 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages saut motorisés :

- Itinéraire 1 Partie 1 : Itinéraire de la Véloscénie**
- Réseau cyclable par typologie
- Piste cyclable en projet / en réflexion
 - Zone 30 en projet / en réflexion
 - Chemins multi-usages saut motorisés
 - Itinéraire conseillé existant
 - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
- Itinéraire 1
- Piste cyclable existante
 - Zone 30 existante



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

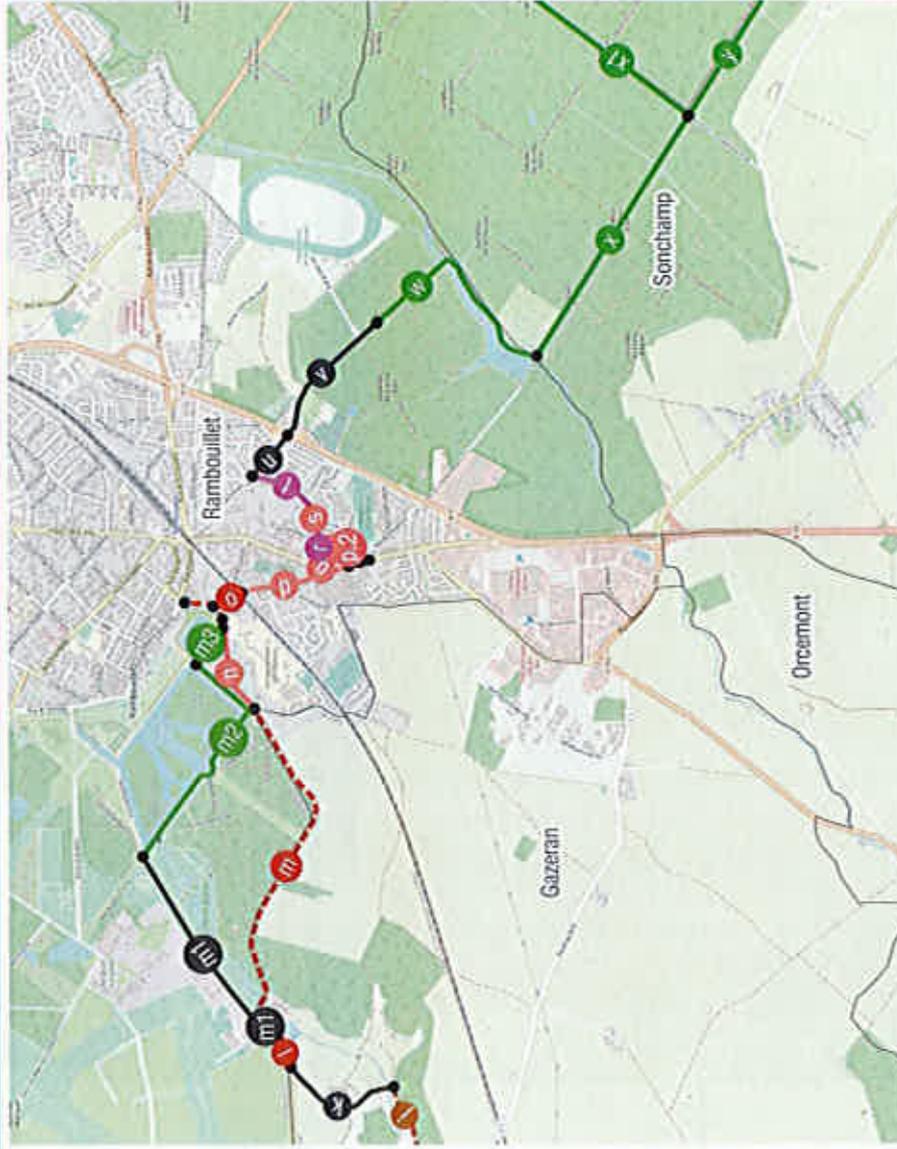
1.1 - Itinéraire 1 Partie 2 : Itinéraire de la Véloscénie



ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 1.m D906 - tronçon 2
- 1.m1 croisement D906
- 1.O Avenue du Général Leclerc - tronçon 2



Itinéraire 1 Partie 2 : Itinéraire de la Véloscénie

- Réseau cyclable par typologie
- Piste cyclable existante
 - - - Piste cyclable en projet / en réflexion
 - - - Chemins multi-usages sauf motorisés
 - Voie verte existante
 - Bande cyclable existante
 - Itinéraire conseillé existant
 - - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNEES
 Sonchamp, Rambouillet, Gazeran

COÛT : 1 802 700 €

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.m - D906 - tronçon 2 - Commune de Rambouillet, commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Bilatéral Unidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation de chaque côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2006 m

COÛT : 802 550 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



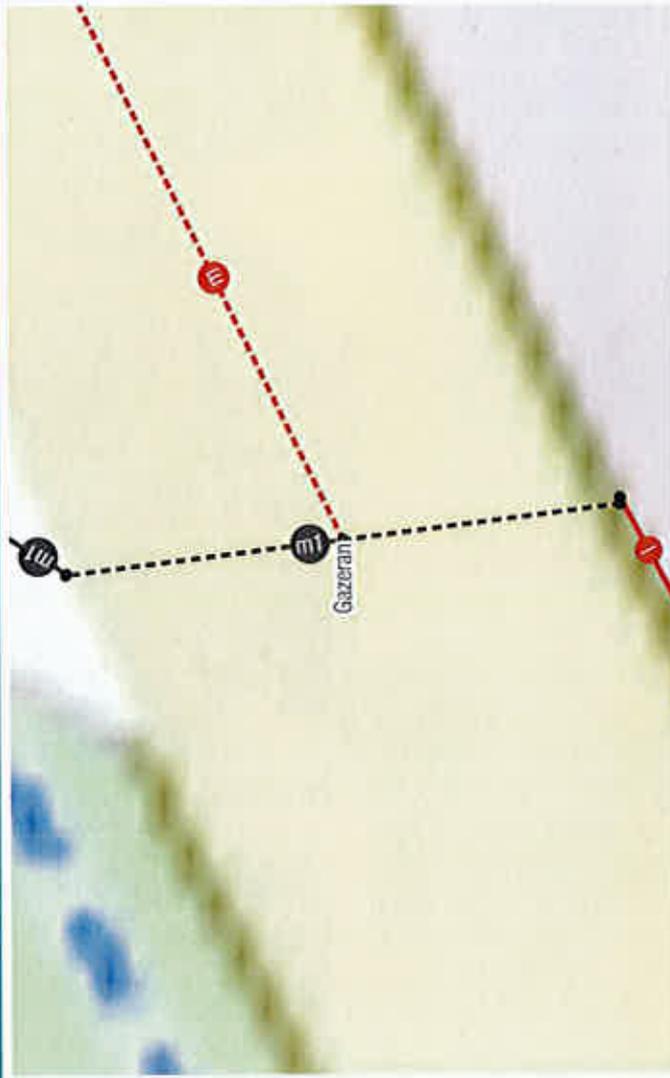
Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.m1 - croisement D906 - Commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 8 m

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.0 - Avenue du Général Leclerc - tronçon 2 - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : Marquage de bandes cyclables sur chaussée et pose de séparateurs



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 400 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 1 000 000 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1 - Itinéraire 1 Partie 3 : Itinéraire de la Véloscénie

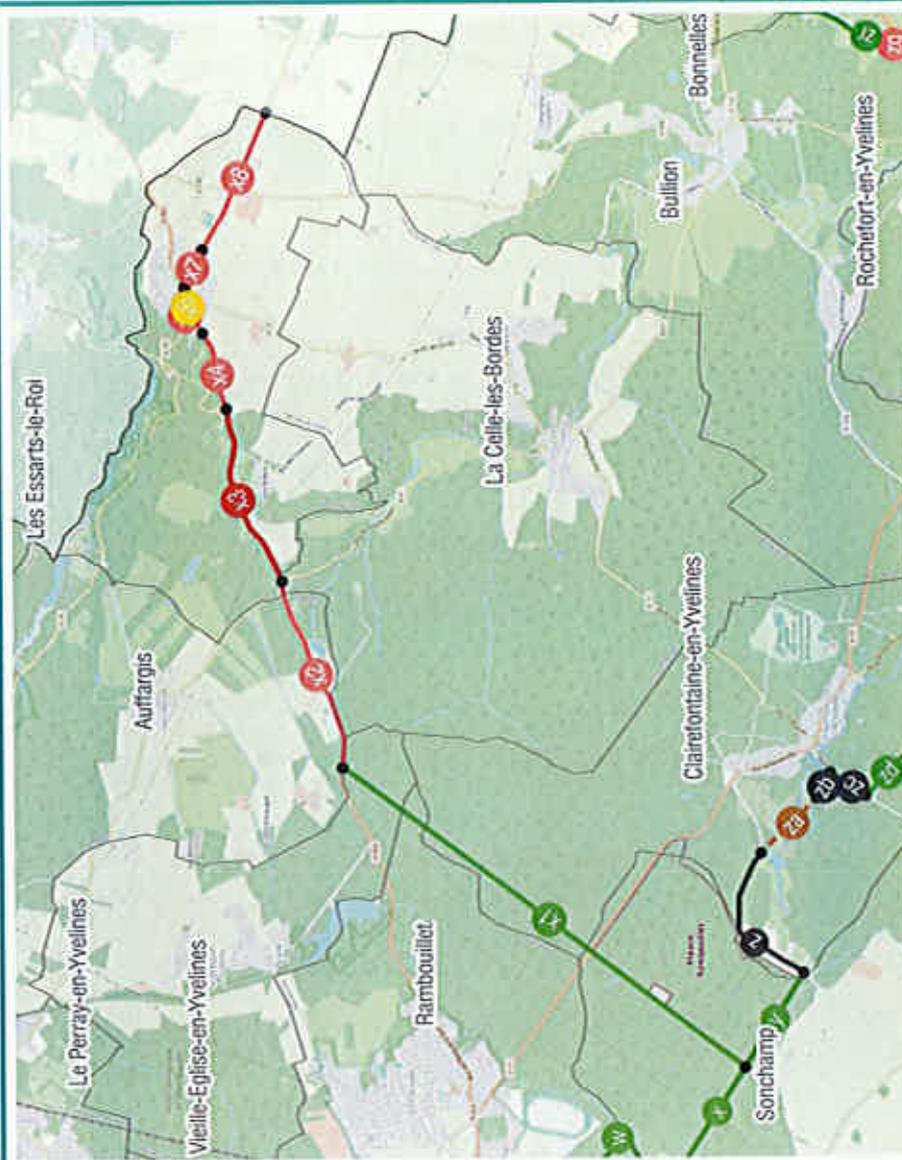


ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

I.X5 Rue de Rambouillet - tronçon 1

I.X6 Rue de Rambouillet - tronçon 2



Itinéraire 1 Partie 3 : Itinéraire de la Véloscénie

COMMUNES CONCERNÉES
 Cernay-la-Ville, Auffargis, Clairfontaine-en-Yvelines, Sonchamp, Rambouillet, Vieille-Eglise-en-Yvelines, La Celle-les-Bordes

- Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)**
- Voie verte existante
 - Bande cyclable existante
 - - - Bande cyclable en projet / en réflexion
 - Piste cyclable existante
 - - - Piste cyclable en projet / en réflexion
 - - - Zone 30 en projet / en réflexion
 - - - Zone 30 en projet / en réflexion
 - Itinéraire conseillé existant
 - - - Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion

COÛT : 3 480 €

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.x5 - Rue de Rambouillet - tronçon 1 - Commune de Cernay-la-Ville



SOLUTION TECHNIQUE

Bande cyclable Bilatéral Unidirectionnel : Aménagement de bandes de 1,5m de large minimum (2m recommandé) par sens de circulation de chaque côté de la voirie et séparée de celle-ci par une bande discontinue. Pose de jalonnement directionnel et de pictogrammes vélo au sol de façon régulière



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 205 m



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



COÛT : 3 280 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements						
<p>Action 1 : Aménager le réseau structurant</p> <p>1.1.x6 - Rue de Rambouillet - tronçon 2 - Commune de Cernay-la-Ville</p> <p>SOLUTION TECHNIQUE</p> <p>Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection</p>						
<p>CONTRAINTES ET REMARQUES</p> <p>Longueur : 355 m</p>	<p>Exemples d'aménagements de zone 30 :</p> 					
<p>COÛT : 200 €</p>	<p>MAÎTRISE D'OUVRAGE</p> <p>CD</p>					
<p>PHASAGE</p> <table border="1"> <tr> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> </tr> </table>	2023	2024	2025	2026	2027	<p>PARTENAIRE FINANCIER</p> <p>Région Île-de-France</p>
2023	2024	2025	2026	2027		

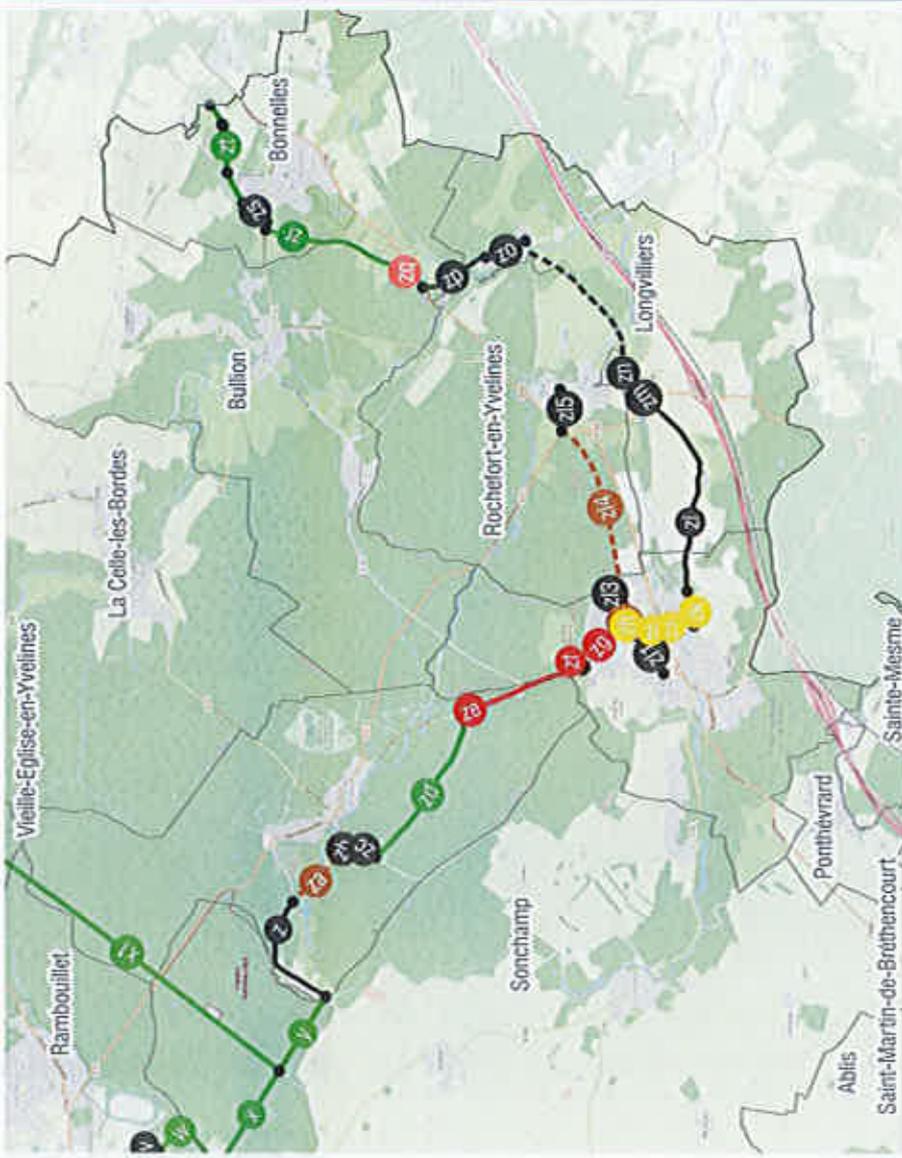
Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.1 - Itinéraire 1 Partie 4 : itinéraire de la Véloscénie



Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 1-20a Chemin rural vers Clairefontaine-en-Yvelines
- 1-21 Carrefour Auchan
- 1-20 Rue de la Martinière - tronçon 1
- 1-21a rue des paradis
- 1-22 chemin rue des paradis
- 1-23 rue des paradis - tronçon 2
- 1-24 ancienne voie ferrée
- 1-25 chemin sous la ville
- 1-26 Route de la Bâte

Axe aménagements



Itinéraire 1 Partie 4 : itinéraire de la Véloscénie

- Réseau cyclable par typologie**
- Piste cyclable existante
 - - - Piste cyclable en projet / en réflexion
 - - - Chemins multi-usages sauf motorisés
 - Voie verte existante
 - - - Voie verte en projet / en réflexion
 - Bande cyclable existante
 - - - Zone 30 existante
- Itinéraire 1**
- Itinéraire concédé existant
 - - - Itinéraire concédé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNEES

Clairefontaine-en-Yvelines, Bullion, Rochefort-en-Yvelines, Sonchamp, Saint-Arnould-en-Yvelines, Longvilliers, Bonnelles

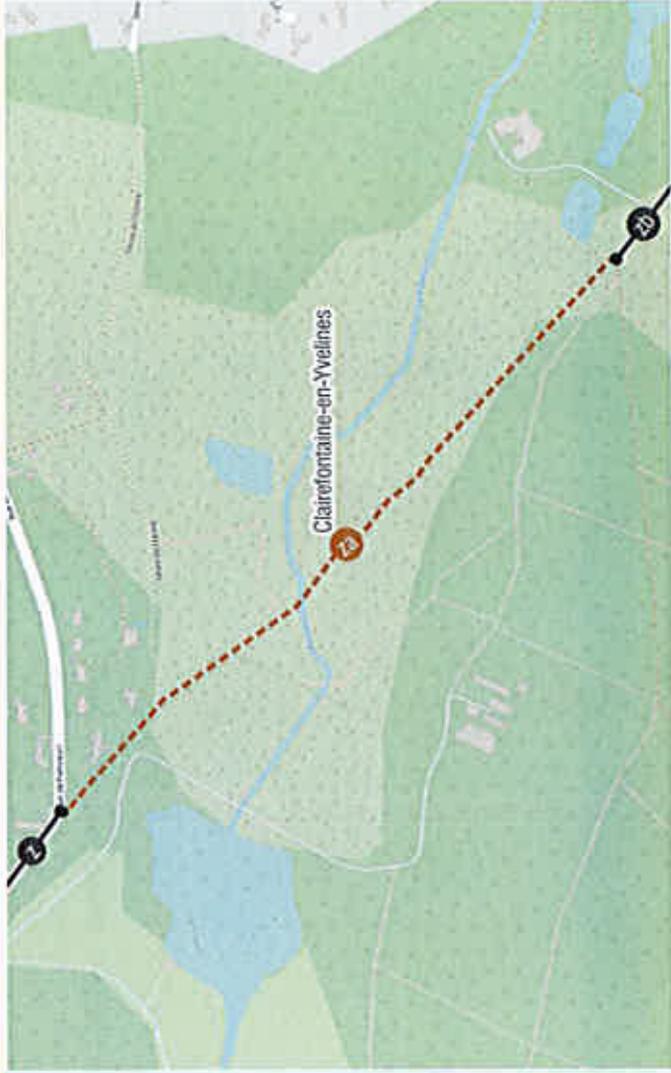
COÛT : 804 000 €

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.1.za - Chemin rural vers Clairefontaine-en-Yvelines - Commune de Clairefontaine-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 851 m



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :




COÛT : 85 100 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune	
PHASAGE		
2023	2024	2025
2026	2027	

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.1.zf - Carrefour Auchan - Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Unilatéral Unidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large pour un sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 127 m

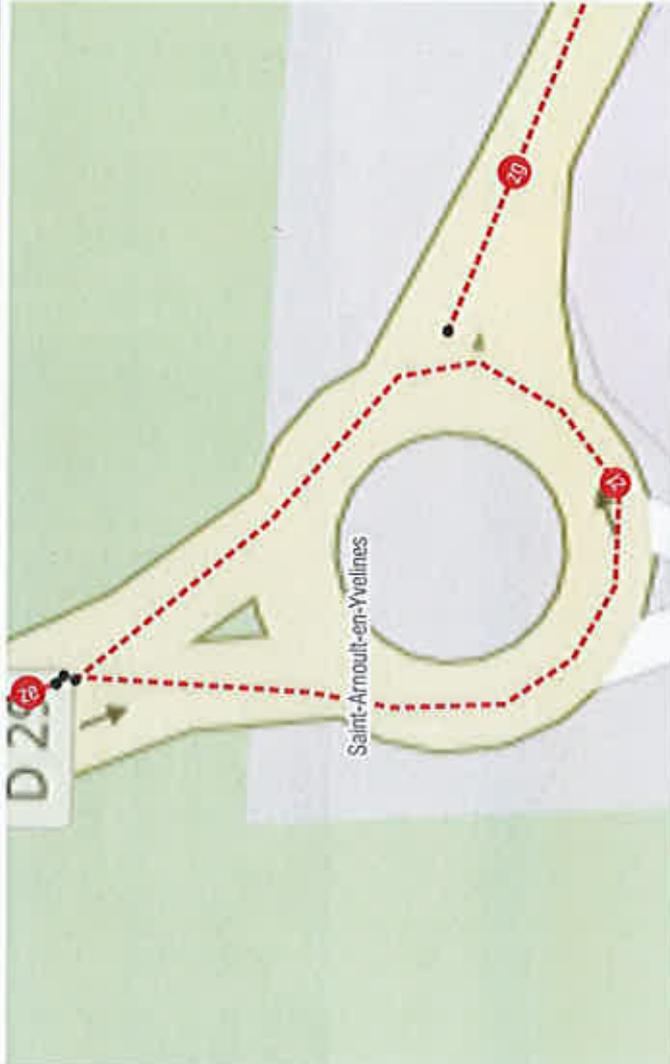
COÛT : 50 950 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



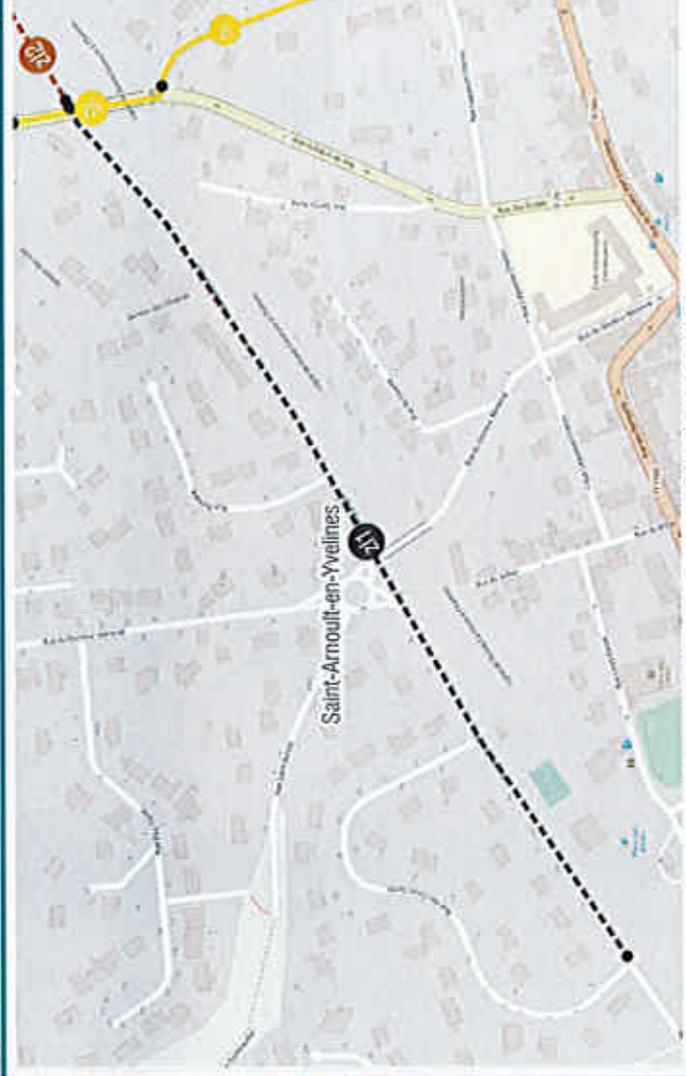
Axe aménagements

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.1.1.z11 - rue des paradis - Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 625 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.z12 - chemin rue des paradis - Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines

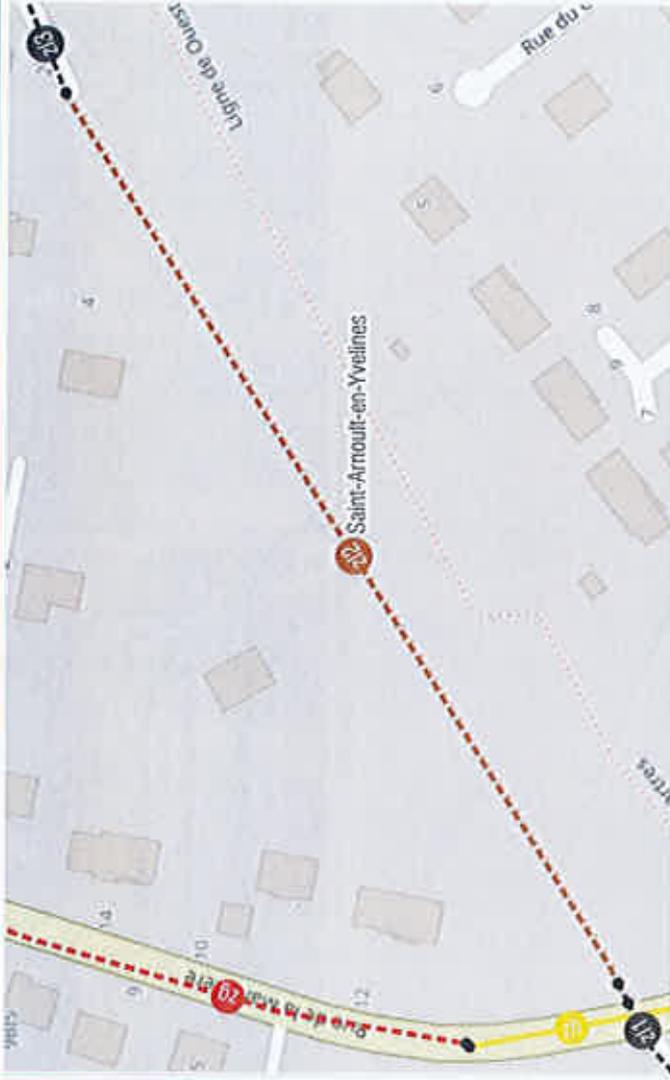


SOLUTION TECHNIQUE

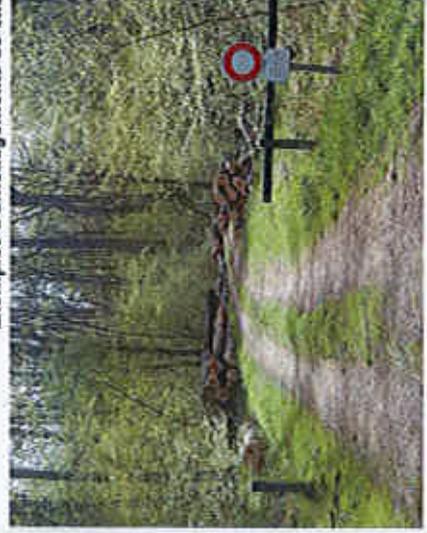
Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 228 m



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :



COUT : 22 800 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.1.z13 - rue des paradis - tronçon 2 - Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 233 m

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune	
PHASAGE		
2023	2024	2025 2026 2027

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.z14 - ancienne voie ferrée - Commune de Rochefort-en-Yvelines, commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines



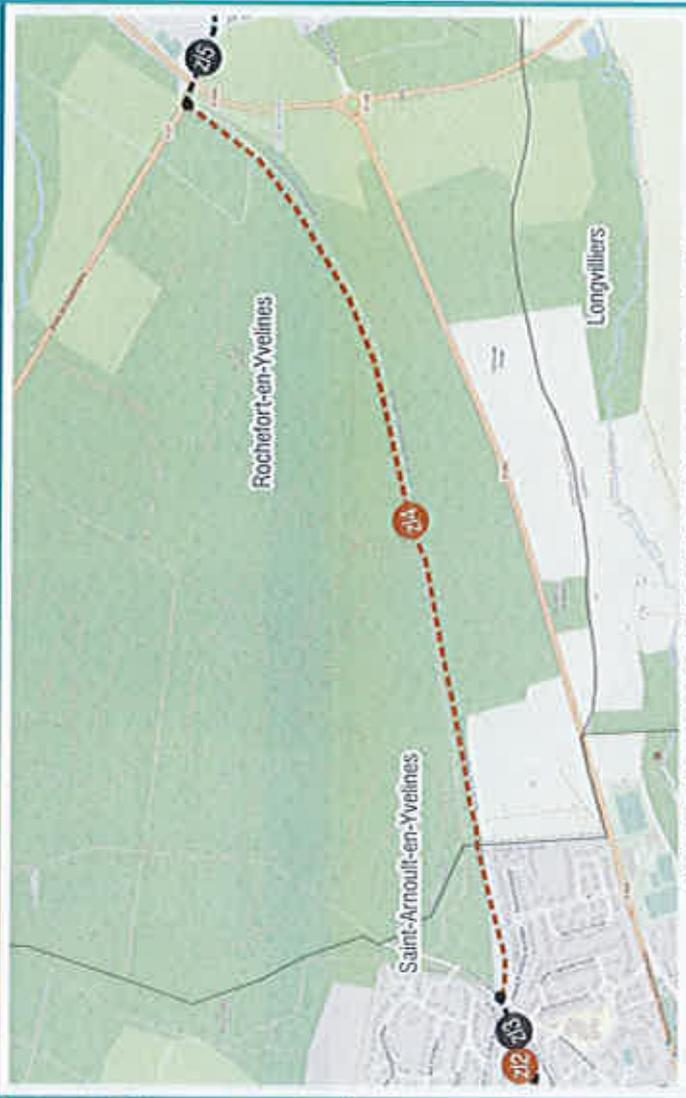
SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2612 m



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :



COÛT : 261 200 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.1.z15 - chemin sous la ville - Commune de Rochefort-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 634 m

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €					
PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune				
PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.zg - Rue de la Martinière - tronçon 1 - Commune de Saint-Armoult-en-Yvelines



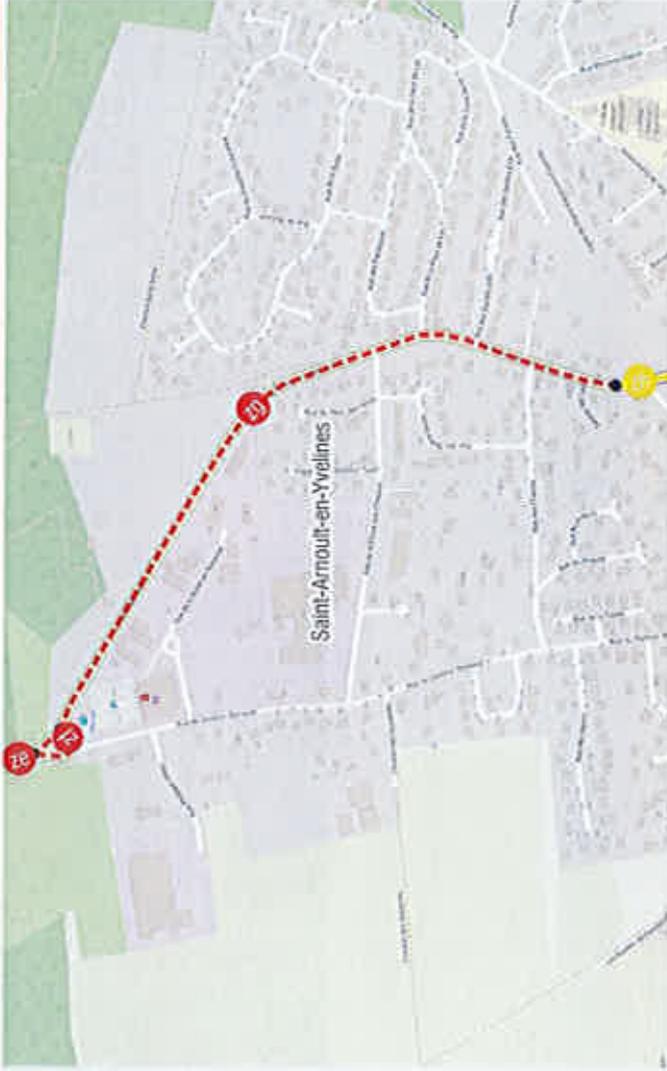
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 958 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 383 350 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.1.zn - Route de la Bâte - Commune de Rochefort-en-Yvelines, commune de Longvilliers

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2545 m

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune	
PHASAGE		
2023	2024	2025 2026 2027

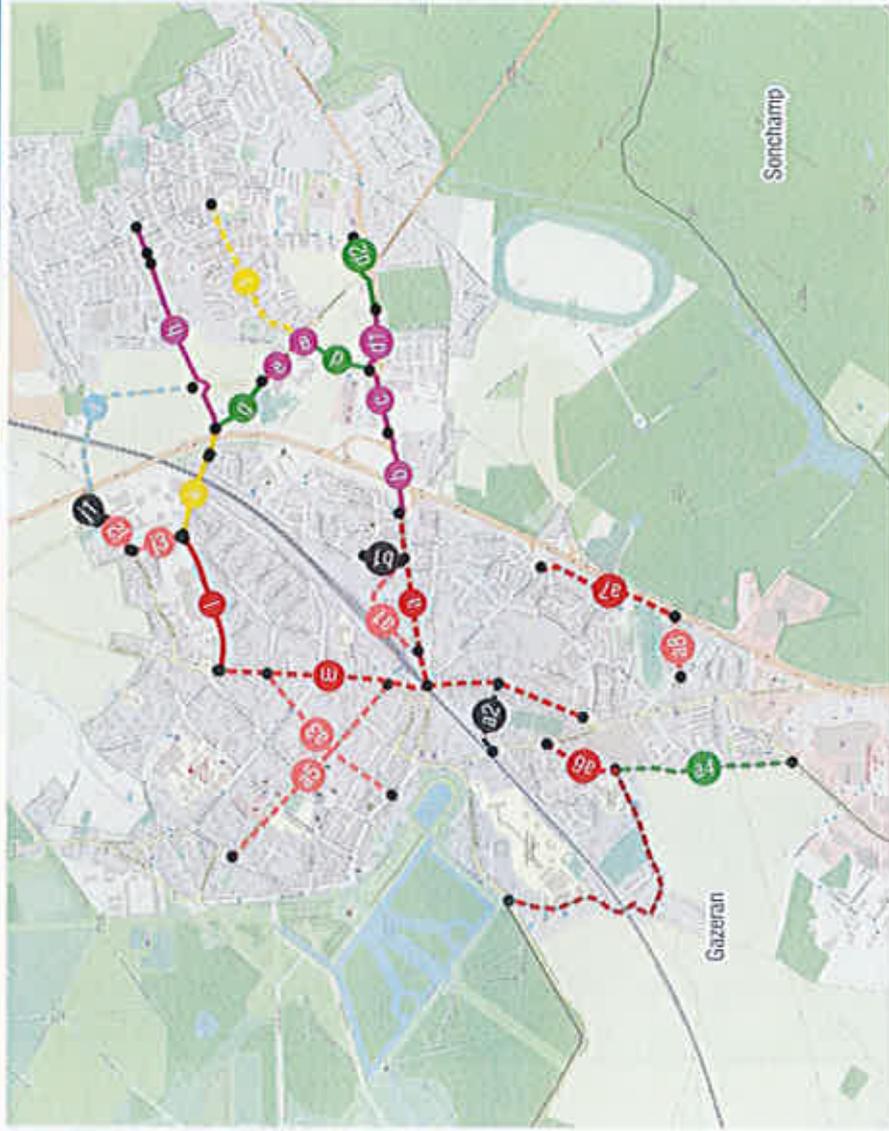
Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2 - Itinéraire 2 : Liaison entre les différents quartiers de Rambouillet: la Clairière, centre-ville

ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 2.a Rue Patinoire et rue de la Louvière
- 2.a1 Rue de la Prairie
- 2.a2 Rue de Toulouse
- 2.a3 Rue Dubuc et rue Clémenceau
- 2.a4 Chemin Rural N°1 Raciney vers Orphin
- 2.a5 Rue Garibetta
- 2.a6 Rue du Raciney - Arbouville
- 2.a7 Rue des fontaines
- 2.a8 Rue Clérico
- 2.b1 Rue de la Paix
- 2.o Carrefour rue de Clairefontaine
- 2.l Avenue du coin du bois
- 2.i Rue Albert Einstein
- 2.j Carrefour
- 2.m Rue Sadi Carnot



Itinéraire 2 : Liaison entre les différents quartiers de Rambouillet: la Clairière, centre-ville

- Bande cyclable en projet / en réflexion
--- Piste cyclable existante
--- Piste cyclable en projet / en réflexion
--- Zone 30 existante
--- Zone 30 en projet / en réflexion
--- Voie verte existante
--- Voie verte en projet / en réflexion
--- Bande cyclable existante
--- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
--- Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
--- Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

Rambouillet, Gazeran

COÛT : 1 621 338 €

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.a - Rue Patennoire et rue de la Louvière - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Unilatéral Bidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 3m de large pour les deux sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1412 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Axe aménagements

COÛT : 564 950 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.2.a1 - Rue de la Prairie - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : Aménagement d'un double-sens cyclable et reprise du profil en travers

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 525 m



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



COÛT : 130 000 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements						
<p>Action 1 : Aménager le réseau structurant 1.2.a2 - Rue de Toulouse - Commune de Rambouillet</p>	<p>SOLUTION TECHNIQUE</p> <p>Projet lancé : Aménagement d'un double-sens cyclable</p>					
<p>CONTRAINTES ET REMARQUES Longueur : 305 m</p>						
<p>COÛT : 150 €</p>	<p>Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :</p> 					
<p>PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines</p>	<p>MAÎTRISE D'OUVRAGE commune</p>					
<p>PHASAGE</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">2023</td> <td style="text-align: center;">2024</td> <td style="text-align: center;">2025</td> <td style="text-align: center;">2026</td> <td style="text-align: center;">2027</td> </tr> </table>	2023	2024	2025	2026	2027	
2023	2024	2025	2026	2027		

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.a3 - Rue Dubuc et rue Clémenceau - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : Aménagement d'un double-sens cyclable et mise en place d'une bande cyclable rue Dubuc.



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 728 m

COÛT : 17 500 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.a4 - Chemin Rural N°1 Racinay vers Orphin - Commune de Rambouillet, commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE
 Voie verte : Aménagement d'un cheminement piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositif anti-véhicules motorisés aux intersections

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 735 m

COÛT : 105 000 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune CA
---	--

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de voie verte :



Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.2.a5 - Rue Gambetta - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : aménagement d'un double-sens cyclable et reprise du profil en travers



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 979 m



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



COÛT : 240 000 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

<p>Axe aménagements</p>						
<p>Action 1 : Aménager le réseau structurant 1.2.a6 - Rue du Racinay - Arbouville - Commune de Rambouillet, commune de Gazeran</p>						
<p>SOLUTION TECHNIQUE Projet lancé : aménagement d'une piste bidirectionnelle, mise en place de logo vélo dans le giratoire</p>	<p>CONTRAINTES ET REMARQUES Longueur : 1570 ml</p>					
<p>COÛT : 30 000 €</p>	<p>MAÎTRISE D'OUVRAGE Commune et CA Transcom 22</p>					
<p>PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines</p>	<p>PHASAGE</p> <table border="1"> <tr> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> </tr> </table>	2023	2024	2025	2026	2027
2023	2024	2025	2026	2027		
<p>Exemples d'aménagements de piste cyclable :</p> 						

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.a7 - Rue des fontaines - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Unilatéral Bidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 3m de large pour les deux sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 614 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 95 000 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.a8 - Rue Clérice - Commune de Rambouillet

SOLUTION TECHNIQUE
 Projet lancé : aménagement de bandes cyclables

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 190 ml

COÛT : 5 000 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE			
	commune			
Région Île-de-France Département des Yvelines		PHASAGE		
		2023	2024	2025

Exemples d'aménagements de bande cyclable :

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.2.b1 - Rue de la Paix - Commune de Rambouillet

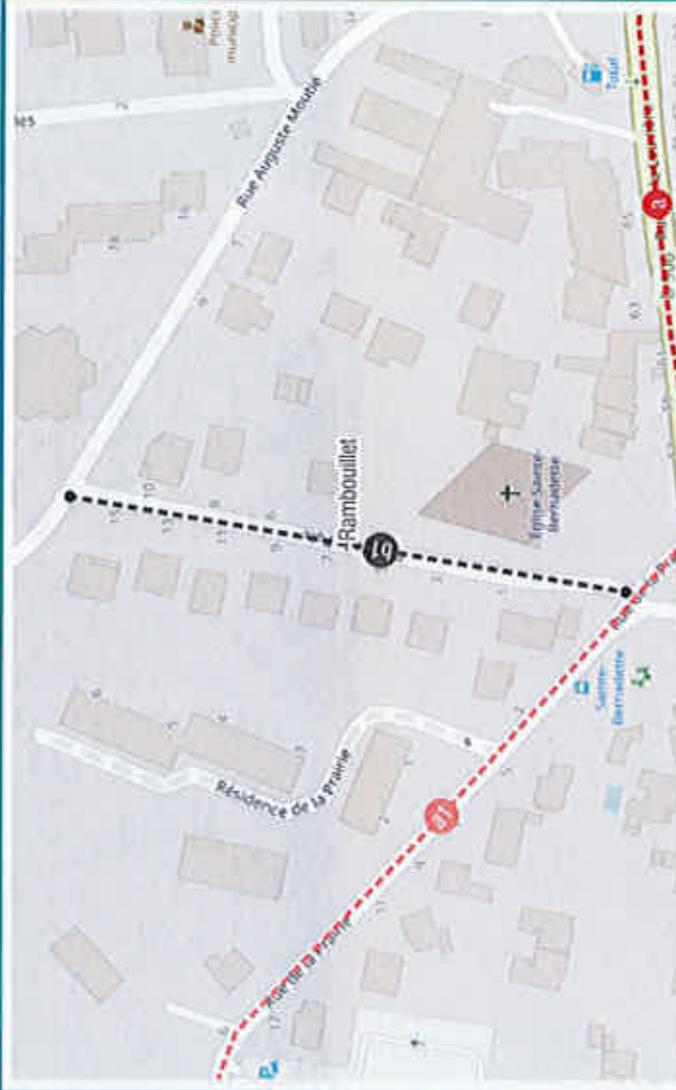


SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé par la commune de Rambouillet : double sens cyclable

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 154 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.e - Carrefour rue de Clairefontaine - Commune de Rambouillet

SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : Création d'une piste cyclable bidirectionnelle à 80% dans les espaces verts



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 225 m

Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 70 000 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.1 - Avenue du coin du bois - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 709 m

COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de zone 30 :



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.1 - Rue Albert Einstein - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1.5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 843 m

COÛT : 13 488 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de chaussée à voie centrale banalisée :



**AUTOMOBILISTES,
 EN CAS DE
 CROISEMENT,
 DÉPORTEZ-VOUS !**

**ATTENTION
 AUX PIÉTONS ET
 AUX CYCLISTES !**

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.i1 - Carrefour - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

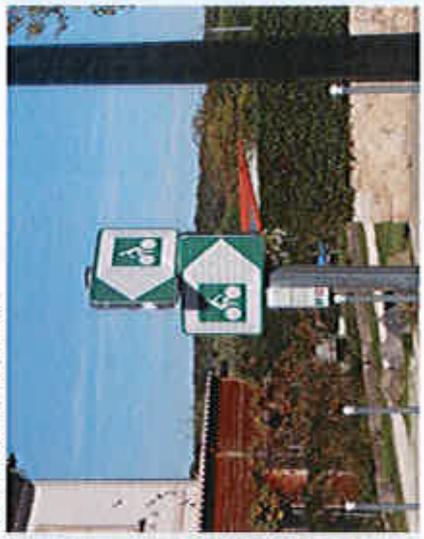
Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 154 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.2.m - Rue Sadi Carnot - Commune de Rambouillet

SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Bilatéral Unidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation de chaque côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 874 m

COÛT : 349 750 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 Commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.3 - Itinéraire 3 : Le Perray-en-Yvelines - Les Essarts- Auffargis



ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 3.a Route forestière st Hubert
- 3.c Rue de Villequoy /Perray-en-Yvelines



Itinéraire 3 : Le Perray-en-Yvelines - Les Essarts- Auffargis

- Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
— Itinéraire 3
— Bande cyclable existante
— Piste cyclable existante
— Zone 30 existante
— Itinéraire conseillé existant
- - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
— Chaussée à voie centrale banalisée existante

COMMUNES CONCERNEES
 Les Essarts-le-Roi, Auffargis, Le Perray-en-Yvelines

COÛT : 300 €

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.3.a - Route forestière st Hubert - Commune de Auffargis, commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1011 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :




Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.3.c - Rue de Villequoy /Perray-en-Yvelines - Commune de Auffargis



SOLUTION TECHNIQUE

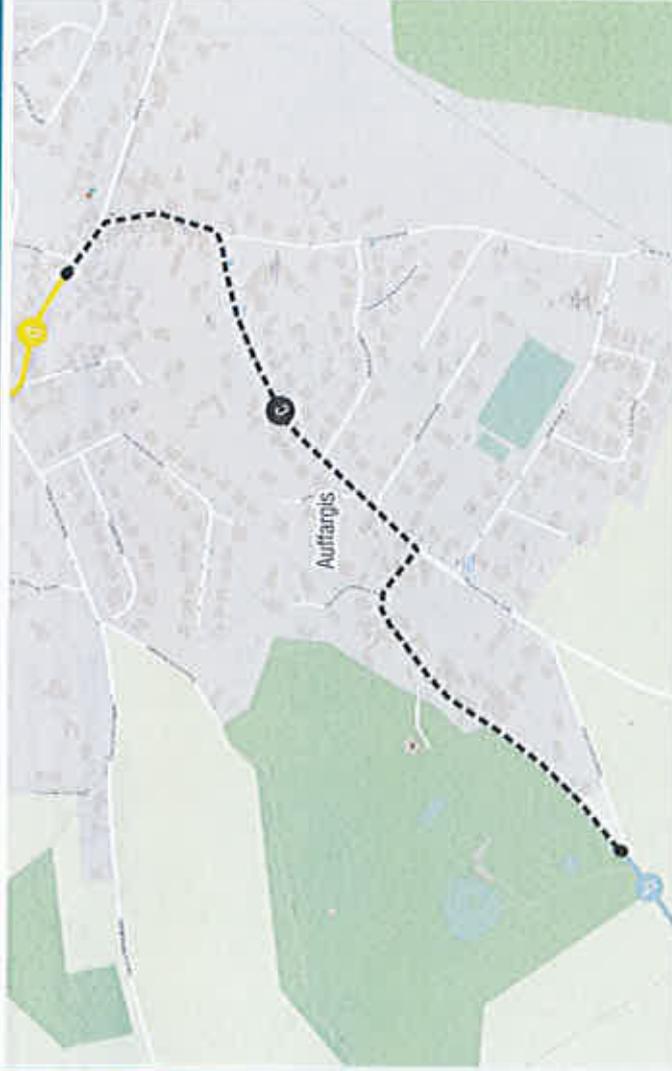
Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 991 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :

- Itinéraire 3 : Le Perray-en-Yvelines - Les Essarts- Auffargis**
- Itinéraire cyclable par typologie
 - Piste cyclable existante
 - Zone 30 existante
 - Itinéraire 3
 - Bande cyclable existante
 - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
 - Chaussée à voie centrale banalisée existante

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.4 - Itinéraire 4 : Rambouillet - Poigny-la-Forêt



ITINÉRAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

41b1 Rue du General De Gaulle

41j Chemin forestier.



Itinéraire 4 : Rambouillet - Poigny-la-Forêt

Réseau cyclable par typologie

Bande cyclable existante

Bande cyclable en projet / en réflexion d'aménagement (Vizea, 2022)

Piste cyclable existante

Voie verte existante

Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion

Zone 30 existante

Itinéraire conseillé existant

COMMUNES CONCERNÉES

Rambouillet, Gazeran, Poigny-la-Forêt

COÛT : 162 700 €

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.4.b1 - Rue du Général De Gaulle - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : Création d'une piste cyclable bidirectionnelle sur trottoir



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 260 m



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



COÛT : 1 000 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.4.1 - Chemin forestier - Commune de Rambouillet, commune de Gazeran, commune de Poigny-la-Forêt

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1617 m

COÛT : 161 700 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 ONF

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :




Action 1 : Aménager le réseau structurant

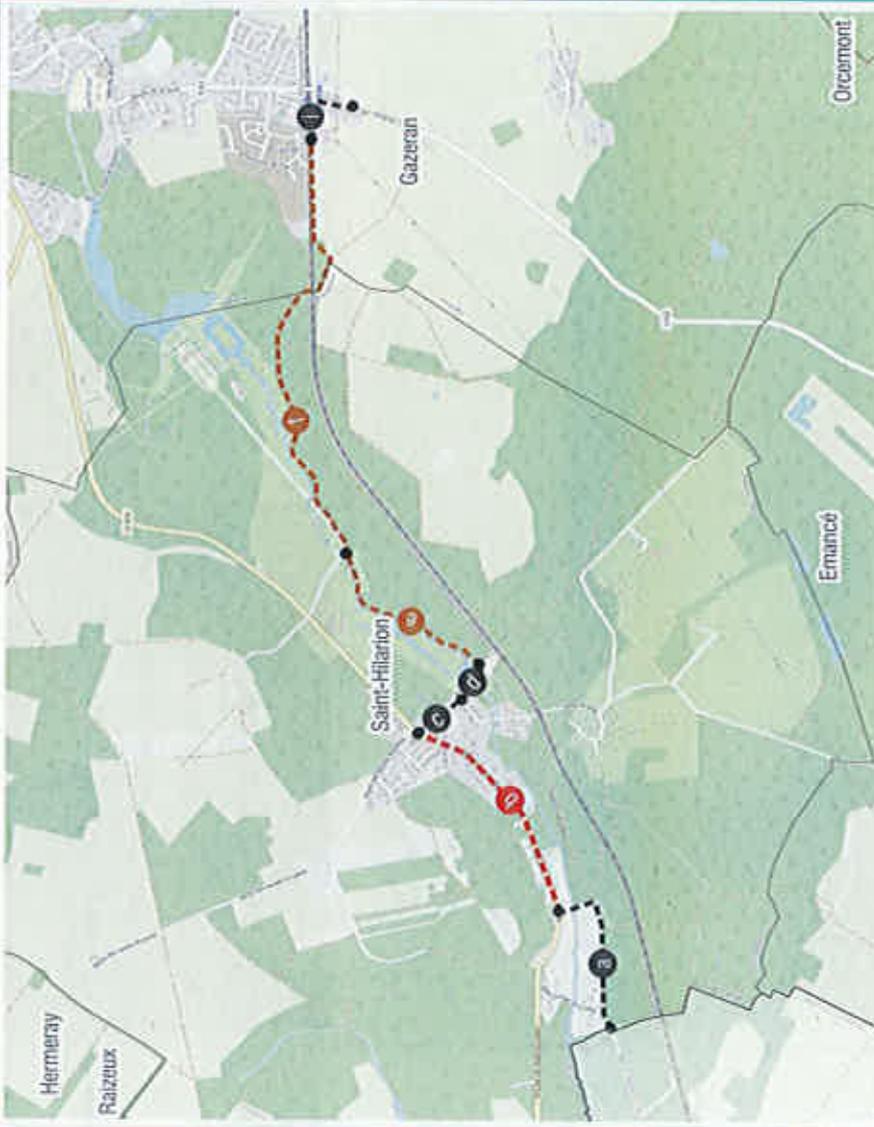
1.5 - Itinéraire 5 : Eperon - Saint-Hilarion - Gazeran - Rambouillet



ITINÉRAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 5.a Rue de la Sapinière
- 5.b Route de Rambouillet
- 5.c Rue de l'église
- 5.d Chemin de l'étang
- 5.e Chemin de la Guéville
- 5.f Chemin vers Gazeran
- 5.g Route du Château d'eau



COMMUNES CONCERNÉES

Saint-Hilarion, Gazeran

COÛT : 719 850 €

Itinéraire 5 : Eperon - Saint-Hilarion - Gazeran - Rambouillet

Réseau cyclable par typologie
 - - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
 - - - Piste cyclable en projet / en réflexion
 - - - Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.5.a - Rue de la Sapinière - Commune de Saint-Hilarion



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 752 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.5.b - Route de Rambouillet - Commune de Saint-Hilaire



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1064 m

COÛT : 425 750 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.5.c - Rue de l'église - Commune de Saint-Hilarion

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections.



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 246 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE CA Transcom 10
---	---

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.5.d - Chemin de l'étang - Commune de Saint-Hilarion



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 189 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.5.e - Chemin de la Guéville - Commune de Saint-Hilarion

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

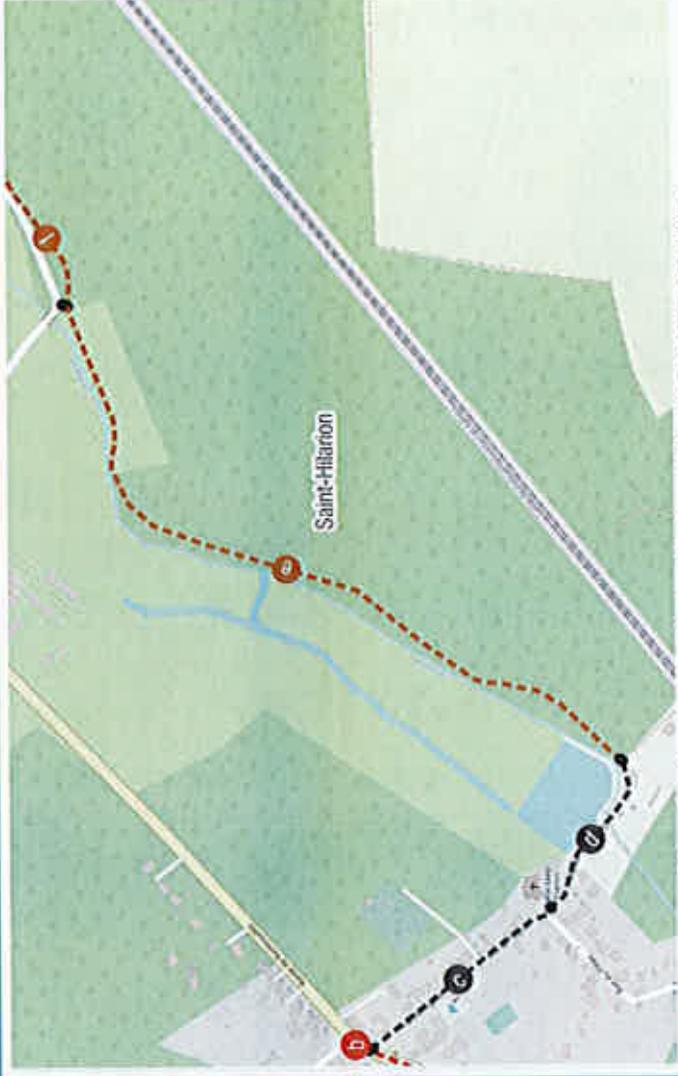
CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 839 m

COÛT : 83 900 €

PARTENAIRE FINANCIER		MAÎTRISE D'OUVRAGE	
Région Île-de-France Département des Yvelines		commune	

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :




Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.5.1 - Chemin vers Gazeran - Commune de Saint-Hilarion, commune de Gazeran



Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 2096 m



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :



COÛT : 209 600 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

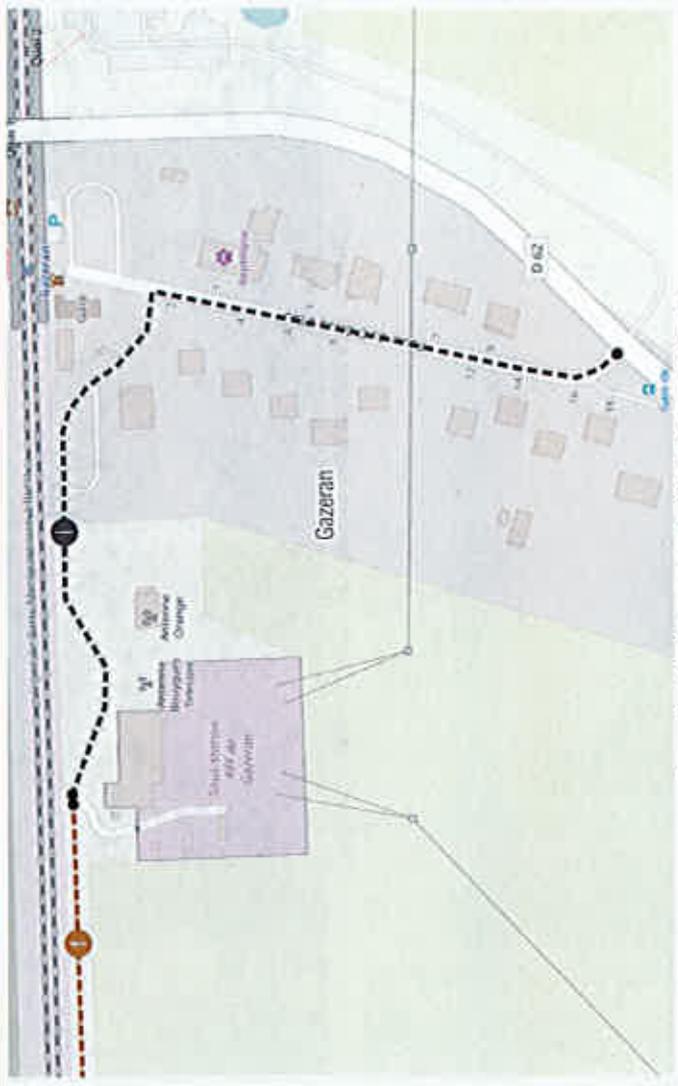
Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.5.1 - Route du Château d'eau - Commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 351 m

coût : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

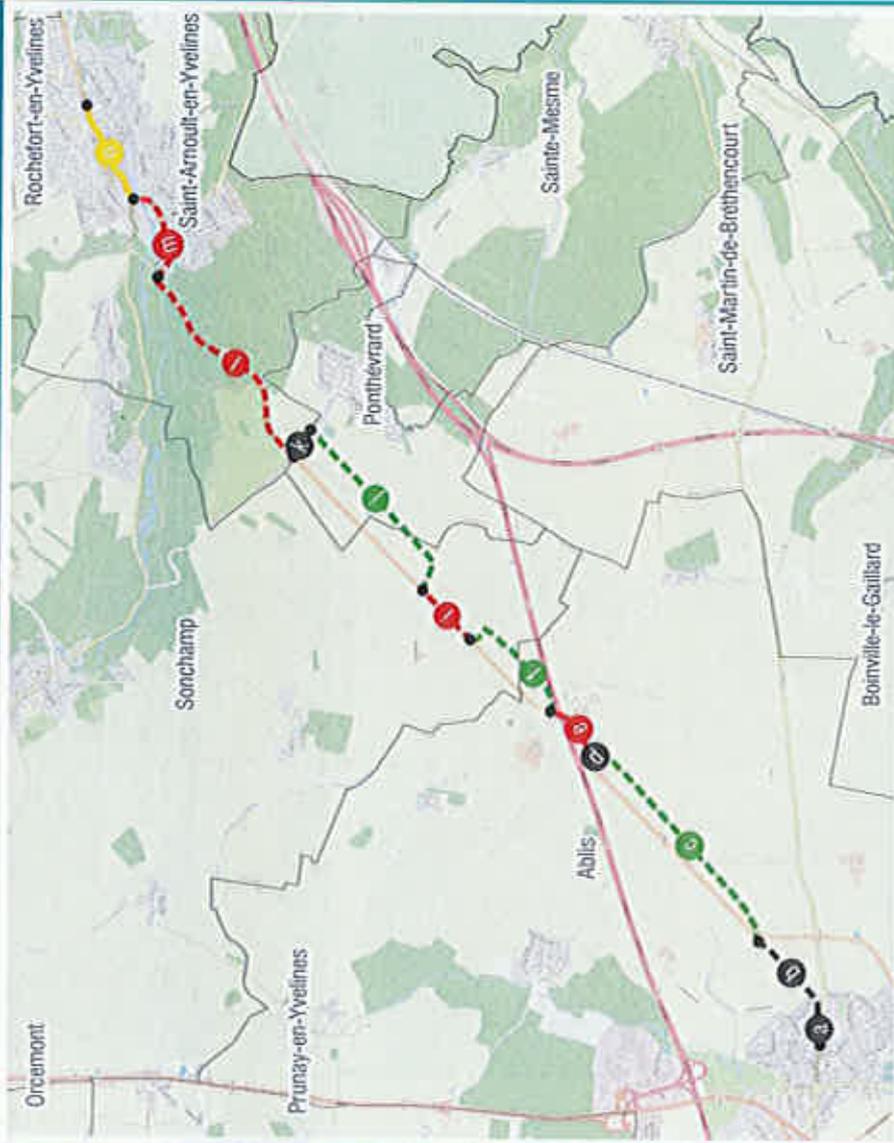
Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.6 - Itinéraire 6 : Saint - Arnoult- Ablis



Soules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 6.a Rue Pierre Trouvé
- 6.b Ancienne départementale
- 6.c Ancienne voie ferrée - tronçon 1
- 6.d Ancienne voie ferrée - tronçon 2
- 6.e D988 - tronçon 2
- 6.f Ancienne voie ferrée 3
- 6.g D988 3
- 6.m Rue Stoum



Itinéraire 6 : Saint - Arnoult- Ablis

- Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
- Piste cyclable existante
 - - - Piste cyclable en projet / en réflexion
 - - - Piste verte en projet / en réflexion
 - Zone 30 existante
 - Itinéraire conseillé existant
 - - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

Sonchamp, Ponthévrard, Saint-Arnoult-en-Yvelines, Ablis

CÔÛT : 3 383 600 €

Action 1 : Aménager le réseau structurant

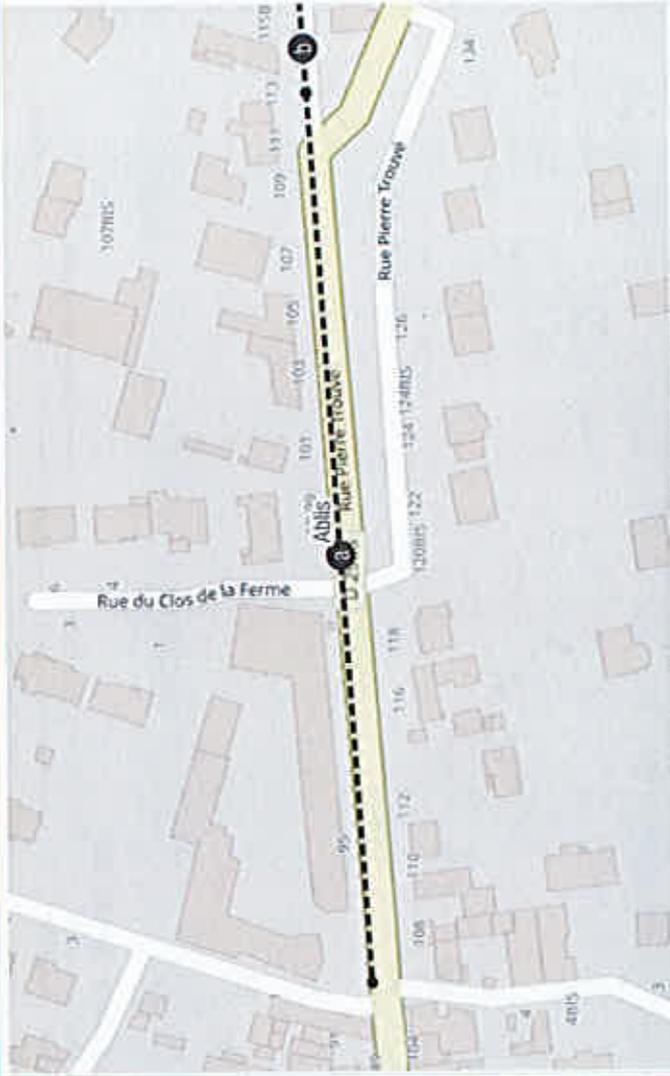
1.6.a - Rue Pierre Trouvé - Commune de Abilis

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonctionnement aux intersections

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 227 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.6.b - Ancienne départementale - Commune de Ablis



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections.



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 850 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.6.c - Ancienne voie ferrée - tronçon 1 - Commune de Ablis

SOLUTION TECHNIQUE
 Voie verte : Aménagement d'un chemin piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositifs anti-véhicules motorisés aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 2100 m

COÛT : 840 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE			
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune			
PHASAGE				
2023	2024	2025	2026	2027



Exemples d'aménagements de voie verte :




Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.6.f - Ancienne voie ferrée - tronçon 2 - Commune de Sonchamp, commune de Abilis



SOLUTION TECHNIQUE
 Voie verte : Aménagement d'un cheminement piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositif anti-véhicules motorisés aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1115 m



Exemples d'aménagements de voie verte :

Itinéraire 6 : Saint - Amoult- Abilis
 Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
 Itinéraire 6
 Voie verte en projet / en réflexion

- Piste cyclable existante
- - - Piste cyclable en projet / en réflexion
- - - Zone 30 existante
- Itinéraire conseillé existant
- - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion



COÛT : 446 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.6.I - D988 - tronçon 2 - Commune de Sonchamp

SOLUTION TECHNIQUE
 Piste cyclable Unilatéral Bidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 3m de large pour les deux sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel.

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 578 m.



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 231 350 €	
PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
PHASAGE	
2023	2024
2025	2026
2027	2027

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.6.j - Ancienne voie ferrée 3 - Commune de Sonchamp, commune de Ponthévrard



SOLUTION TECHNIQUE
 Voie verte : Aménagement d'un cheminement piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositif anti-véhicules motorisés aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1791 m



Exemples d'aménagements de voie verte :



COÛT : 716 550 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.6.1 - D988 3 - Commune de Saint-Armoult-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Piste cyclable Unilatéral Bidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 3m de large pour les deux sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 2006 m

COÛT : 802 550 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France	CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :

Itinéraire 6 : Saint - Armoult - Ablis

Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)

- Itinéraire 6
- Voie verte en projet / en réflexion
- Piste cyclable existante
- Piste cyclable en projet / en réflexion
- Zone 30 existante
- Itinéraire conseillé existant
- Itinéraire conseillé en projet / en réflexion



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.6.m - Rue Stoum - Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Unilatéral Bidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 3m de large pour les deux sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 866 m

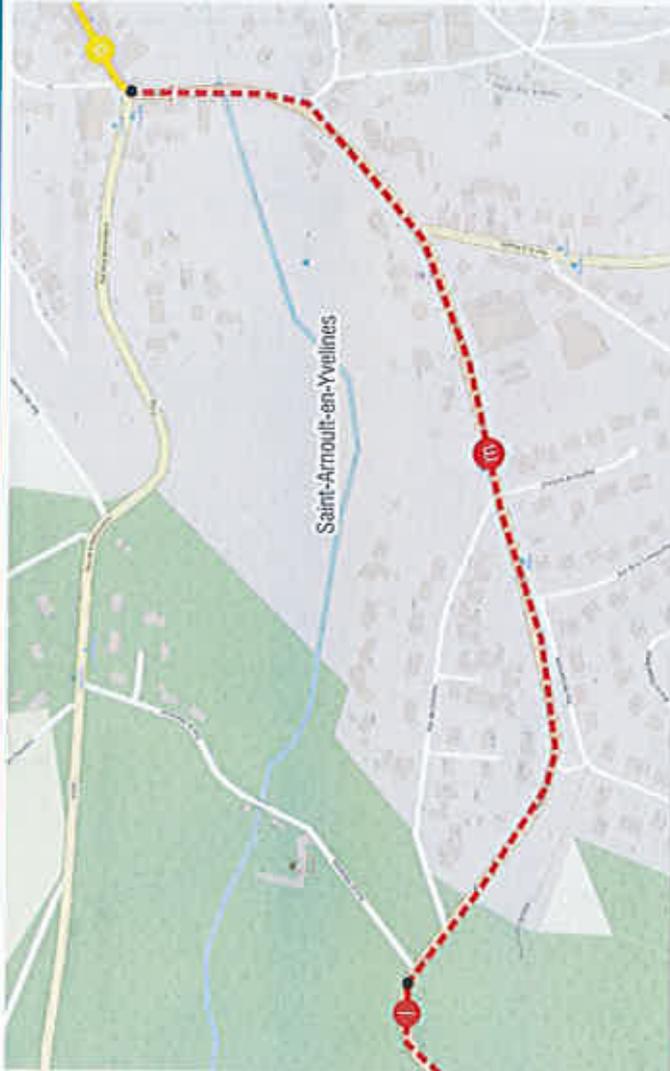
COÛT : 346 550 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CC

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

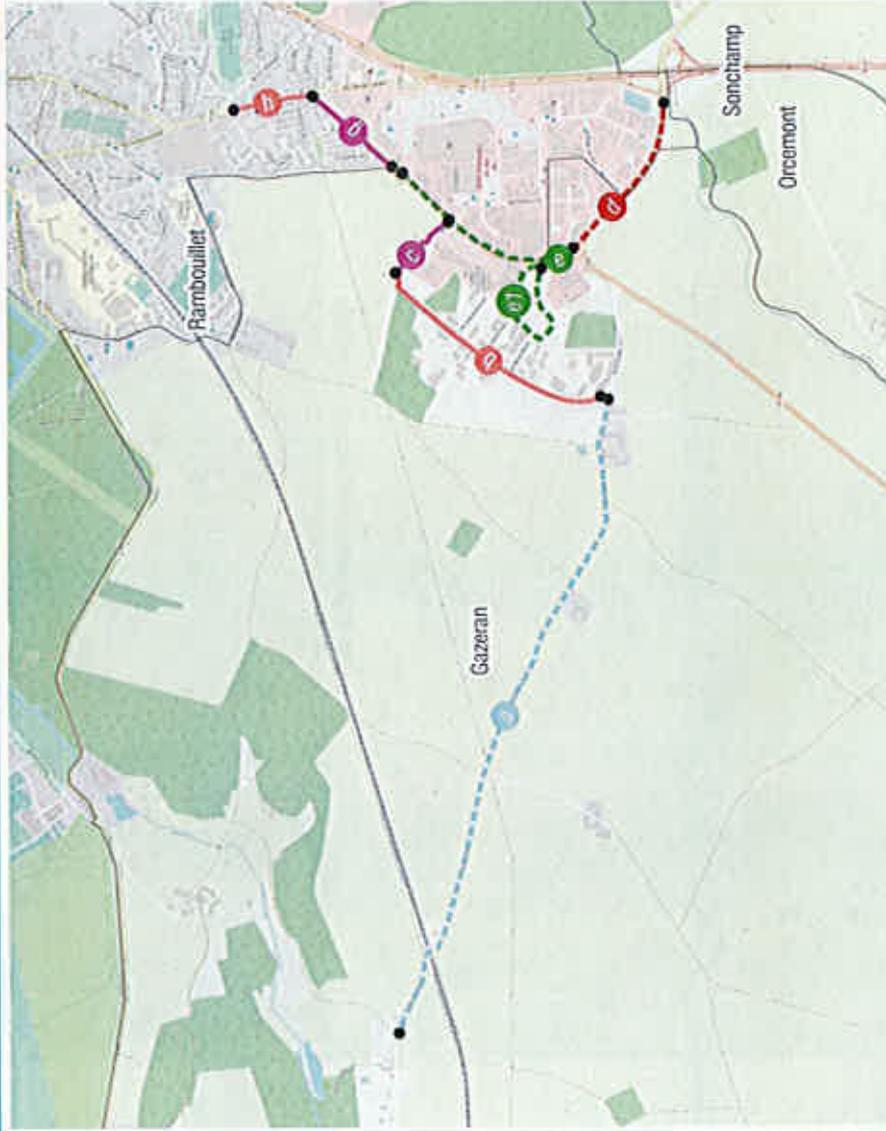
1.7 - Itinéraire 7 : Liaison Gazeran - ZA de Bel-Air



ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 7.a** Route du Bray
- 7.d** Rue d'Orphin
- 7.e** D150
- 7.g1** Bassin d'orage



COMMUNES CONCERNÉES

Rambouillet, Gazeran

COÛT : 990 698 €

Itinéraire 7 : Liaison Gazeran - ZA de Bel-Air

Réseau cyclable par typologie

d'aménagement (Vizea, 2022)

Itinéraire 7

- Voie verte en projet / en réflexion
- Bande cyclable existante
- Piste cyclable en projet / en réflexion
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
- Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.7.a - Route du Bray - Commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues

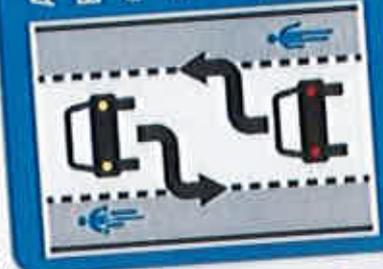


CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2453 m



Exemples d'aménagements de chaussée à voie centrale banalisée :



**AUTOMOBILISTES,
 EN CAS DE
 CROISEMENT,
 DÉPORTEZ-VOUS !
 ATTENTION
 AUX PIÉTONS ET
 AUX CYCLISTES !**



COÛT : 39 248 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA Transcom 12

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.7.d - Rue d'Orphin - Commune de Rambouillet, commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE
 Piste cyclable Bilatéral Unidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation de chaque côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 637 m

coût : 445 350 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Ile-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.7.e - D150 - Commune de Rambouillet, commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : Création d'une voie verte de 3m de large le long de la D150



Exemples d'aménagements de voie verte :



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 237 m

COÛT : 298 200 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	CA

PHASAGE
2023 2024 2025 2026 2027

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.7.e1 - Bassin d'orage - Commune de Gazeran

SOLUTION TECHNIQUE
 Projet lancé : Création d'une voie verte de 3m de large autour du bassin d'orage

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 683 m

COÛT : 207 900 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE CA
---	---------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de voie verte :




Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8 - Itinéraire 8 : Les Bréviaires y Le Perray-en-Yvelines

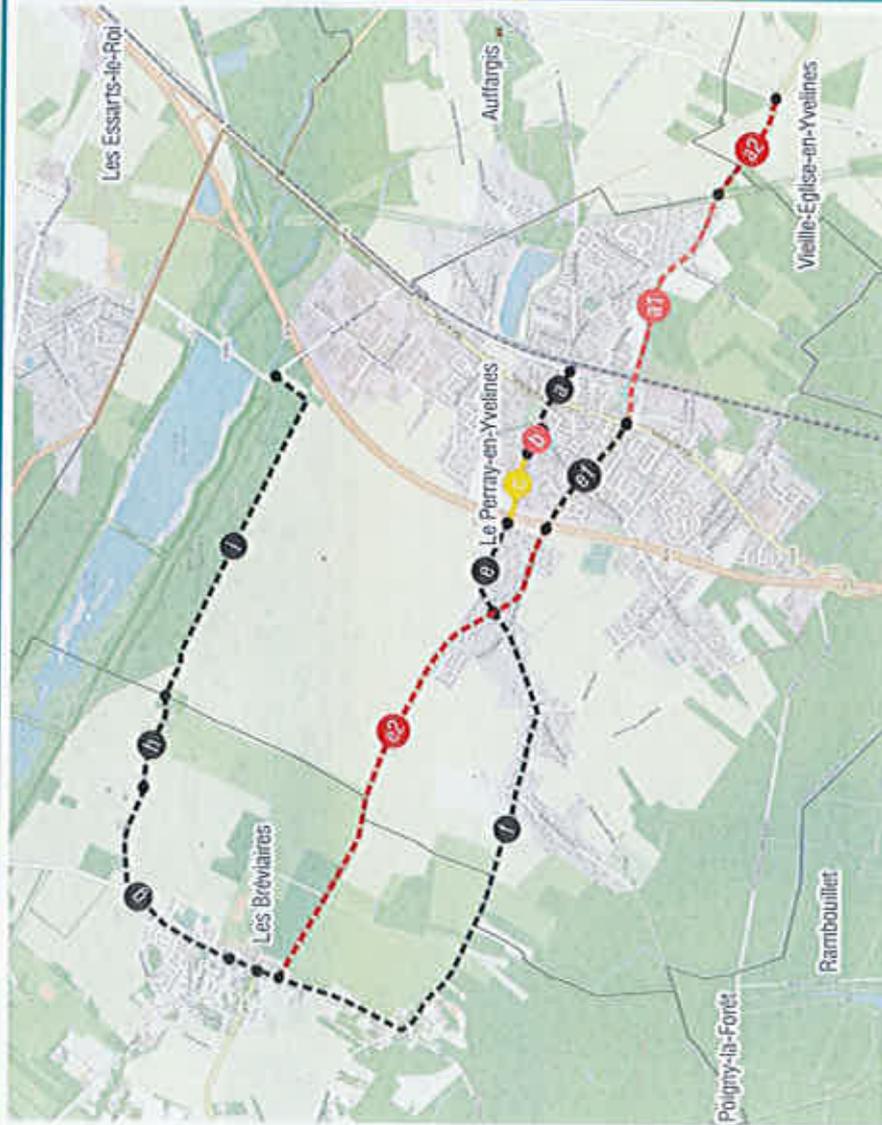


ITINÉRAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 8.a Avenue de la gare
- 8.a1 RD61
- 8.a2 RD61
- 8.a3 Rue de la Mare aux Loups
- 8.a4 Rue du réseau
- 8.a5 Rue de la mare aux loups
- 8.a6 Rue de la Touche
- 8.a7 Route des Haras
- 8.a8 Chemin du moulin
- 8.a9 Bois de Pourras

Axe aménagements



Itinéraire 8 : Les Bréviaires y Le Perray-en-Yvelines

- Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
- Bande cyclable existante
 - Itinéraire 8
 - Zone 30 existante
 - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
 - Bande cyclable en projet / en réflexion
 - Plaque cyclable en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

Auffargis, Le Perray-en-Yvelines, Vieille-Eglise-en-Yvelines, Les Bréviaires

COUT : 1 371 654€

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.a - Avenue de la gare - Commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 350 m
 Ce tronçon fait partie du réseau cyclable secondaire identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune de Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.a1 - RD61 - Commune de Auffargis, commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Bande cyclable : Aménagement de bandes de 1,5m de large minimum (2m recommandé) séparée de la chaussée par une bande discontinue. Pose de jalonnement directionnel et de pictogrammes vélo au sol de façon régulière



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1319 m

Ce tronçon fait partie du réseau cyclable structurant identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune du Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).

COÛT : 21 104 €

PARTENAIRE FINANCIER

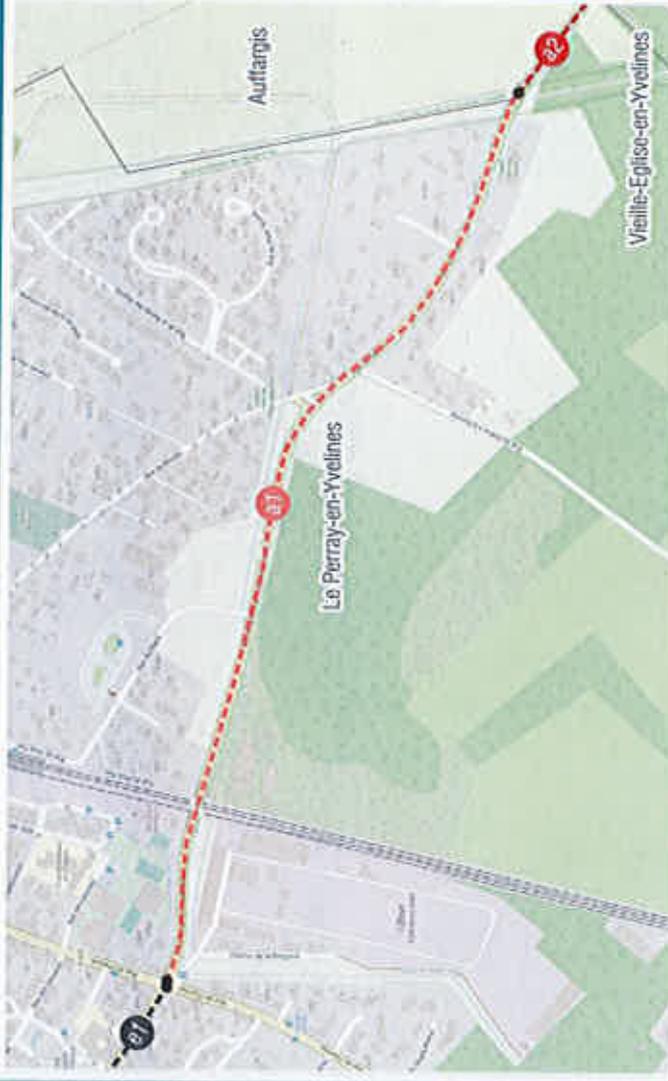
Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.a2 - RD61 - Commune de Auffargis, commune de Le Perray-en-Yvelines, commune de Vielle-Eglise-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 588 m

Ce tronçon fait partie du réseau cyclable structurant identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune du Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).

COÛT : 235 350 €

PARTENAIRE FINANCIER
Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Exemples d'aménagements de piste cyclable :

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.3.e - Rue de la Mare aux Loups - Commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 509 m
 Ce tronçon fait partie du réseau cyclable secondaire identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune du Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



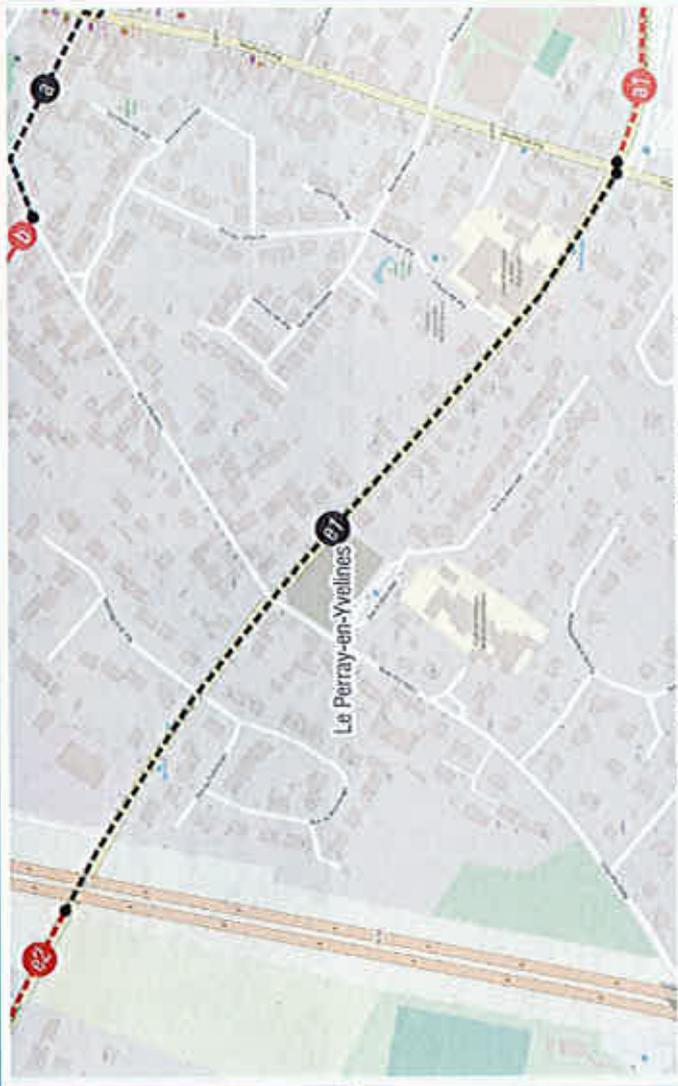
Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.e1 - Rue du réseau - Commune de Le Perray-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 686 m
 Ce tronçon fait partie du réseau cyclable principal identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune de Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.e2 - Rue de la mare aux loups - Commune de Le Perray-en-Yvelines, commune de Les Bréviaires



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2785 m

Ce tronçon fait partie du réseau cyclable principal identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune du Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).

COÛT : 1 114 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.1 - Rue de la Touche - Commune de Le Perray-en-Yvelines, commune de Les Bréviaires



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 3202 m

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

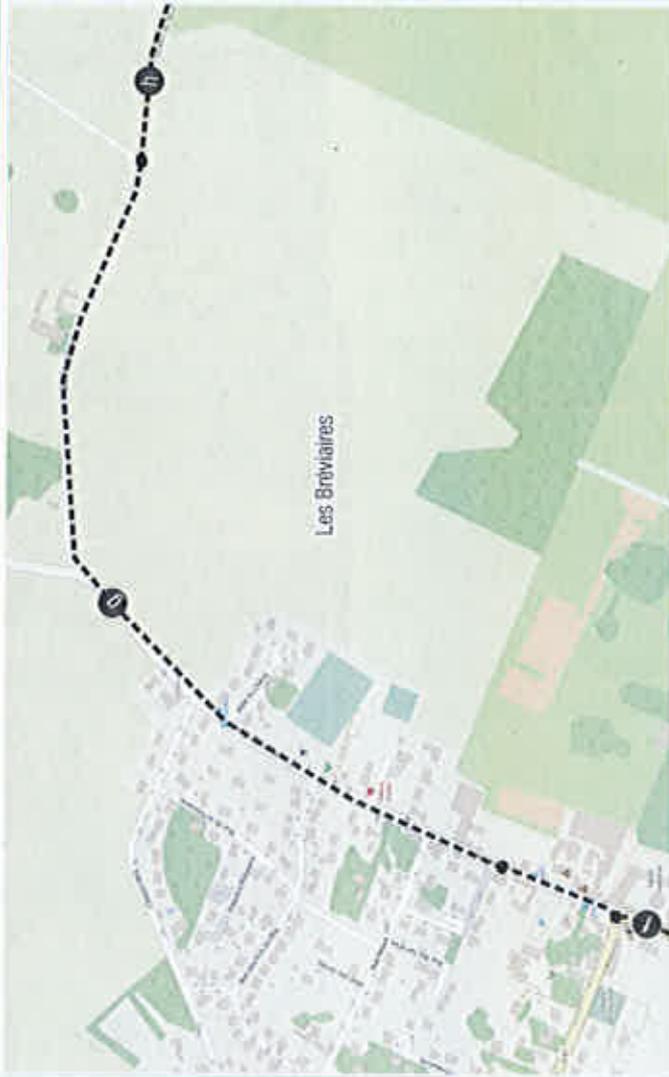
Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.g - Route des Haras - Commune de Les Bréviaires



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1344 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.h - Chemin du moulin - Commune de Le Perray-en-Yvelines, commune de Les Bréviaires

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 496 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.8.1 - Bois de Pourras - Commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonctionnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1913 m

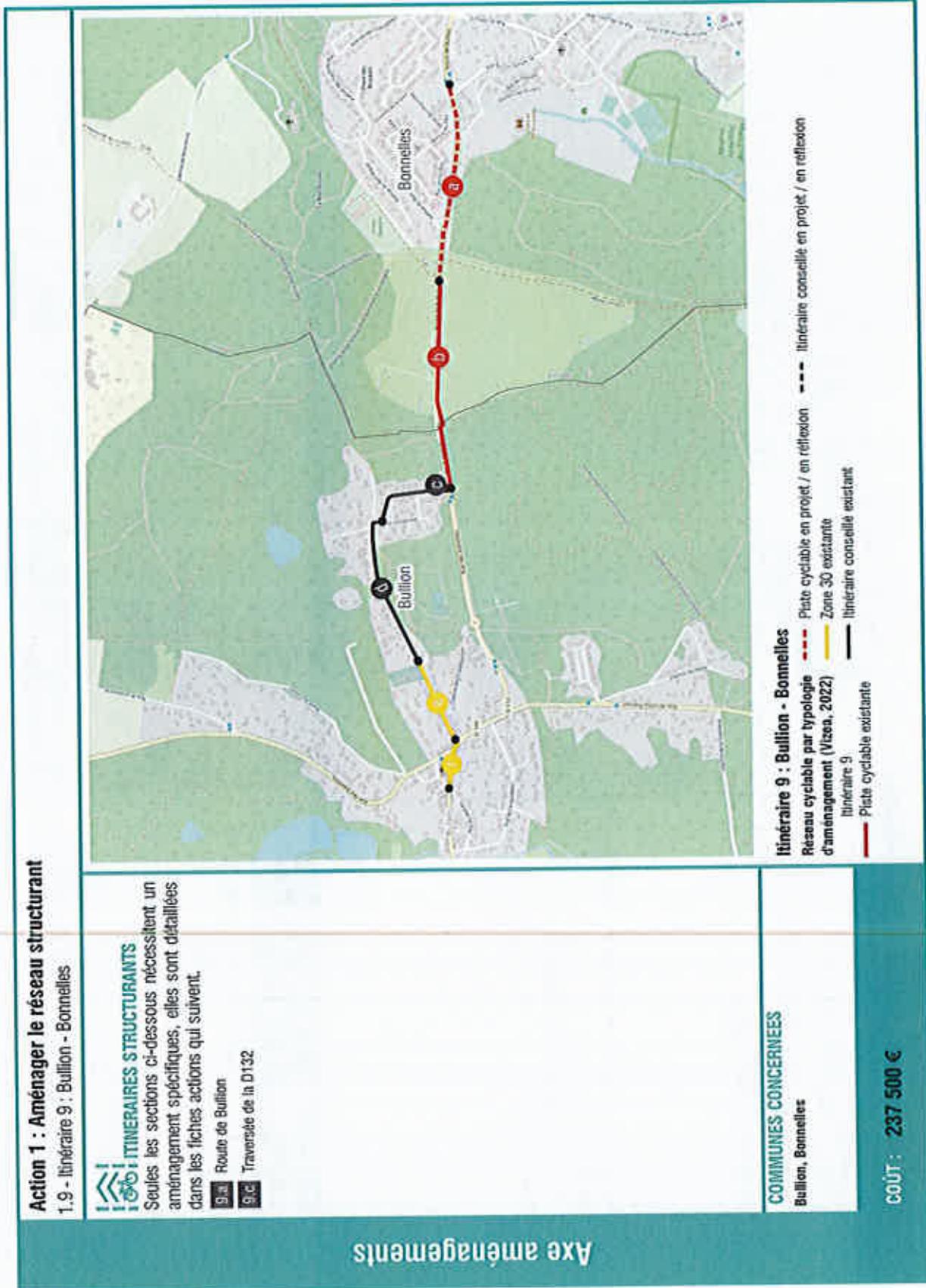
COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :





Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.9.a - Route de Bullion - Commune de Bonnelles



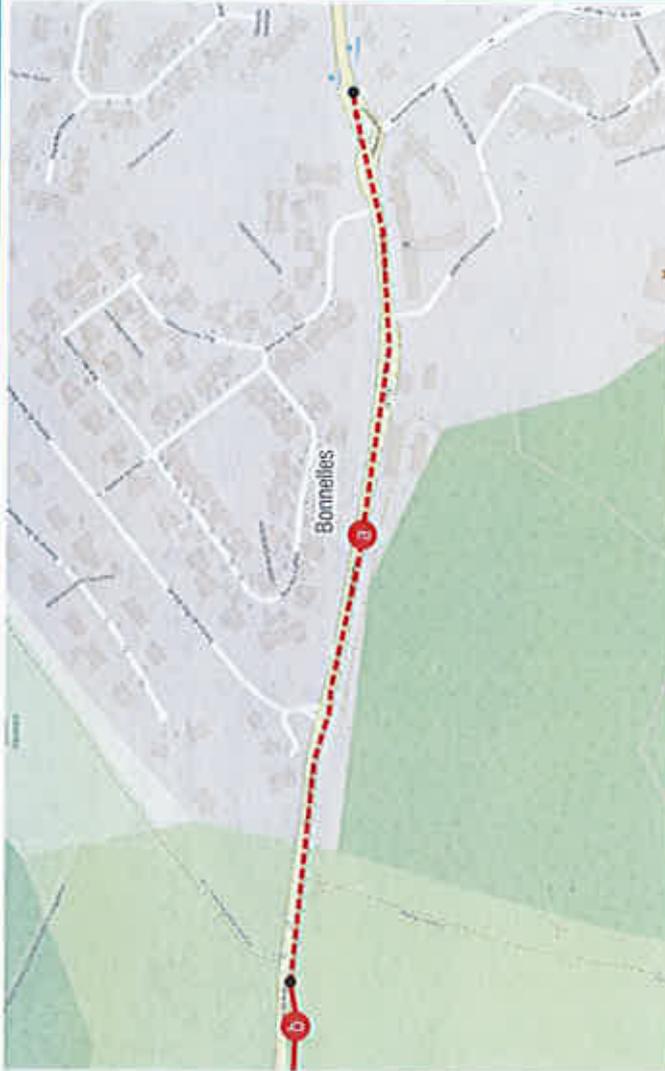
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel.



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 593 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



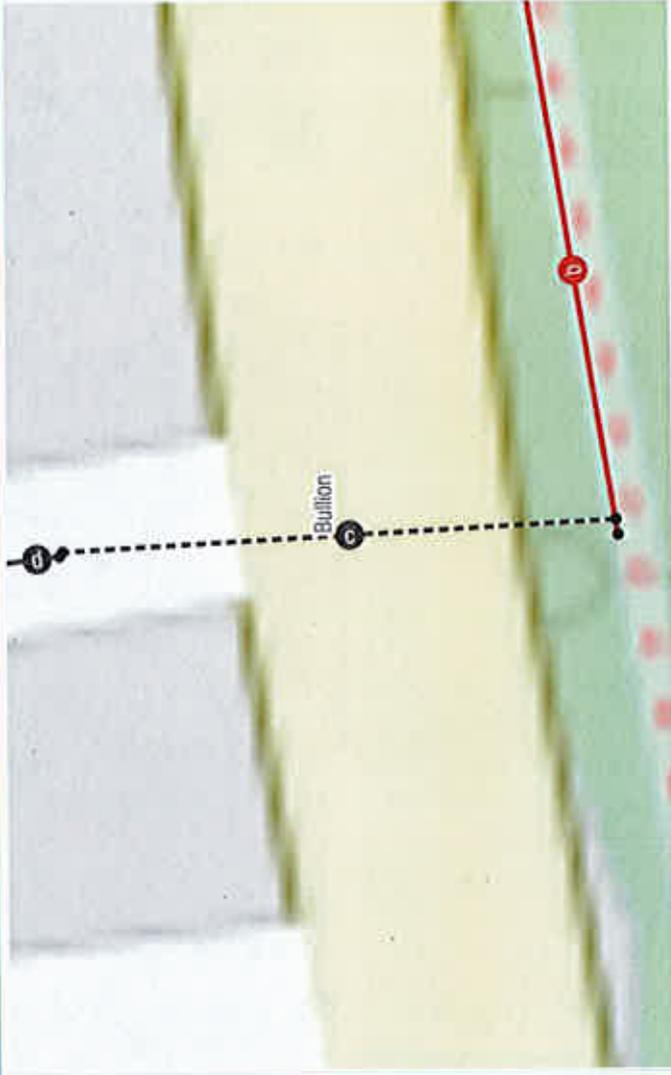
COÛT : 237 350 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements						
<p>Action 1 : Aménager le réseau structurant 1.9.c - Traversée de la D132 - Commune de Bullion</p> <p>SOLUTION TECHNIQUE Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections</p> <p>CONTRAINTES ET REMARQUES Longueur : 15 m</p>	 <p>Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :</p> 					
COÛT : 150 €						
PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD					
PHASAGE	<table border="1"> <tr> <td>2023</td> <td>2024</td> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> </tr> </table>	2023	2024	2025	2026	2027
2023	2024	2025	2026	2027		

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.10 - Itinéraire 10 : Longvillers - Dourdan



ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 10.d** Chemin
- 10.e** D27
- 10.g** Route communale C2
- 10.h**



Itinéraire 10 : Longvillers - Dourdan

- Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
- Bande cyclable existante
 - Piste cyclable en projet / en réflexion
 - Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion
 - Zone 30 existante

COMMUNES CONCERNÉES

Rochefort-en-Yvelines, Longvillers

COUT : 55 250 €

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.10.d - Chemin - Commune de Longvilliers

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 329 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :




Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.10.e - D27 - Commune de Longvilliers



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 137 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 54 950 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.10.g - Route communale C2 - Commune de Longvilliers

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonctionnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1371 m

COÛT : 150 €

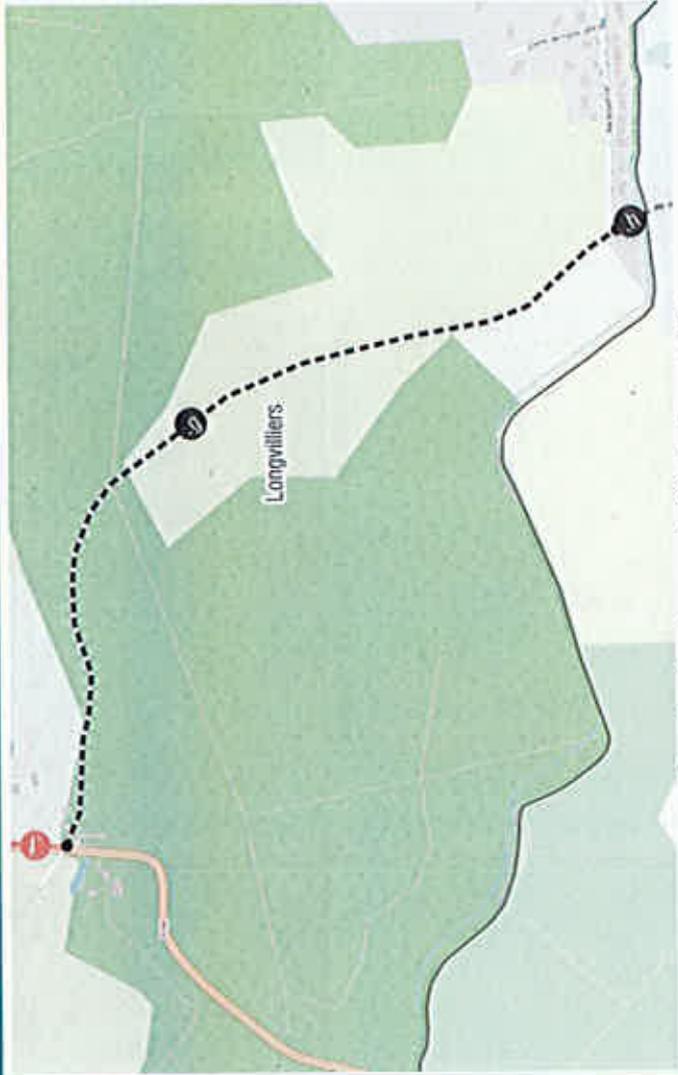
PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 52

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :




Action 1 : Aménager le réseau structurant

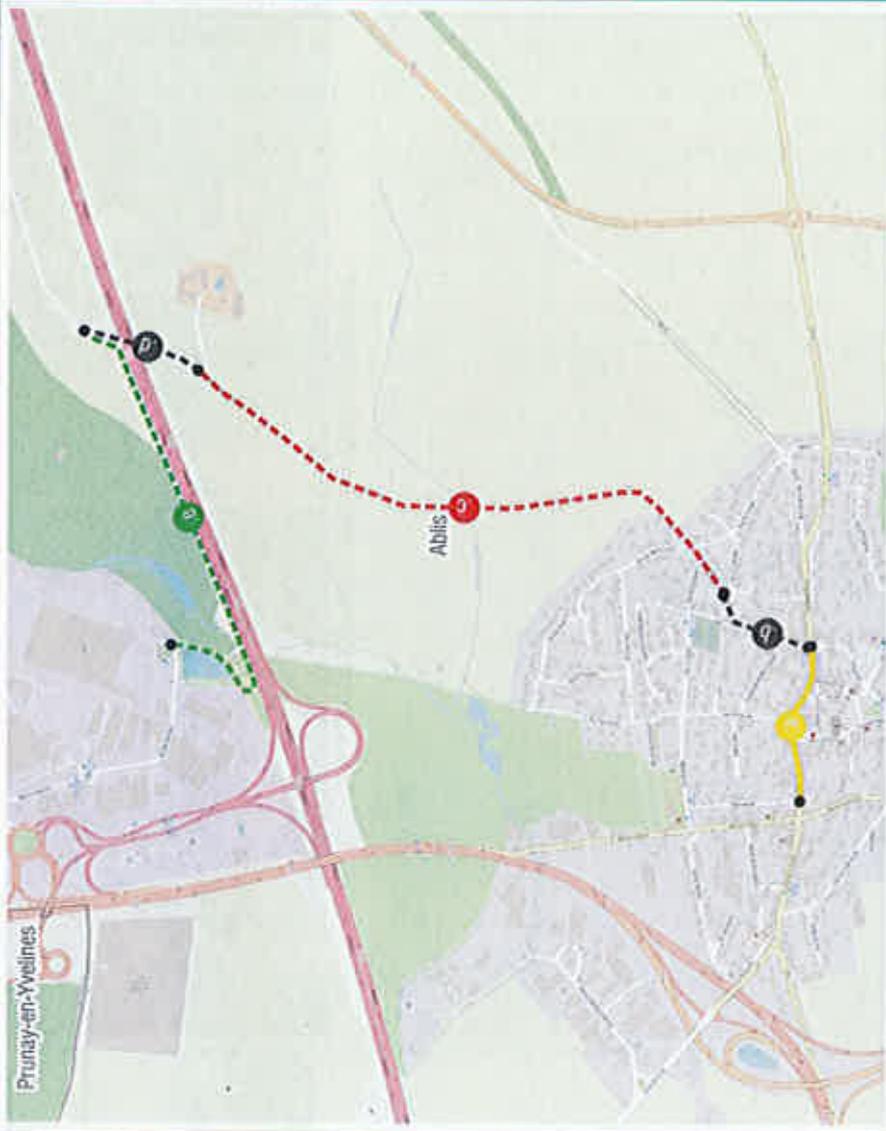
1.11 - Itinéraire 11 : Abilis - Zone d'activités



ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 11.b Rue du vieux chemin de Paris
- 11.c Rue de Mainquerin
- 11.d pont rue de Mainquerin
- 11.e Chemin longeant TA11



Itinéraire 11 : Abilis - Zone d'activités

Réseau cyclable par typologie
 Voie verte en projet / en réflexion
 Piste cyclable en projet / en réflexion
 Zone 30 existante
 Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

Abilis

coût : 973 000 €

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.11.b - Rue du vieux chemin de Paris - Commune de Ablis



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 229 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.11.c - Rue de Mainguérim - Commune de Abilis



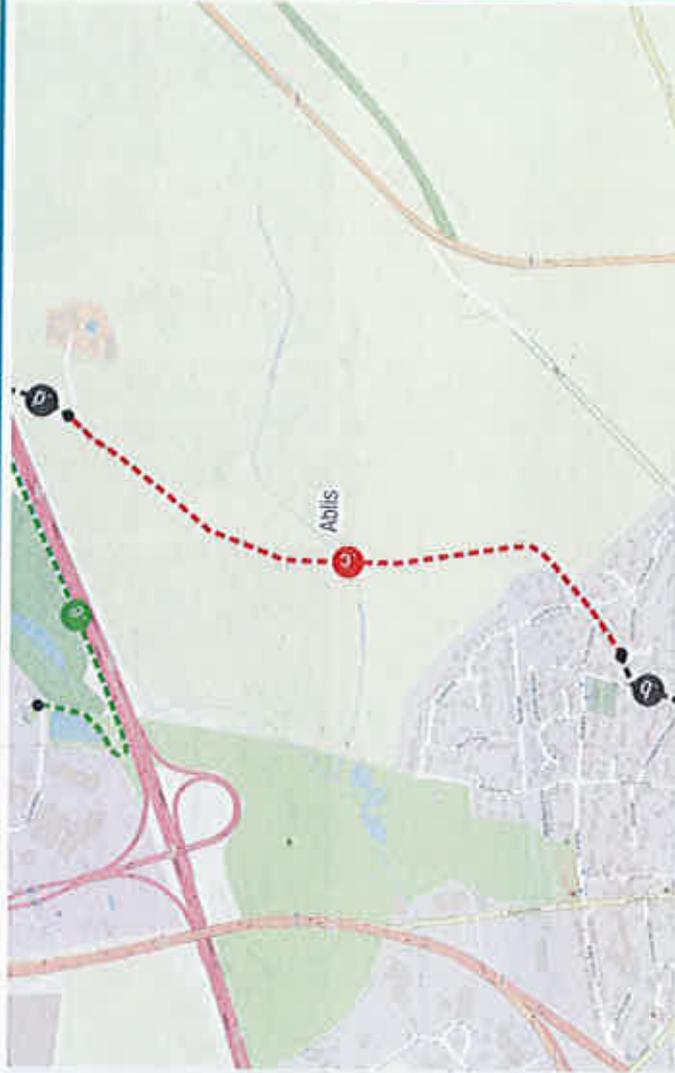
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Unidirectionnel. Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large pour un sens de circulation d'un seul côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1329 m



Exemples d'aménagements de piste cyclable :



COÛT : 531 750 €

PARTENAIRE FINANCIER

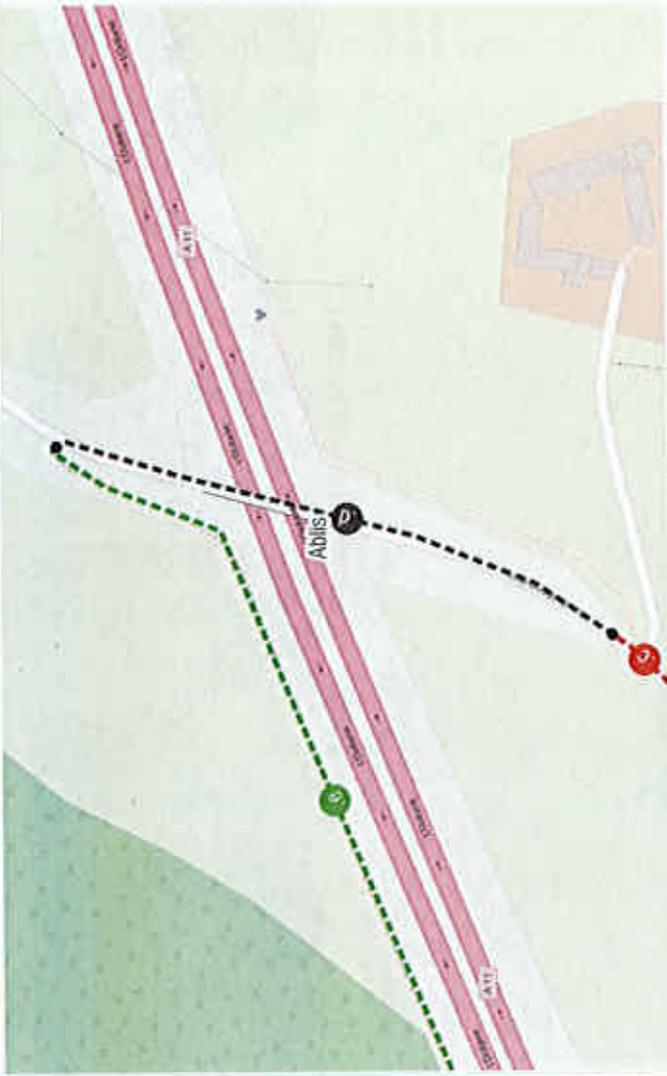
Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements				
<p>Action 1 : Aménager le réseau structurant 1.11.d - pont rue de Mainguerin - Commune de Abilis</p> <p>SOLUTION TECHNIQUE Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections</p> <p>CONTRAINTES ET REMARQUES Longueur : 264 m</p>	 <p>Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :</p> 			
COÛT : 150 €	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune			
PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	PHASAGE			
2023	2024	2025	2026	2027

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.11.e - Chemin longeant l'A11 - Commune de Ablis

SOLUTION TECHNIQUE

Voie verte : Aménagement d'un cheminement piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositif anti-véhicules motorisés aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1102 m



Exemples d'aménagements de voie verte :



COÛT : 440 950 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.12 - Itinéraire 12 : Raizeux - Epernon - Hermeray



ITINÉRAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

12.a Route du Tilleul - tronçon 1

12.b Chemin des sapsins - Route du Tilleul

12.c Route des Chaises



COMMUNES CONCERNÉES

Raizeux

Itinéraire 12 : Raizeux - Epernon - Hermeray

Réseau cyclable par typologie - - - - - itinéraire conseillé en projet / en réflexion
d'aménagement (Vizea, 2022)
Itinéraire 12

COÛT : 450 €

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.12.a - Route du Tilleul - tronçon 1 - Commune de Raizeux

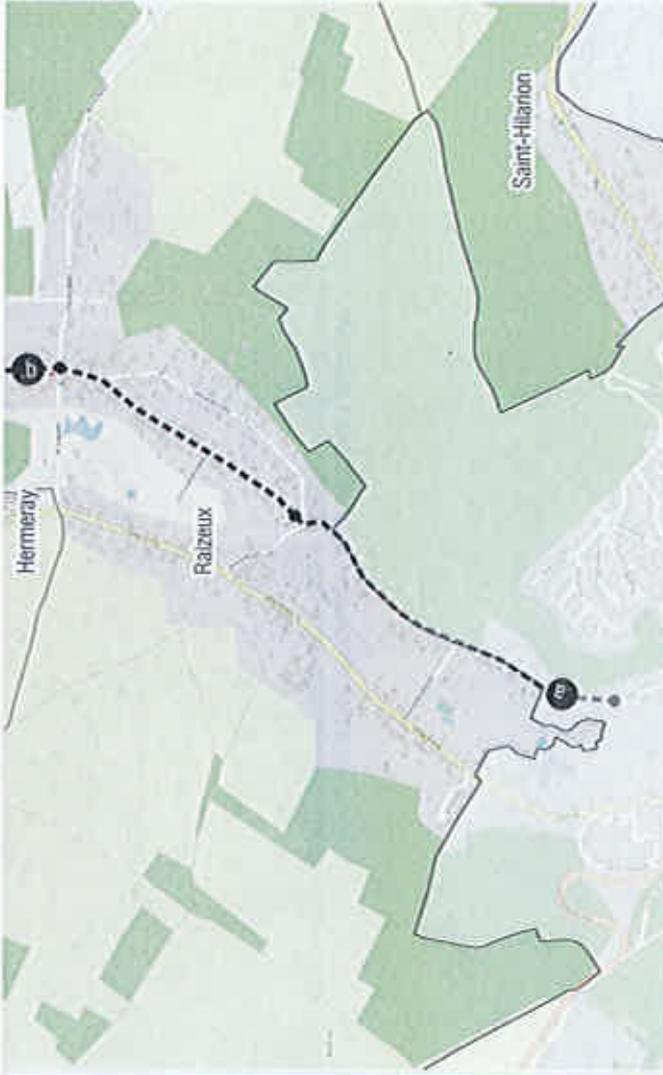


Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1397 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COUT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAITRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.12.b - Chemin des sapins - Route du Tilleul - Commune de Raizeux



SOLUTION TECHNIQUE

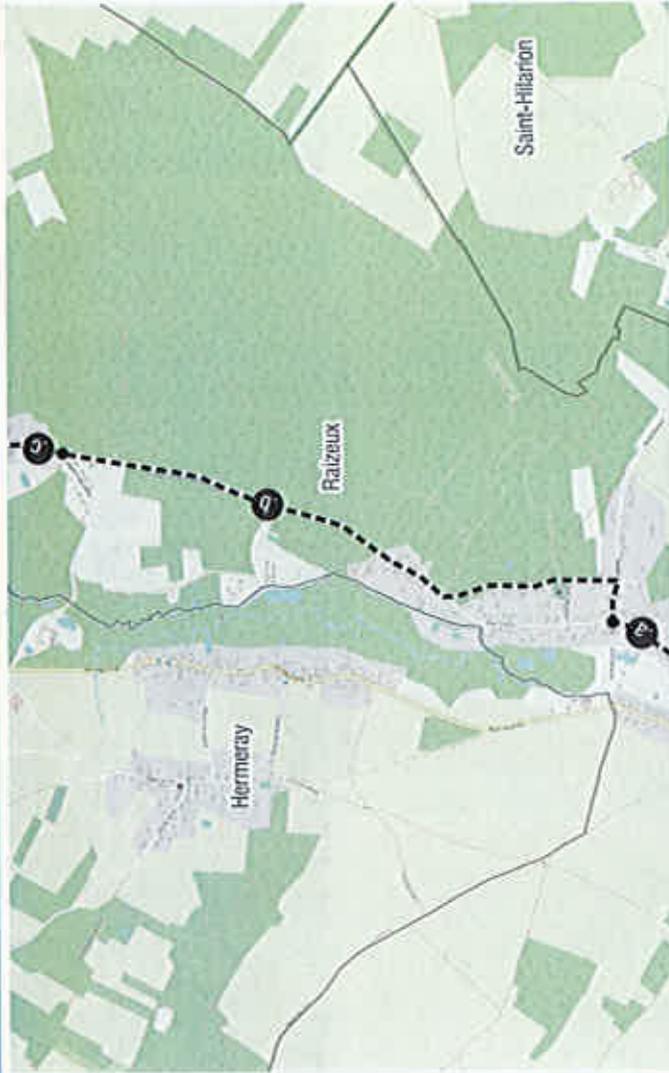
Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2244 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.12.c - Route des Chaises - Commune de Raizeux



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1091 m

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



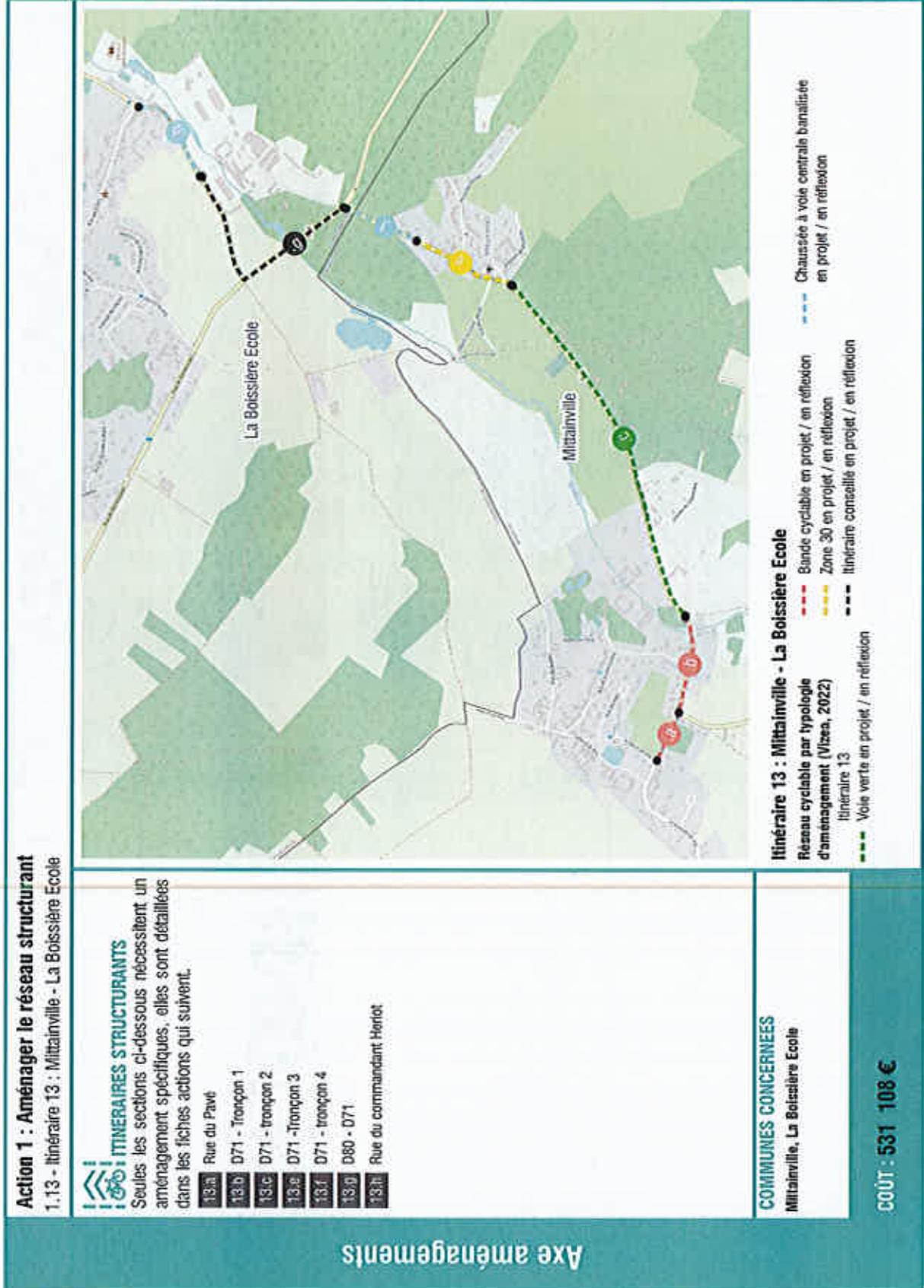
COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 23

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.13 - Itinéraire 13 : Mittainville - La Boissière Ecole

ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 13.a Rue du Pavé
- 13.b D71 - Tronçon 1
- 13.c D71 - tronçon 2
- 13.e D71 -Tronçon 3
- 13.f D71 - tronçon 4
- 13.g D80 - D71
- 13.h Rue du commandant Herriot

COMMUNES CONCERNÉES
 Mittainville, La Boissière Ecole

COÛT : 531 108 €

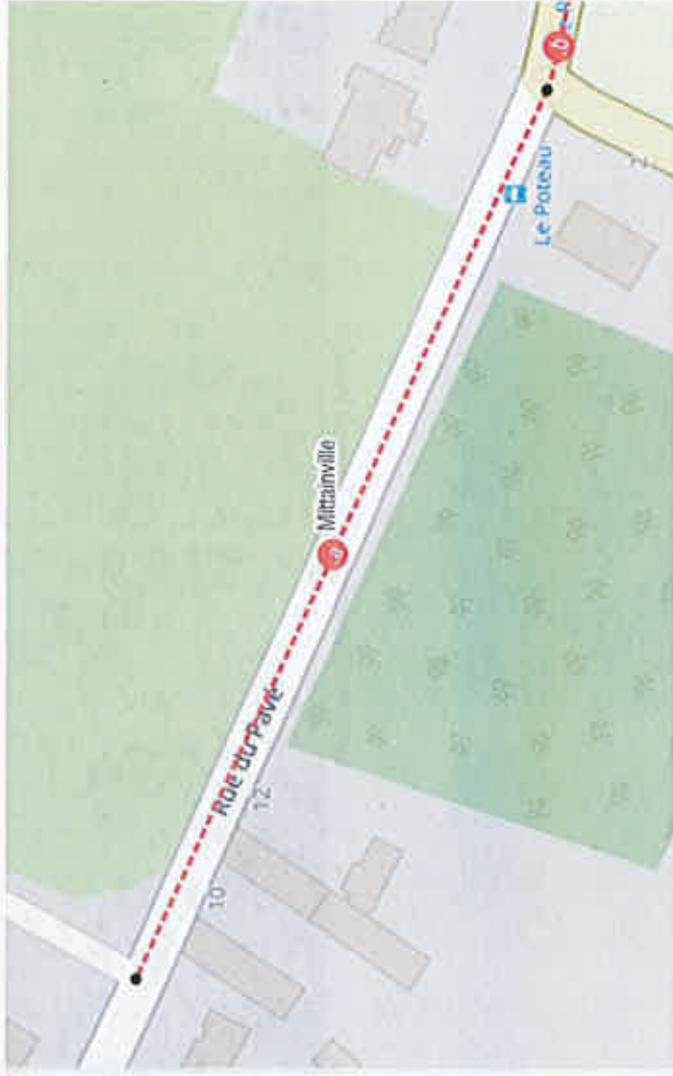
Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.13.a - Rue du Pavé - Commune de Mittainville

SOLUTION TECHNIQUE
 Bande cyclable : Aménagement de bandes de 1,5m de large minimum (2m recommandé) séparée de la chaussée par une bande discontinue. Pose de jalonnement directionnel et de pictogrammes vélo au sol de façon régulière

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 178 m



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



COÛT : 2 848 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 46

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.13.b - D71 - Tronçon 1 - Commune de Mittainville

SOLUTION TECHNIQUE

Bande cyclable : Aménagement de bandes de 1.5m de large minimum (2m recommandé) séparée de la chaussée par une bande discontinue. Pose de jalonnement directionnel et de pictogrammes vélo au sol de façon régulière.

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 333 m



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



COÛT : 5 328 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

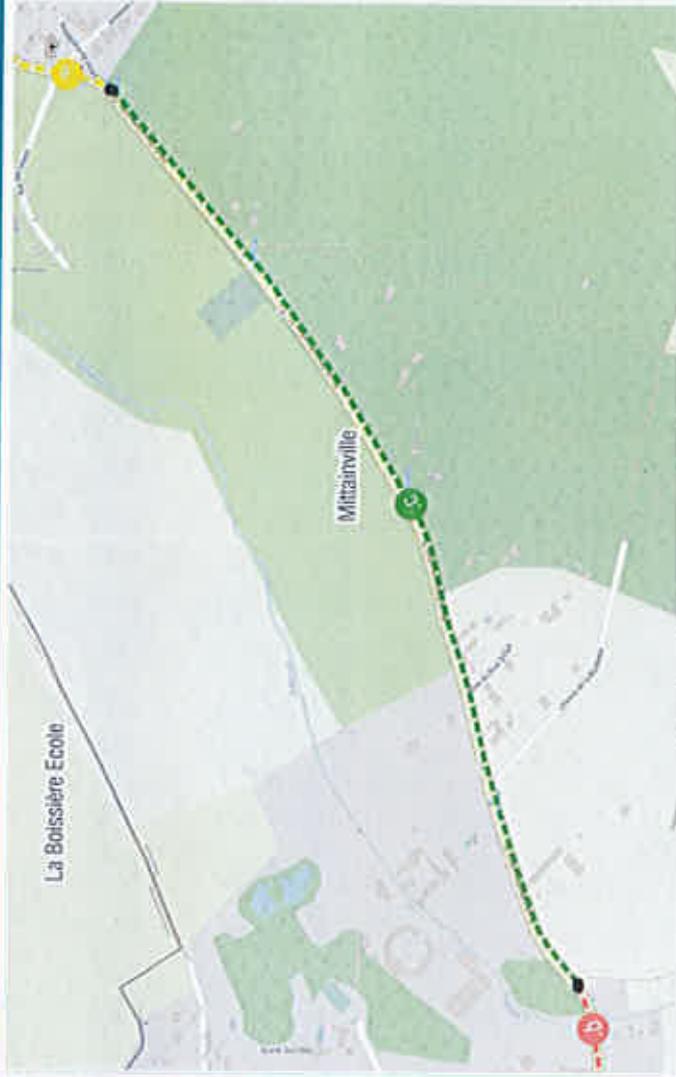
1.13.c - D71 - tronçon 2 - Commune de Mittainville



SOLUTION TECHNIQUE

Voie verte : Aménagement d'un chemin piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositifs anti-véhicules motorisés aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1282 m

Exemples d'aménagements de voie verte :



COÛT : 512 950 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CD

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.13.e - D71 -Tronçon 3 - Commune de Mittainville

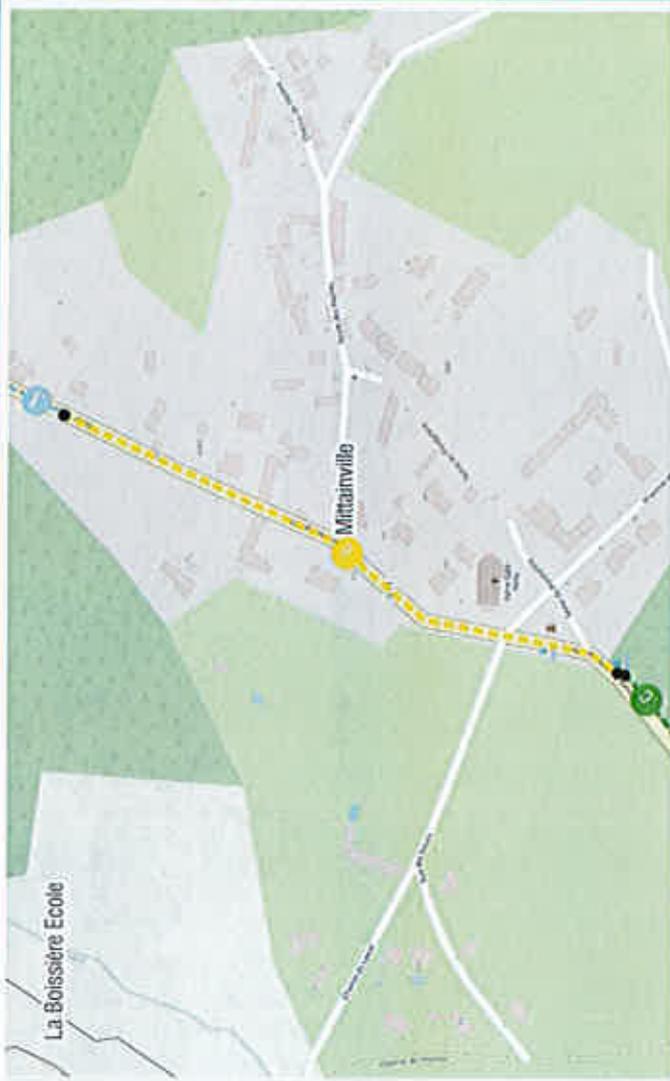
SOLUTION TECHNIQUE

Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 357 m



Exemples d'aménagements de zone 30 :



COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER Region Île-de-France	MAITRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.13.f - D71 - tronçon 4 - Commune de Mittainville, commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 263 m



Exemples d'aménagements de chaussée à voie centrale banalisée :



**AUTOMOBILISTES,
 EN CAS DE
 CROISEMENT,
 DÉPORTEZ-VOUS !
 ATTENTION
 AUX PIÉTONS ET
 AUX CYCLISTES !**

COÛT : 4 208 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CO
---	---------------------------------

PHASAGE				
2023	2024	2025	2026	2027

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.13.g - D80 - D71 - Commune de La Boissière Ecole

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 558 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune		
PHASAGE			
2023	2024	2025	2026 2027

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.13.h - Rue du commandant Heriot - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues

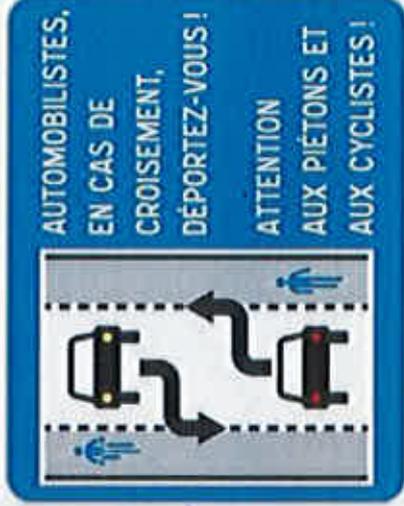


CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 339 m



Exemples d'aménagements de chaussée à voie centrale banalisée :



COÛT : 5 424 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

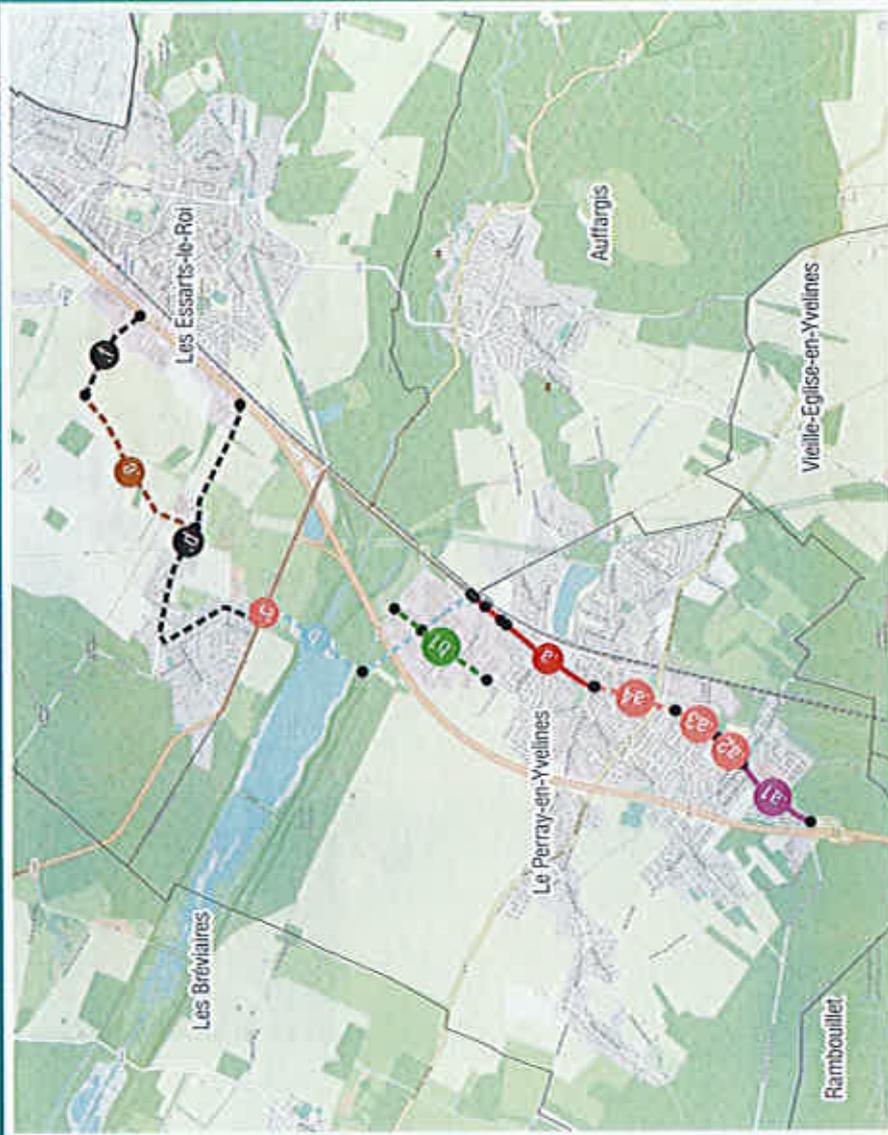
1.14 - Itinéraire 14 : Les Essarts-le-Roi - Zone d'activités



ITINERAIRES STRUCTURANTS

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 14.a2 Rue de Chartres - tronçon 2
- 14.a4 Rue de Chartres - tronçon 4
- 14.b D981
- 14.b1 Rue du chemin vert - tronçon 1
- 14.d Rue du Perray - rue de la halle aux vaches
- 14.0 Chemin entre la rue de la Halle aux vaches et la rue de la Tasse
- 14.f Rue de la tasse



Itinéraire 14 : Les Essarts-le-Roi - Zone d'activités

Réseau cyclable par typologie

d'aménagement (Vizea, 2022)

Itinéraire 14

- Bande cyclable en projet / en réflexion
- Piste cyclable existante
- Chemins multi-usages sauf motoneos en projet / en réflexion
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
- Voie verte en projet / en réflexion
- Bande cyclable existante
- Itinéraire concédé en projet /
- Chaussée à voie centrale ban en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNEES

Les Essarts-le-Roi, Auffargis, Le Perray-en-Yvelines

COÛT : 785 379 €

Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.14.a2 - Rue de Chartres - tronçon 2 - Commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

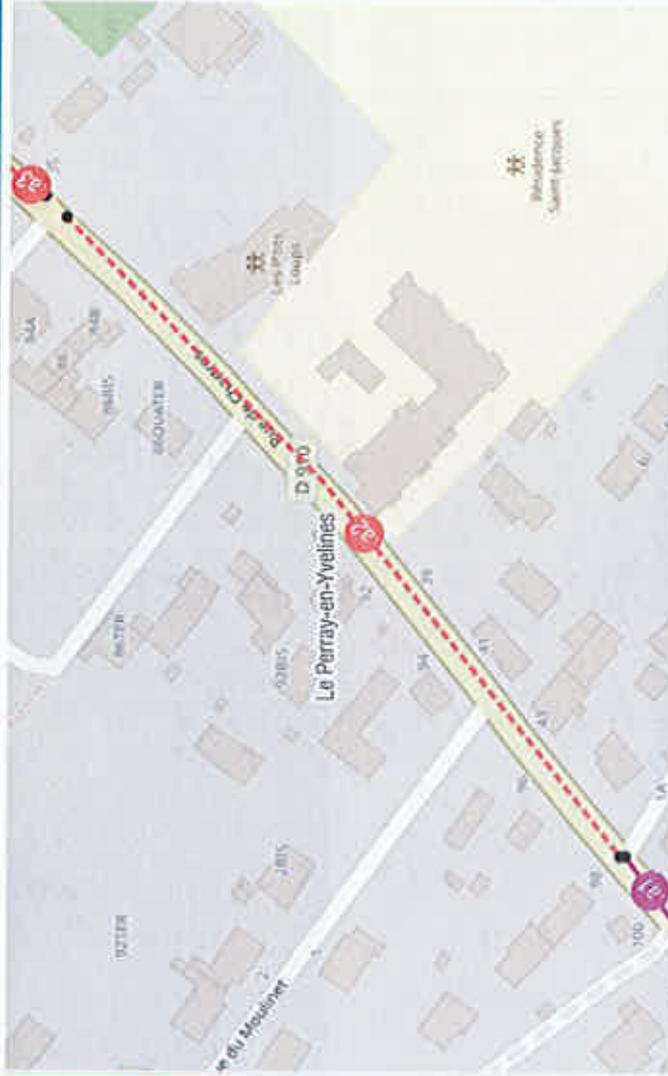
Bande cyclable : Aménagement de bandes de 1,5m de large minimum (2m recommandé) séparée de la chaussée par une bande discontinue. Pose de jalonnement directionnel et de pictogrammes vélo au sol de façon régulière.



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 222 m

Ce tronçon fait partie du réseau cyclable principal identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune du Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



COÛT : 3 552 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.14.a4 - Rue de Chartres - tronçon 4 - Commune de Le Perray-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE

Bande cyclable : Aménagement de bandes de 1,5m de large minimum (2m recommandé) séparée de la chaussée par une bande discontinue. Pose de jalonement directionnel et de pictogrammes vélo au sol de façon régulière



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 533 m

Ce tronçon fait partie du réseau cyclable principal identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune du Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document).

COÛT : 8 528 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de bande cyclable :



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.14.b - D991 - Commune de Auffargis, commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1585 m
 Ce tronçon fait partie du réseau cyclable principal identifié dans le schéma directeur cyclable de la commune de Perray-en-Yvelines (voir annexes de ce document);

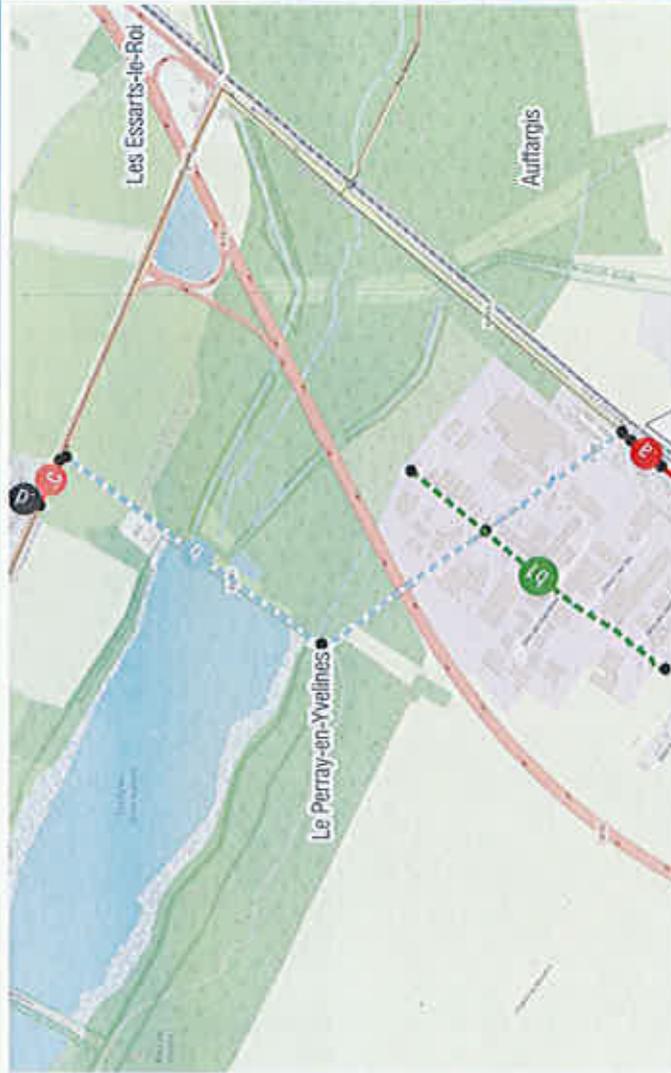
COÛT : 25 360 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de chaussée à voie centrale banalisée :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.14.b1 - Rue du chemin vert - tronçon 1 - Commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Projet lancé : réalisation d'une voie partagée avec déplacement de candélabres

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 753 m

COÛT : 631 239 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 74

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Exemples d'aménagements de voie verte :



Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.14.d - Rue du Perray - rue de la haie aux vaches - Commune de Les Essarts-le-Roi



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 2329 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



Axe aménagements

Action 1 : Aménager le réseau structurant
 1.1.4.e - Chemin entre la rue de la Haie aux vaches* et la rue de la Tasse - Commune de Les Essarts-le-Roi

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1164 m

COÛT : 116 400 €

PARTENAIRE FINANCIER		MAÎTRISE D'OUVRAGE	
Région Île-de-France Département des Yvelines		commune	

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Les Essarts-le-Roi

Exemples d'aménagements de chemins multi-usages sauf motorisés :

Action 1 : Aménager le réseau structurant

1.14.1 - Rue de la tasse - Commune de Les Essarts-le-Roi



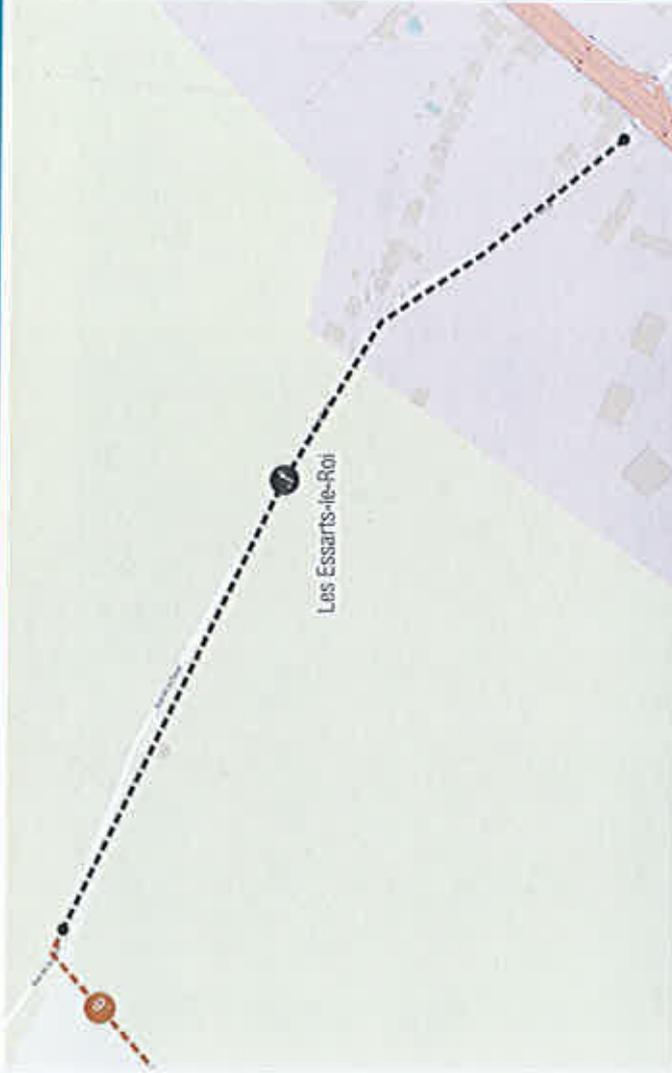
SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections.



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 628 m



Exemples d'aménagements d'itinéraire conseillé :



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 1 : Aménager le réseau structurant

Aménager les itinéraires identifiés par le schéma directeur cyclable du Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Voir le schéma directeur cyclable du Perray-en-Yvelines en annexe de ce document

Axe aménagements

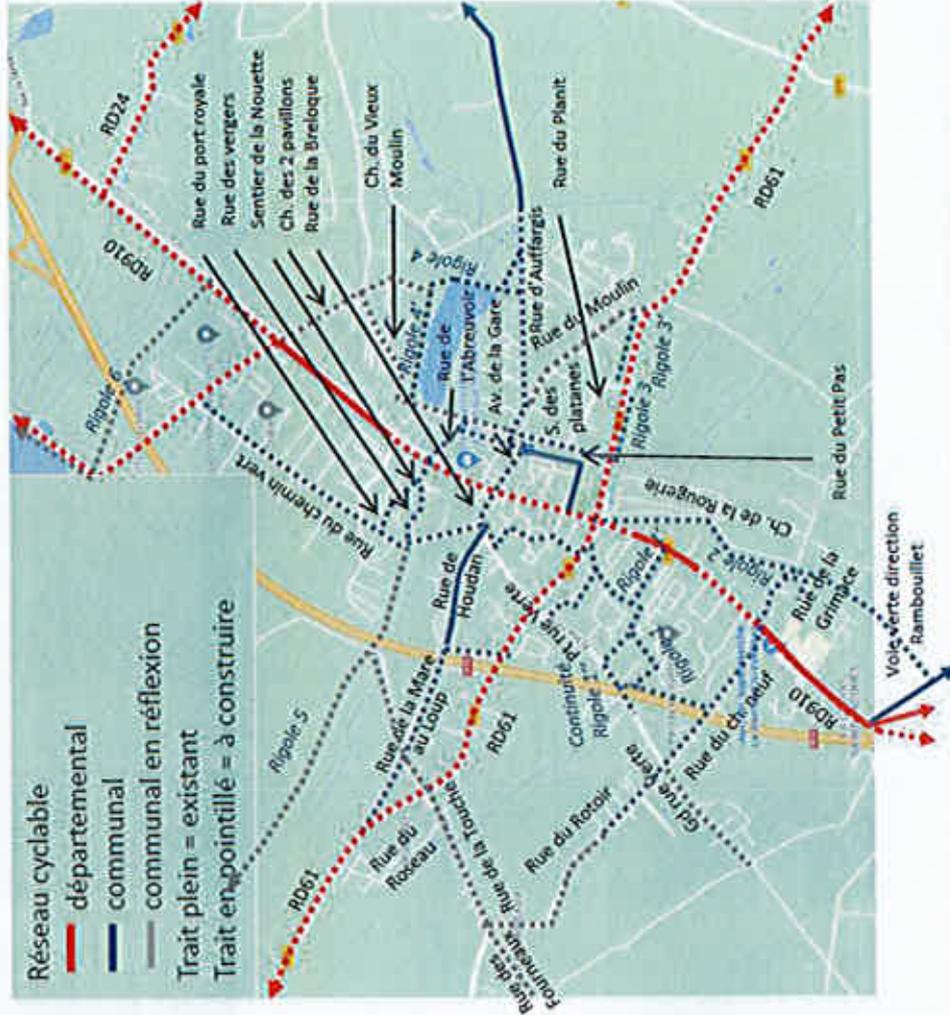
CONTRAINTES ET REMARQUES

COÛT :

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune CD
---	--

PHASAGE

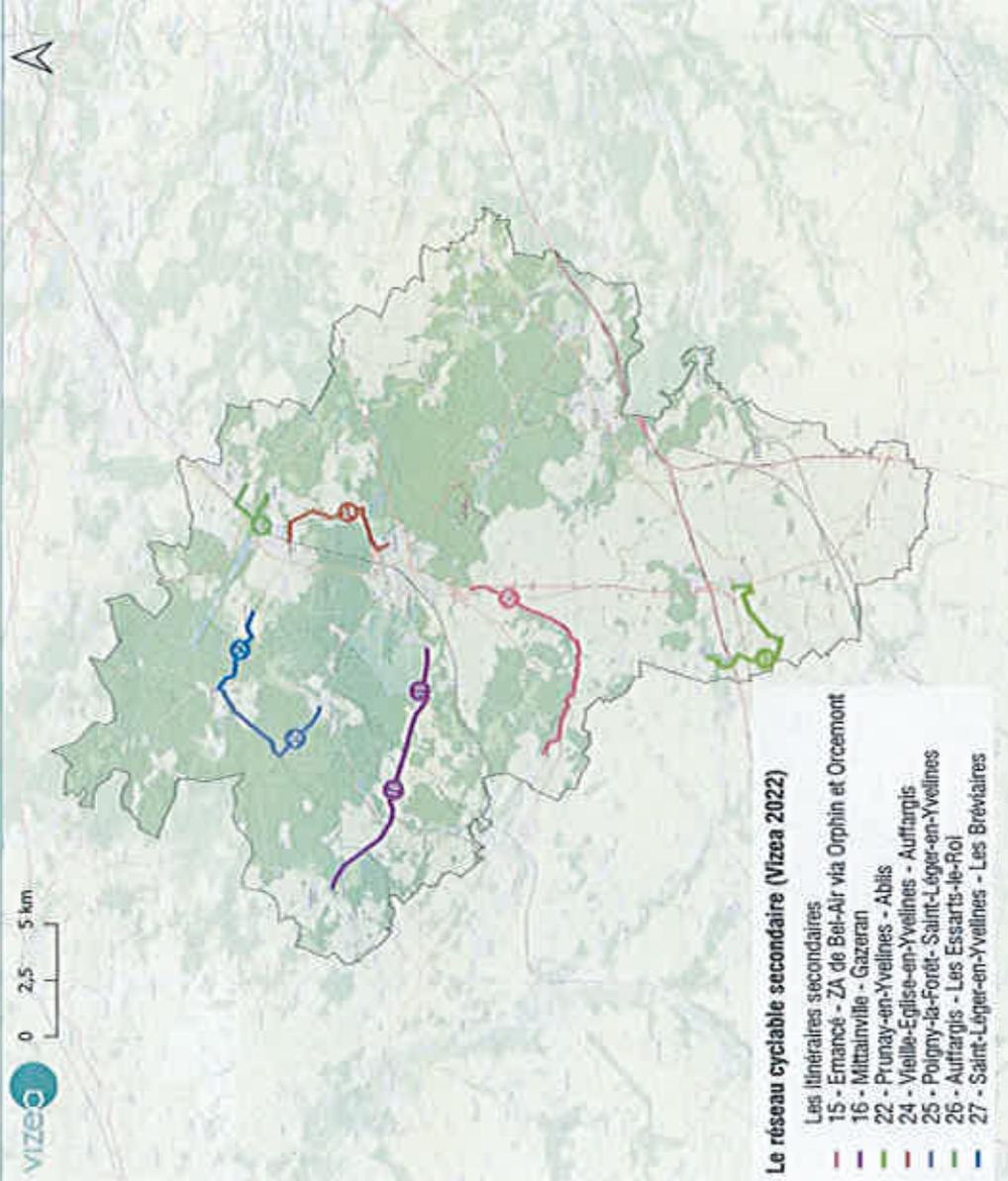
2023	2024	2025	2025	2027
------	------	------	------	------



Action 2 – Aménager le réseau cyclable secondaire



- Itinéraire 15 - Emancé - ZA de Bel-Air via Orphin et Orcemont
- Itinéraire 16 - Mittainville – Gazeran
- Itinéraire 22 - Prunay-en-Yvelines – Ablis
- Itinéraire 24- Vieille-Eglise-en-Yvelines – Auffargis
- Itinéraire 25- Poigny-la-Forêt- Saint-Léger-en-Yvelines
- Itinéraire 26- Auffargis - Les Essarts-le-Roi
- Itinéraire 27 - Saint-Léger-en-Yvelines - Les Bréviaires



Le réseau cyclable secondaire (Vizea 2022)

- Les itinéraires secondaires
- 15 - Emancé - ZA de Bel-Air via Orphin et Orcemont
 - 16 - Mittainville - Gazeran
 - 22 - Prunay-en-Yvelines - Ablis
 - 24 - Vieille-Eglise-en-Yvelines - Auffargis
 - 25 - Poigny-la-Forêt- Saint-Léger-en-Yvelines
 - 26 - Auffargis - Les Essarts-le-Roi
 - 27 - Saint-Léger-en-Yvelines - Les Bréviaires

€ COÛT
3 479 318 € HT

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau secondaire

2.15 - Itinéraire 15 : Emancé - ZA de Bel-Air via Orphin et Orcemont



ITINERAIRES SECONDAIRES

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 15.a Rue de la fontaine aux graviers
- 15.b Rue de Poyers
- 15.c Rue de Poyers - rue des sources
- 15.d Carrefour D150 - D176
- 15.e Chemin D150 - impasse des sources
- 15.f Impasse des sources
- 15.g Grand rue
- 15.h Rue des Coudrayes
- 15.i Route Orcemont - Bel Air



Itinéraire 15 : Emancé - ZA de Bel-Air via Orphin et Orcemont
 Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
 Piste cyclable en projet / en réflexion
 Chemin multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion
 Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES
 Orphin, Sonchamp, Rambouillet, Emancé, Orcemont

COÛT : 137 300 €

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.a - Rue de la fontaine aux graviers - Commune de Emancé

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1152 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune			
PHASAGE				
2023	2024	2025	2026	2027



Axe aménagements

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.b - Rue de Poyers - Commune de Orphin, commune de Emancé

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1237 m

COÛT : 123700 €

PARTENAIRE FINANCIER		MAÎTRISE D'OUVRAGE	
Région Île-de-France Département des Yvelines		commune	

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.c - Rue de Poyers - rue des sources - Commune de Orphin



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1,451 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 Commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



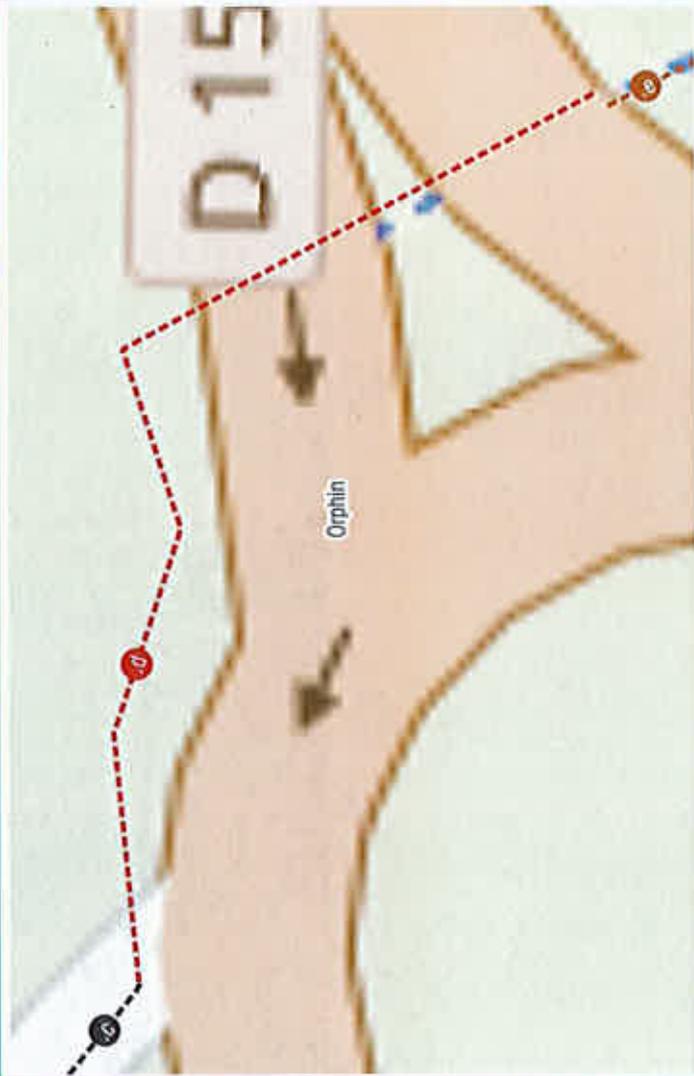
Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.d - Carrefour D150 - D176 - Commune de Orphin

SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 31 m



COÛT : 12550 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.e - Chemin D150 - impasse des sources - Commune de Orphin



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 30 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.1 - Impasse des sources - Commune de Orphin



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 286 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE

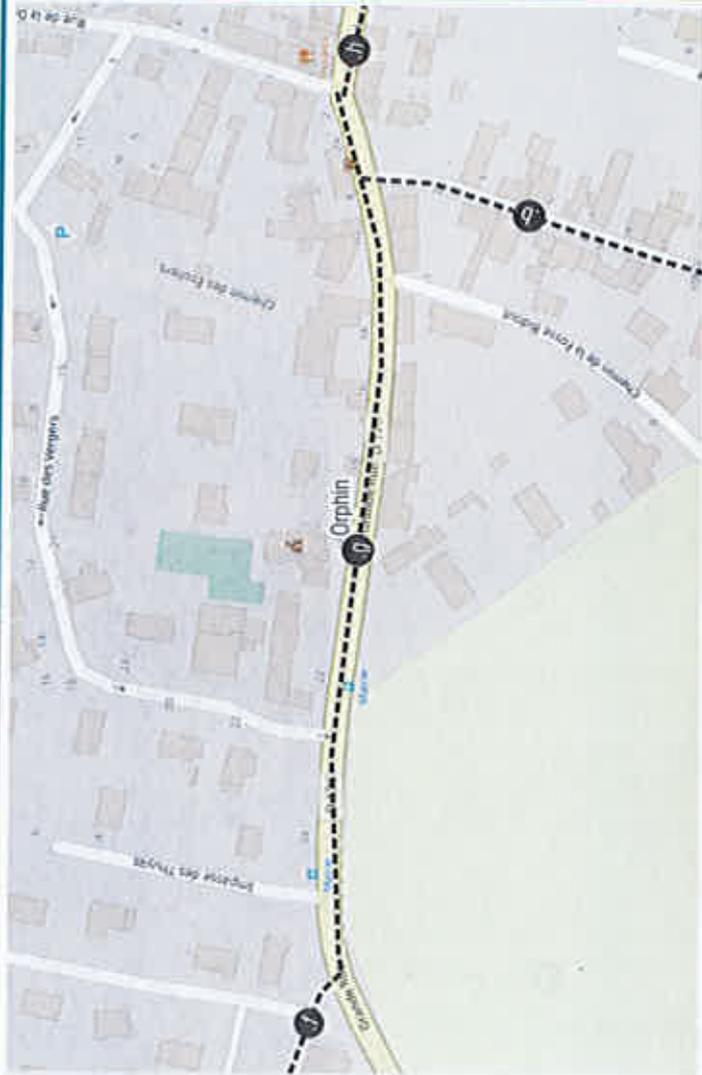
2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.g - Grande rue - Commune de Orphin



Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 308 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.15.h - Rue des Coudrayes - Commune de Orphin



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1341 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.15.i - Route Orcemont - Bel Air - Commune de Orphin, commune de Rambouillet, commune de Sonchamp, commune de Orcemont

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 5466 m

COUT : 150 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 3 et 6

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

PHASAGE

2023	2024	2025	2025	2027
------	------	------	------	------

Action 2 : Aménager le réseau secondaire

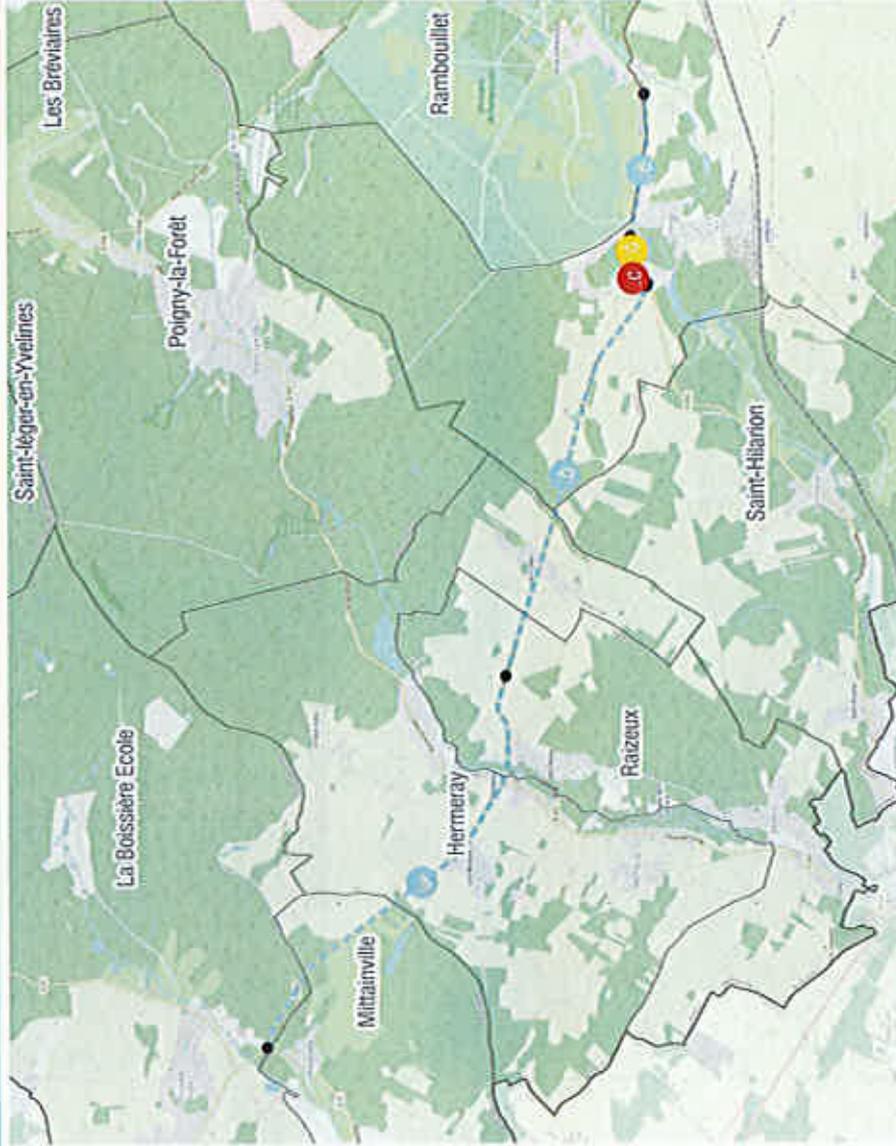
2.16 - Itinéraire 16 : Mittainville – Gazeran



ITINÉRAIRES SECONDAIRES

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 16.a D80
- 16.b Route de Gazeran - tronçon 1
- 16.c Carrefour D906 - Route de Gazeran
- 16.d Avenue général de Gaulle
- 16.e D906 - tronçon 1



Itinéraire 16 : Mittainville – Gazeran

Réseau cyclable par typologie
 d'aménagement (Vizea, 2022)

COMMUNES CONCERNÉES

Saint-Hilarion, Mittainville, Raizeux, Gazeran, Hermeray, La Boissière Ecole

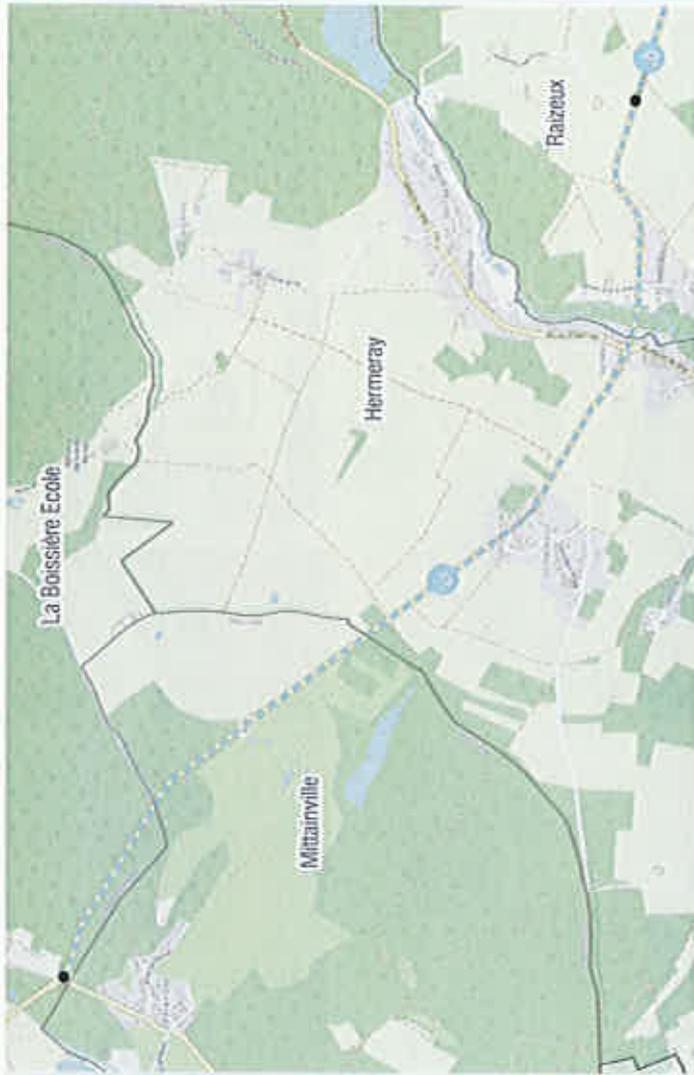
COÛT : 217 022 €

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.16.a - D80 - Commune de Mittainville, commune de Raizeux, commune de Hermeray, commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE
 Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 5259 m

COÛT : 84 144 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------



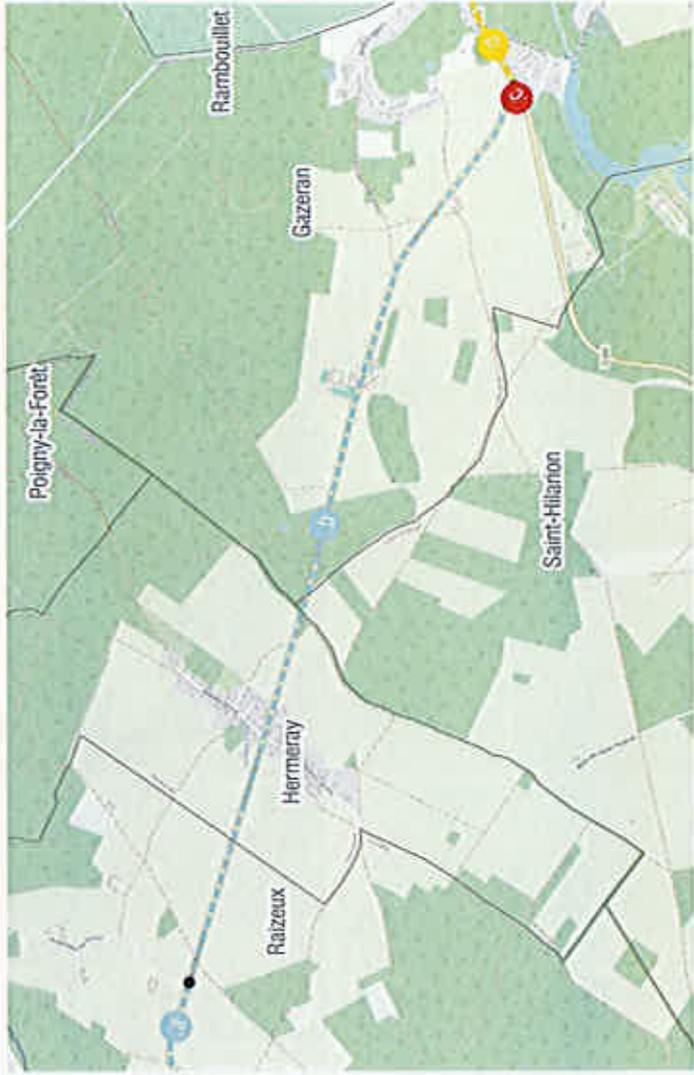
AUTOMOBILISTES, EN CAS DE CROISEMENT, DÉPORTEZ-VOUS !

ATTENTION AUX PIÉTONS ET AUX CYCLISTES !

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.16.b - Route de Gazeran - tronçon 1 - Commune de Saint-Hilarion, commune de Raizeux, commune de Gazeran, commune de Hermery



SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues

CONTRAINTES ET REMARQUES

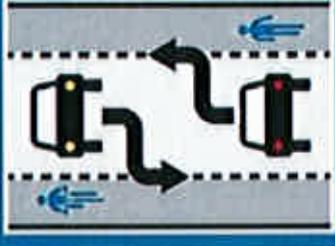
Longueur : 4637 m

coût : 74 192 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE			
Région Île-de-France	CD			
PHASAGE				
2023	2024	2025	2026	2027



AUTOMOBILISTES,
EN CAS DE
CROISEMENT,
DÉPORTEZ-VOUS !



ATTENTION
AUX PIÉTONS ET
AUX CYCLISTES !

2021-1025-ED2

Ce document est la propriété de Vizea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

146

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.16.c - Carrefour D906 - Route de Gazeran - Commune de Gazeran



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 82 m



COÛT : 32950 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.16.d - Avenue général de Gaulle - Commune de Gazeran

SOLUTION TECHNIQUE
 Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 574 m

COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------




Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.16.e - D906 - tronçon 1 - Commune de Gazeran



Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1596 m

COÛT : 25536 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

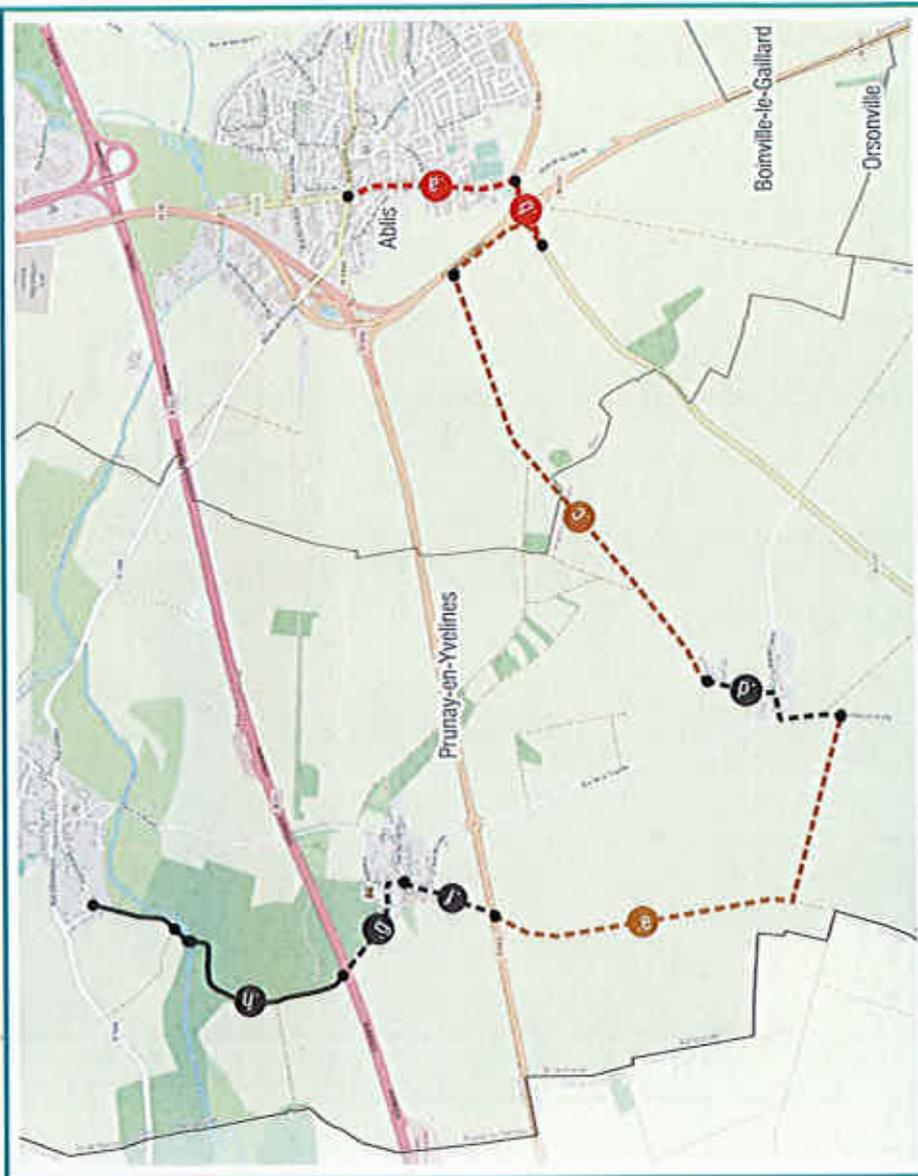


AUTOMOBILISTES, EN CAS DE CROISEMENT, DÉPORTEZ-VOUS !

ATTENTION AUX PIÉTONS ET AUX CYCLISTES !

Action 2 : Aménager le réseau secondaire
 2.22 - Itinéraire 22 : Prunay-en-Yvelines – Ablis

- ITINÉRAIRES SECONDAIRES**
 Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.
- 22.a Rue de la libération
 - 22.b Route d'Auneau
 - 22.c Chemin vers la Chapelle
 - 22.d La Chapelle
 - 22.e Chemin vers Gourville
 - 22.f Rue Noguette
 - 22.g Ruit de Rochefort



Itinéraire 22 : Prunay-en-Yvelines – Ablis
 Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
 Itinéraire 22

- Itinéraire conseillé existant
- - - Piste cyclable en projet / en réflexion
- - - Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES
 Prunay-en-Yvelines, Ablis

COÛT : 910 450 €

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.22.a - Rue de la libération - Commune de Ablis



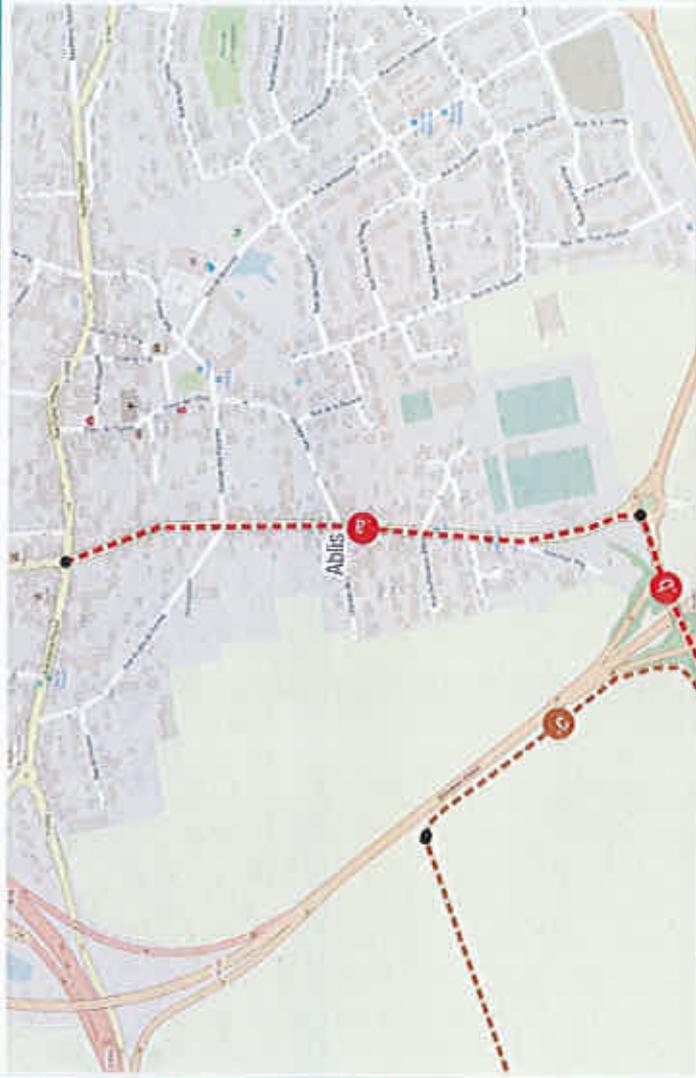
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 751 m



COÛT : 300550 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CC

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.22.b - Route d'Auneau - Commune de Ablis



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 314 m



COÛT : 125750 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.22.c - Chemin vers la Chapelle - Commune de Prunay-en-Yvelines, commune de Ablis

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 2656 m

COÛT : 265600 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.22.d - La Chapelle - Commune de Prunay-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 691 m

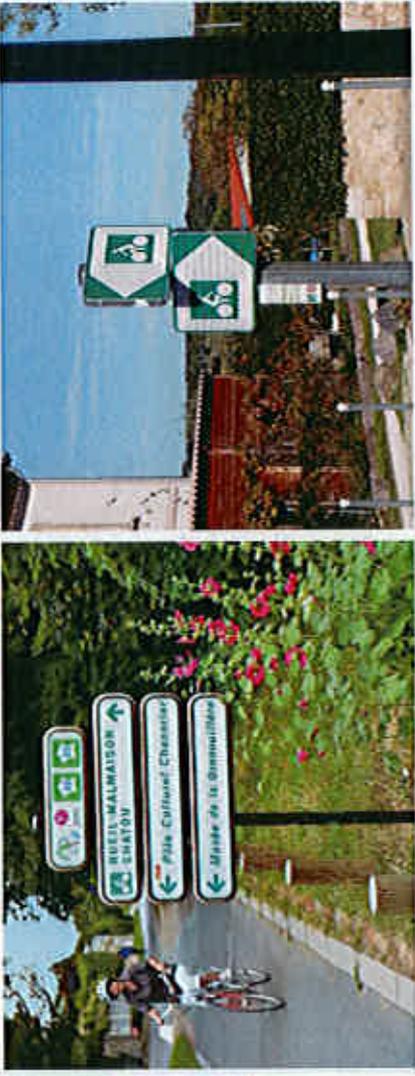
COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.22.e - Chemin vers Gourville - Commune de Prunay-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2181 m

COÛT : 218100 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.22.1 - Rue Nogueite - Commune de Prunay-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 431 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2025	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.22.g - Rue de Rochefort - Commune de Prunay-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 545 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau secondaire

2.24 - Itinéraire 24 : Vieille-Eglise-en-Yvelines – Auffargis



ITINÉRAIRES SECONDAIRES

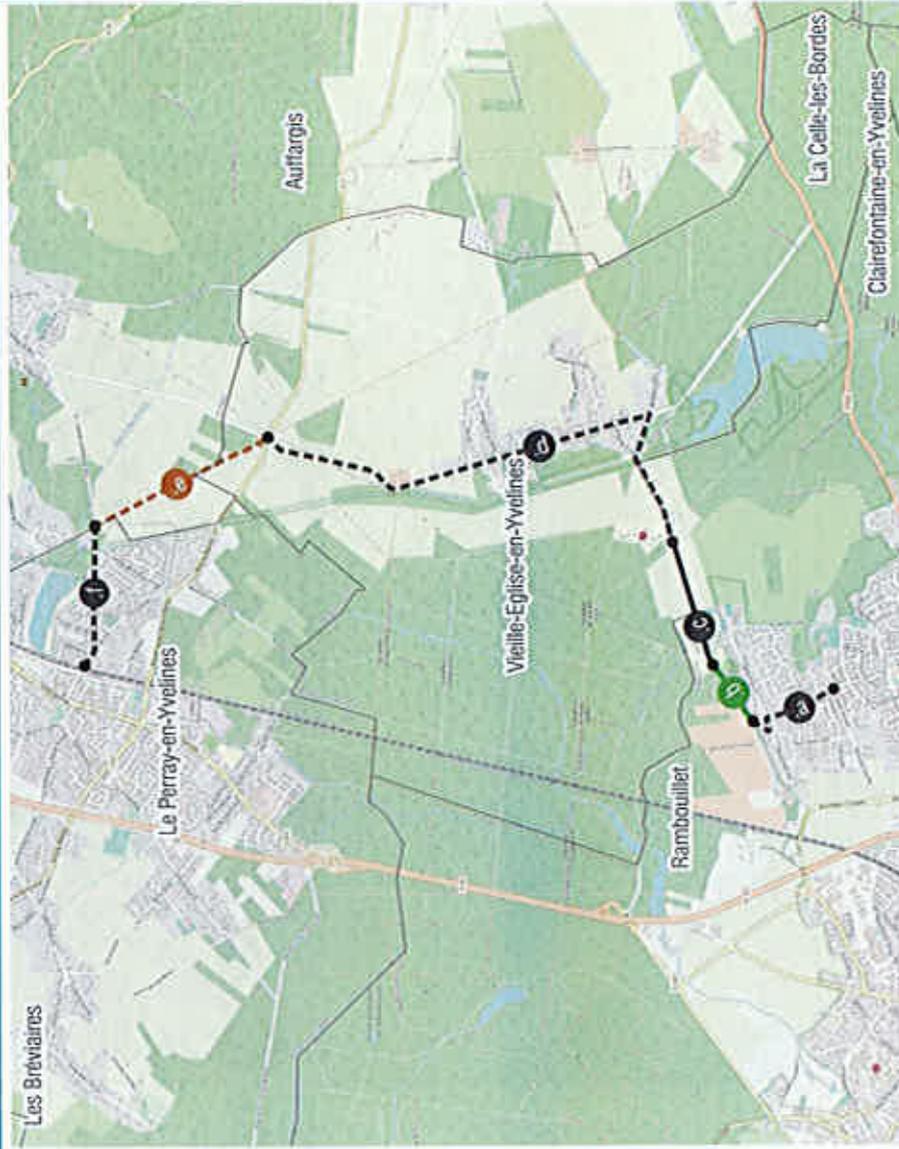
Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

24.a Avenue de la Clairière

24.d Rue de la grange colombe - D73

24.b Chemin entre la D73 et la rue du Perray-en-Yvelines

24.f Rue d'Auffargis



Itinéraire 24 : Vieille-Eglise-en-Yvelines – Auffargis

Réseau cyclable par typologie
 d'aménagement (Vizea, 2022)
 Itinéraire 24

- Itinéraire conseillé existant
- - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
- Voie verte existante
- - - Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNEES

Auffargis, Le Perray-en-Yvelines, Rambouillet, Vieille-Eglise-en-Yvelines

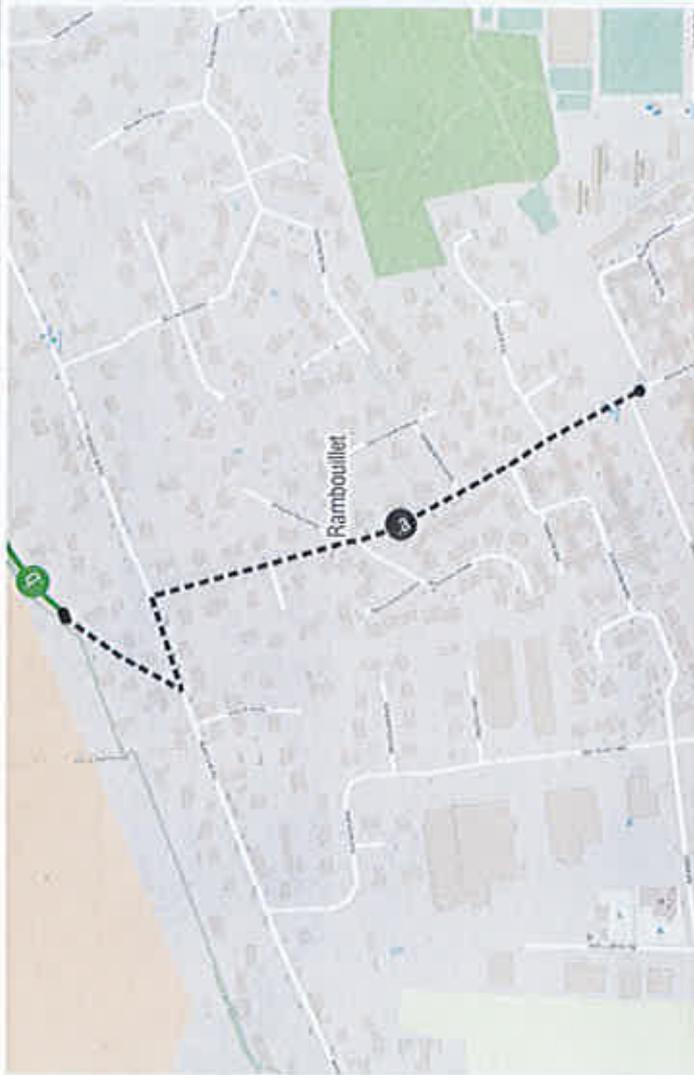
COÛT : 115 450 €

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.24.a - Avenue de la Clairière - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 643 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PRASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.24.d - Rue de la grange colombe - D73 - Commune de Rambouillet, commune de Vieille-Eglise-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 3256 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune et CA Transcom 13

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.24.e - Chemin entre la D73 et la rue du *Perray-en-Yvelines - Commune de Auffargis, commune de Vieille-Eglise-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1150 m

COÛT : 115000 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.24.1 - Rue d'Auffargis - Commune de Auffargis, commune de Le Perray-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : l'itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 844 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 2 : Aménager le réseau secondaire

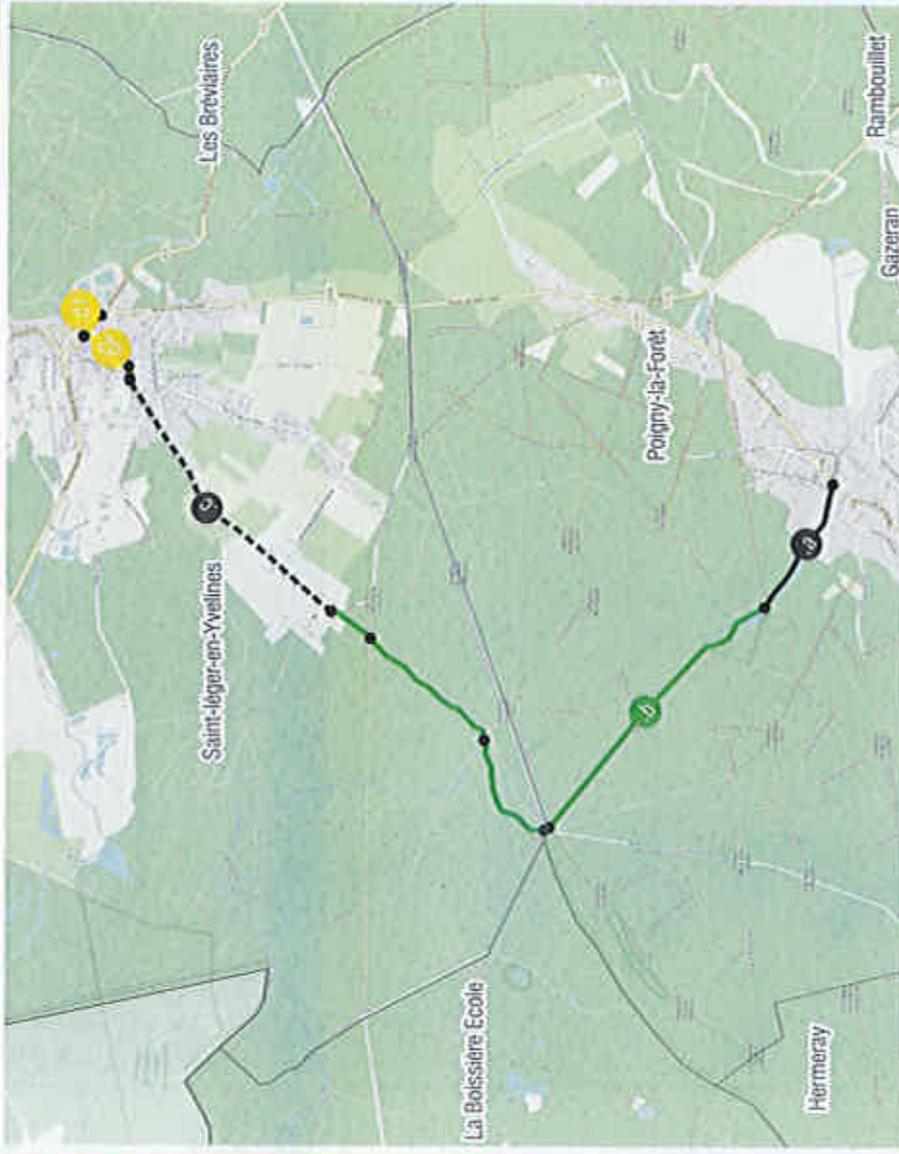
2.25 - Itinéraire 25 : Poigny-la-Forêt- Saint-Léger-en-Yvelines



ITINÉRAIRES SECONDAIRES

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

25.6 Route des grands coins



COMMUNES CONCERNÉES
Saint-léger-en-Yvelines, Poigny-la-Forêt

Itinéraire 25 : Poigny-la-Forêt- Saint-Léger-en-Yvelines

Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)
— Voie verte existante
— Itinéraire conseillé existant
- - - Itinéraire conseillé en projet / en retournon
— Zone 3D existante
Itinéraire 25

COÛT : 150 €

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.25.c - Route des grands coins - Commune de Saint-léger-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1876 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------



Action 2 : Aménager le réseau secondaire

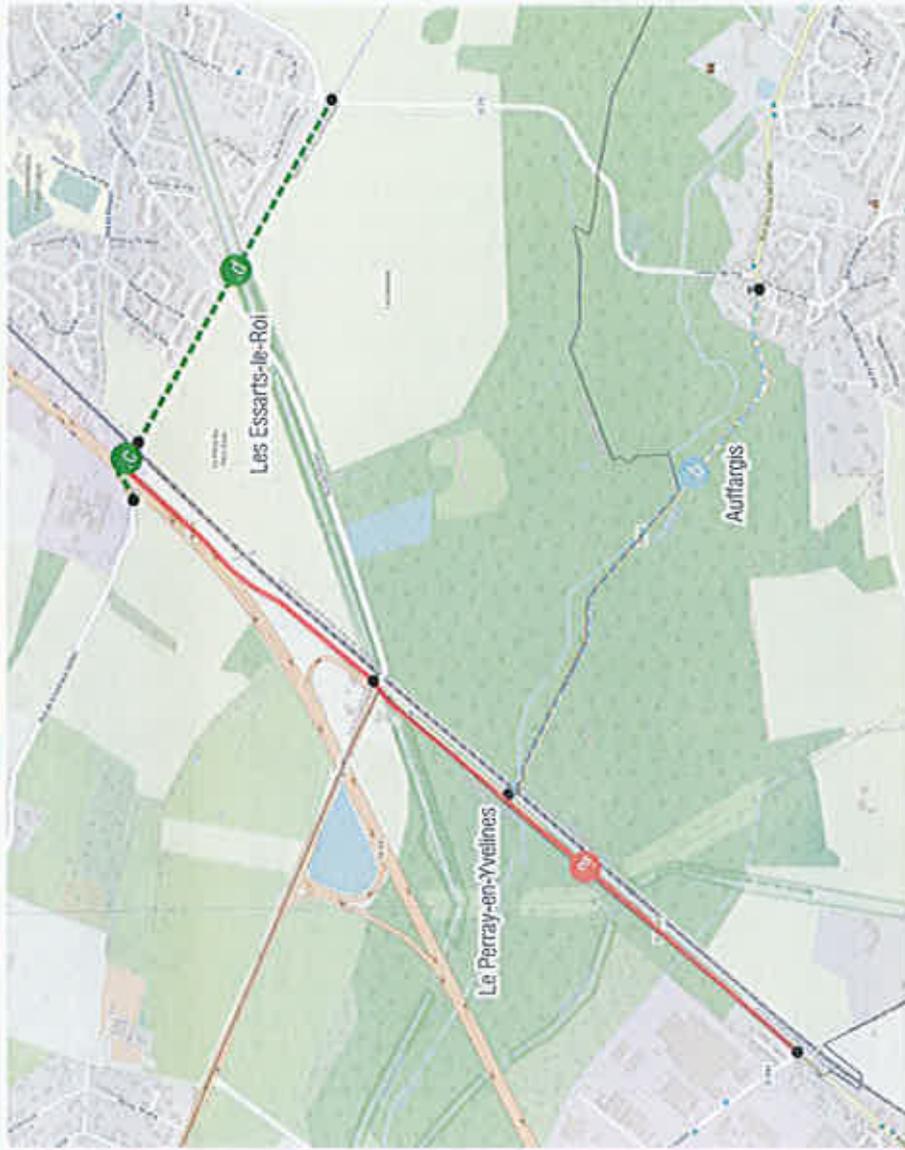
2.26 - Itinéraire 26 : Auffargis - Les Essarts-le-Roi



ITINERAIRES SECONDAIRES

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 26.b Rue de l'Artoire
- 26.c Pont des 500 arpents
- 26.d Route des 500 arpents



Itinéraire 26 : Auffargis - Les Essarts-le-Roi

Réseau cyclable par typologie - - - Voie verte en projet / en réflexion - - - Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion
d'aménagement (Vizea, 2022) - - - Bande cyclable existante
Itinéraire 26

COMMUNES CONCERNÉES

Les Essarts-le-Roi, Auffargis, La Perray-en-Yvelines

CÔÛT : 433 596 €

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.26.b - Rue de l'Artoire - Commune de Les Essarts-le-Roi, commune de Auffargis

SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1.5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1306 m



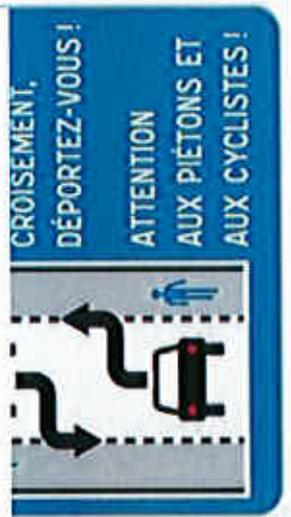
Itinéraire 26 : Auffargis - Les Essarts-le-Roi

--- Réseau cyclable par typologie
--- Voie verte en projet / en réflexion
--- Bande cyclable existante
--- Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion

COÛT : 20896 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.26.c - Pont des 500 arpents - Commune de Les Essarts-le-Roi



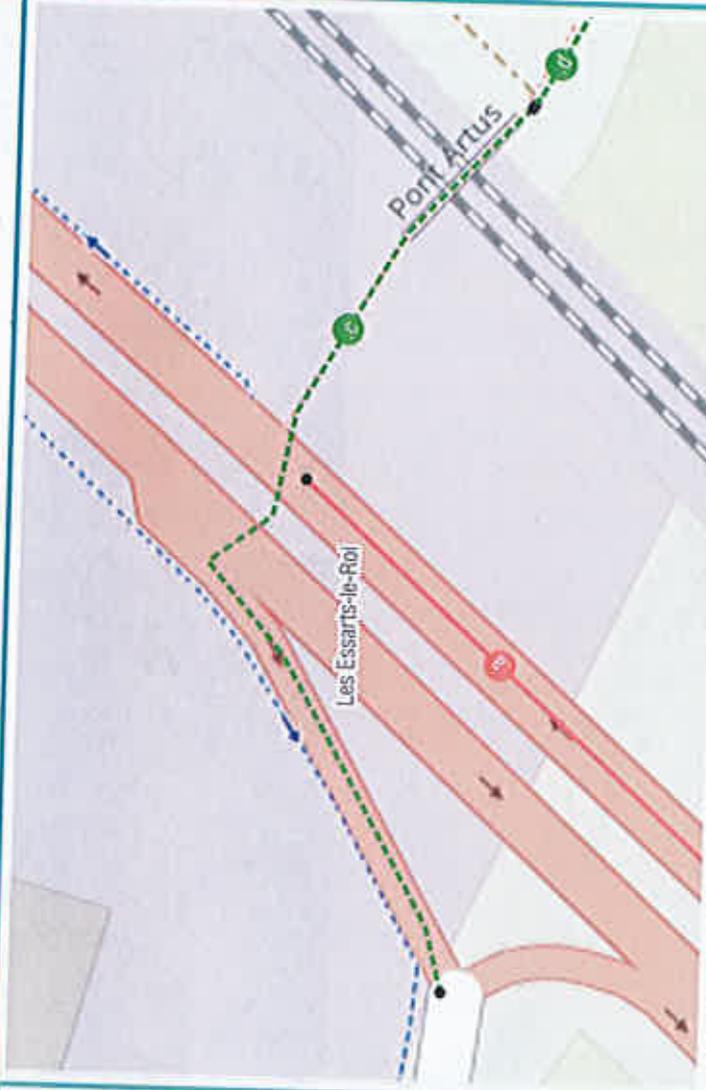
SOLUTION TECHNIQUE

Voie verte : Aménagement d'un chemin piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositifs anti-véhicules motorisés aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 155 m



COÛT : 62150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

2024_1025-E02

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2,26.d - Route des 500 arpentis - Commune de Les Essarts-le-Roi

SOLUTION TECHNIQUE
 Voie verte : Aménagement d'un cheminement piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositif anti-véhicules motorisés aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 876 m

COÛT : 350550 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





Ce document est la propriété de Vazea. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable.

Axe aménagements

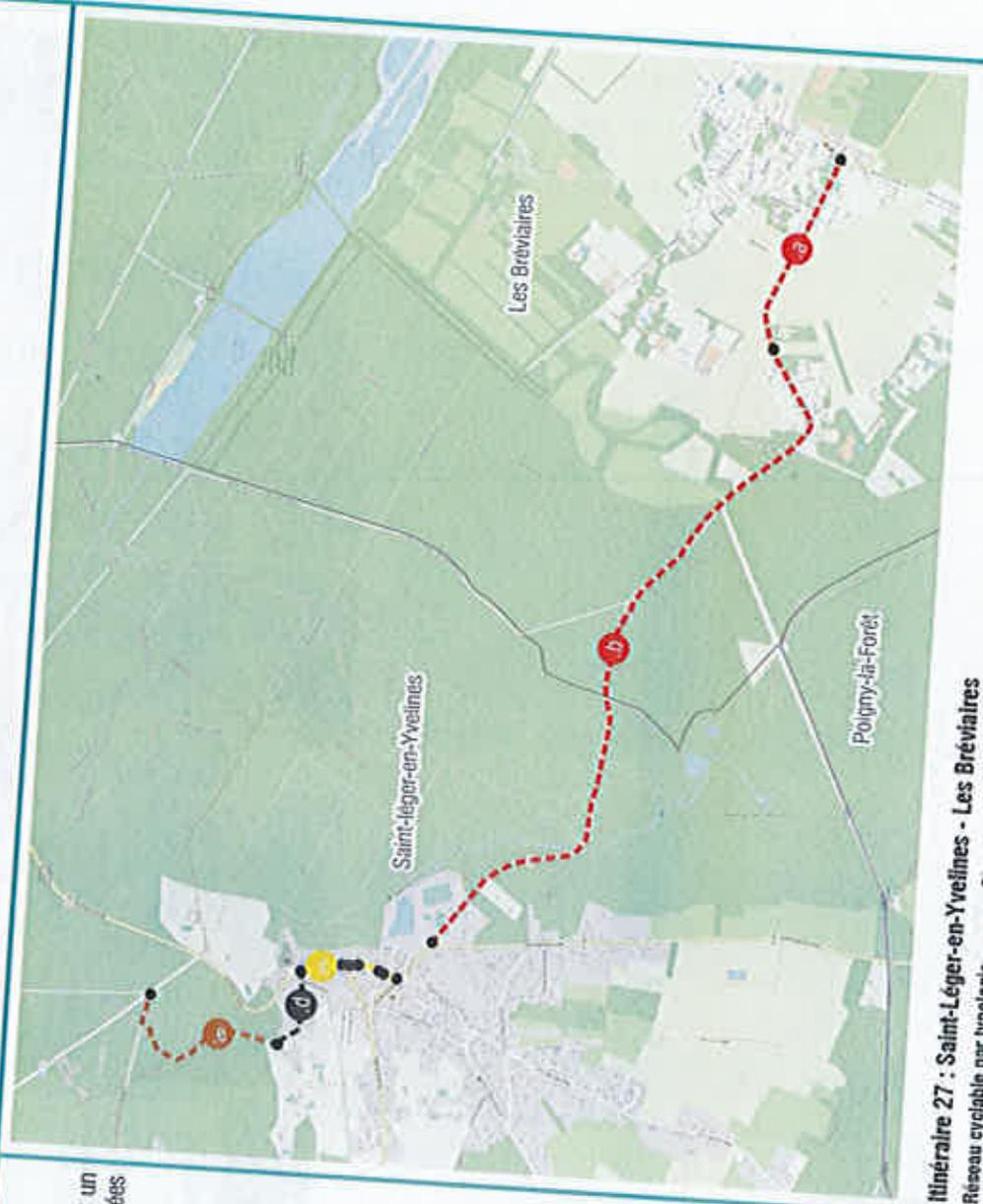
Action 2 : Aménager le réseau secondaire

2.27 - Itinéraire 27 : Saint-Léger-en-Yvelines - Les Bréviaires



Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 27.a D61
- 27.b Route de Vilpert
- 27.d Rue Larridon
- 27.e Chemin de la citerne



Itinéraire 27 : Saint-Léger-en-Yvelines - Les Bréviaires
 Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)

COMMUNES CONCERNÉES
 Les Bréviaires, Saint-Léger-en-Yvelines

COUT : 1 665 350 €

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.27.a - D61 - Commune de Les Bréviaires



SOLUTION TECHNIQUE
 Piste cyclable Bilatéral Unidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation de chaque côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 841 m



COÛT : 336550 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Ce document est la propriété de Vizsa. Il ne doit pas être reproduit, cité ou communiqué sans son accord préalable

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire

2.27.b - Route de Vilpert - Commune de Les Bréviaires, commune de Saint-léger-en-Yvelines



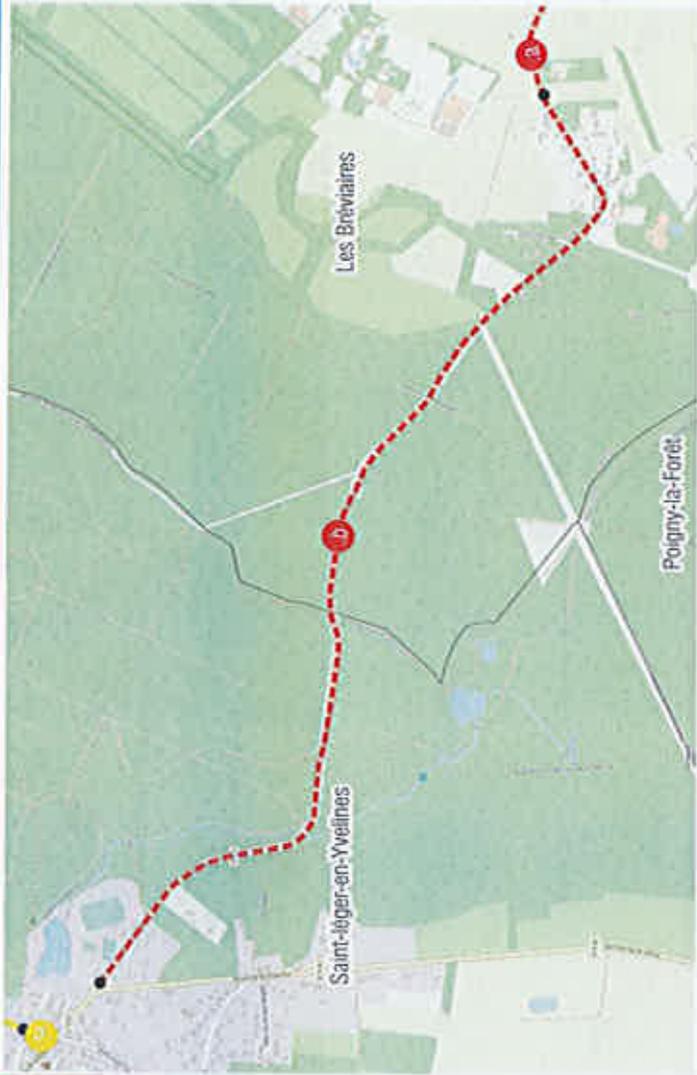
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 3126 m



COÛT : 1250550 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.27.d - Rue Larrifon - Commune de Saint-léger-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 336 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER		MAÎTRISE D'OUVRAGE	
Région Île-de-France Département des Yvelines		commune	
PHASAGE			
2023	2024	2025	2026 2027

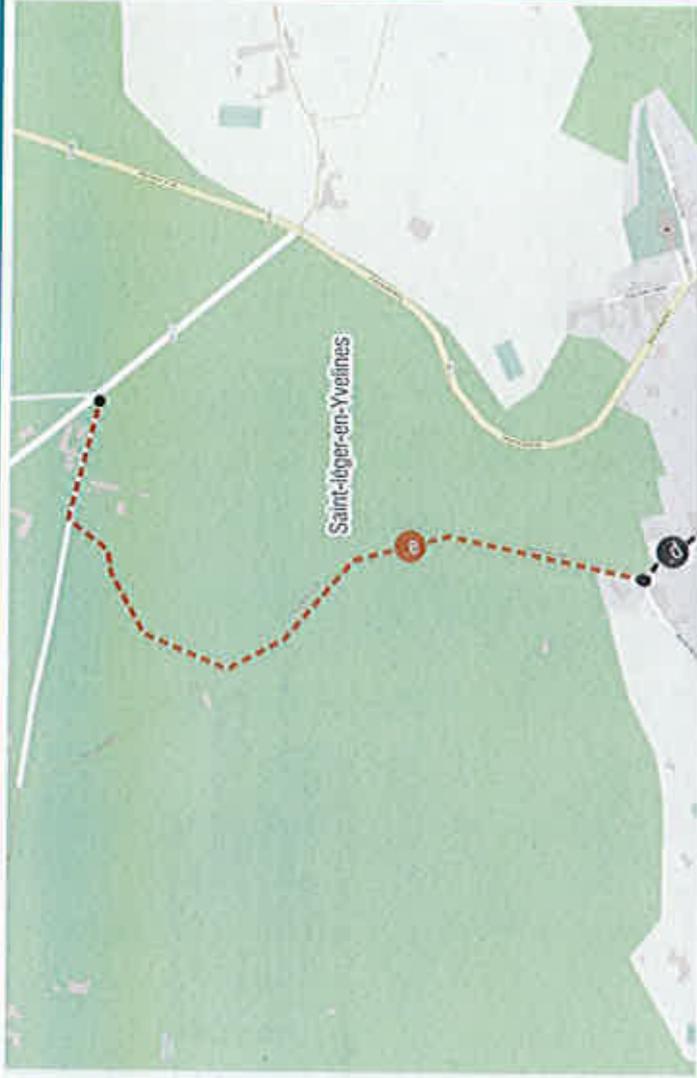



Action 2 : Aménager le réseau cyclable secondaire
 2.27.e - Chemin de la citerne - Commune de Saint-léger-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 781 m

COÛT : 78100 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 – Aménager le réseau local

ITINÉRAIRES LOCAUX

- Itinéraire 17 - Liaison hameaux de Sonchamps
- Itinéraire 18 - Liaison Ablis - Saint-Martin de Béthencourt
- Itinéraire 19 - Liaison hameaux de Mittainville
- Itinéraire 20 - Liaison hameaux Rochefort-en-Yvelines
- Itinéraire 21 - La Clairière - Clairefontaine-en-Yvelines
- Itinéraire 23 – La Boissière-Ecole
- Itinéraire 28 - Liaison hameaux Orphin



COÛT
7 486 288 € HT

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.17 - Itinéraire 17 : Liaison hameaux de Sonchamps



ITINERAIRES LOCAUX

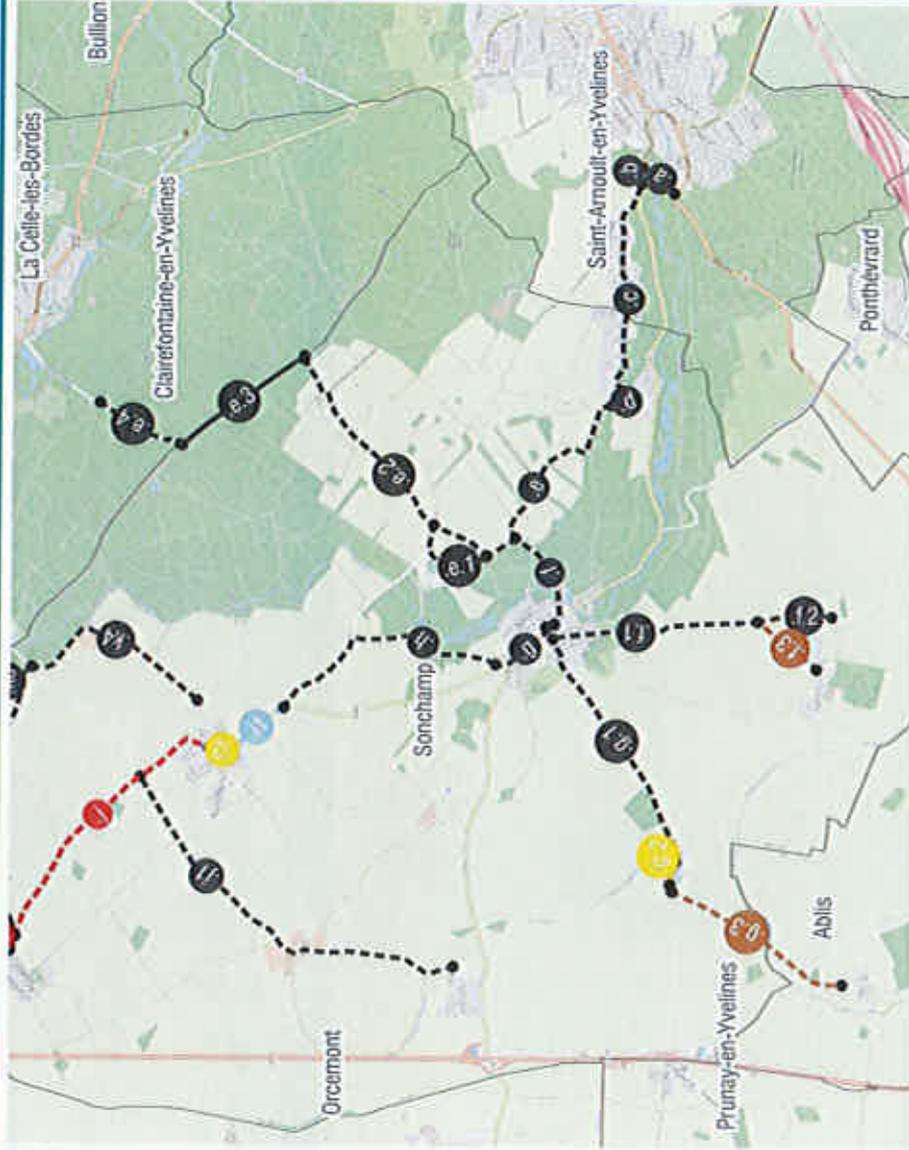
Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 17.a Rue de Villeneuve
- 17.b D936 - tronçon 1
- 17.c Rue des Grands Meurgers
- 17.d Residence les Monts
- 17.e Chemin forestier
- 17.f.1 Chateau de Pinceloup
- 17.f.2 Rue du Gué
- 17.g.4 Route de Sonchamps - tronçon 2
- 17.h rue du gué
- 17.i.1 Rue des Vallées
- 17.i.2 Route vers Chaitonville
- 17.i.3 Le Triangle
- 17.j.4 D936 - tronçon 3
- 17.k D936
- 17.l.1 Rue de l'Artilleur
- 17.m.2 Baudicourt
- 17.n.3 CR5

COMMUNES CONCERNÉES

Clairefontaine-en-Yvelines, Sonchamps, Saint-Arnoult-en-Yvelines, Ablis

CÔÛT : 210 350 €



Itinéraire 17 : Liaison hameaux de Sonchamps

Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)

- Piéte cyclable en projet / en réflexion
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion
- Zone 30 en projet / en réflexion
- Itinéraire conseillé existant
- Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
- Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion

Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.a - Rue de Villeneuve - Commune de Saint-Armoult-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 337 m

Partie 1



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.b - D936 - tronçon 1 - Commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 129 m

Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.c - Rue des Grands Meurgers - Commune de Sonchamp, commune de Saint-Arnoult-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : linéaire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections.

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1858 m
 Partie 1

COÛT : 150 €

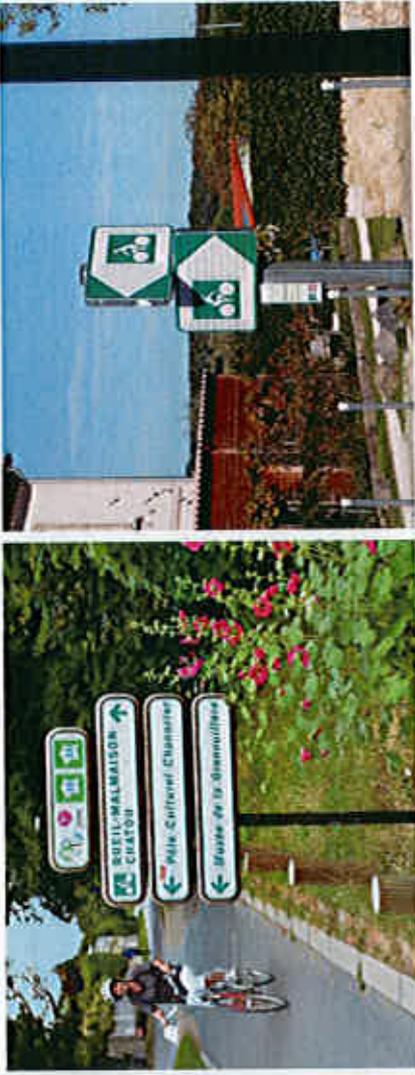
PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 40

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





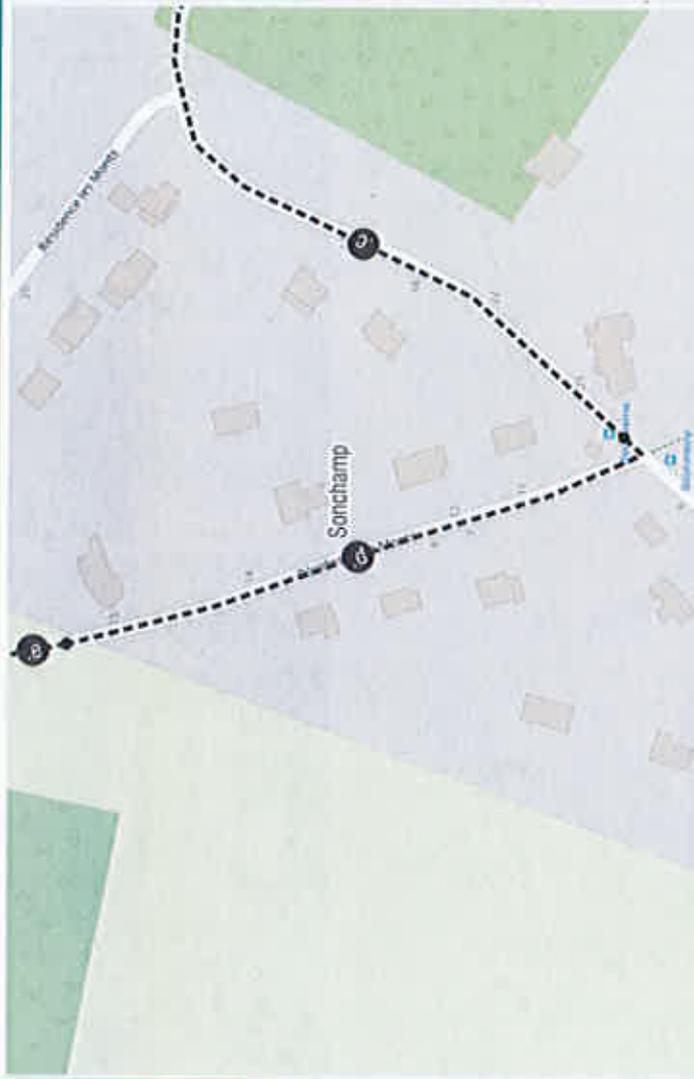
Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.d - Residence les Monts - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 211 m

Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

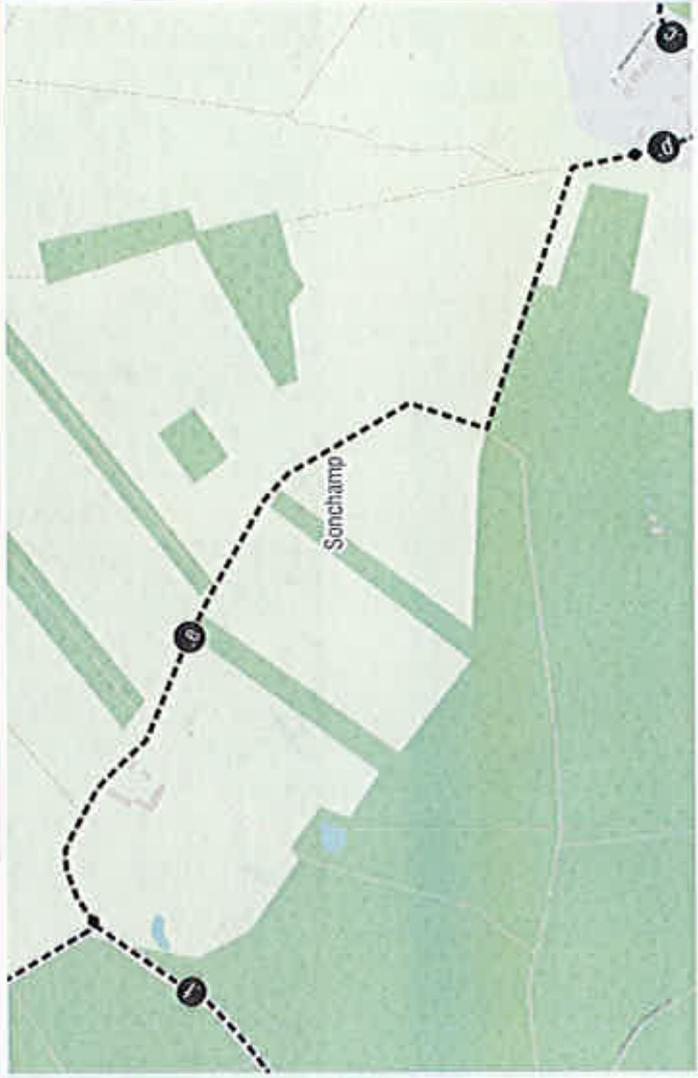
MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements						
<p>Action 3 : Aménager le réseau local 3.17.e - Chemin forestier - Commune de Sonchamp</p>						
<p>SOLUTION TECHNIQUE Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections</p>	<p>CONTRAINTES ET REMARQUES Longueur : 1478 m Partie 1</p>					
<p>COÛT : 150 €</p>	<p>MAÎTRISE D'OUVRAGE commune</p>					
<p>PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines</p>	<p>PHASAGE</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">2023</td> <td style="text-align: center;">2024</td> <td style="text-align: center;">2025</td> <td style="text-align: center;">2026</td> <td style="text-align: center;">2027</td> </tr> </table>	2023	2024	2025	2026	2027
2023	2024	2025	2026	2027		
						

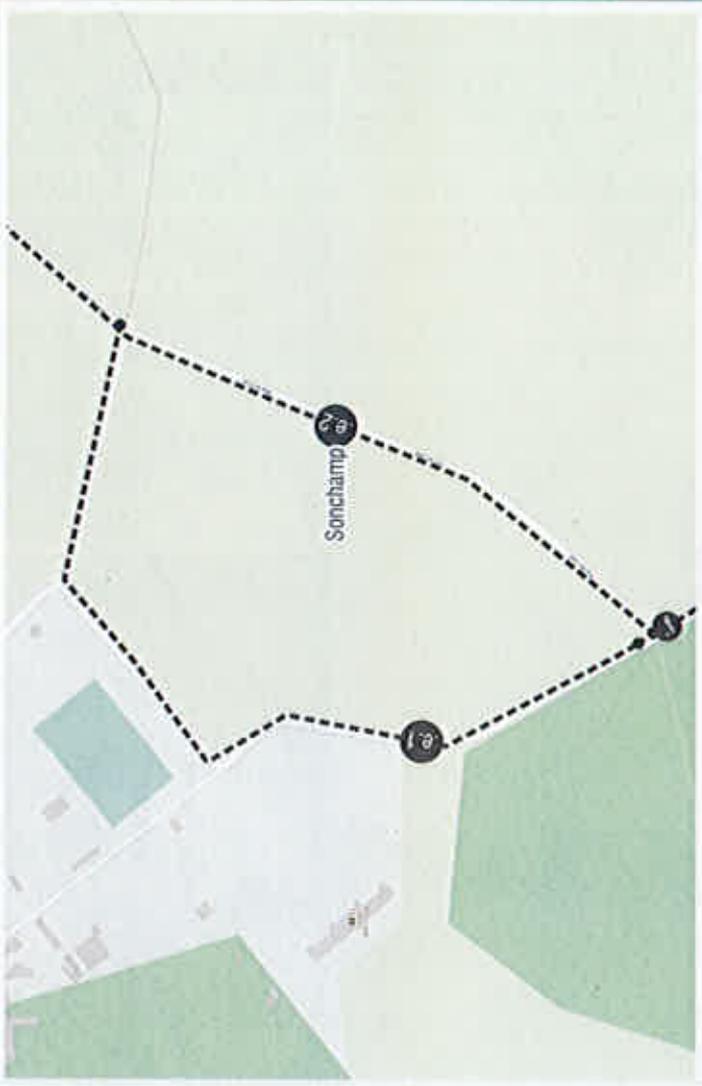
Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.e.1 - Château de Pinceloup - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 750 m

Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.e.2 - Rue du Gué - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 2178 m
 Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 19

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------




Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.e.4 - Route de Sonchamp - tronçon 2 - Commune de Clairefontaine-en-Yvelines, commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

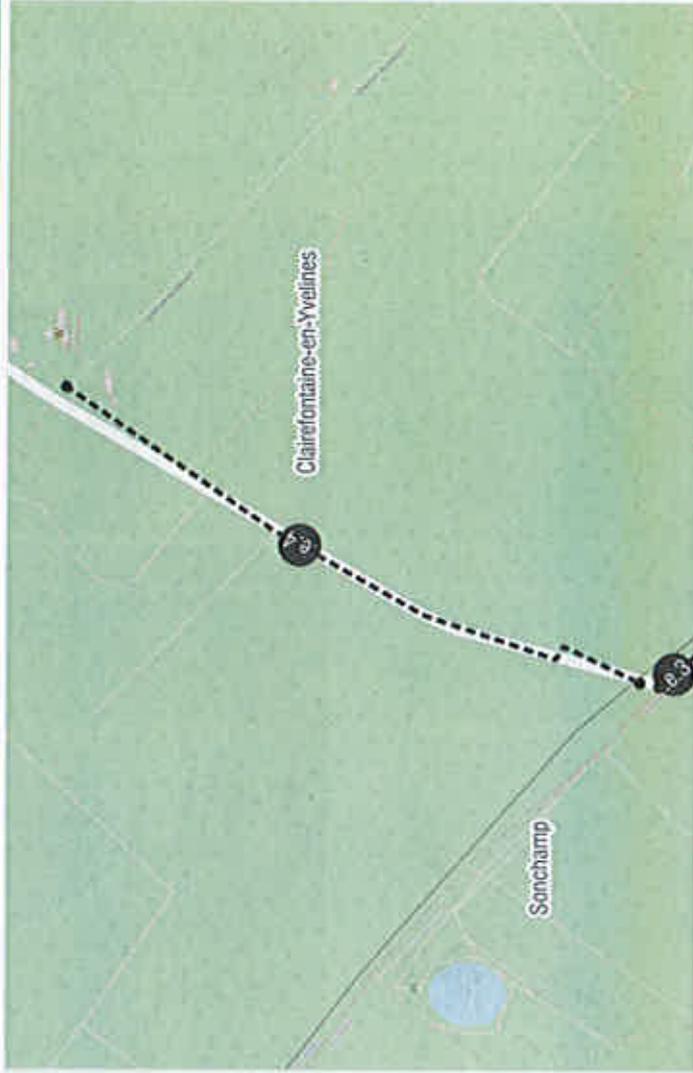
Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 724 m

Partie 1



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA Transcom 19

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.1 - rue du gué - Commune de Sonchamp

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1092 m

Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.1.1 - Rue des Vallées - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1622 m

Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA Transcom 17

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.1.2 - Route vers Chatoirville - Commune de Sonchamp

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 581 m
 Partie 1

COUT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 17

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.1.3 - Le Triangle - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 590 m

Partie 1



COÛT : 59000 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.1a - D936 - tronçon 3 - Commune de Sonchamp

SOLUTION TECHNIQUE
 Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 386 m
 Partie 1

COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



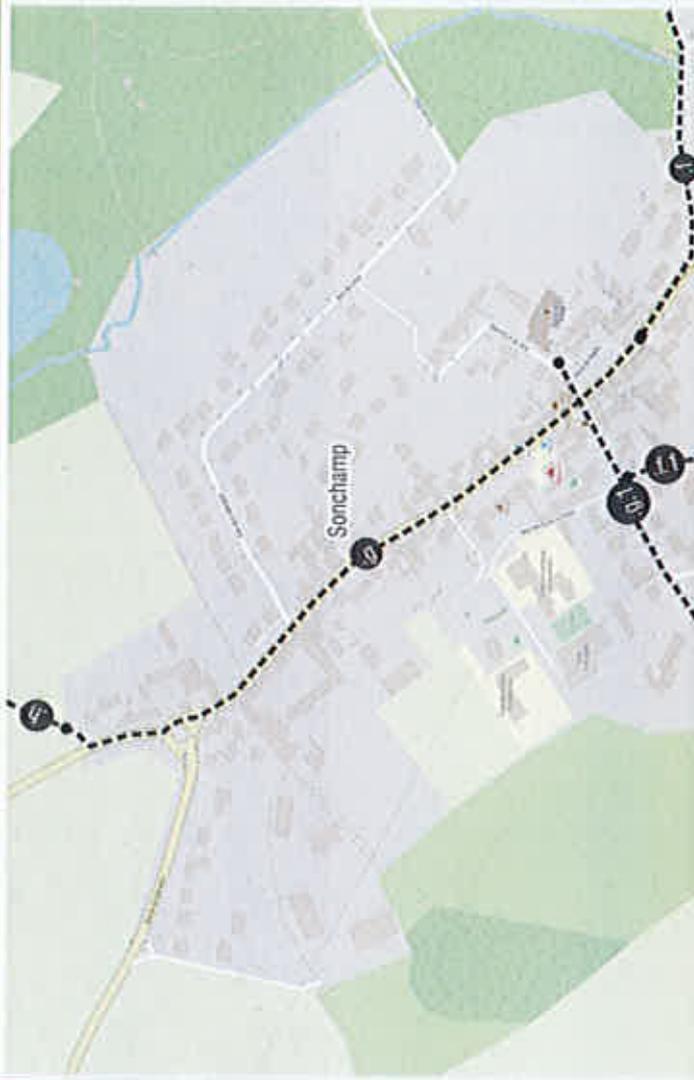

Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.g - D936 - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 587 m

Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAITRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.g.1 - Rue de l'Ardillier - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2145 m

Partie 1

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 18

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.g.2 - Baudicourt - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

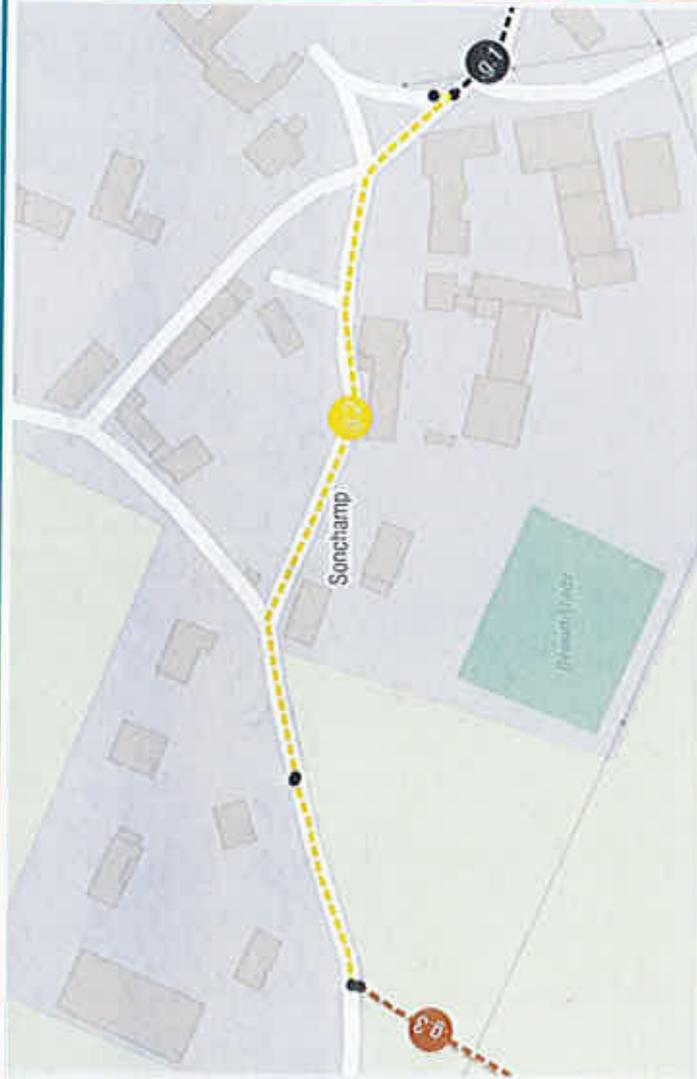
Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 257 m

Partie 1



COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 18

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.g.3 - CR5 - Commune de Sonchamp, commune de Ablis

SOLUTION TECHNIQUE
 Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1540 m
 Partie 1

COÛT : 154000 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE			
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune			
PHASAGE	2023	2024	2025	2027





Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17 - Itinéraire 17 : Liaison hameaux de Sonchamps



ITINERAIRES LOCAUX

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 17.h Rue Henri Virlogeux
- 17.i1 Rue de Louviers
- 17.i2 centre-bourg
- 17.j D936
- 17.j1 Route vers la Cheraille
- 17.k D936 - tronçon 2
- 17.k1 Le bois Jabineau
- 17.k2 Route forestière du coin du bois
- 17.k3 le coin du bois
- 17.k4 La reverderie
- 17.l D936 - tronçon 3
- 17.m Pont de la nationale
- 17.n Carrefour Rue d'Orphin - D936



Itinéraire 17 : Liaison hameaux de Sonchamps

Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022)

- Itinéraire 17
- Piste cyclable en projet / en réflexion
- Zone 30 en projet / en réflexion
- Itinéraire conseillé existant
- Chaussée à voie centrale banalisée en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

Sonchamps, Rambouillet

COUT : 1 374 338 €

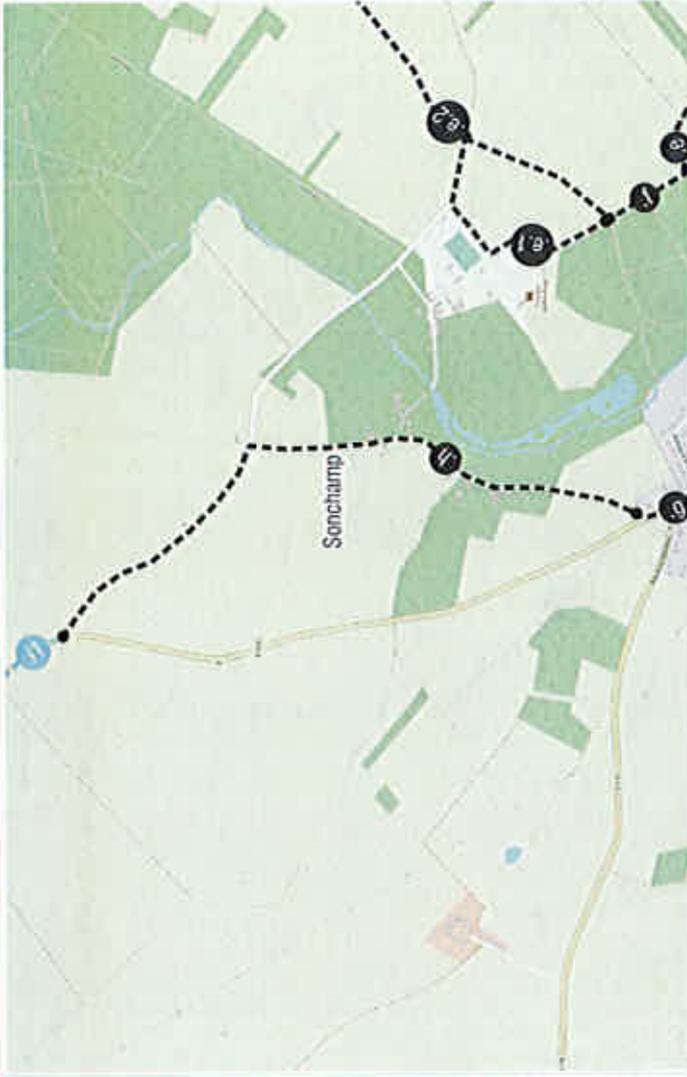
Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.h - Rue Henri Virlogeux - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1959 m

Partie 2

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.11 - Rue de Louviers - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Chaussée à voie centrale banalisée : Aménagement d'une voie axiale de 4m maximum sans marquage au sol central délimitée par deux bandes de rive de 1,5 à 2m matérialisées par des bandes discontinues



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 543 m

Partie 2



COÛT : 8688 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.12 - - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Zone 30 : Pose de panneaux d'entrée et de sortie de zone 30 ainsi que du marquage de rappel de la limitation de vitesse en cas de grande intersection

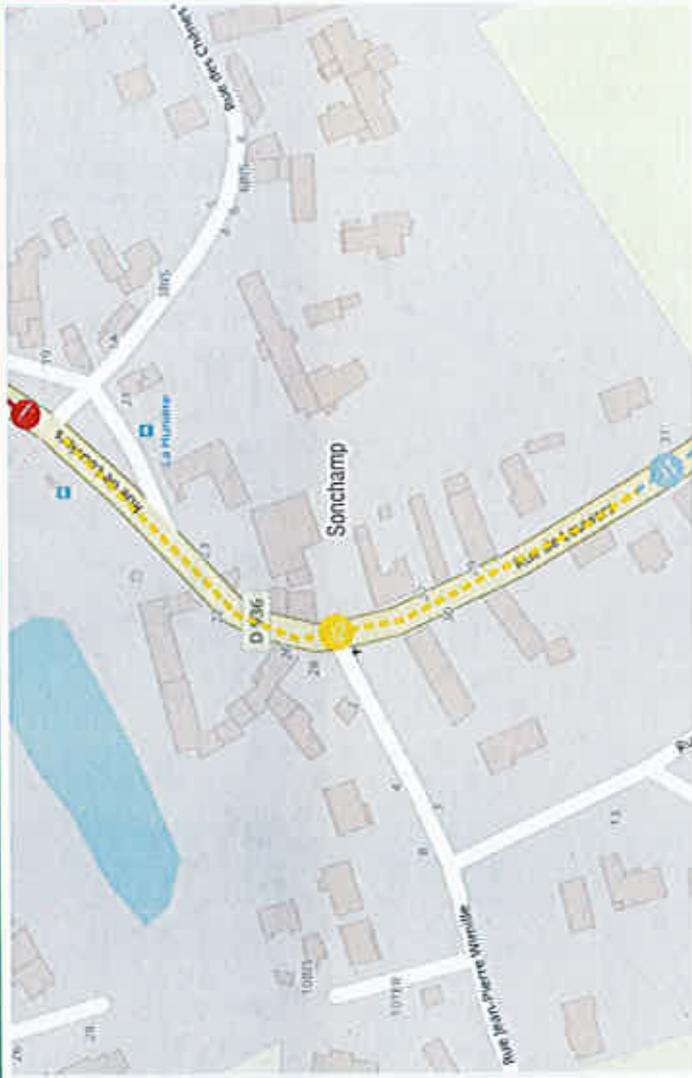
Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 195 m

Partie 2



COÛT : 200 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.1 - D936 - Commune de Sonchamp

SOLUTION TECHNIQUE

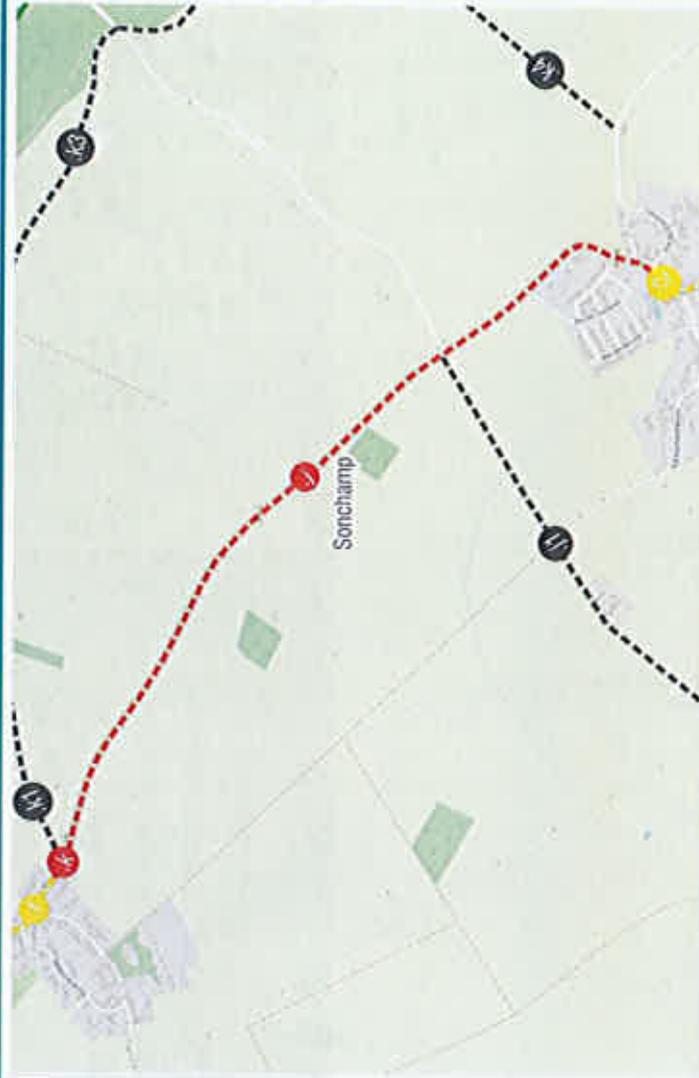
Piste cyclable Bilatéral Unidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation de chaque côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jonctionnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2263 m

Partie 2



COÛT : 905350 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.j1 - Route vers la Cheraillie - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 3 167 m

Partie 2

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.k - D936 - tronçon 2 - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

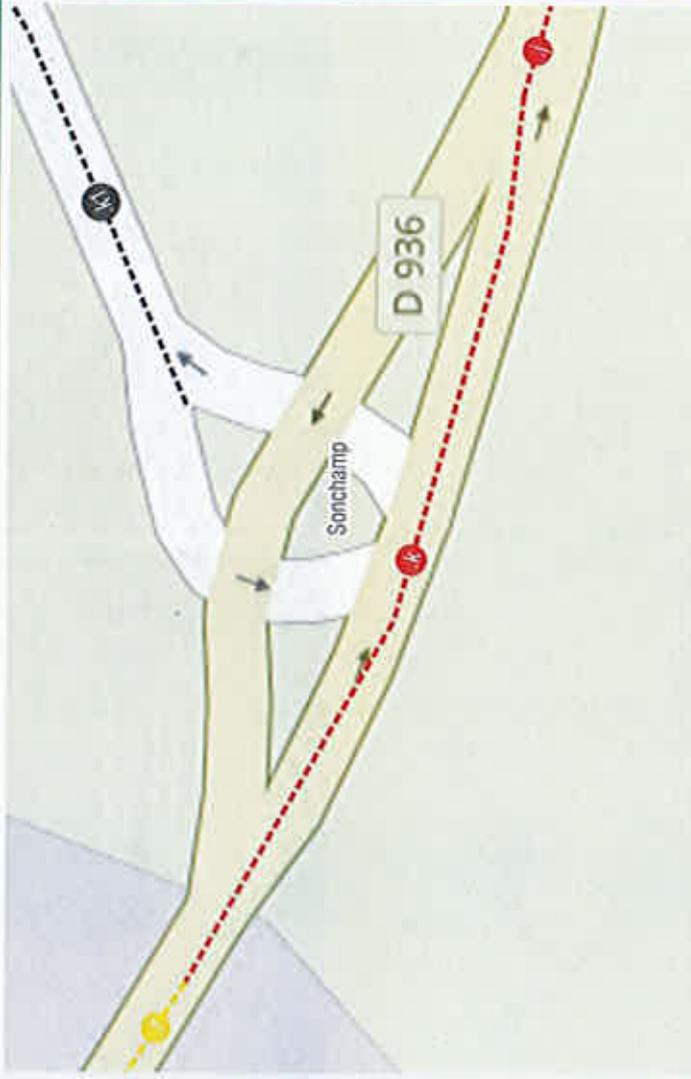
Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 120 m

Partie 2



COÛT : 48 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

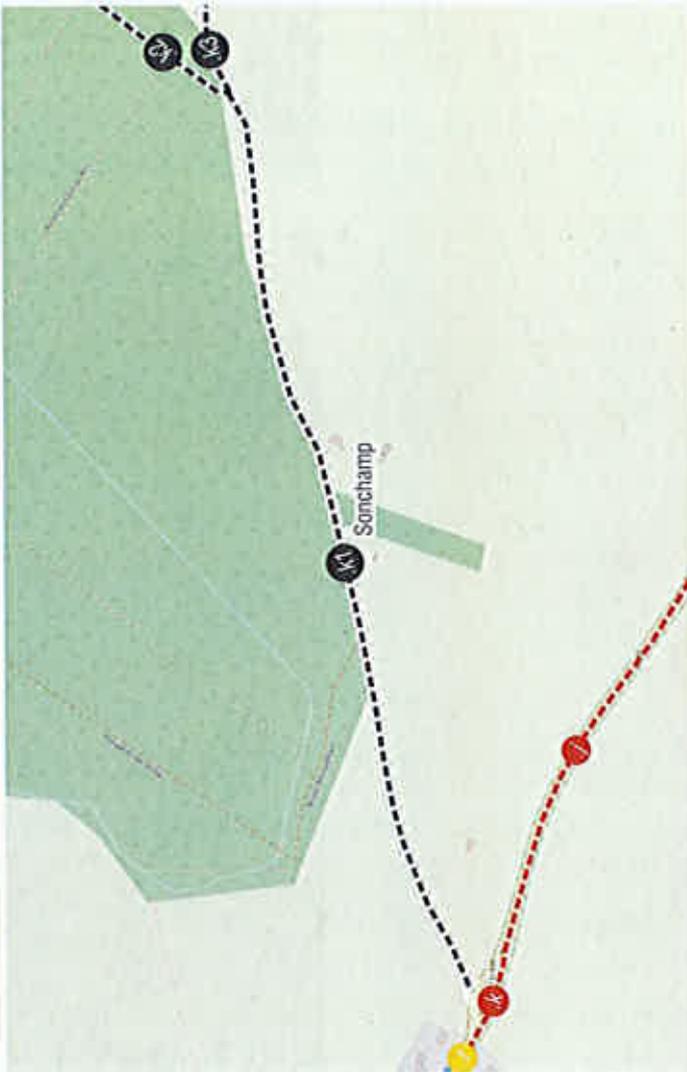
Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.k1 - Le bois Jabineau - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1033 m

Partie 2

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA Transcom 20

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.k2 - Route forestière du coin du bois - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 486 m

Partie 2

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.k3 - le coin du bois - Commune de Sonchamp

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

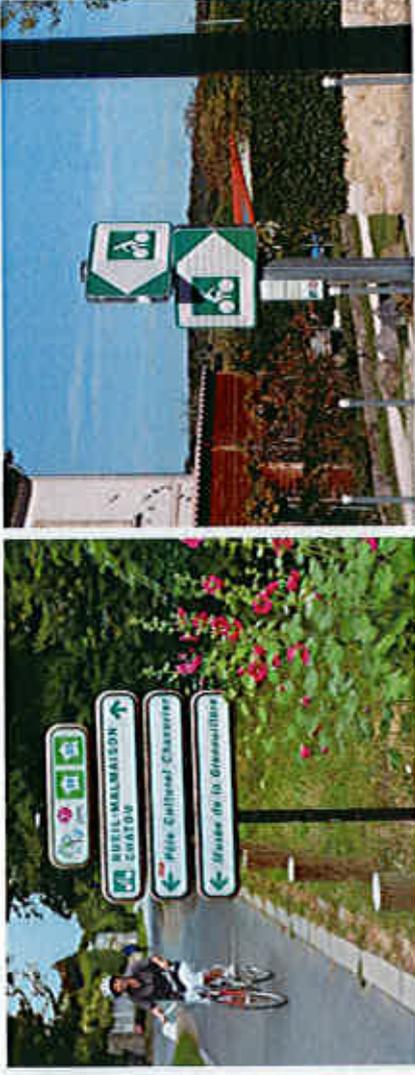
CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1255 m
 Partie 2

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE CA Transcom 20
---	---

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

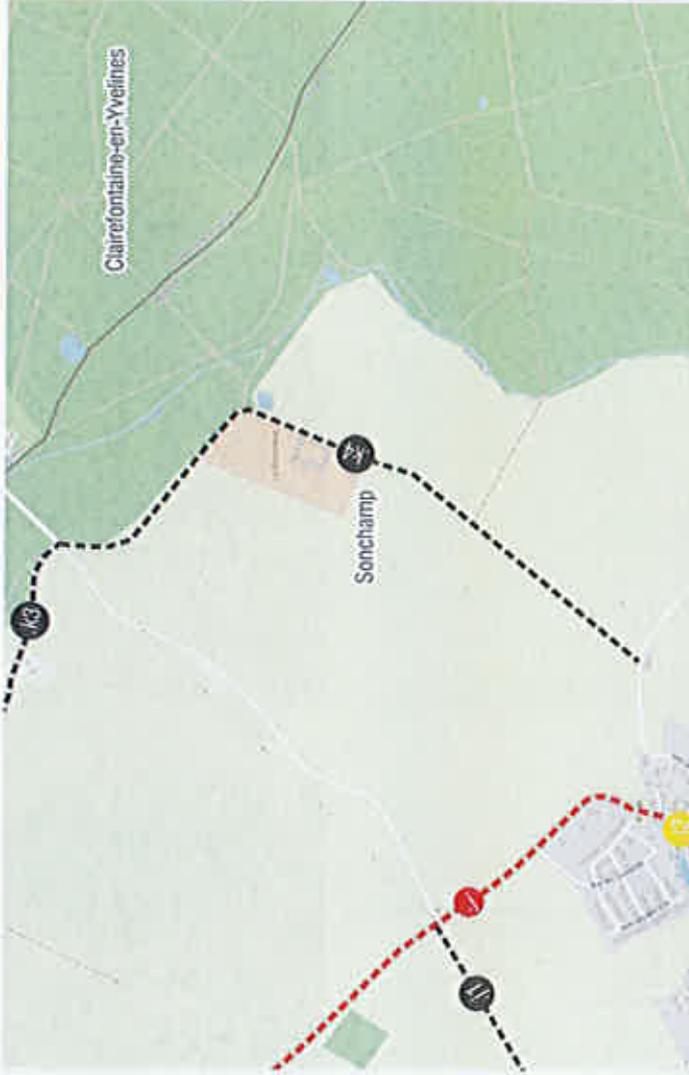
Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.k4 - La reverderie - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1608 m

Partie 2

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.1 - D936 - tronçon 3 - Commune de Sonchamp



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 776 m

Partie 2



COÛT : 310550 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.17.m - Pont de la nationale - Commune de Sonchamp, commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

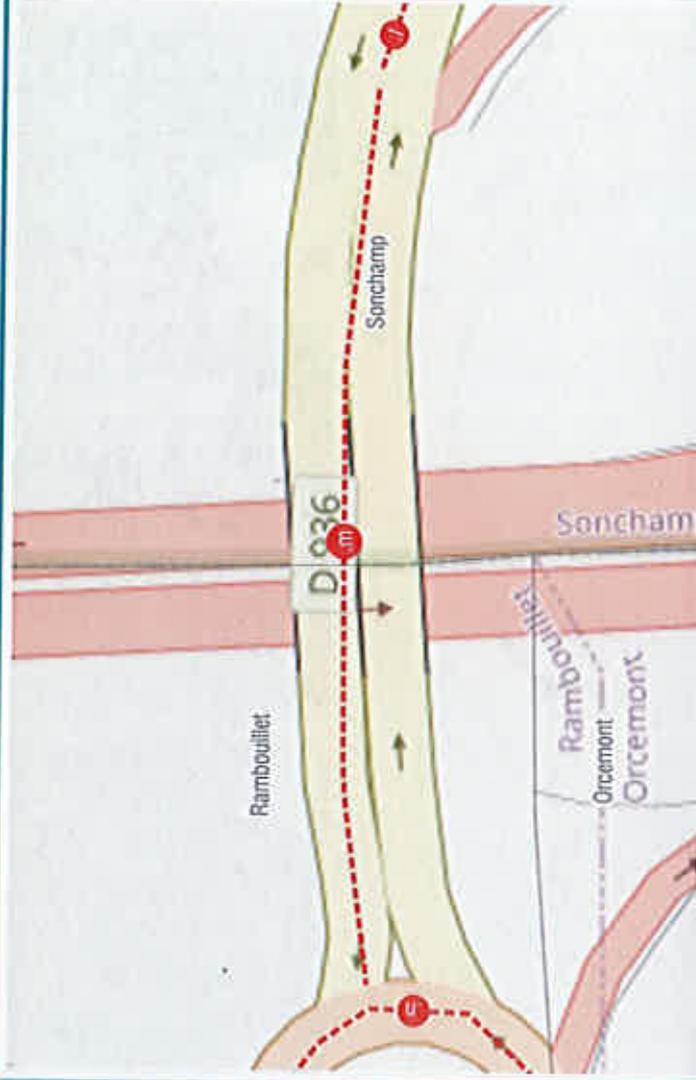
Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1.5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 112 m

Partie 2



COÛT : 44950 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.17.n - Carrefour Rue d'Orphin - D936 - Commune de Rambouillet

SOLUTION TECHNIQUE
 Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

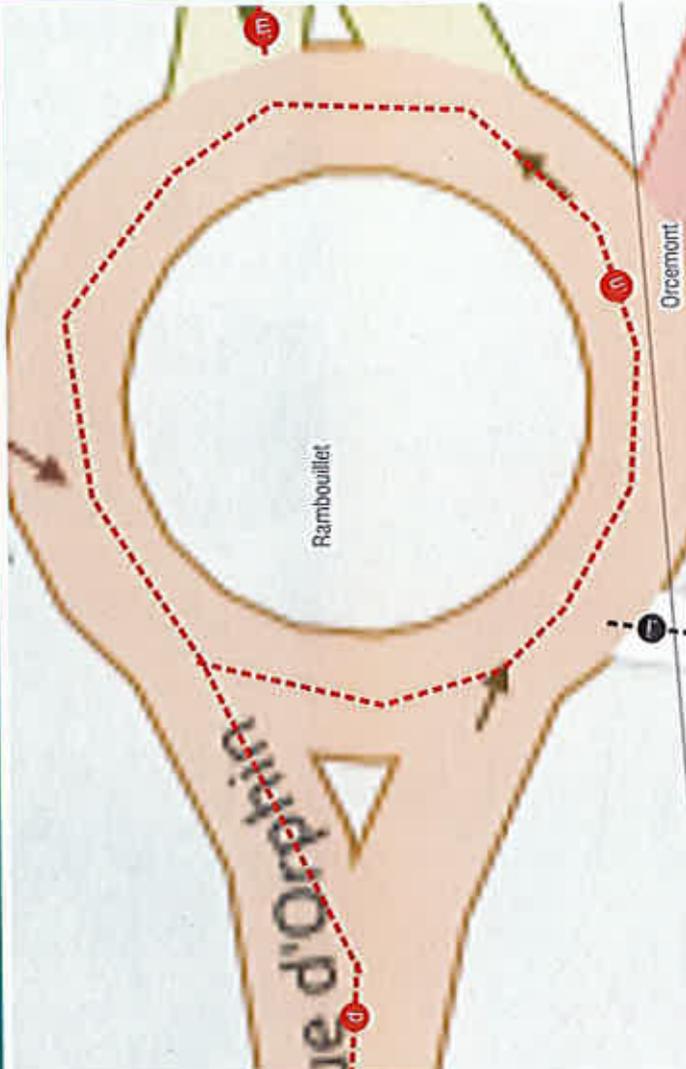
CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 138 m
 Partie 2

COÛT : 55350 €

PARTENAIRE FINANCIER		MAÎTRISE D'OUVRAGE	
Région Île-de-France		CD	

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





Action 3 : Aménager le réseau local

3.18 - Itinéraire 18 : Abilis - Saint-Martin de Bréthencourt

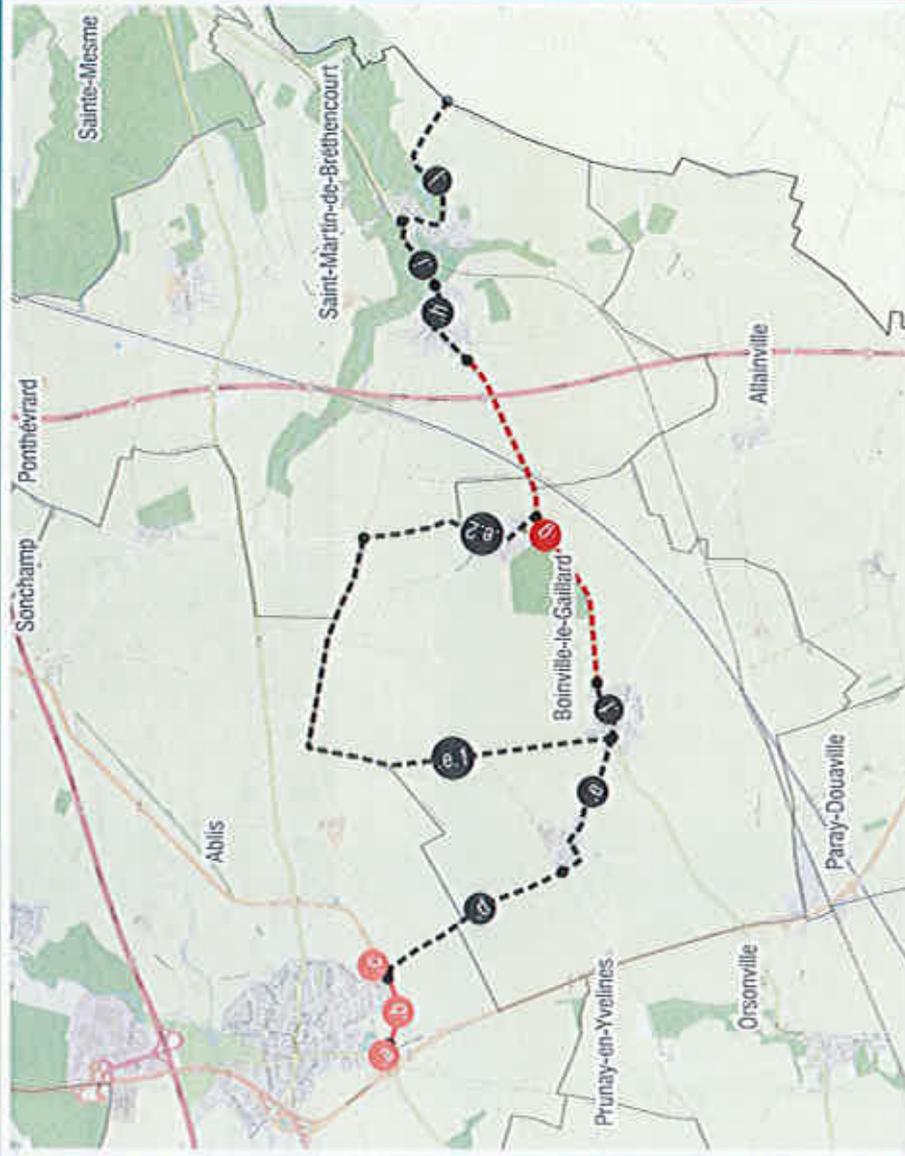


ITINÉRAIRES LOCAUX

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

18.d	Rue de Boinville
18.e	Rue du château d'eau
18.e.1	Chemin de la mare du bois
18.e.2	C6
18.f	Rue du Prieuré
18.g	D116
18.h	Rue Saint Jacques - Rue du Château
18.l	D116
18.l	Rue de Corbréuse

Axe aménagements



Itinéraire 18 : Abilis - Saint-Martin de Bréthencourt

Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022) — — — — — Bande cyclable existante
 — — — — — Itinéraire concilié en projet / en réflexion
 Itinéraire 18

COMMUNES CONCERNÉES

Boinville-le-Gaillard, Saint-Martin-de-Bréthencourt, Abilis

CÔÛT : 1 182 150 €

Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.d - Rue de Boinville - Commune de Boinville-le-Gaillard, commune de Ablis



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1667 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 81

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



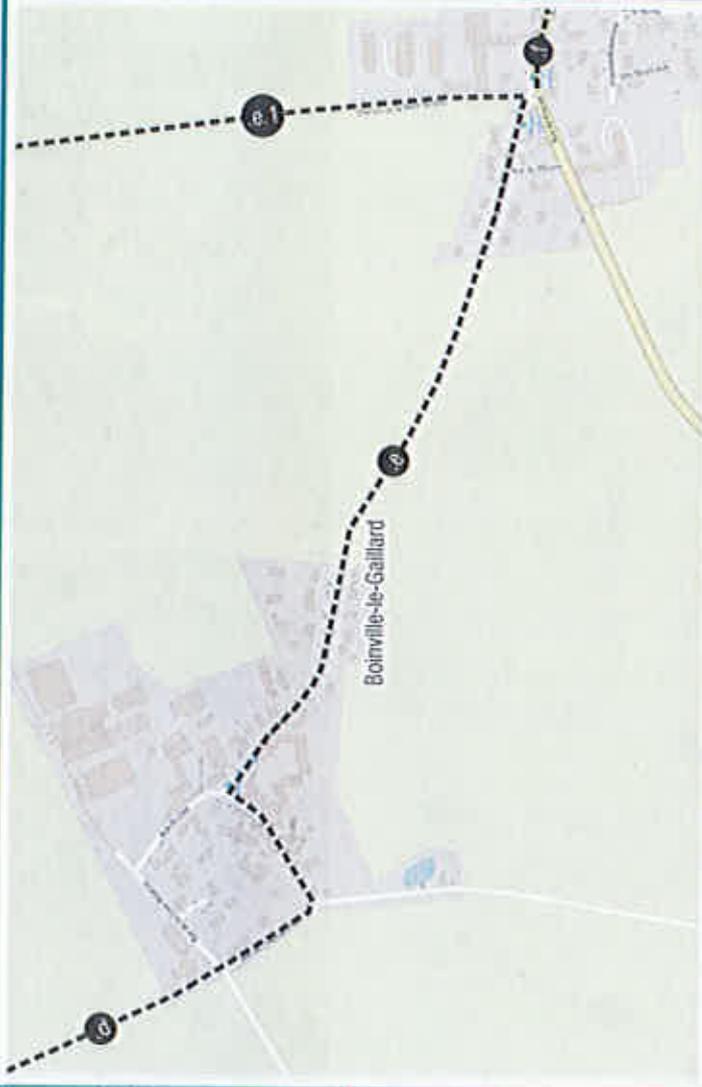
Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.e - Rue du château d'eau - Commune de Boinville-le-Gaillard



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1292 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE Commune
---	--------------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.e.1 - Chemin de la mare du bois - Commune de Boinville-le-Gaillard, commune de Saint-Martin-de-Brethencourt, commune de Ablis



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 4315 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.e.2 - C6 - Commune de Boinville-le-Gaillard, commune de Saint-Martin-de-Brethencourt



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1541 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.18.1 - Rue du Prieuré - Commune de Boinville-le-Gaillard

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 491 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.g - D116 - Commune de Boinville-le-Gaillard, commune de Saint-Martin-de-Brethencourt



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2952 m



COÛT : 1180950 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.h - Rue Saint Jacques - Rue du Château - Commune de Saint-Martin-de-Brethencourt

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 752 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Saint-Martin-de-Brethencourt



Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.i - D116 - Commune de Saint-Martin-de-Brethencourt



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jonction aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 634 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE	2023	2024	2025	2026	2027
----------------	------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.18.j - Rue de Corbreuse - Commune de Saint-Martin-de-Brethencourt



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : linéaire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1554 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

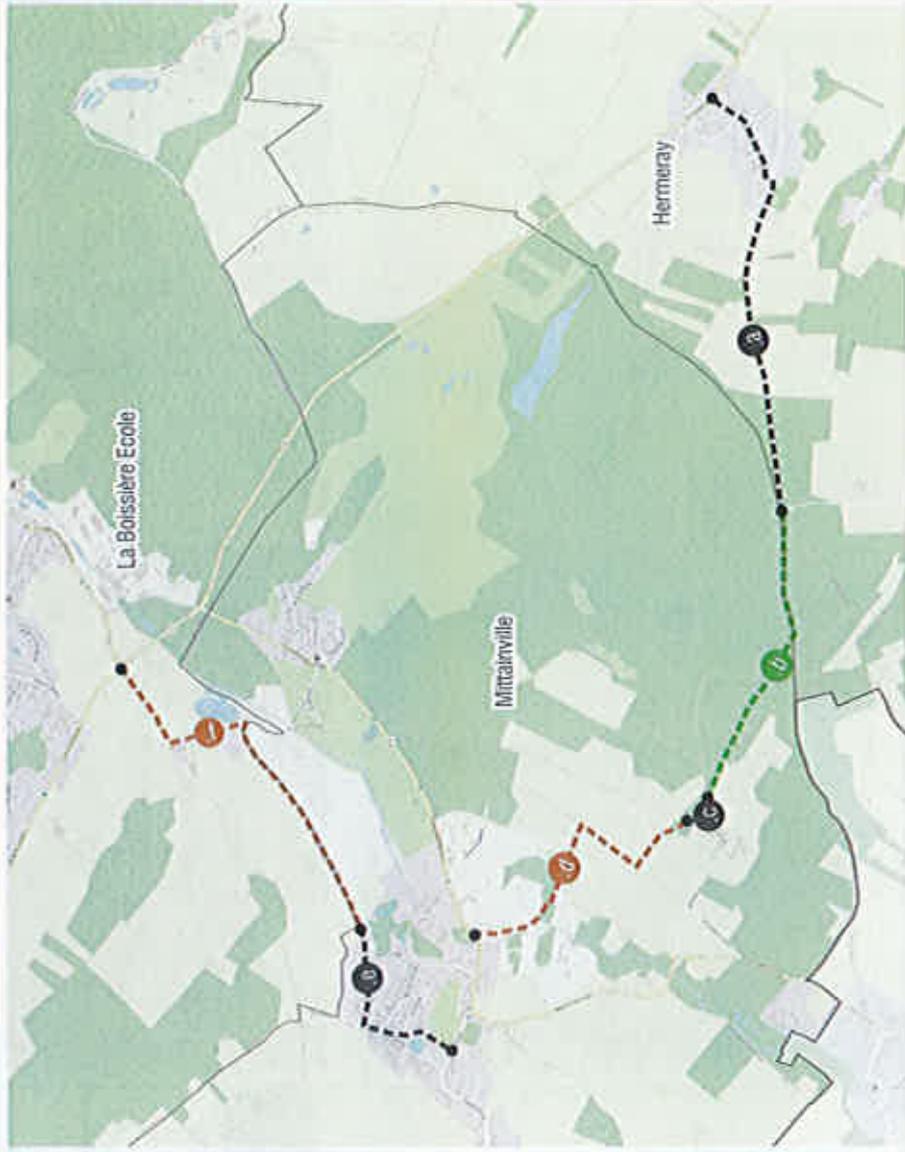
3.19 - Itinéraire 19 : Liaison hameaux de Mittainville



ITINERAIRES LOCAUX

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 19.a Rue de la Berthière
- 19.b Chemin entre la Villeneuve et Les Pâtis
- 19.c Rue de la Croix du Val
- 19.d Chemin Les Pâtis
- 19.e Rue de la Mairie - Rue des ruelles
- 19.f Chemin Mittainville - La Boissière Ecole



Itinéraire 19 : Liaison hameaux de Mittainville

- Réseau cyclable par typologie
- Voie verte en projet / en réflexion
- Chemins multi-usages sans motorisés en projet / en réflexion
- Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNEES

Mittainville, Hermeray, La Boissière Ecole

COUT : 830 800 €

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.19.a - Rue de la Berthière - Commune de Hermeray

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1900 m

COUT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------




Action 3 : Aménager le réseau local

3.19.b - Chemin entre la Villeneuve et Les Pâtis - Commune de Mittainville, commune de Hermeray



SOLUTION TECHNIQUE
 Voie verte : Aménagement d'un cheminement piéton/cycle à double-sens de 3 à 5m de largeur. Pose de signalétique voie verte, de jalonnement et de dispositif anti-véhicules motorisés aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1315 m

COÛT : 526150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.19.c - Rue de la Croix du Val - Commune de Mittainville

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 204 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE Commune	
PHASAGE		
2023	2024	2025 2026 2027

Action 3 : Aménager le réseau local

3.19.d - Chemin Les Pâtis - Commune de Mittainville



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1320 m

COÛT : 132000 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune			
PHASAGE				
2023	2024	2025	2026	2027

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.19.e - Rue de la Mairie - Rue des ruelles - Commune de Mittainville

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

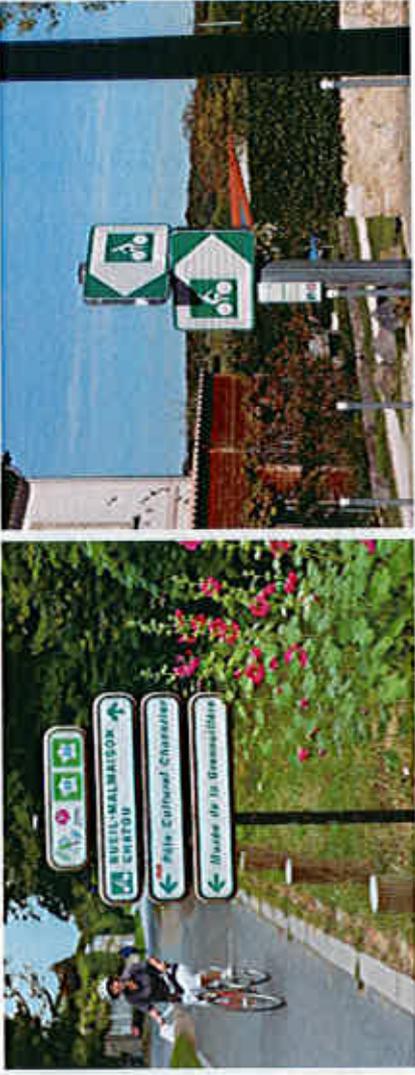
CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 815 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France Département des Yvelines	MAÎTRISE D'OUVRAGE commune
---	--------------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.19.1 - Chemin Mittainville - La Boissière Ecole - Commune de Mittainville, commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 1722 m

COÛT : 172200 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune

PHASAGE				
2023	2024	2025	2026	2027



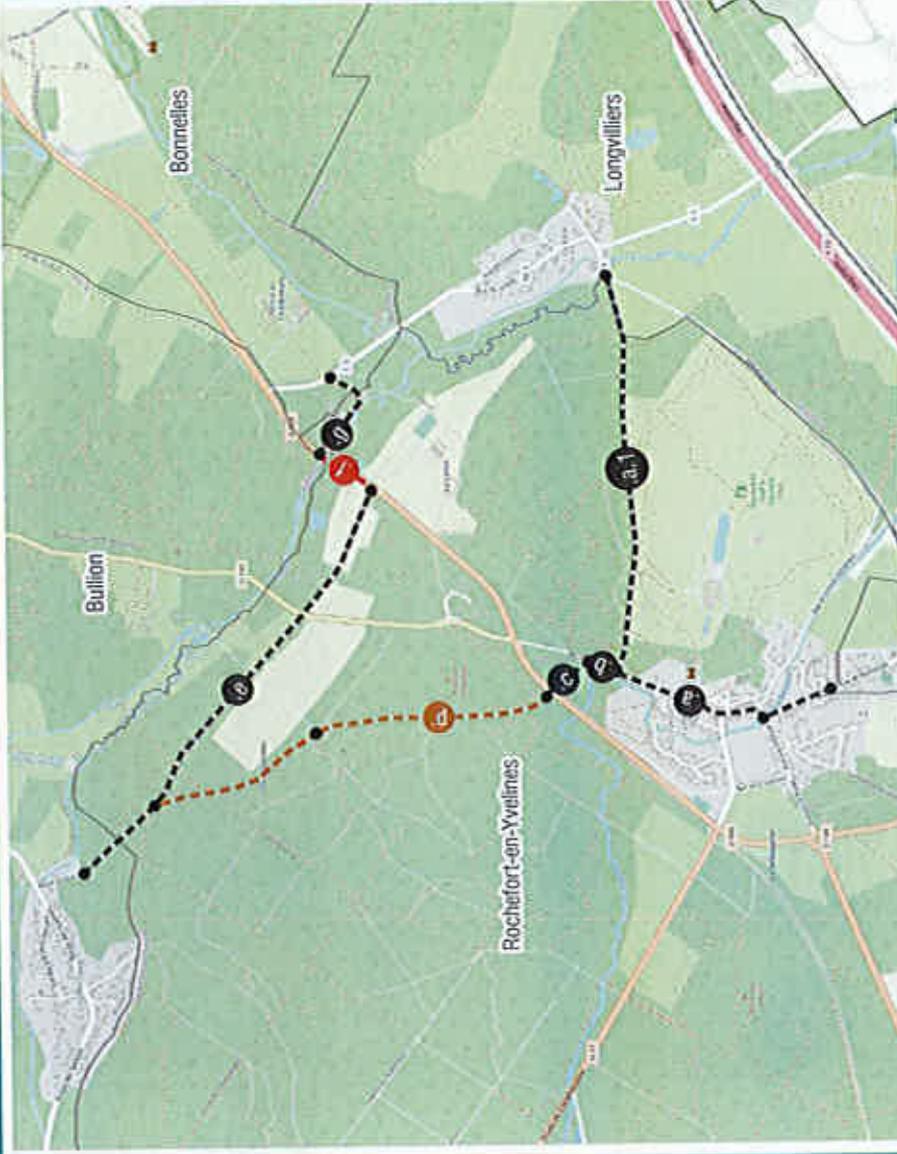
Action 3 : Aménager le réseau local

3.20 - Itinéraire 20 : Liaison hameaux Rochefort-en-Yvelines

ITINÉRAIRES LOCAUX

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 20.a Rue Guy le Rouge
- 20.a.1 Route de la Sate
- 20.b Rue Guy le Rouge - tronçon 2
- 20.c Chemin de la Garenne
- 20.d Chemin Butte de la Justice
- 20.e Route des Moutiers
- 20.f D988
- 20.g Rue du Moulin



Itinéraire 20 : Liaison hameaux Rochefort-en-Yvelines

Réseau cyclable par typologie
 d'aménagement (Vizea, 2022)

- Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
- Piste cyclable en projet / en réflexion
- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

Bullion, Rochefort-en-Yvelines, Longvilliers, Bonnelles

COÛT : 297 150 €

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.20.a - Rue Guy le Rouge - Commune de Rochefort-en-Yvelines, commune de Longvilliers



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1020 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 Commune et CA
 Transcom 54

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.20.a.1 - Route de la Bate - Commune de Rochefort-en-Yvelines, commune de Longvilliers

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1727 m



COÛT : 150 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE
commune

PARTENAIRE FINANCIER
Région Île-de-France
Département des Yvelines

PHASAGE

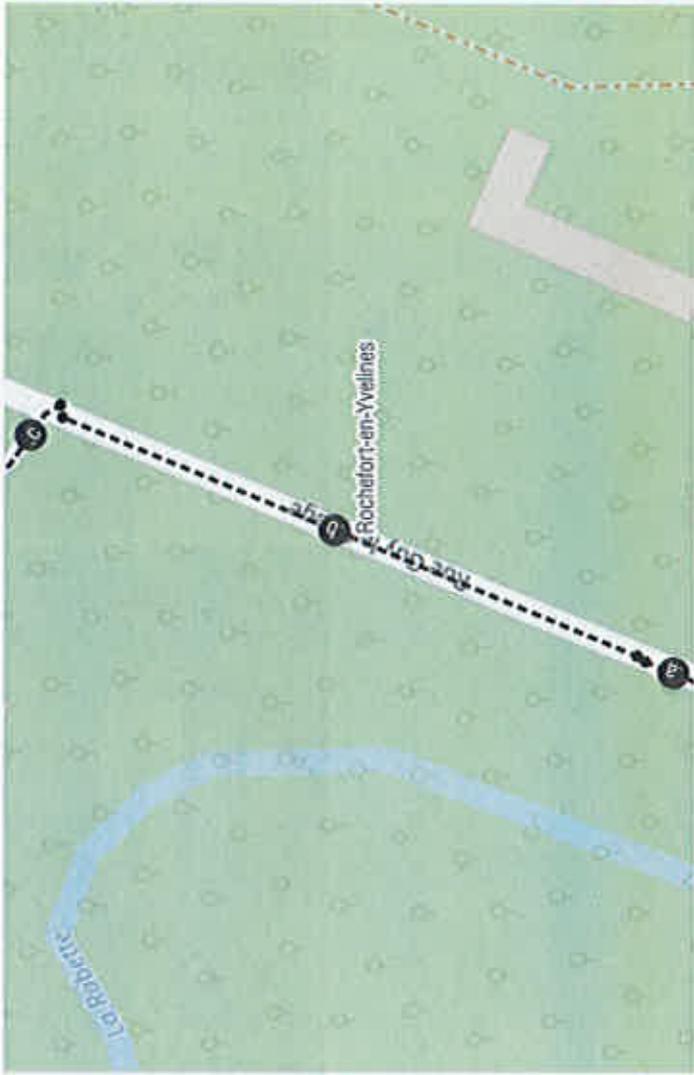
2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.20.b - Rue Guy le Rouge - tronçon 2 - Commune de Rochefort-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 115 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 54

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.20.c - Chemin de la Garenne - Commune de Rochefort-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 239 m

COÛT: 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	commune

PHASAGE
2023 2024 2025 2026 2027



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.20.d - Chemin Butte de la justice - Commune de Rochefort-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1797 m



COÛT : 179700 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.20.e - Route des Moutiers - Commune de Bullion, commune de Rochefort-en-Yvelines

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 2086 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE
Région Île-de-France Département des Yvelines	CA Transcom 56

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------




Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.20.f - D988 - Commune de Bullion, commune de Rochefort-en-Yvelines



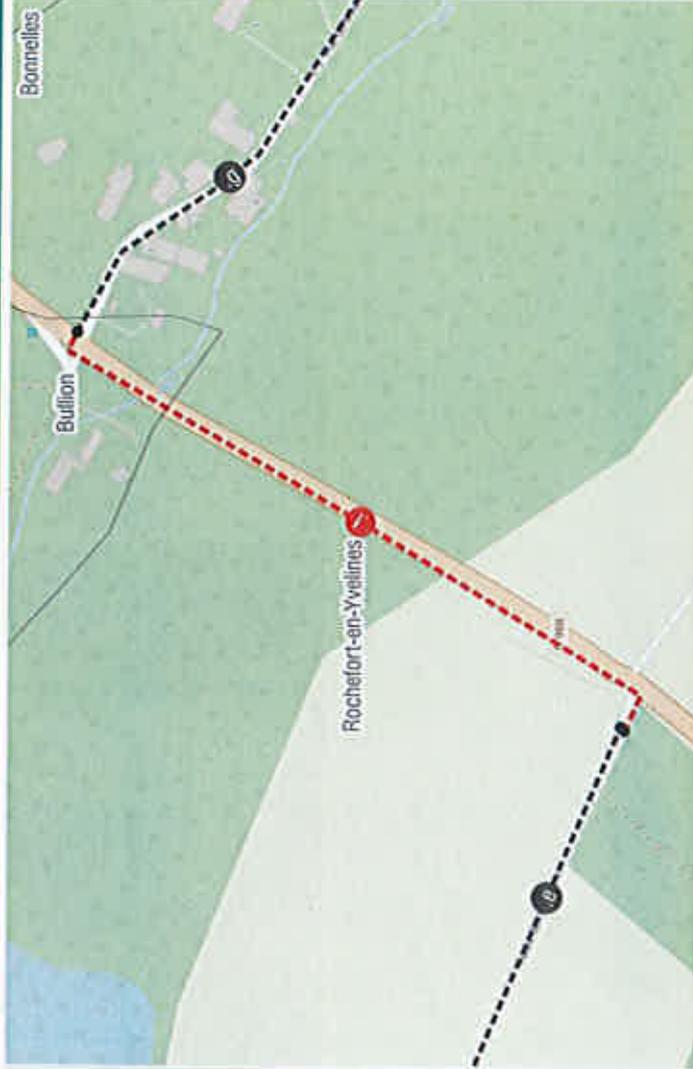
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable Bilatéral Unidirectionnel : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation de chaque côté de la voirie, séparée physiquement de celle-ci par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 291 m



COÛT : 11 6550 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.20.g - Rue du Moulin - Commune de Bullion, commune de Rochefort-en-Yvelines, commune de Bonnelles

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 463 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.21 - Itinéraire 21 : La Clairière - Clairefontaine-en-Yvelines



Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 21.a.1 Rue du Champ de course - tronçon 1
- 21.a.2 Rue du Champ de course - tronçon 2
- 21.a.3 Rue du Clos Picard
- 21.a.4 Rue du Champ de course - tronçon 3
- 21.a5 D27
- 21.a6 D27
- 21.b Chemin vers la rue de Palincourt



Itinéraire 21 : La Clairière - Clairefontaine-en-Yvelines

Réseau cyclable par typologie d'aménagement (Vizea, 2022) ——— Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

Clairefontaine-en-Yvelines, Sonchamp, Rambouillet

COÛT : 1 916 750 €

Action 3 : Aménager le réseau local

3.21.a.1 - Rue du Champ de course - tronçon 1 - Commune de Rambouillet

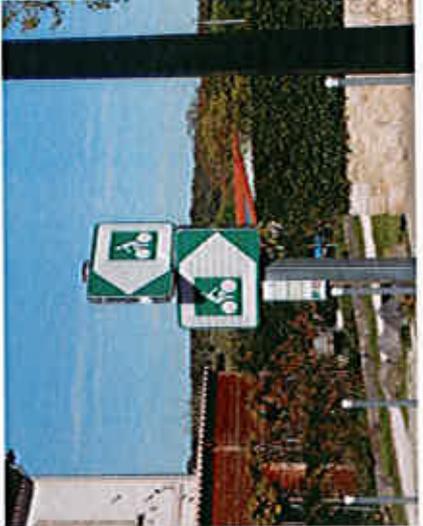


SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 404 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.21.a.2 - Rue du Champ de course - tronçon 2 - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonement directionnel.



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 567 m

COÛT : 50000 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.21.a.3 - Rue du Clos Picard - Commune de Rambouillet

SOLUTION TECHNIQUE
 Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 690 m

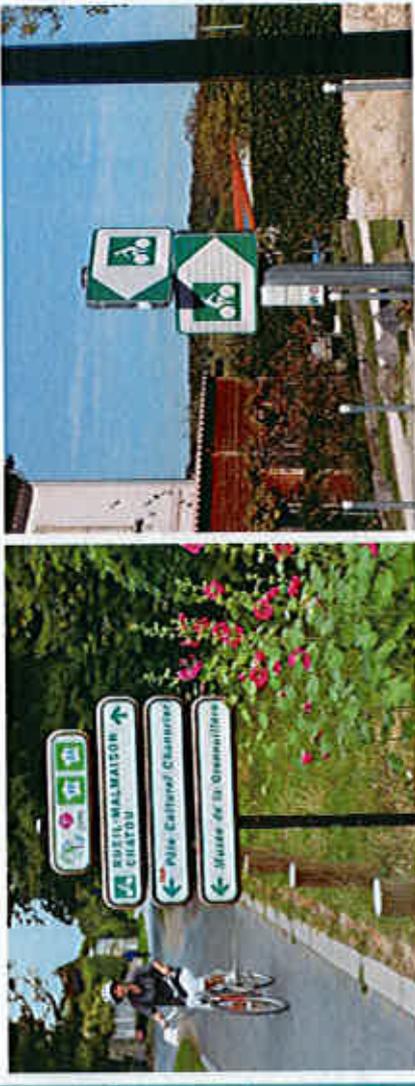
COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.21.a.4 - Rue du Champ de course -trçon 3 - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 789 m

CÔÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.21.a5 - D27 - Commune de Rambouillet



SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 356 m

COÛT : 280000 €

MAÎTRISE D'OUVRAGE
commune

PARTENAIRE FINANCIER
Région Île-de-France
Département des Yvelines

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.21.a6 - D27 - Commune de Clairefontaine-en-Yvelines, commune de Sonchamp, commune de Rambouillet



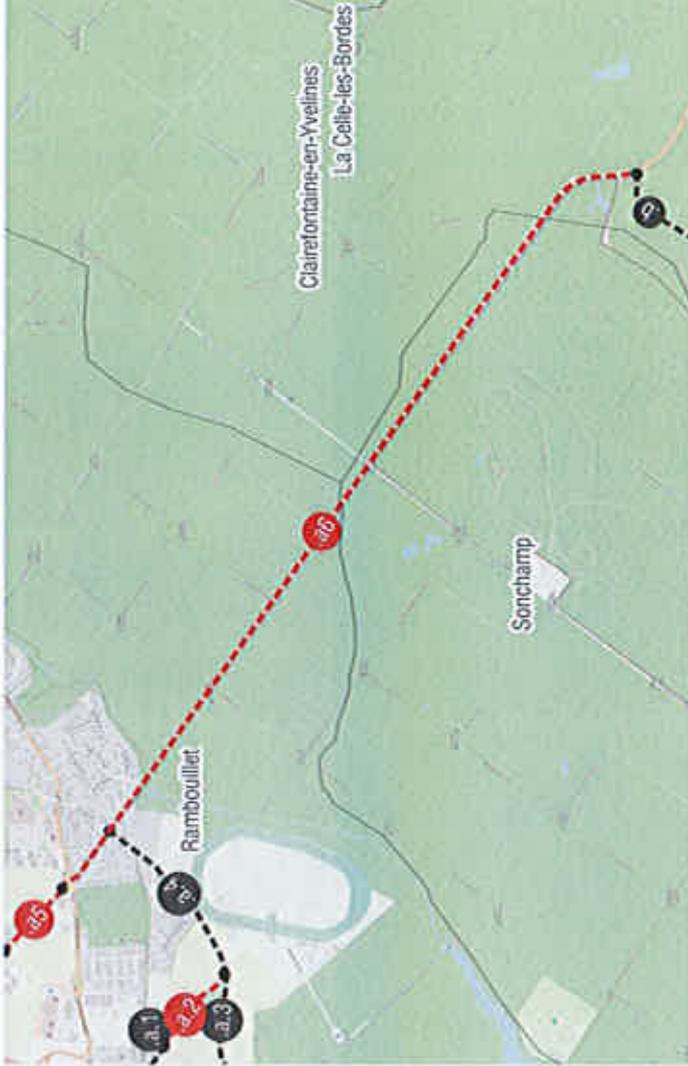
SOLUTION TECHNIQUE

Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 3965 m



COÛT : 1 586 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CD

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

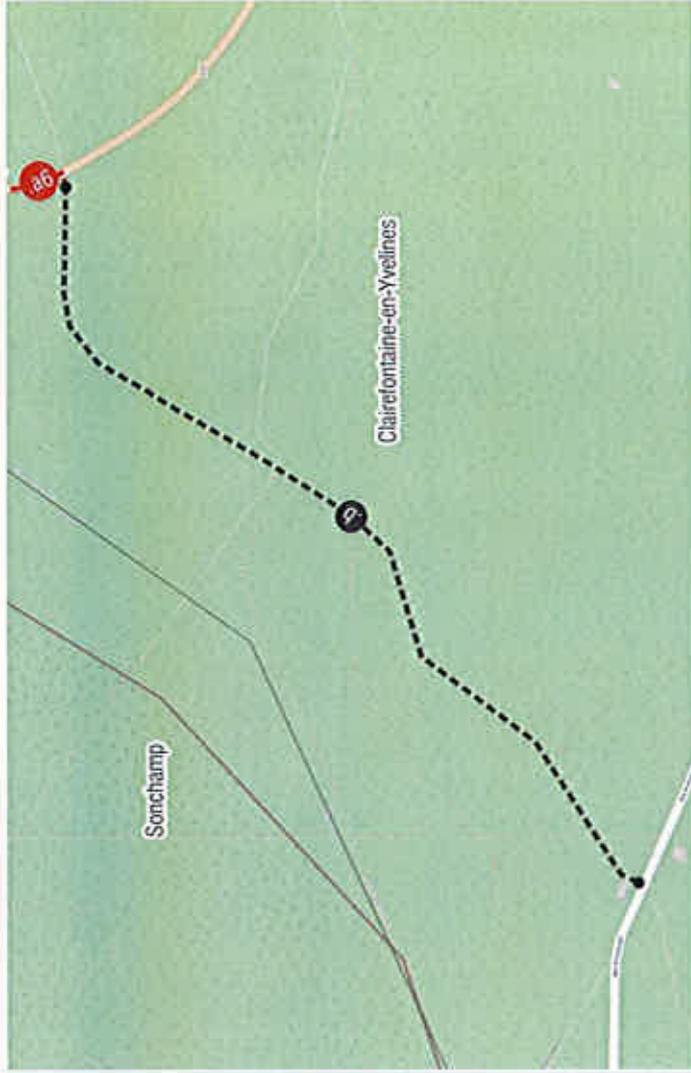
Action 3 : Aménager le réseau local

3.21.b - Chemin vers la rue de Paincourt - Commune de Clairefontaine-en-Yvelines



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 817 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

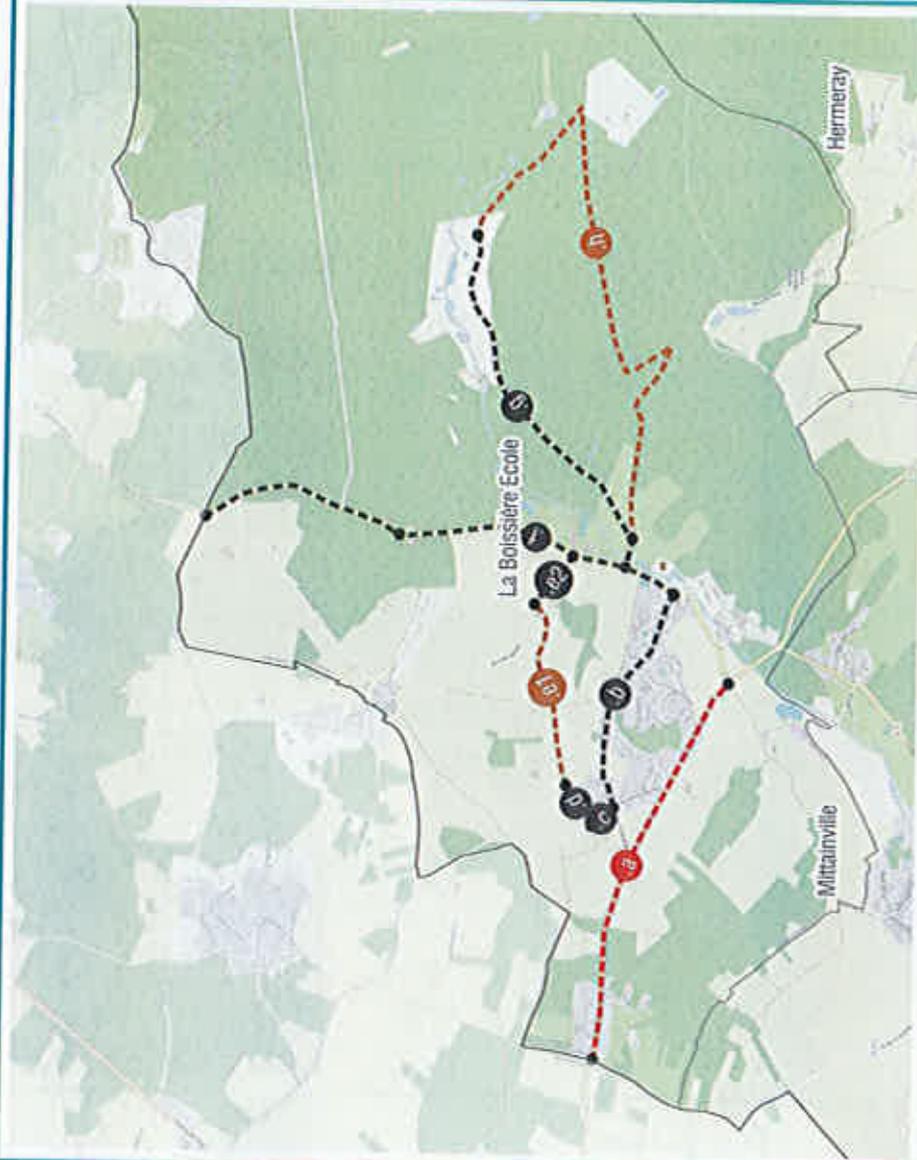
3.23 - Itinéraire 23 : La Boissière-Ecole



ITINERAIRES LOCAUX

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

- 23.a Rue de Rambouillet
- 23.b Rue des écoles
- 23.c Rue de la Grande Vallée
- 23.d Rue des longs champs
- 23.e1 Chemin vers la Vallée au Guerrier
- 23.e2 Route de l'Epinette
- 23.f D71
- 23.g Rue du Passoir
- 23.h Chemin forestier



Itinéraire 23 : La Boissière-Ecole

Réseau cyclable par typologie
 - - - - - Piste cyclable en projet / en réflexion
 - - - - - Chemin multi-usages sauf motorisés en projet / en réflexion
 - - - - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion

COMMUNES CONCERNÉES

La Boissière Ecole

COÛT : 1 669 650 €

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local
 3.23.a - Rue de Rambouillet - Commune de La Boissière Ecole

SOLUTION TECHNIQUE
 Piste cyclable : Aménagement d'une piste de minimum 1,5m de large par sens de circulation, séparée physiquement de la chaussée par un séparateur. Pose de signalétique adaptée et de jalonnement directionnel

CONTRAINTES ET REMARQUES

 Longueur : 2698 m

COÛT : 1079350 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





Action 3 : Aménager le réseau local

3.23.b - Rue des écoles - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1555 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 Commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.23.c - Rue de la Grande Vallée - Commune de La Boissière Ecole

SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 190 m

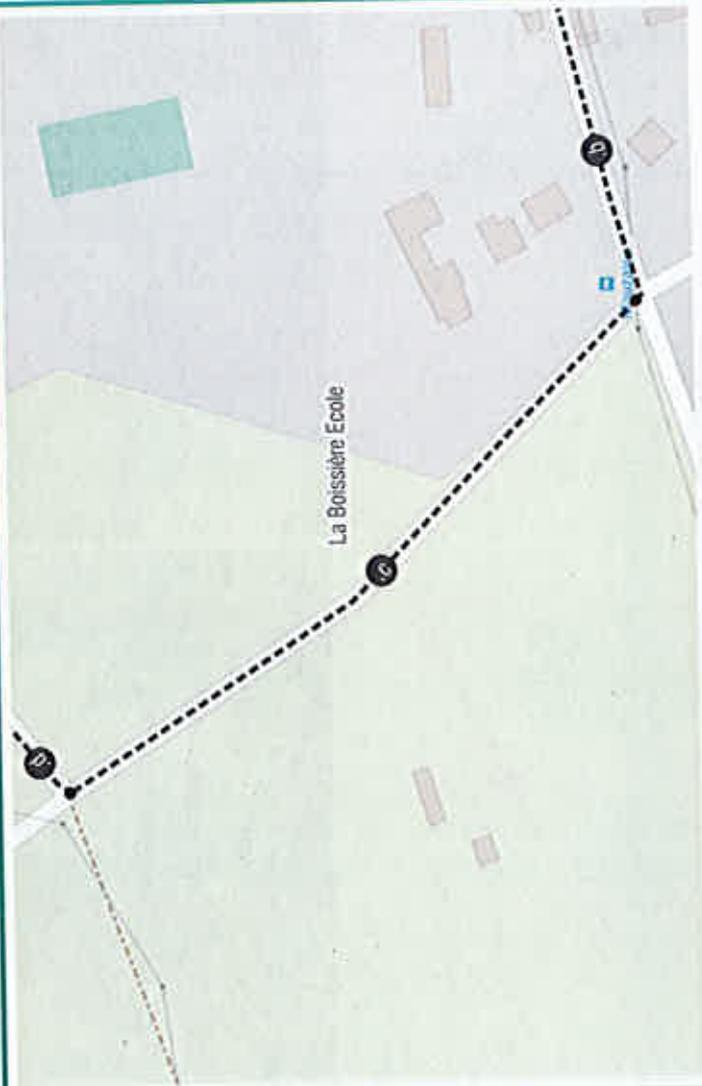
COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 16

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------





Action 3 : Aménager le réseau local
 3.23.d - Rue des longs champs - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 320 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Axe aménagements

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.23.e1 - Chemin vers la Vallée au Guerrier - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1260 m



COÛT : 126000 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

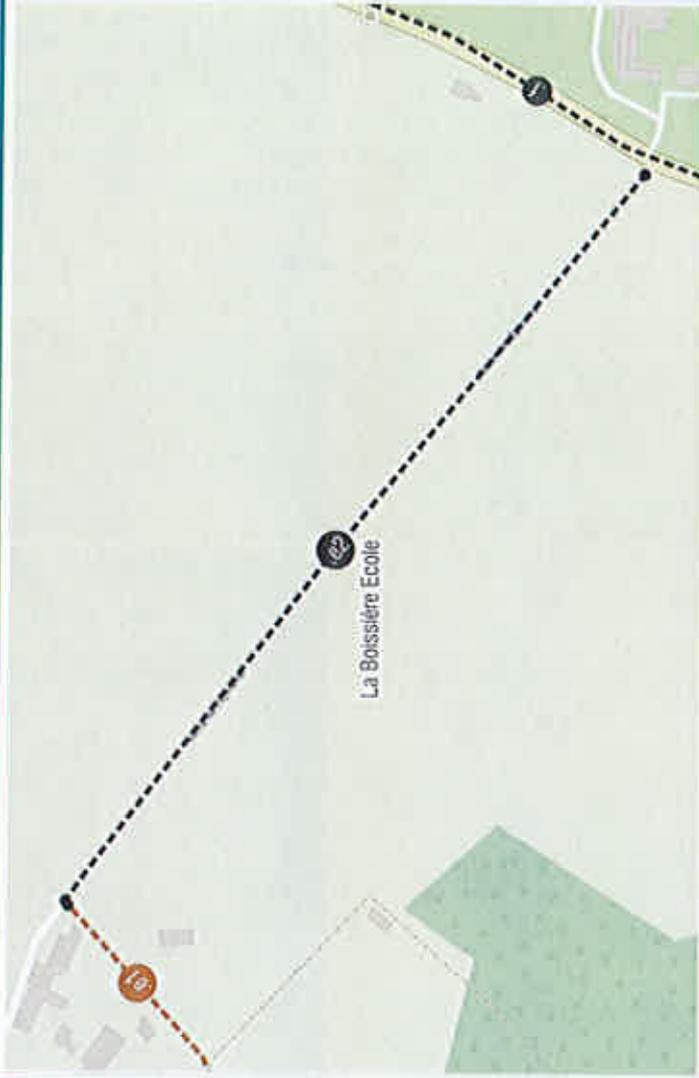
Action 3 : Aménager le réseau local

3.23.e2 - Route de l'Épinette - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 406 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 45

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.23.1 - D71 - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

Axe aménagements

CONTRAINTES ET REMARQUES
 Longueur : 3304 m



COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER Région Île-de-France	MAÎTRISE D'OUVRAGE CD
---	---------------------------------

PHASAGE				
2023	2024	2025	2026	2027

Action 3 : Aménager le réseau local

3,23.g - Rue du Passoir - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 2605 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 Commune

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.23.h - Chemin forestier - Commune de La Boissière Ecole



SOLUTION TECHNIQUE

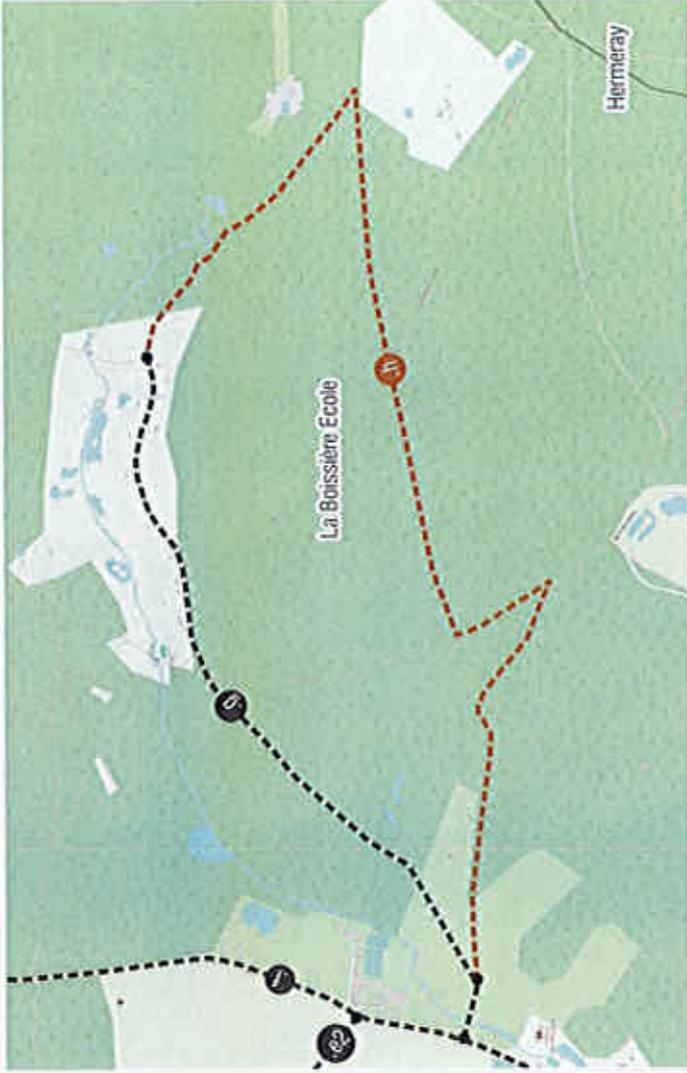
Chemins multi-usages sauf motorisés : Amélioration du revêtement du chemin et pose de jalonnement directionnel

Axe aménagements



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 4634 m



COÛT : 463 400 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

ONF

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------

Action 3 : Aménager le réseau local

3.28 - Itinéraire 28 : Saint-Léger-en-Yvelines - Les Bréviaires



ITINERAIRES LOCAUX

Seules les sections ci-dessous nécessitent un aménagement spécifiques, elles sont détaillées dans les fiches actions qui suivent.

28.a Route de la Ferme du Chêne

28.b Rue de la Gareme



COMMUNES CONCERNÉES

Orphin

Itinéraire 28 : Saint-Léger-en-Yvelines - Les Bréviaires

Réseau cyclable par typologie - - - - Itinéraire conseillé en projet / en réflexion
d'aménagement (Vizea, 2022)
Itinéraire 28

COUT : 300 €

Axe aménagements

Action 3 : Aménager le réseau local

3.28.a - Route de la Ferme du Chêne - Commune de Orphin



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections



CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1438 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER

Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE

CA Transcom 4

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------



Action 3 : Aménager le réseau local

3.28.b - Rue de la Garenna - Commune de Orphin



SOLUTION TECHNIQUE

Itinéraire conseillé : Itinéraire ne nécessitant pas d'aménagement cyclable hormis la pose de panneaux de jalonnement aux intersections

CONTRAINTES ET REMARQUES

Longueur : 1831 m

COÛT : 150 €

PARTENAIRE FINANCIER
 Région Île-de-France
 Département des Yvelines

MAÎTRISE D'OUVRAGE
 CA Transcom 50

PHASAGE

2023	2024	2025	2026	2027
------	------	------	------	------




Axe aménagements

Action 4 – Compléter l'offre de stationnement vélo au niveau des pôles d'échanges

CONTEXTE ET OBJECTIFS

- Lever un des principaux freins à l'usage du vélo tous motifs de déplacements confondus
- Le stationnement à proximité des gares : L'aménagement d'emplacements près des gares et des arrêts de bus importants est un besoin prioritaire pour favoriser l'intermodalité.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Gares : l'équipement une offre de stationnement sécurisé (grâce à un abonnement ou une carte de transport) près des gares est recommandé (20 places) ;



COÛT

40 000 € HT pour 1 abri fermé (2 000 €/place)

PARTENAIRE FINANCIER

Alvéole

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Communes de Rambouillet Territoires

PHASAGE

COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
--------------------	--------------------	-------------------

Action 5 – Proposer une offre de stationnement proche des zones d'emplois du territoire

CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'un des leviers majeurs du développement de la pratique du vélo pour les trajets domicile-travail est celui du stationnement vélo à son lieu de travail (où le vélo pourrait être stationné la journée entière) et éventuellement aux lieux de restauration le midi.

Permettre aux actifs de stationner leur vélo favorisera à la fois l'implantation des entreprises sur le territoire et l'usage du vélo chez les actifs

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il est préconisé de mettre en place du stationnement de deux types :

- Arceau vélo : rapide et facile à mettre en place
 - ils peuvent être multipliés à proximité de chaque entreprise pour satisfaire le maximum d'employés.
 - ils peuvent être installés à proximité des lieux de restauration pour des déplacements internes et/ou brefs.
- Abris collectif fermé (conciergerie ou local vélo) : sécurisé et adapté aux entreprises qui veulent fournir un service plus qualitatif à leur employé. Plus onéreux et complexes à mettre en place
 - Dans les locaux des entreprises
 - Constructions nouvelles d'un abri à proximité des bâtiments ou à la place de quelques emplacements de stationnement motorisés

COÛT

Voir prix des aménagements action 6

PARTENAIRE FINANCIER

Alvéole

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Communes de Rambouillet Territoires

PHASAGE

COURT TERME

MOYEN TERME

LONG TERME



Axe stationnement

Action 6 – Remplacer les râteliers existants

CONTEXTE ET OBJECTIFS

- Les râteliers ou « pincés-roues », nombreux sur le territoire, ne constituent pas une offre de stationnement satisfaisante, elle est peu sécurisée et risque d'endommager les vélos y stationnant
- A termes, chacun de ces râteliers doivent être remplacés par un nombre équivalent d'emplacement en arceaux vélo, abris collectifs ou individuels

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Les râteliers existants dans les différentes communes du territoire devront peu à peu être remplacés par des arceaux vélos.
- En fonction des besoins, les centre-ville des communes pourront être équipés en arceaux vélo.

COÛT

Voir prix des aménagements action 6

PARTENAIRE FINANCIER

Alvéole

MAÎTRISE D'OUVRAGE

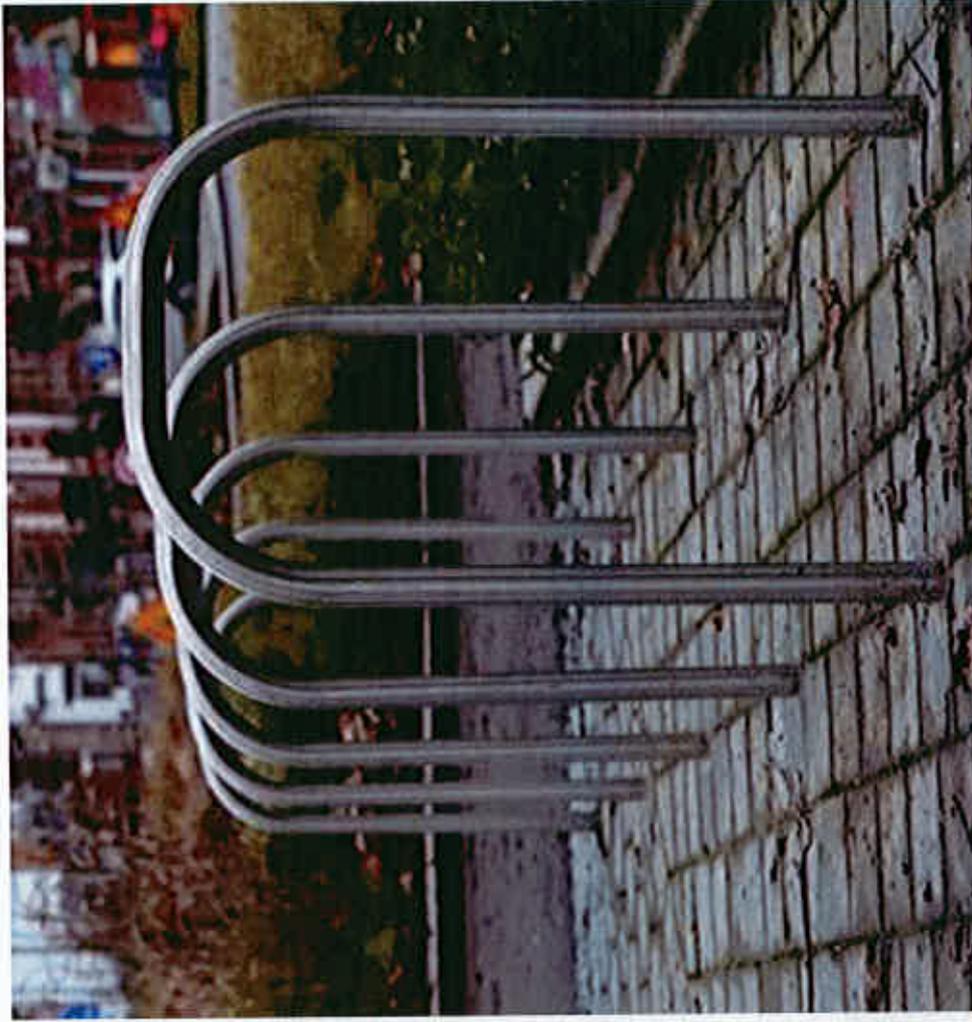
Communes de Rambouillet
Territoires

PHASAGE

COURT TERME

MOYEN TERME

LONG TERME



Action 6 – Remplacer les râteliers existants Exemple de type de stationnement retenu

Arceaux en « U »



Les arceaux vélos en « U » sont les arceaux les plus recommandés car ils offrent deux point d'accroches et un appui stable pour le vélo. Ils sont utiles pour du **stationnement de courte durée**, idéal pour les zones de commerces de proximité.

Coût : 180 à 300 € par arceau (2 emplacements)

Arceaux couverts ou abri collectif ouvert



Cette infrastructure offre le confort supplémentaire d'abriter les vélos ainsi que les cyclistes en cas d'intempéries. Elle sert tout particulièrement à proximité des lieux de travail et des écoles pour du **stationnement de courte à moyenne durée**.

Coût : 400 à 800 € par emplacement

Abris collectif fermé



Ce type de stationnement propose un niveau de sécurisation très élevé, il est idéal pour le stationnement **moyenne à longue durée** ou pour le stationnement de VAE. Il est préconisé de les localiser à **proximité des pôles d'intermodalité** (pôles gares).

Coût : 1750 à 2000 € par emplacement

Box individuel ou abris individuel fermé



Les consignes individuelles proposent un stationnement couvert et sécurisé avec un accès individuel pour chacun des usagers. Cette offre est idéale pour le stationnement **de longue durée** pour les habitants **proche de leur domicile** ou pour les touristes.

Coût : 1500 à 2500 € par emplacement

Action 7 – Aménager des bornes d'entretien, réparation et station de gonflage en libre-service sur le territoire

CONTEXTE ET OBJECTIFS

L'offre de service la plus simple à mettre en œuvre est la borne de gonflage, elle est utile à tout type d'utilisateur que ce soit pour du vélo utilitaire ou de loisir. Cette action est un bon moyen d'amorcer la politique cyclable de la ville et de rendre visible la volonté de la commune de développer la cyclabilité sur son territoire auprès des habitants.

En plus de la fonction gonflage il est possible de mettre en place des bornes d'outillage, à destination des actifs ou des usagers occasionnels qui n'ont pas forcément investi dans du matériel de réparation

DESCRIPTION DE L'ACTION

Equiper les localisations suivantes :

- 1) Les centralités situées près de la véloscénie
- 2) La gare de Rambouillet
- 3) Près du château de Rambouillet et des sites touristiques



COÛT

6 400 € HT par borne

PARTENAIRE FINANCIER

Région Ile-de-France
 Programme Alvéole +

MAÎTRISE D'OUVRAGE

Communes de Rambouillet
 Territoires

PHASAGE

COURT TERME

MOYEN TERME

LONG TERME



Action 8 – Proposer une offre de location de vélo longue durée

CONTEXTE ET OBJECTIFS

La location humanisée, à destination des habitants de Rungis, consiste à proposer un service de location de vélo de courte, moyenne ou longue durée par la collectivité. Celle-ci peut mettre à disposition un lieu physique où effectuer la location (proche de la gare ou de la Mairie) ainsi que plusieurs catégories de vélo (simple, VAE, triporteur, adapté au PMR, enfant, ...) et du matériel complémentaire (antivol, panier, lampe, ...)

DESCRIPTION DE L'ACTION

- Temps 1 : acquisition d'une quinzaine de vélos « test »
 - Temps 2 : élargissement de la flotte si le type de matériel et la formule choisie est satisfaisante
- Plusieurs phases de dimensionnement et du choix de l'offre :

- Définition du cadre :
 - Location selon plusieurs formules (courte, moyenne, longue durée)
- Acquisition des vélos :
 - Choix du type de vélo (VAE, classique, triporteur, ...) et de la tarification (sociale, dégressive, ...)
 - Acquisition de solutions adaptées (cadenas, protection pluie, paniers, ...)
 - Assurance (vol, dommages spécifiques, ...)
- Organisation de l'expérimentation (choix du panel, stratégie de déploiement, charte de location, communication sur la démarche, ...)
- Mise à disposition des vélos :
 - Distribution
 - Suivi de l'usage
 - Retour d'expérience, maintenance

COUT

30 000 € HT + 1 ETP (hors coût d'exploitation d'un local)

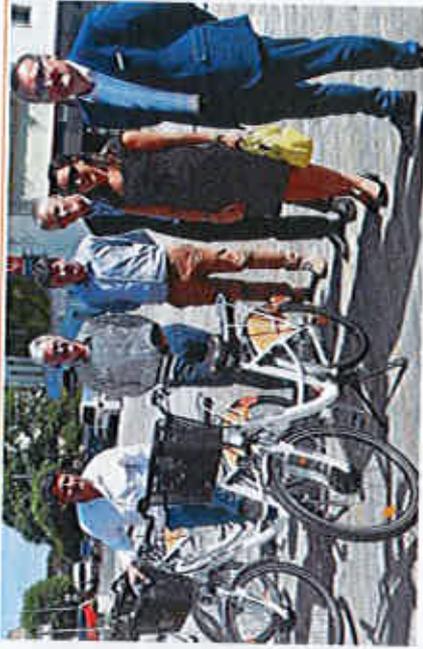
PARTENAIRE FINANCIER

Communes
CA

MAITRISE D'OUVRAGE

PHASAGE

COURT TERME	MOYEN TERME	LONG TERME
-------------	-------------	------------



Location de vélo électriques mise en place par Guingamp-Paimpol Agglomération (source : <https://www.letelegramme.fr/cotes-darmor/guingamp-velos-electriques-de-l-appllo-committee-ca-marche-23-06-2020-12570927.php>)



Service de location Métrovélos à Grenoble (Métropole grenobloise)

Action 10 – Organiser des événements autour du vélo

CONTEXTE ET OBJECTIFS

- L'organisation d'événements sur la thématique du vélo est un bon moyen de communiquer sur la politique cyclable de la commune et sur les actions mises en place, en cours et à venir mais également de fédérer les habitants sur le sujet du vélo.
- L'organisation d'un événement durant le programme national mai à vélo permettrait de communiquer sur le schéma cyclable de Rambouillet Territoires. C'est également un événement à occurrence annuelle qui offrira un point de rendez-vous aux usagers pour s'informer de la progression de réalisation du schéma.
- Une semaine de la mobilité, organisée en septembre, revêt à la fois le caractère communiquant sur la cyclabilité de la ville, mais peut également être un moyen de concerter les habitants sur l'évolution de leurs besoins et leurs usages.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Plusieurs actions sont à mettre en œuvre pour l'organisation d'une semaine de la mobilité :

- **Création d'un panel usager** et/ou d'un micro-trottoir afin d'interroger les habitants sur leur pratique du vélo et leur connaissance de la cyclabilité du territoire
- **Recruter des intervenants spécialistes** du domaine pour le lancement de la semaine de la mobilité
- **Organisation et planification d'ateliers** tout au long de la semaine :
 - Déambulation dans la ville
 - Conférences
 - Jeux sérieux
 - Forums des acteurs de la mobilité (associations, atelier de réparations, parcours à vélo, Véligo location ...)
 - Communication sur l'évolution du plan vélo
- Clôture de la semaine avec restitution des différents ateliers
- **Relever des indicateurs de satisfaction** (nombre de participants, enquête satisfaction, ...)

COÛT 0.2 ETP	PARTENAIRE FINANCIER	MAÎTRISE D'OUVRAGE Communes CA
PHASAGE		

COURT TERME **MOYEN TERME** **LONG TERME**



VILLEJUIF.FR
 Exemple des Assises de la Mobilité, Villejuif 2021

Action 11 – Créer et mettre en œuvre des programmes pédagogiques de sensibilisation et de formation

CONTEXTE ET OBJECTIFS

- La mise en place de programme de sensibilisation et d'information a plusieurs objectifs :
- Chez les plus jeunes, l'enjeu est de sensibiliser sur le « savoir rouler à vélo », les usages et les bonnes pratiques à respecter lorsqu'on est un usager cycliste ;
 - Chez les habitants en général, l'objectif est d'informer sur les aménagements existants de l'intercommunalité et de les inclure potentiellement dans un processus participatif qui leur permettrait de s'approprier personnellement le système vélo de leur territoire ;
 - Enfin, il est possible d'inclure des associations ou des collectifs citoyens en faveur du vélo afin de les soutenir dans leur démarche et de les faire connaître aux usagers de la commune.

DESCRIPTION DE L'ACTION

- 1) Mise en place d'ateliers et d'animations à destination des plus jeunes en déployant le dispositif « **Savoir rouler à vélo** » dans les écoles.
- 1) Réaliser une instance de travail entre les écoles et les associations vélos du programme Génération Vélo « savoir rouler »

COÛT
0,1 ETP

PARTENAIRE FINANCIER
Savoir Rouler
Programme MOBY

MAÎTRISE D'OUVRAGE
Communes de Rambouillet
Territoires

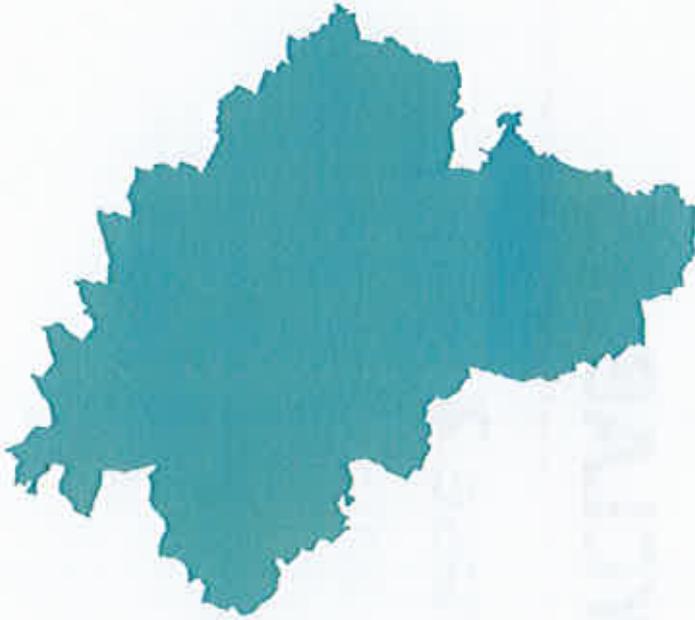
PHASAGE

COURT TERME

MOYEN TERME

LONG TERME





ANNEXES



Le Perray
EN YVELINES

etc
consultants en mobilité

SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES

Phase 2

Juin 2022

I. Rappel des objectifs du plan vélo et des enjeux issus du diagnostic

II. Plan vélo

Un nouveau réseau cyclable

Les autres composantes du système vélo à développer

- Stationnements
- Services
- Communication & sensibilisation
- Gouvernance & outils stratégiques

I. RAPPEL DES OBJECTIFS DU PLAN VÉLO ET DES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

RAPPEL DES OBJECTIFS DU PLAN VÉLO

Objectif principal défini dans le CCTP :

PERMETTRE AUX ACTIFS DE RÉALISER LES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL À VÉLO

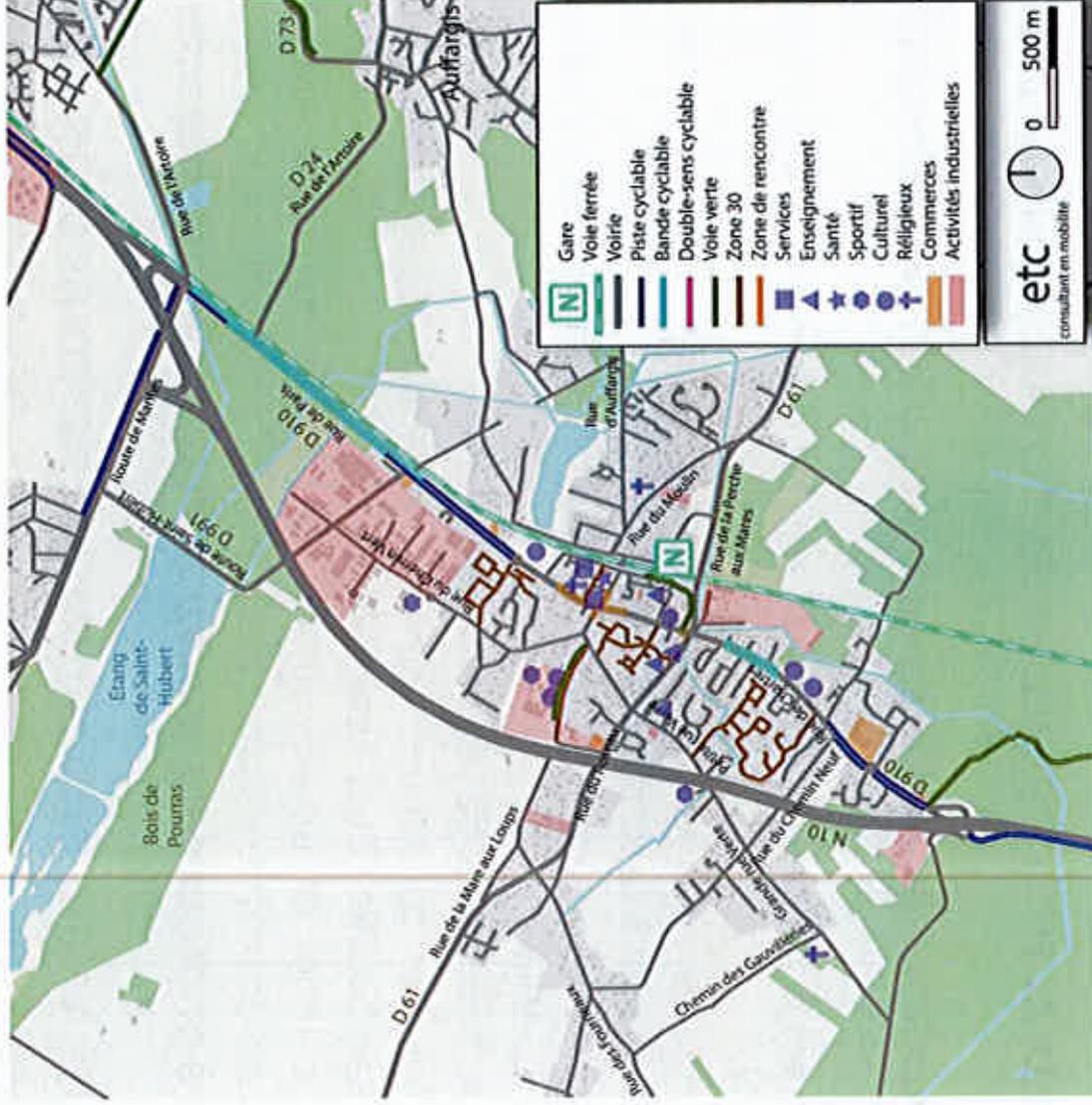
Rappel du diagnostic sur les déplacements domicile-travail (données Insee) :

- La majorité des échanges se font avec Paris, les communes proches (<10km) et celles desservies par la ligne N.
 - Si la part modale de la voiture est aujourd'hui très importante, **de nombreux déplacements domicile-travail sont à capter :**
 - Déplacements courts où l'usage du vélo est pertinent et pourrait concurrencer l'usage de la voiture (>10km) :
 - Au sein même de Le Perray-en-Yvelines ;
 - Avec les communes voisines, => **liaisons à permettre en priorité avec les villes de Rambouillet et Les-Essarts-le-Roi ;**
 - Fort potentiel de développement de l'usage du vélo en **rabattement sur les gares**, à condition de mettre en places les conditions favorables à sa pratique.
- En gras = actions à prioriser dans la programmation des aménagements**

OBJECTIF PROPOSÉ À HORIZON 2030 : PASSER DE MOINS DE 2% (CHIFFRE EXACT NON CONNU CAR CUMULÉ AVEC LES 2 ROUES) À 10 % DES DÉPLACEMENTS DOMICILE TRAVAIL EN VÉLO

RAPPEL DES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

Or le réseau existant est incomplet et discontinu



Réseau cyclable existant - ETC

➤ Enjeux

- **Poursuivre l'aménagement d'un réseau structurant :**
 - Offrir des itinéraires rapides, directs et sécurisés
 - Desservir les principaux pôles générateurs de déplacements
 - Éviter la mixité des usages
- **Poursuivre le développement du réseau secondaire :**
 - Connecter les différents quartiers et assurer une desserte locale
 - Poursuivre le développement des zones de partage
- **Résorber les défauts du réseau cyclable actuel**
 - Efficacité
 - Coupures
 - Jalonnement
 - Lisibilité
 - Sécurité

RAPPEL DES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC

Enjeux liés aux autres composantes du système vélo (hors aménagement) dégagés dans le diagnostic

Améliorer l'offre de stationnement

Jalonner les itinéraires pour renforcer la lisibilité du réseau

Proposer des services permettant aux gens de changer d'usage

Communiquer autour du vélo et des règles de sécurité

Mise en place d'une gouvernance afin d'assurer la mise en place et le suivi du plan vélo

Développer et garantir la prise en compte du vélo dans les projets et les déplacements des agents communaux

II. LE PLAN VÉLO

A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

PRÉAMBULE MÉTHODOLOGIQUE (1/2)

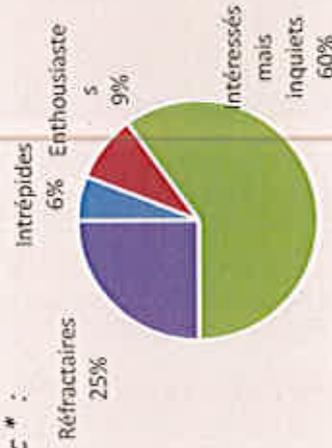
Avant de définir quel aménagement est le mieux adapté à une voie donnée, la première étape de l'étude consiste à définir le réseau à terme. Pour cela, la logique de définition du réseau cyclable est détaillé ci-après.

CARACTÉRISTIQUES D'UN RÉSEAU CYCLABLE ADAPTÉ

Un réseau cyclable de qualité doit permettre aux cyclistes de se déplacer sur l'essentiel du territoire, de manière **confortable, sûre et rapide**, tout en étant **adapté aux typologies de cyclistes** les plus susceptibles d'emprunter chaque tronçon. Pour cela, le réseau doit :

- Être hiérarchisé
- Être continu
- Sécuriser objectivement la circulation des cyclistes
- Sécuriser subjectivement la circulation des cyclistes
- Permettre des déplacements rapides

Rappel du diagnostic * :



L'enjeu pour la Ville de Le Perray est d'accroître la pratique des « enthousiastes » et surtout de séduire la majorité « intéressée mais inquiète ». Le frein ici n'est pas tant l'insécurité réelle que l'insécurité ressentie. Il se lève avec des aménagements qui doivent optimiser la sécurité subjective et pas seulement la sécurité objective. Faire du vélo ne doit être stressant ou anxiogène pour personne. Pour remplir cet objectif, il faut notamment veiller à écarter autant que faire se peut les cyclistes du trafic motorisé.

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

PRÉAMBULE MÉTHODOLOGIQUE (2/2)

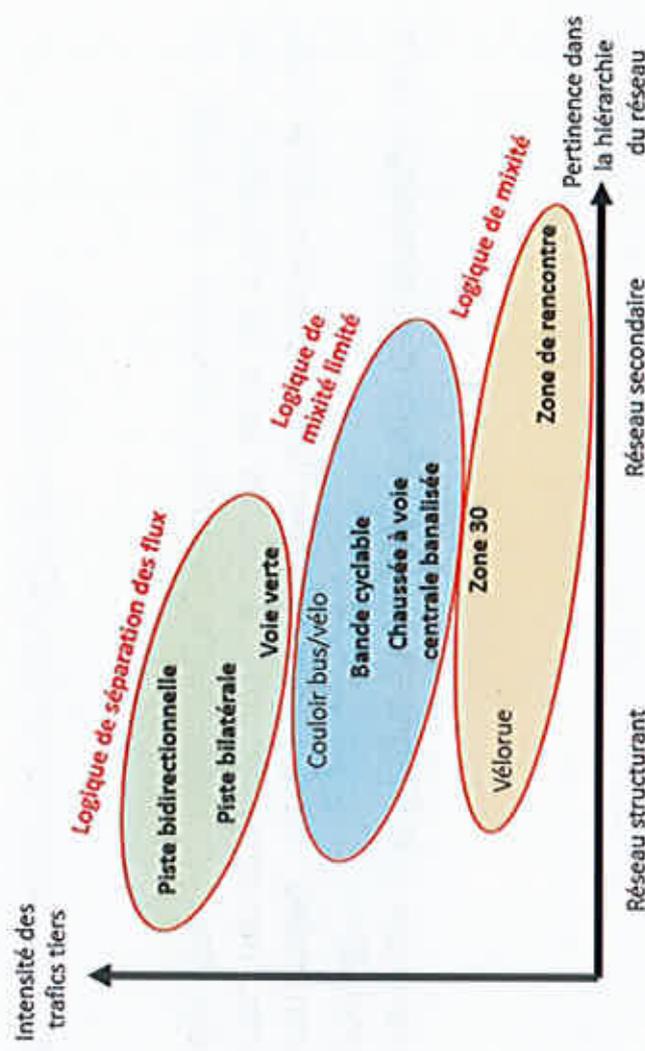
Deux principes clés à la conception garantissent une bonne utilisation des aménagements cyclables et un accroissement significatif de la part modale du vélo :

- Créer un réseau et un écosystème permettant de faire du vélo un mode de déplacement plus rapide que les autres modes, et donc d'être compétitif :
 - Permettre des déplacements en vélo rapides grâce à un réseau autorisant des déplacements directs minimisant les temps d'arrêt,
 - Limiter les performances du transport automobile (réduire la largeur de la chaussée, etc.) pour affecter l'espace récupéré au profit d'autres fonctions (modes actifs, espaces verts, etc.) et réduire l'avantage comparatif au profit des autres modes : vélo, transports en commun et marche en particulier.

• La séparation des vélos du trafic motorisé

Le principe de séparation est à considérer selon le volume et la vitesse du trafic motorisé, ainsi que le volume de cyclistes :

- Une **séparation physique** est nécessaire sur les axes avec un volume de trafic important (> 3 000 véh./jour/sens) et/ou circulant à vitesse élevée (> 30 km/h) et/ou lorsqu'un nombre important de cyclistes est attendu (> 750 cyclistes/jour), via la création de pistes cyclables ;
- Une **cohabitation** est adaptée lorsque le trafic motorisé est modéré et circule à faible allure. Pour cela, il est parfois nécessaire de reporter une partie du trafic sur d'autres axes.



Hiérarchisation aménagements cyclables et flux de véhicules motorisés – ETC d'après CEREMA

STRATÉGIE GLOBALE PROPOSÉE (1/2)

Rappel : Données d'entrées

- Flux
 - Flux élevés sur les voies départementales (cf. diagnostic), nécessitent des aménagements cyclables séparés des véhicules motorisés
 - Flux non connus sur les voies communales, mais faibles d'après les observations terrains, plan de circulation invitant aux shunts, nombreuses voies à double sens de circulation, trop étroites dans l'état actuel pour créer des aménagements cyclables séparés (ni pistes, ni bandes cyclables)

- Projets portés à connaissance aux dernières réunions (novembre 2021, janvier 2022)
 - Projet du centre-ville
 - Apaisement du centre ville
 - Déclassement de la route départementale sur une portion
 - Horizon : fin du mandat (étude opportunité en 2022)
 - RD910, au droit du Champ de Foire : passage en zone 30, *en cours*
 - Projet RD61*RD910 : reprise de l'intersection pour la sécuriser
 - Projet de reconstruction de la rue du chemin vert : maintien à double-sens de circulation, maintien de la desserte bus, organisation du stationnement sur chaussée

STRATÉGIE GLOBALE PROPOSÉE (2/2)

- Stratégie globale proposée
 - Agir sur le **plan de circulation** pour renvoyer les flux sur les axes structurants et rendre aux axes de distribution et de desserte leur fonction première, éliminer toute possibilité de shunt (logique de boucles resserrées pour de pas nuire aux Perrotins)
 - Cela aura pour conséquence un apaisement général de la circulation sur ces voies
 - Pour poursuivre en ce sens et légitimer la place du vélo dans l'espace public :
 - **Création d'aménagements cyclables (en particulier via des sentes et le long de rigoles)**
 - **Création de zones de partage** (zone de rencontre en hypercentre et à proximité des établissements scolaires et zone 30 sur le reste du territoire communal)
 - **Instaurer des double-sens cyclables** sur toutes les voies à sens unique limitées jusqu'à 30km/h inclus (obligation réglementaire)
 - **Donner la priorité aux cyclistes à l'ensemble des carrefours**

- Cette stratégie nécessite :
 - 1 / La mise en place du nouveau plan de circulation qui sera retenu
 - 2/ Des comptages (flux et vitesse) sur certaines voiries communales afin de s'assurer que les typologies préconisées soient bien réalisables (< 2000 véh./j/sens)
 - 3/ Validation des typologies et mise en oeuvre

etc

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE PROPOSÉ : MAILLAGE ET HIÉRARCHISATION

Réseau principal :

- Sur les corridors présentant les **principaux flux** et **générateurs** de déplacements
- Itinéraires les **plus directs possibles** et à **isoler des autres modes de déplacement** afin de permettre un **déplacement rapide** des cyclistes tout en garantissant la **sécurité** de tous les usagers de l'espace public.

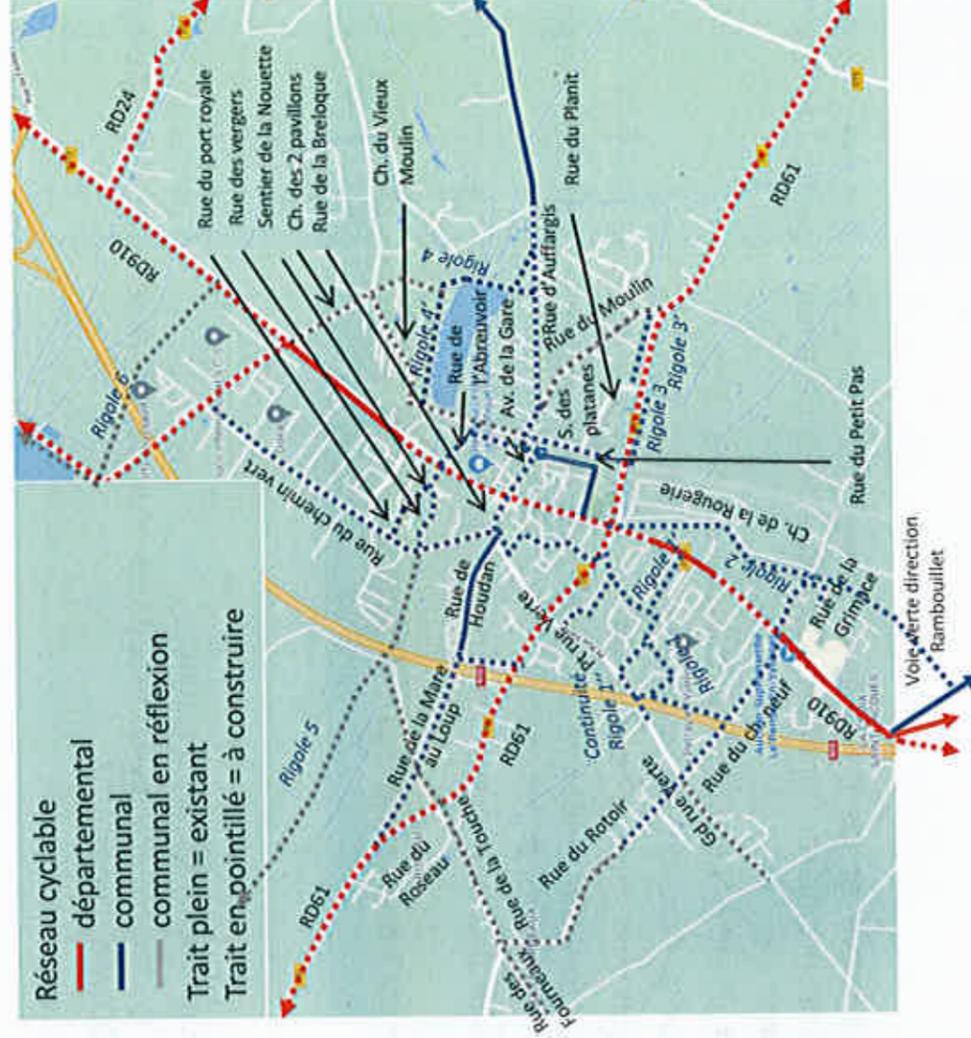
Réseau secondaire :

- Sur des corridors dont le potentiel de flux est **plus faible**
- Itinéraires visant à faciliter la circulation des vélos entre les quartiers et au sein des différents quartiers pour des déplacements à moyenne et courte distance
- Itinéraires ne nécessitant **pas nécessairement une séparation des modes**.

Dans l'attente du réseau structurant finalisé (non maîtrisé, autres maîtrises d'ouvrage), il constitue également une alternative sécurisée aux perrotins et usagers venant sur le territoire

Réseau tertiaire/Reste des voies communales :

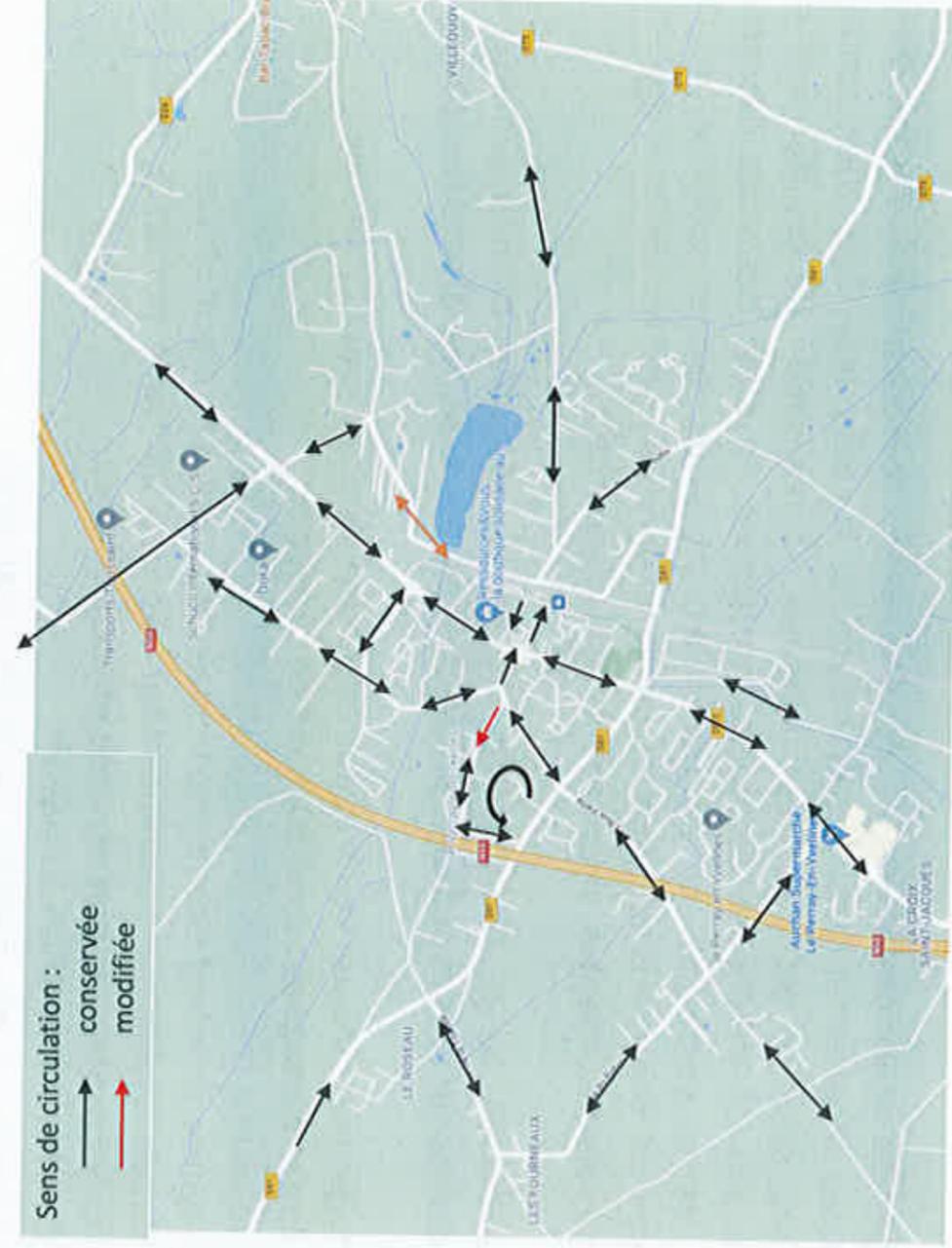
- Desserte fine locale



NB : D'autres aménagements via les rigoles sont possibles, mais cela ne fait pas partie du présent plan.

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION (À TRAVAILLER ENSEMBLE) – ÉCHELLE COMMUNALE



II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

RÉALISATION DES COMPTAGES ET CHOIX DES AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE

Afin d'aménager les voies identifiées (cf. les plans pages précédentes) du réseau dit secondaire (réseau primaire = routes départementales, pas du ressort de la commune), différentes typologies peuvent être mises en œuvre selon le résultat des comptages. La réalisation de ces derniers est très fortement recommandée afin de valider les typologies proposées. En effet, ces voies desservant les principaux équipements de la commune et en particulier les équipements scolaires et l'hypercentre, sont empruntées par de nombreux citoyens et en particulier des enfants de tout âge. Il est nécessaire de proposer des typologies adaptés, visant avant tout, la sécurité.

Comme nous l'avons vu p. 13, il existe 3 grandes catégories d'aménagements cyclables linéaires récapitulées ci-dessous. Les typologies proposées, en fonction des différentes contraintes, apparaissent en gras :

- 1) Aménagements mêlant vélos et autres modes, principalement motorisés :
 - Zones partagées : zone 30, zone de rencontre ;
 - Vélorue.
- 2) Aménagements visant une mixité limitée entre vélo et trafic motorisé :
 - **Bande cyclable** : **théoriquement séparée du trafic motorisé, mais toutefois facilement franchissable car non séparée physiquement** ;
 - Couloir bus autorisé aux vélos ;
 - **Chaussée à voie centrale banalisée/chaucidou**
- 3) Aménagements permettant une séparation des vélos et du trafic motorisée :
 - **Voie verte** ;
 - Piste cyclable.

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

RÉALISATION DES COMPTAGES ET CHOIX DES AMÉNAGEMENTS SUR LE RÉSEAU SECONDAIRE

- Afin de comprendre les choix d'aménagements sur chaque voie, le tableau ci-contre est un outil d'aide à la décision sur la base du plan de circulation défini (sens de circulation et vitesses autorisées) et des flux connus aujourd'hui

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

Tableau d'aide à la décision – CEREMA, 2021

- Chaque typologie d'aménagement est décrit en annexe 1, avec des préconisations de mise en œuvre. Le tableau pages suivantes récapitule les aménagements à créer.

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

Itinéraire	Usage	Nom des voies	Caractéristique de la voie (état de l'existant)				Plan d'actions recommandé		Estimation financière
			Long. (m)	Larg. (m)	Sens de circulation	Stationnement	Bus	Autre(s)	
1 Axe Est-Ouest Rue de la Mare au Loup - Gare	Permet de rejoindre la gare RER depuis l'Ouest de la ville (centre et nord ouest), alternative à la RD61 Desserte de la Mare au Loup Liaison avec chemin vert permettant le rabattement de la zone d'activité vers la gare de RER	Avenue de la gare	170	5,3	unique	Longitudinal et bilatéral, entre alignement d'arbres	Non	Dispositifs de ralentissement existants (aux extrémités et en section)	10 540 € Création d'une zone 30, sans aménagement complémentaire, uniquement signalisation verticale : panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51), des 2 cotés donc *2. Création d'un DSC avec marquage séparatif + début du DSC avec panneau B1 et panneau M9V2 obligatoires en entrée + panneau d'indication de DSC pour les véhicules motorisés (C24a) en sortie.
		Rue de la Breloque (section RD 910 - Rue de la Grenouillère)	110	5,3	unique	Longitudinal et unilatéral (côté nord)	Non	Dispositif de ralentissement existant (côté RD)	6 820 € Création d'une zone 30 sans aménagement complémentaire, uniquement signalisation verticale : panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) *2, coté RD et coté rue de la Grenouillère, continuité de la zone 30 coté Houdan et Pt rue verte (cf. ligne suivante pour les autres panneaux) Création d'un DSC avec marquage séparatif+ début du DSC avec panneau B1 et panneau M9V2 obligatoires en entrée + panneau d'indication de DSC pour les véhicules motorisés (C24a) en sortie
		Rue de la Breloque (section Rue de la Grenouillère - Rue de Houdan)	45	6	double			Oui	
		Rue de Houdan	630	6	double	Longitudinal et unilatéral ponctuel	Non	Voie verte sur trottoir sur une section	68 040 € Suppression de la voie verte sur trottoir, effacer marquage et retrait panneau. Zone 30 existante entre Pt rue Verte *Breloque*Houdan et passage RN10 : signalisation verticale en début de rue à améliorer (panneau coté nord à déplacer au plus près de l'intersection Pt rue verte *Breloque), pas besoin de rajouter d'aménagement entre l'entrée de rue et la Mare aux Loups déjà existants, pérenniser les 2 chicanes actuellement en provisoire, passer la rue à sens unique sur la section indiquée (panneau à implanter coté de RD61 pour indiquer qu'on peut aller uniquement jusqu'à la Mare aux Loups mais pas shunter par là), marquer le DSC sur cette courte section à sens unique, mettre un panneau sens interdit + début du DSC avec panneau B1 et panneau M9V2 obligatoires et panneau d'indication de DSC pour les véhicules motorisés (C24a). Attention panneaux de fin de zone 30 n'existant pas actuellement mais si on prolonge bien Houdan jusqu'à la RD161 c'est là qu'il faut le marquer. Zone 30 à créer entre passage RN10 et RD61 dans la continuité de la précédente. Panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) coté RD161. Attention, aménagements de ralentissement obligatoires d'autant qu'itinéraire empruntés par des camions. Créer 3 chicanes.
		Passage sous la RN10 (passage réservé aux piétons)	25	5,5	-	Non	Non	-	12 500 € Passage partagée entre les cyclistes et les vélos, abaisser le trottoir dans la continuité du cheminement à emprunter, mise en place de luminaires dans le tunnel, signalisation verticale en entrée et sortie de tunnel pour signaler la présence de piétons et cyclistes, panneau complémentaire coté ouest sur la rue Houdan pour signaler le tunnel et bien prévenir les automobilistes se rendant à la Mare aux Loups
		Rue de la Mare au Loup	660	5,5	double	Non	Non	82 500 € Mise en place d'une chaudiou, panneaux de part et d'autres de la voie, marque au sol des 2 rives, chevrons tous les 50m sur chaque rives A terme créer une piste directionnelle coté nord	

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

Itinéraire	Usage	Nom des voies	Caractéristique de la voie (état de l'existant)					Plan d'actions recommandé		Estimation financière
			Long. (m)	Larg. (m)	Sens de circulation	Stationnement	Bus	Autre(s)	Typologie d'aménagement recommandé	
2 Autre accès à la gare depuis la RD910, quartiers Ouest	Permet de rejoindre la gare RER depuis l'Ouest de la ville (centre et sud ouest)	Senté des platanes	240	2,2	double	Non	Non	-	Signalisation verticale à mettre en place : panneaux de début et de fin de voie verte (C115 & C116) * 2, coté RD et coté allée des Platanes	2 500 €
			Pour comprendre le déploiement des panneaux à suivre : création d'une Zone 30 coté est de la RD autour de la gare, optimisation des panneaux de signalisation, tout réaliser dans la même temporalité : zone 30 incluant rue de l'Abreuvoir, rue de l'église, rue de la gare, allée des platanes							
3 Autre accès à la gare depuis la RD910, quartiers Ouest	Permet de rejoindre la gare RER depuis l'Ouest de la ville (centre et nord ouest)	Allée des Platanes (entre la senté des platanes et la gare)	60	5	unique	Non	Non	-	Suppression de la voie verte, effacer marquage sur trottoir. Création d'une zone 30 sur l'allée des platanes sur tout son linéaire mais attention inclus dans une zone plus large donc les panneaux ne sont pas la mais aux intersections des voies précédemment mentionnés et de la RD. <i>Si le principe n'est pas retenu, travailler à l'échelle de la voie mais non recommandée. Dans ce cas, comme précédemment, signalisation verticale obligatoire : 3 900 € (B30 & B51), des 2 cotés donc *2.</i> Création d'un DSC, DSC avec début du DSC avec panneau B1 et panneau M9V2 obligatoires en entrée + panneau d'indication de DSC pour les véhicules motorisés (C24a) en sortie, marquage séparatif uniquement entre la gare et la senté des platane (pas besoin sur le reste de la voie, sera moins fréquentée)	3 900 €
			300	6	double	Parking	Oui	-	Création d'une zone 30, signalisation verticale obligatoire : panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51), des 2 cotés donc *2, et création d'un plateau surélevé entre la RD et le virage vers la gare	17 500 €

etc

SCHEMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRY-EN-YVELINES
ETC – 2020

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

Itinéraire	Usage	Nom des voies	Caractéristique de la voie (état de l'existant)					Plan d'actions recommandé		Estimation financière
			Long. (m)	Larg. (m)	Sens de circulation	Stationnement	Bus	Autre(s)	Typologie d'aménagement recommandé	
4 Gare - Perche aux Mares	Permet de rejoindre la gare RER depuis l'Est de la ville (centre)	Rue des Petits Pas	360	4,8	unique	Parking	Oui	-	Création d'une zone 30, sans aménagement de ralentissement (impasse), uniquement signalisation verticale : panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51)*2.	7 920 €
		Rigole 3	210	-	-	-	-	-	Création d'une voie verte, panneaux de début et de fin de voie verte (C115 & C116) coté rue des Petits Pas, coté RD non car continuité avec la ligne suivante (attention si pas réalisés en même temps, implanter des panneaux de ce coté également), revêtement stabilisé	25 200 €
		Traversee de la RD							Créer un plateau surélevé pour la traversée de la RD, signalisation verticale pour prévenir de la traversée de part et d'autres, donc *2	15 000 €
5 Axe Est-Ouest Gare SNCF - Direction Auffargis	Accès à la gare depuis l'est	Rigole 3'	270	-	-	-	-	-	Création d'une voie verte, panneaux de début et de fin de voie verte (C115 & C116) coté rue du Moulin, coté RD non car continuité avec la ligne précédente (attention si pas réalisés en même temps, implanter des panneaux de ce coté également), revêtement stabilisé	32 400 €
		Rue du Moulin (entre rue des Petits Pas et rue d'Auffargis)	120	4,8	double	Sauvage, longitudinal	Oui	-	Poursuite de la zone 30 créée rue des Petites Pas, signalisation verticale : panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) coté Auffargis, de l'autre continuité de la précédente	2 640 €
6 Axe Est-Ouest Gare SNCF - Quartiers Est	Accès à la gare depuis l'est	Rue d'Auffargis	750	5,3	double	Sauvage, longitudinal	Oui	-	Poursuite de la chaudiou jusqu'à la limite communale et ce dans la continuité du travail réalisé par la commune Auffargis, interruption de la chaudiou quand bus, marquage au sol des rives sur tout le linéaire, panneaux début/fin de la chaudiou coté ouest, coté est pas besoin car dans la continuité de celle d'Auffargis, création de poches de stationnement officielles (organisation de celui-O, en réflexion)	98750
		Rue du Moulin (entre la rue d'Auffargis et la RD61)	600	6	double	Sauvage, longitudinal	Oui	-	En réflexion	
7 Gare - Quartiers Nord-Est	Accès à la gare depuis l'est	Chemin du Vieux Moulin	835	5	double	Sauvage, longitudinal	Non	-	En réflexion	
		Rigole 4'	540	-	-	-	-	-	Création d'une voie verte, panneaux de début et de fin de voie verte (C115 & C116), revêtement stabilisé	64 800 €
		Rigole 4 (dont partie d'oe coté rue d'Auffargis)	475	-	-	-	-	-	Création d'une voie verte, panneaux de début et de fin de voie verte (C115 & C116), revêtement stabilisé	57 000 €
		Chemin des 2 pavillons (entre la rigole 4 et le ch. du vieux Moulin)	215	ND	double	Non	Non	En réflexion		
		Chemin des 2 pavillons (entre le ch. du vieux Moulin et la RD910)	330	4,4	double	Non	Non	En réflexion		

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

Itinéraire	Usage	Nom des voies	Caractéristique de la voie (état de l'existant)				Plan d'actions recommandé		Estimation financière	
			Long. (m)	Larg. (m)	Sens de circulation	Stationnement	Bus	Autre(s)		Typologie d'aménagement recommandé
8 Axe Nord-Sud à l'Est Quartiers Sud Est	Alternative sécurisée à la RD910 permettant de rejoindre sa partie sud déjà aménagée et de relier ainsi les quartiers sud, les lotissements mais aussi la voie cyclable Saint Jacques qui permet de rejoindre Rambouillet	Chemin de la Rougerie (// rigole Z)	775	5	double	Non	Non	-	Alternative sécurisée à la RD910, création d'une zone de 30 sans aménagement, signalisation verticale seulement, panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) coté nord si la rue de la grimace est bien aménagée en même temps, sinon panneaux également au sud à son intersection	5000
9 Axe Est-Ouest Sud Ouest	Desserte de toute la partie nord ouest de la commune	Rue de la Grimace	270	Entre 4 et 5	double	Sauvage longitudinal	Non	-	Poursuite de la zone 30 (vous aviez émis le souhait de mettre en place une chaudière mais la largeur de la voie n'est pas suffisante), panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) coté RD, créer 2 chicanes pour faire ralentir les véhicules	20 000 €
		Rue du Rotoir (Section habitations nord)	240	4,5	double	Sauvage longitudinal	Oui	-	En réflexion	
		Rue du Rotoir (section nord, pas d'habitats)	385	4,5	double	Non	Oui	-	En réflexion	
		Rue du Rotoir (Section habitations sud)	360	4,5	double	Sauvage longitudinal	Oui	-	Création d'une zone 30 (vous aviez émis le souhait de mettre en place une chaudière mais la largeur de la voie n'est pas suffisante), panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) coté RD, créer 2 chicanes pour faire ralentir les véhicules	37 800 €
		Rue du Chemin Neuf	600	5	double	Sauvage longitudinal	Oui	-	Création d'une zone 30 (vous aviez émis le souhait de mettre en place une chaudière mais la largeur de la voie n'est pas suffisante), panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51), création de dispositifs de ralentissements, créer des poches de stationnement alternées pour cela	60 900 €
		Rue des Fourneaux	885	3,5	double	Non	Non	-	En réflexion	
10 Axe Est-Ouest	Desserte de toute la partie nord ouest de la commune, centre équestre	Rue de la Touche (entre la rue des Fourneaux et la rue de la Mare au Loup)	715	5,2	double	Sauvage longitudinal	Oui	-	En réflexion	

SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRAY-EN-YVELINES
ETC – 2020

etc

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

Itinéraire	Usage	Nom des voies	Caractéristique de la voie (état de l'existant)				Plan d'actions recommandé				Estimation financière
			Long. (m)	Larg. (m)	Sens de circulation	Stationnement	Bus	Autre(s)	Typologie d'aménagement recommandé		
11 Axe Nord-Sud à l'Ouest Quartiers Ouest (// RD910)		Rue du Chemin Vert (zone d'activité)	750	5,8	double	Non	Oui	-	Mise en place d'une chaudiou, panneaux début/fin de la chaudiou de part et d'autre, interruption de la chaudiou quand bus, marquage au sol des rives sur tout le linéaire	93 750 €	
		Rue du Chemin Vert (zone résidentielle)	150	5,5	double	Sauvage, longitudinal	Oui	-	Création d'une zone 30, panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51), création d'une poche de 4 places de stationnement (en poches de 2 alternées pour faire ralentir les véhicules)	12 500 €	
	Desserte de tous les quartiers Ouest, depuis la sente 1 on accède aux différents équipements via les voies tertiaires (résidentielles) : pas de flux, sécurisé	Rue de la Grenouillère (entre la rue du Chemin Vert et la rue de la Breloque)	320	8,2	double	Sauvage, longitudinal	Oui	-	Création d'une zone 30, panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) coté RD, création de 2 chicanes avec stationnement	15 000 €	
		Rue Pt rue Verte (section Rue de la Grenouillère et la rue ds Séquoias)	50	6	double	Non	Oui	-	Création d'une zone 30 sans aménagement complémentaire, uniquement signalisation verticale : panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) coté ouest, à l'ouest de l'intersection Pt rue verte et Séquoias (continuité zone 30 créée à l'est)	2 500 €	
	Liaison rapide et sécurisée entre la zone d'activités (ch. Vert et la gare)	Rue des Séquoias (entre la rue Pt verte et la Rue des Séquoias)	260	5	double	Sauvage, longitudinal	Non	-	De fait on est en zone 30 si aménagement précédent réalisé, mettre des panneaux d'entrées sorties aux autres entrées sorties de ce blocs, soit au niveau des 2 RD	5 000 €	
		Rue des enfants (entre la rue des Séquoias et la RD61)	120	5	unique	Sauvage, longitudinal	-	-	De fait on est en zone 30 si aménagement précédent réalisé, création d'un DSC complémentaire sur la section à sens unique avec marquage séparatif, + début du DSC avec panneau B1 et panneau MGV2 obligatoires en entrée + panneau d'indication de DSC pour les véhicules motorisés (C24a) en sortie.	4 800 €	
	12 Autre accès à la RD910 depuis l'Ouest		Sente 1 + 1' + section 1''	990	-	-	-	-	Ouverture de la sente (grille), suppression mur, mini pont sur sente pour la traverser, section sente à aménager, signalisation verticale et zone 30	103 950 €	
			Sentier de la Nouette	280	1,5	double	-	-	Signalisation verticale de part et d'autre	5 000 €	
			Rue du port royal	65	5	ND	Sauvage, longitudinal	Non	Création d'une zone 30 sans aménagement complémentaire, uniquement signalisation verticale : panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51)	2 500 €	

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

BILAN DES AMÉNAGEMENTS RECOMMANDÉS VOIE PAR VOIE

Soit un total de :

- 890 940 €HT pour les aménagements cyclables
- Le réseau communal conçu vient se mailler sur le réseau départemental à venir, en cohérence avec celui-ci
- Les pistes cyclables sont, à la vue des flux connus à ce jour, concentrées sur les voies départementales
- 14,3 km de voies aménagées en parties en zone de partage ou chaudiou sur la voirie, et le long de nombreuses sentes afin de sécuriser les cycles et de rendre les itinéraires agréables

NB : si après vérification des flux sur certaines voies, les seuils critiques sont dépassés, il n'y aura pas d'autre solution que de supprimer du stationnement ou passer des voies à sens unique (cf. proposition initiale du BE)

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

PROGRAMMATION

Enjeux évoqués (cf. p.4, déplacements domicile-travail) > priorisation des déplacements avec Rambouillet et Les Essarts, liaisons vers la gare

- Liaisons à prioriser :
 - Priorité 1
 - Priorité 2
 - Priorité 3
 - En réflexion, réalisé post horizon de ce plan vélo (*non chiffrés*)
- Point de discontinuité à traiter en priorité pour assurer la continuité cyclable (cf. annexe dédiée au traitement des carrefours)
 - Nécessite un travail partenarial avec les parties prenantes



B. LES AUTRES COMPOSANTES DU SYSTÈME VÉLO À DÉVELOPPER

SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRAY-EN-YVELINES
ETC - 2020

II. B. LES AUTRES COMPOSANTES DU SYSTÈME VÉLO À DÉVELOPPER

Améliorer l'offre de stationnement

Jalonner les itinéraires pour renforcer la lisibilité du réseau

Proposer des services permettant aux gens de changer d'usage

Communiquer autour du vélo et des règles de sécurité

Mise en place d'une gouvernance afin d'assurer la mise en place et le suivi du plan vélo

Développer et garantir la prise en compte du vélo dans les projets et les déplacements des agents communaux

II. B. AUTRES COMPOSANTES

AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

> PRÉAMBULE MÉTHODOLOGIQUE : CARACTÉRISTIQUES D'UNE OFFRE DE STATIONNEMENT ADAPTÉE

Afin de proposer une offre de stationnement adaptée, le plan vélo prévoit une offre :

- Résistante dans le temps Efficace contre le vol
- Pratique
- Facile d'utilisation
- Visible et accessible
- Correctement dimensionnée
- Adaptée à la durée de stationnement liée au générateur desservi :
 - Courte durée (inférieure à 2h)
 - Moyenne durée (stationnement diurne pour quelques heures)
 - Longue durée (stationnement nocturne ou stationnement diurne d'au moins une journée)

Il est important de développer l'offre de stationnement dans la même temporalité que les itinéraires structurants. Les poches adjacentes à chaque itinéraire **devront être réalisées au maximum à horizon de livraison de celui-ci**. Pour les itinéraires dont la réalisation n'est pas prioritaire, le stationnement devra autant que faire ce peut être **réalisé en amont**.

II. B. AUTRES COMPOSANTES

AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

A - STATIONNEMENT COURTE DURÉE

- *Rappel : Lors du diagnostic tous les stationnements existants ont été relevés : cf. tableau excel remis*
- **Plan d'actions :**
 - **Stationnement existant relevé : Remplacement des arceaux type pince-roue (1 seul point d'accroche) fortement déconseillé par des arceaux permettant 3 points d'attache => 2 poches de 6 arceaux à remplacer, 1 poche de 14 à remplacer et à passer à 20**
 - **Planter de nouvelles poches de stationnement au niveau des différents pôles générateurs (équipements, commerces, etc.)**
 - NB : 18 arceaux soit 36 places sont prévus au niveau du niveau gymnase (budget à part, non compris dans le plan vélo)
- **Mise en œuvre / Préconisations techniques**
 - Dimension des poches : Petites unités à proximité des commerces, équipements de loisirs et du parc. Poches standard = 6 arceaux pour 12 places de stationnement. A faire évoluer avec le temps, au rythme des besoins et de la saturation des poches
 - Implantation des poches : bien visible dans l'espace public, facilement accessible et en lien avec les aménagements existants, quand cela est possible : places en amont des passages piétons permettant également la sécurisation des lieux (amélioration co-visibilité).
 - Exemple de modèle : « Nantes » d'Aréa. Il permet l'attache par la roue et le cadre, offre une bonne stabilité et permet un écart entre les deux vélos garés. Dimensions standards : Largeur : 60cm, Hauteur : 70-75 cm
 - Distances entre les arceaux : 0,70-0,75 mètres préconisés. Attention, au-delà de 0,90m risque de stationnement de 2R motorisés (scooters/motos)
- Estimation financière : 16 poches de 6 arceaux et 40 arceaux en réserve à déployer lors des phases 2 et 3 de travaux (cf. 3 ordres de priorité = 3 phases) qui seront en déployés en fonction de la demande, 100€ HT par arceaux, le mobilier représente en moyenne 25% du cout total avec travaux
=> Soit un total de **45 000 € HT.**

II. B. AUTRES COMPOSANTES

AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC

B - STATIONNEMENT MOYENNE DURÉE

- *Rappel* : Deux poches d'arceaux couvertes existent à proximité de la gare, de part et d'autre de celle-ci. Celle à l'ouest est très utilisée, celle à l'est non. Pas de nouveaux besoins identifiés
- **Plans d'actions** :
 - Améliorer la visibilité de la poche côté est de la gare (signalisation verticale)
- Estimation financière : 500 € HT

C - STATIONNEMENT LONGUE DURÉE

- *Rappel* : Deux consignes sécurisées existent sur le territoire communal (gare, Mare au loup), une troisième doit être mise en place par la région afin d'améliorer l'intermodalité (gare)
- **Plan d'actions** :
 - Pas de consigne sécurisée supplémentaire à prévoir pour les équipements publics et la gare, pas une priorité pour la ville à la vue du diagnostic.
 - Pas de consigne sécurisée supplémentaire à prévoir dans l'hypercentre, peu d'immeubles ne disposent pas de locaux vélo ou les consignes à proximité utilisables (majorité de maisons individuelles)
 - Rendre accessible la consigne de la Mare au loup (code) et promouvoir son usage (cf. partie dédiée à la communication)
- Estimation financière : 0€ HT hors travaux de voirie (budget mise en service prévu pour la Mare au Loup)

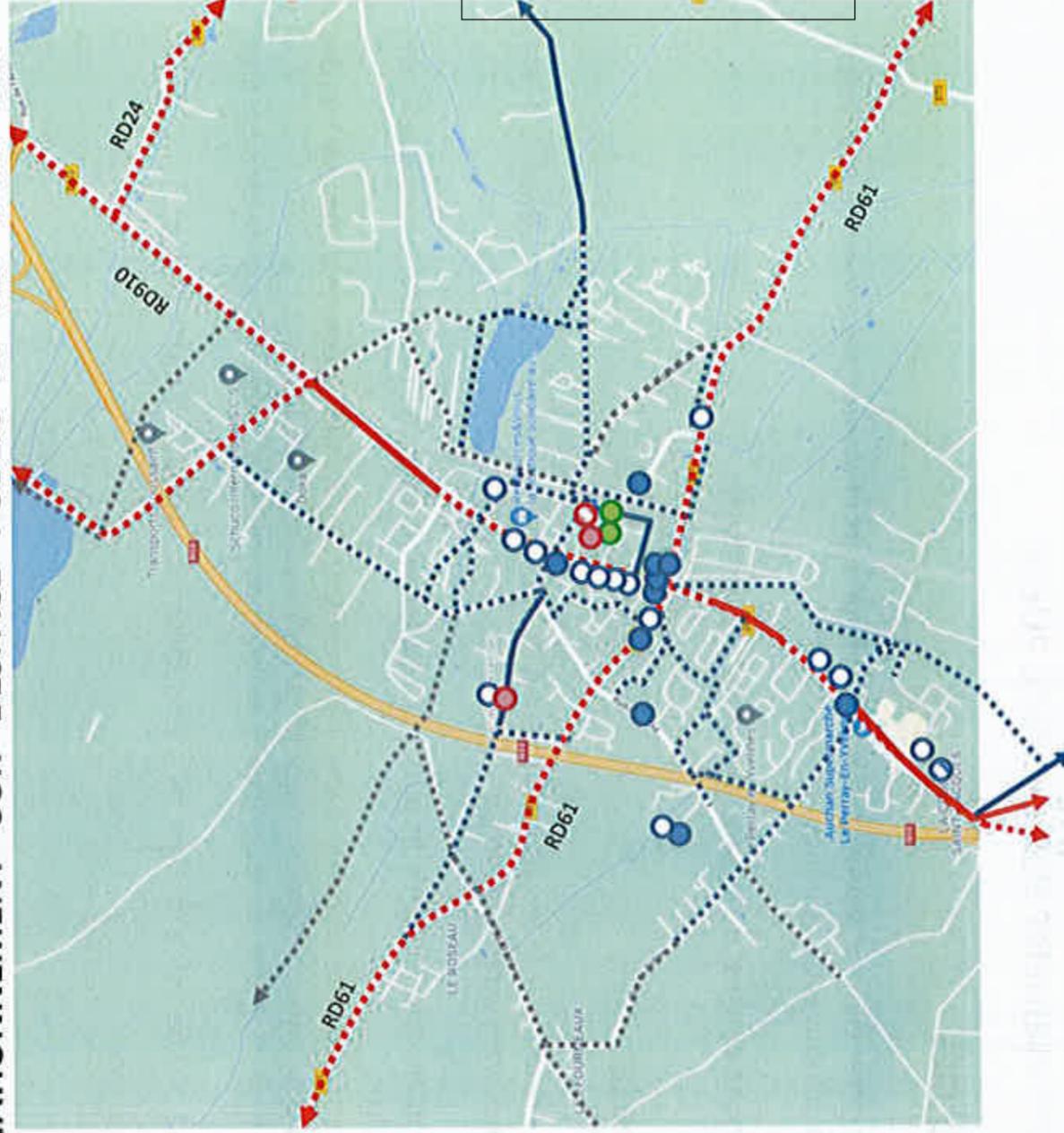
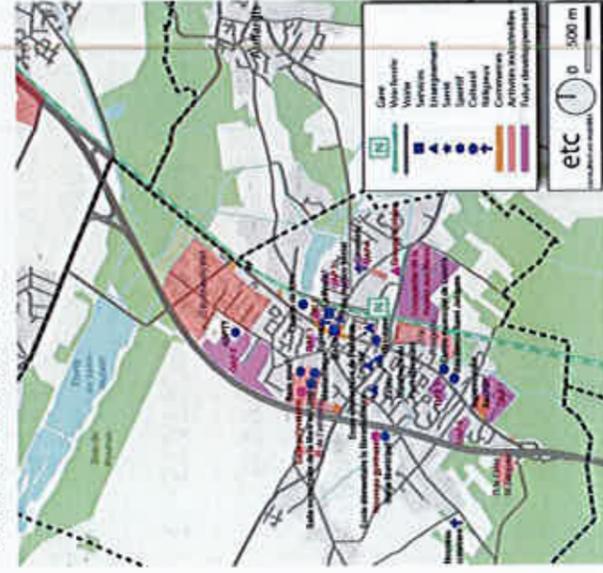
etc

II. B. AUTRES COMPOSANTES

AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC ET AU SEIN DES EQUIPEMENTS PUBLICS

	Longue	Moyenne	Courte
Existant	○	●	●
Projeté	○	●	●
A créer ou reprendre	○	●	○

Pour rappel, équipements sur la commune



II. B. AUTRES COMPOSANTES

AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT SUR L'ESPACE PUBLIC ET AU SEIN DES EQUIPEMENTS PUBLICS >> BILAN

➤ BILAN

Nombre de places actuelles (cf. diagnostic)	Plan d'actions
ESPACE PUBLIC 30 places en consigne sécurisée (gare) 82 places abritées au droit de la gare 32 places répartis sur la commune	ESPACE PUBLIC ET INTERIEUR D'EQUIPEMENTS (STADE..) + 24 places en consigne sécurisée (mise en service de celle de la Mare au Loup) + 29 places en consigne sécurisée à la gare (projet région) + 100 arceaux vélos (et 36 en remplacement de mobilier existant inadapté)
INTERIEUR D'EQUIPEMENTS 61 places au sein de 3 établissements scolaires et sur le parking de la Mairie Soit : 205 places	Soit 152 places supplémentaires Soit un nouveau total de 358 places



+ 75%

Poursuite du déploiement de stationnement amorcée par la commune

II. B. AUTRES COMPOSANTES

JALONNER LES ITINÉRAIRES POUR RENFORCER LA LISIBILITÉ DU RÉSEAU

- Plans d'actions :
 - Prévoir une enveloppe pour compléter le jalonnement actuel et les aménagements créés au fur et à mesure. Avant cela, imaginer dans un temps 1 (en interne) les emplacements privilégiés pour ces panneaux > logique d'ensemble à définir, cf. recommandations page suivante
 - Mise en place du plan des itinéraires cyclables du territoire en centre-ville
- Estimation financière : enveloppe de 10 000 €HT pour les panneaux, pour la carte il est imaginé d'utiliser des supports existants et de réaliser cela en interne



Jalonnement directionnelle vélo - randovelo.touteslatitudes.fr

II. B. AUTRES COMPOSANTES

PROPOSER DES SERVICES PERMETTANT AUX GENS DE CHANGER D'USAGE

Plans d'actions

« L'accès aux vélos »

- Contribuer au développement de la location longue durée de vélos : Promouvoir le service véligo d'Ile-de-France Mobilité auprès des habitants
- Organiser deux bourses au vélo/an en lien avec l'association locale « Cycle & Recycle » pour permettre aux perrotins d'acquérir des vélos à moindre cout
- *Mise en place de vélo en libre-service à l'échelle de la commune dans la continuité des trottinettes que la Ville vient de déployer. Garder le même prestataire. Recommandation : proposer 20 VAE (vélo à assistance électrique) – MISE EN PLACE PENDANT LA PRÉSENTE ÉTUDE (>pas de budget à prévoir)*

Estimation financière : 0€ HT

« Réparer son vélo »

- Poursuivre et systématiser la formation à l'autoréparation par le biais d'ateliers avec « Cycle & Recycle »

Estimation financière : 0€ HT pour la première mesure

Lors de ces 2 évènements annuels, des balades pourraient également être proposées. Ces 2 évènements pourraient avoir lieu lors de la semaine du développement durable et une journée créée « La fête du vélo »

etc



II. B. AUTRES COMPOSANTES

PROPOSER DES SERVICES PERMETTANT AUX GENS DE CHANGER D'USAGE

« Marquer son vélo »

- Profiter des 2 événements annuels précités et organisés en lien avec Cycle & Recycle pour proposer un atelier de marquage. Machine détenue par l'association.
- **Estimation financière : 0€ HT.**

« Savoir rouler »

- Mettre en place des cours de savoir rouler/cycler dans les écoles et pour adultes
- Cycle & Recycle pourrait potentiellement en proposer mais attention :
 - Pour les enfants, le gouvernement a établi un programme « [savoir rouler à vélo](#) » pour les enfants de 6 à 11 ans. L'Etat soutient financièrement ces formations d'une durée de 10h. Les intervenants sont identifiables via une [cartographie](#). La ville compte plusieurs écoles élémentaires. Un niveau donné pourrait être défini, par exemple les CM1. Chaque année, tous les CM1 des écoles pourraient être formés au « savoir rouler ». Cycle & Recycle n'apparaît pas sur la cartographie, se rapprocher d'eux pour voir si ils peuvent être agréer, passer par une autre association cartographiée sinon.
- **Estimation financière : 0€ HT pour les enfants si formateur agréé**

II. B. AUTRES COMPOSANTES

PROPOSER DES SERVICES PERMETTANT AUX GENS DE CHANGER D'USAGE



etc

SCHEMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRYAY-EN-YVELINES
ETC – 2020

II. B. AUTRES COMPOSANTES

PROMOUVOIR ET COMMUNIQUER AUTOUR DU VÉLO

Un important travail de promotion et de communication est nécessaire pour que la ville de Le Perray devienne véritablement apaisée et propice aux modes doux (sur les voies communales). Il s'agit d'informer et de sensibiliser l'ensemble des usagers de la voirie afin de les sensibiliser aux mesures mises en œuvre, de leur porter à connaissance les règles de priorité dans l'espace public (code de la route) et de les pousser au respect des règles en vigueur.

La stratégie proposée est de jouer la durée :

- Susciter la curiosité puis installer la notoriété grâce à un fil rouge : structurer un rendez-vous annuel autour de deux événements forts (cf. pages précédentes)
- Installer le sujet dans la durée, avec une présence en contenu, rythmée par des contenus et de micro-événements, soutenue par des petits événements «BtoB».
- Séquencer les messages, pour accompagner le déploiement du Plan Vélo mais surtout soutenir le nouveau partage d'un espace public et le développement de la pratique cycliste.
- S'appuyer sur les relais : élus, agents, structures municipales, associations, écoles, entreprises... Travailler en lien avec eux, leur présenter le Plan Vélo, les outiller, leur donner des supports et des éléments.

Elle vise à toucher plusieurs cibles :

- Communication générale : les perrotins et tout usager de l'espace public
- Promotion auprès d'acteurs spécifiques : les entreprises locales, les écoles, les agents de la Ville



II. B. AUTRES COMPOSANTES

PROMOUVOIR ET COMMUNIQUER AUTOUR DU VÉLO

Plan d'actions :

- **Plan de communication auprès des perrotins et usagers de l'espace public**
 - Des flyers lors de travaux de voirie
 - Des campagnes d'affichage lors de mise en place de nouveaux usages sur une voie (exemple de la vélorue)
- **Inciter les entreprises locales et administrations à mettre en place du stationnement en son sein, des douches, ainsi que des plan de mobilité (PDM)**
- **Inciter les écoles à mettre en place des pédibus/vélibus, une fois que les aménagements sécurisés auront été déployés**
- **Estimation financière : 0 €HT / an**

etc

SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRYAY-EN-YVELINES
ETC – 2020

II. B. AUTRES COMPOSANTES

MISE EN PLACE D'UNE GOUVERNANCE AFIN D'ASSURER LA MISE EN PLACE ET LE SUIVI DU PLAN VÉLO

Plans d'actions :

- Chargé quelqu'un du suivi du plan vélo en interne
- Mettre en place une réunion annuelle avec les partenaires afin de partager les actions en cours et à venir et assurer une cohérence
- Effectuer un suivi régulier de la mise en place du plan vélo
- Évaluer la progression de l'usage du vélo (chiffre INSEE, baromètre des villes cyclables, comptages vélos)
- **Estimation financière : 0 € HT / an (réalisé en interne)**



Exemples de compteurs TUBES installés rue de Turbigo à Paris

II. B. AUTRES COMPOSANTES

DÉVELOPPER ET GARANTIR LA PRISE EN COMPTE DU VÉLO DANS LES PROJETS ET LES DÉPLACEMENTS DES AGENTS COMMUNAUX

Plans d'actions :

- Systématiser la consultation du chargé de vélo pour tout opération d'aménagement
- Compléter l'offre de vélos mises à disposition des Agents de la Ville : actuellement 1 VAE pour le site de la Mairie et 2 VTT électriques pour la police municipale. 2 nouveaux VAE sont prévus pour les 2 autres sites de la Mairie. Il est recommandé de mettre en place un tableau en ligne pour que les agents puissent réserver ces vélos au besoin et de voir si ils sont utilisés (bien communiquer avant dessus).
- Dans le cadre du plan vélo, il est préconisé de suivre l'usage de ces vélos, de favoriser leurs utilisations voir d'en acheter de nouveaux quand cela sera nécessaire.
- Estimation financière : **0€ HT** (vélos déjà achetés, analyse réalisée en interne)

etc

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

➤ BILAN AUTRES COMPOSANTES DU PLAN VÉLO

Autres composantes du plan vélo	Total en €HT	Total en €HT		
		Priorité 1 Année 1 à 3	Priorité 2 Année 4 à 6	Priorité 3 Année 7 à 9
Améliorer l'offre de stationnement	50 000 €	35 000 €		15 000 €
Jalonner les itinéraires pour renforcer la lisibilité du réseau	10 000 €	10 000 €		
Proposer des services permettant aux gens de changer d'usage	0 €	0 €		
Communiquer autour du vélo et des règles de sécurité	0 €	0 €	0 €	0 €
Mise en place d'une gouvernance afin d'assurer la mise en place et le suivi du plan vélo	0 €	0 €	0 €	0 €
Développer et garantir la prise en compte du vélo dans les projets et les déplacements des agents communaux	0 €	0 €	0 €	0 €
Total en €HT	60 000 €	45 000 €	0 €	15 000 €
Total en €TTC	72 000 €	54 000 €	0 €	30 600 €

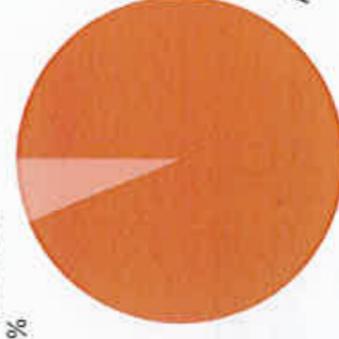
- Les investissements pour les stationnements complémentaires longues et moyennes durées sont prévus budgétairement donc n'apparaissent pas ici (sinon la part de stationnement serait la plus élevée en pourcentage),
- Attention, les lignes fléchant un investissement à 0 € signifie seulement que tout est réalisé en interne et non que cet axe n'est pas traité dans le présent plan vélo

II. A. UN NOUVEAU RÉSEAU CYCLABLE

➤ BILAN TOTAL DU PLAN VÉLO

	Total en € HT	Total en € TTC
Aménagements *	893 040 €	1 071 648 €
Autres composantes	60 000 €	72 000 €
	953 040 €	1 143 648 €

Autres composantes
6%



- Soit environ 100 000 € HT / an sur 10 ans
- Or des subventions existes (Région, Département, PNR) et peuvent permettre à la Ville de financer des aménagements, des stationnements ou autres, notamment des compteurs. Celles-ci et leurs conditions d'obtention sont détaillées en annexe 6.

* hors voies en réflexion

etc

221, Rue Lafayette
75010 Paris
(33) 1 85 09 60 33
contact@etc-mobilite.fr
www.etc-mobilite.fr



consultants en mobilité

ANNEXE 1

AMÉNAGEMENTS CYCLABLES LINÉAIRES

SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRAY-EN-YVELINES
ETC – 2020

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS MÉLANT LES VÉLOS AUX AUTRES MODES PRINCIPALEMENT AU TRAFIC MOTORISÉ (1/3)

Les Zones partagées : la zone 30

- Espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre des pratiques et des activités locales avec la fonction circulaire. L'homogénéisation de la vitesse pratiquée à moins de 30 km/h pour l'ensemble des usagers permet de favoriser les modes actifs (vélo, marche, trottinette, etc.) essentiels pour le développement de la vie locale ;
- L'article 110-2 du code de la Route la définit comme une « section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable** ».

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Sur une section de réseau viaire secondaire constituant un élément d'un itinéraire cyclable secondaire ou ponctuellement structurant. À éviter sur un réseau cyclable à haut niveau de service ;
- Bien que le caractère apaisé permette la circulation des vélos, ils peuvent être dépassés par les véhicules motorisés.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- La vitesse effective doit être inférieure à 30 km/h et le trafic motorisé faible :
 - Pas ou très peu de trafic de transit ;
 - Un trafic motorisé n'excédant pas 2 000 véhicules par jour/sens ;
 - Un trafic cycliste attendu n'excédant pas 2 000 – 3 000 cyclistes/jour.
- Ne pas aménager de bande ou piste cyclable, sauf en cas de trafic élevé ou de pente ;
- Autoriser le double-sens cyclable.



Entrée d'une zone 30 autorisée au double-sens cyclable à Clichy - ETC



Panneaux obligatoires de début et de fin de zone (B30 & B51) et marquages facultatifs d'entrée et de rappel

La zone 30 permet aux vélos de cohabiter sur la chaussée avec les modes motorisés à **condition** que la vitesse effective soit inférieure à 30 km/h et que le trafic soit faible ou modéré. Les aménagements doivent contraindre au ralentissement et dissuader les flux de transit (plateaux, écluses et chicanes dotées de **bypass** pour ne pas pénaliser les cycles, ...). Des marquages peuvent augmenter la visibilité de la zone en entrée et rappeler sa présence.

etc

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS MÉLANT LES VÉLOS AUX AUTRES MODES, PRINCIPALEMENT AU TRAFIC MOTORISÉ (2/3)

Les zones partagées : la zone de rencontre

- Espace public où l'on donne la priorité au piéton. La vie locale y est développée et prépondérante mais il n'est pas possible ou souhaité d'y interdire la circulation des véhicules ;
- L'article 110-2 du code de la Route la définit comme une « section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/ h. **Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes** et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et **l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable** ».

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Sur une section de réseau viaire secondaire constituant un élément d'un itinéraire cyclable secondaire dans lequel le contexte conduit à donner la priorité au piéton (proximité d'une école, secteur commerçant, etc.) ;
- Bien que le caractère apaisé permette la circulation des vélos, ils doivent céder la priorité aux piétons et peuvent être doublés par les véhicules motorisés.
- >>> **Condition de mise en œuvre préconisée**
- La vitesse effective doit être inférieure à 20 km/ et le trafic motorisé faible :
 - Pas ou très peu de trafic de transit ;
 - Un trafic motorisé n'excédant pas 2 000 véhicules par jour/sens. Si possible 1 000 véhicules/j/sens ;
 - Un trafic cycliste attendu n'excédant pas 750 cyclistes/jour.
- Autoriser le double-sens cyclable.

etc

SCHEMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRYAY-EN-YVELINES
ETC – 2020

46 | Page



Entrée d'une rue en zone de rencontre à Meaux - ETC



Panneaux de début et de fin de zone
(B52 & B53)

La zone de rencontre permet un partage de l'espace entre les modes à **condition** que la vitesse effective soit inférieure à 20 km/h et que le trafic soit faible ou modéré. Les cyclistes circulent librement dans tout l'espace d'une zone de rencontre ou uniquement sur la chaussée si celle-ci est matérialisée. La notion de zone de rencontre implique de ne pas créer d'aménagements et de marquages séparatifs spécifiques pour les cycles, y compris en double-sens cyclable. Pictogrammes et flèches suffisent.

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS MÉLANT LES VÉLOS AUX AUTRES MODES, PRINCIPALEMENT AU TRAFIC MOTORISÉ (3/3)

La Vélorue

- Rue dans laquelle une priorité relative est donnée aux cyclistes sur le trafic motorisé. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste ;
- La vélorue n'est pas définie explicitement dans le code de la route. Elle se fonde sur l'article 412-9 du code de la route : « *Un conducteur d'engin de déplacement personnel motorisé ou de cycle peut s'éloigner du bord droit de la chaussée lorsqu'une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R. 411-25, le permet* ». Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo SC2 et d'un double chevron ;
- Il n'existe pas de panneau réglementaire de début et de fin de vélorue.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Lorsque l'on souhaite créer des itinéraires cyclables structurants ou à haut niveau de service, mais qu'il n'est pas possible de créer ou de réserver un espace dédié aux seuls cyclistes (pistes cyclables).

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- La rue doit avoir un faible trafic motorisé :
 - Pas ou très peu de trafic de transit (à supprimer le cas échéant) ;
 - Un trafic motorisé n'excédant pas 1 000 véhicules par jour/sens ;
 - Trafic cycliste souhaité/attendu > 500/jour ;
 - Tendre vers un trafic vélo supérieur au trafic motorisé ;
- Limite de vitesse : inférieure ou égale à 30 km/h.



Vélorue rue de la Division Leclerc à Strasbourg – Le Parisien



Panneau non réglementaire indiquant l'entrée dans une vélorue

Si la création des premières Vélorues en France remonte à 2017, ce dispositif existe de manière plus ancienne et répandue dans plusieurs pays européens dont les Pays-Bas, le Danemark, l'Allemagne ou la Belgique. En France, les premières ont été mises en place à Strasbourg, Bordeaux et Dijon et se multiplient dans de nombreuses autres villes depuis.

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS VISANT À PERMETTRE UNE MIXITÉ LIMITÉE ENTRE VÉLO ET TRAFIC MOTORISÉ (1/3)

La bande cyclable

- L'article 110-2 du code de la route la définit comme une « voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies » ;
- Elle est unidirectionnelle et délimitée sur la chaussée par une ligne blanche discontinue ou exceptionnellement continue (manque de visibilité) ;
- Les véhicules motorisés n'ont le droit de la chevaucher que pour quitter ou aborder la chaussée.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et ceux instaurant la mixité, elle peut être employée pour matérialiser un itinéraire secondaire sur un axe au trafic modéré ou un itinéraire structurant lorsqu'il n'est pas possible de créer un aménagement isolé du trafic motorisé ou une vélorue. Ce n'est pas un aménagement à privilégier.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- Trafic motorisé inférieur à 3 000 véhicules/jour/sens ;
- Limite de vitesse : inférieure ou égale à 50 km/h. Possible jusqu'à 80 km/h si trafic motorisé et vélo faible ;
- Trafic cycliste < 3 000/jour ;
- Dimension (hors marquage) : de préférence 2 m, minimum 1,50 m et très ponctuellement (obstacle) 1 m. Hors agglomération, nécessite le maintien d'un accotement revêtu ;
- Prévoir un espace tampon d'au moins 0,50 m entre la bande cyclable et le stationnement automobile afin de prévenir le risque d'emportierage ;
- Rappeler le caractère cyclable : figurines vélos SC2 et flèches/chevrons tous les 50 m, aux abords des intersections, sorties de véhicules et passages piétons, etc.



Bande cyclable avec espace tampon et pictogramme vélo régulièrement espacé à Clichy (92) - ETC



Panneaux de début et de fin de zone de bande cyclable à caractère facultatif à gauche (C113&C114) et obligatoire à droite (B22a&B40)

Bien qu'elle ne soit pas particulièrement accidentogène (CEREMA), elle est perçue comme moins sûre que la piste cyclable. Selon une consultation internet conduite par la ville de Paris, elle est bien moins appréciée que la piste cyclable.

etc

LE PERRAY-EN-YVELINES
ETC - 2020

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS VISANT À PERMETTRE UNE MIXITÉ LIMITÉE ENTRE VÉLO ET TRAFIC MOTORISÉ (2/3)

Le couloir bus autorisé aux vélos

- Voie dédiée à la circulation des bus, où la circulation des vélos est autorisée. L'autorisation de circulation à vélo est indiquée par la signalisation ;
- Le couloir bus autorisé aux vélos n'est pas défini explicitement dans le code de la route. Il se fonde sur l'article L2213-2 du code des collectivités territoriales : « *Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement, interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules* » ;
- Ce couloir est soit « ouvert », s'il est séparé de la circulation générale par un marquage discontinu ou un séparateur franchissable. Le bus est alors autorisé à sortir de son couloir pour dépasser. Soit « fermé », s'il est séparé des voies de circulation par un séparateur physique ou une ligne continue.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Solution intermédiaire entre les aménagements en site propre et ceux instaurant la mixité, elle peut être employée pour matérialiser un itinéraire secondaire, mais principalement pour ou un itinéraire structurant lorsqu'il n'est pas possible de créer un aménagement isolé du trafic motorisé ou une vélorue. Ce n'est pas un aménagement à privilégier.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- Largeur :
 - 3,20 - 3,50 m (3 m minimum) si le couloir est ouvert, que le nombre de bus ou de vélos est modéré ou que la vitesse moyenne des bus est inférieure à 30 km/h ;
 - 4,50 m si le nombre de bus ou de vélo est élevé ou que la vitesse moyenne des bus est supérieure à 30 km/h ou que des véhicules légers peuvent l'emprunter ou si le couloir est fermé.
- Déconseillé sur les sites propres bidirectionnels. Largeur minimale : 6,30 m.



Couloir bus de type fermé, autorisé aux vélos à Paris - ETC



SAUF BUS



Panneaux de début de couloir bus autorisé au vélo dans le sens de la circulation générale (B27a + M4d1) à gauche et à contresens de la circulation générale (B1 + M9z + M9V2) à droite.

Le partage d'un espace avec les bus peut apporter un meilleur sentiment de sécurité, plus de confort et de la rapidité qu'avec la circulation générale (CEREMA). Il ne s'agit toutefois pas d'un aménagement optimal (dépasser par les bus et ralentissement du trafic bus). Selon une consultation internet conduite par la ville de Paris, il est bien moins apprécié que la piste cyclable et à peine plus que la bande cyclable.

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS VISANT À PERMETTRE UNE MIXITÉ LIMITÉE ENTRE VÉLO ET TRAFIC MOTORISÉ (3/3)

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou « Chaucidou »

- Aménagement visant à améliorer les conditions de circulation des cyclistes dans des situations contraintes où les aménagements cyclables classiques sont impossibles ;
- La CVCB n'est pas définie explicitement dans le code de la route. Elle se fonde sur l'article R431-9 du code de la route qui indique que « *Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier* » ;
- C'est une chaussée étroite sans marquage centrale dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les automobilistes circulent sur une voie centrale bidirectionnelle. Les cyclistes circulent sur les rives. Les véhicules motorisés se croisent en empiétant sur les rives, qui ne sont pas des bandes cyclables ;
- Il n'existe pas de panneau réglementaire de début et de fin de CVCB.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Solution intermédiaire pouvant être employée pour matérialiser un itinéraire secondaire ou un itinéraire structurant en cas de voirie très contrainte (topographie ou foncier) devant être **maintenue à double-sens à plus de 30 km/h** ;
- **Ce n'est pas un aménagement à privilégier** : en cas de mixité avec le trafic motorisé **difficile, de forte contrainte de largeur** rendant impossible l'isolement des vélos et du besoin de **conserver un double-sens** de circulation (ouvrages d'art, etc.).

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

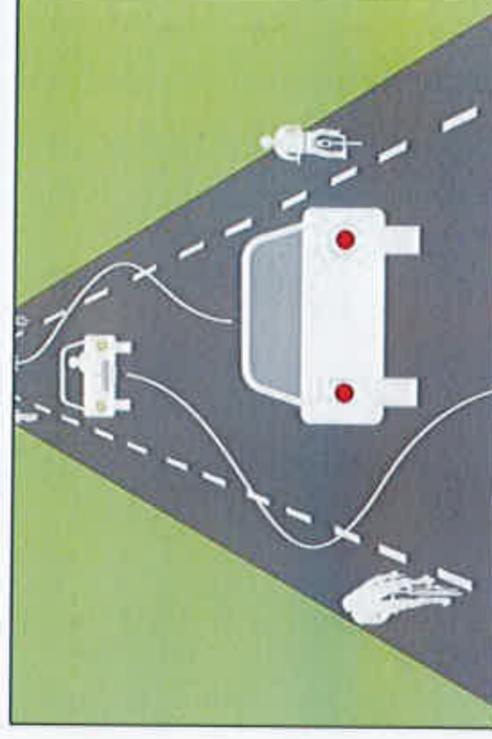
- Ne doit pas y avoir de congestion automobile ;
- Trafic motorisé modéré : pas plus de 5 000 véhicules/jour deux sens confondus ;
- Limite de vitesse comprise entre 40 km/h et 70 km/h ;
- Pas de stationnement pour véhicules motorisés ;
- Largeur de la chaussée de 5 à 8 m selon le trafic et la présence de bus ;
- Largeur des rives similaire à celle préconisée pour les bandes cyclables ;
- Pictos vélos proscrits à la faveur de simples chevrons et rives de couleur ;
- Longueur modérée. Début et fin d'aménagement en **sortie de carrefour** ;

etc

SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRAY-EN-YVELINES
ETC – 2020



CVCB avec enrobé de couleur différente sur les rives permettant de bien différencier les espaces et écluse dotée de Bypass pour ralentir le trafic motorisé sans contraindre les cycles - CEREMA



Principe de fonctionnement d'une CVCB - CEREMA

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS PERMETTANT UNE SÉPARATION PHYSIQUE DES VÉLOS ET DE LA CIRCULATION MOTORISÉE (1/2)

La voie verte

- Espace de convivialité et de sécurité pour les modes non motorisés (piétons, cyclistes, PMR, rollers, etc.), aménagé dans le cadre de différents contextes non urbains (voie d'eau, pistes forestières, ancienne voie ferrée, ...) ou urbains sans qu'il puisse s'agir d'un trottoir. Bien que généralement indépendante du réseau routier, elle peut s'inscrire le long d'un axe structurant si l'espace disponible est contraint. Elle est bidirectionnelle ;
- L'article 110-2 du code de la route la définit comme une « route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ».

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Pertinent pour des itinéraires cyclables structurants ou secondaires qui ont également un intérêt pour d'autres modes actifs ;
- Aménagements permettant de créer des liaisons centre-périphérie, périphérie-périphérie ou bourg-quartiers. Elle peut se poursuivre en agglomération et permet alors de traiter les discontinuités aux interfaces urbain/campagne.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- Nombre réduit de croisements avec le réseau routier ;
- Faible nombre d'accès riverains ;
- Largeur de 3 m à 5 m (inférieure ponctuellement) selon la fréquentation :
 - < 1 000 cyclistes + piétons/jour : 3 m minimum ;
 - Entre 1 300 et 1 600 cyclistes + piétons/jour : 3,5 m minimum ;
 - > 1 600 cyclistes + piétons/jour : 4 m minimum ;
- Revêtement le moins rugueux possible : privilégier l'enrobé au stabilisé ;
- En cas de fréquentation vélo et piétonne importante, prévoir une piste cyclable et un cheminement piéton distincts.



Voie verte à Villeneuve-le-Comte, indépendante du réseau routier - ETC



Panneaux de début et de fin de voie verte (C115 & C116)

Les dispositifs anti-intrusion de deux-roues motorisés sont parfois nécessaires. Toutefois, ces aménagements constituent toujours des contraintes pour les cycles et *a fortiori* pour les bi ou triporteurs, les remorques et les PMR. Il est souhaitable de ne pas en implanter dans un premier temps et, le cas échéant, de le faire en ultime recours.

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LES AMÉNAGEMENTS PERMETTANT UNE SÉPARATION PHYSIQUE DES VÉLOS ET DE LA CIRCULATION MOTORISÉE (2/2)

La piste cyclable

- L'article 110-2 du code de la route la définit comme une « *chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues* » ;
- Elle est séparée de la circulation motorisée via un séparateur infranchissable ;
- Insertion bidirectionnelle ou unidirectionnelle et unilatérale ou bilatérale.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Pertinent pour des itinéraires vélo structurants, rarement pour les secondaires.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- Trafic motorisé > 2 000 véhicules/jour/sens (> 1000 si piste haut niveau de service) ;
- Dimensions (permettant aux cyclistes de se doubler) :
 - Unidirectionnelle : **2,5 m** (2 m à 2,5 m, 1,50 m ponctuellement) ;
 - Bidirectionnelle : **3,5 m** (3 m à 4 m [si fort trafic], 2,50 m ponctuellement).
- Insertion :
 - Urbaine : **contigüe** à la chaussée, **éloignée** des façades/clôtures, unidirectionnelle et bilatérale ;
 - Interurbaine : **éloignée** de la chaussée, bidirectionnelle et unilatérale.
- Séparation physique chaussée/piste cyclable, soit :
 - Niveau de la chaussée avec séparateur 20 – 50 cm* ;
 - Différence de niveau (trottoir ou intermédiaire) et écart 20 – 50 cm* ;
 - Préféréntiel : bande fonctionnelle jusqu'à 2,50 m pouvant accueillir arbres, arrêt de bus, signalisation verticale, stationnement (dans ce cas espace tampon de 50 cm entre le stationnement et la piste [emportièreage]).
- **Identification visuelle** : couleur de revêtement, figurine vélo SC2 tous les 50 m
- Réinsertion dans le trafic de manière tangentielle avec prolongement en bande ;
- Ne pas rendre l'usage de la piste obligatoire aux cyclistes sauf cas particuliers ;
- Préserver des trottoirs confortables pour éviter les piétons sur la piste,
SCHÉMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES – LE PERRYAY-EN-YVELINES
- **Séparateur avec chanfrein côté piste. Largeur 50 cm pour une piste bidirectionnelle** (cf. – 2020

etc



Piste cyclable unidirectionnelle unilatérale à Clichy (92) (à gauche) et piste cyclable bidirectionnelle unilatérale à Magny-le-Hongre (77) (à droite) - ETC



Panneaux de début et de fin de zone de piste cyclable à caractère facultatif à gauche (C113&C114) et obligatoire à droite (B22a&B40)

Le CEREMA préconise l'insertion bilatérale en ville et bidirectionnelle unilatérale en interurbain. En effet, la piste bidirectionnelle est plus complexe à connecter au reste du réseau cyclable et l'aménagement des extrémités est plus délicat. Selon une consultation internet conduite par la ville de Paris, la piste unilatérale sur chaussée est préférée à la piste bidirectionnelle. La piste unidirectionnelle sur trottoir est le format le moins apprécié des trois.

ANNEXE 1 : AMÉNAGEMENT CYCLABLE LINÉAIRE

LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

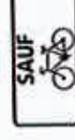
- Il s'agit d'une voie à sens unique pour les véhicules motorisés, autorisée et aménagée pour permettre la circulation des cycles dans les deux sens ;
- Il peut être matérialisé suivant les 3 catégories d'aménagements cyclables :
 - Mixité aux autres modes sans marquage : zone partagée ;
 - Mixité limitée au trafic motorisé : bande cyclable, couloir bus/vélo à contre sens ;
 - Séparation physique : piste cyclable.
- Le code de la route prévoit par défaut le DSC dans les zones 30 et de rencontre (R 110-2), les voies limitées jusqu'à 30 km/h (R412-28-1) et les aires piétonnes (R 431-9), sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.
- Pour les zones partagées et les voies limitées jusqu'à 30 km/h, l'autorité investie du pouvoir de police a **l'obligation**, soit :
 - D'autoriser le DSC par arrêté et de l'aménager ;
 - De l'interdire dans l'arrêté avec une décision motivée.
- Toute action contraire ou inaction est **attaquable**.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Pertinente pour un itinéraire structurant (avec aménagement adapté) ou secondaire, permettant d'assurer la continuité du réseau sans détour.
- >>> **Condition de mise en œuvre préconisée**
 - Choix du séparatif ou de la mixité partielle ou totale suivant la :
 - Largeur de chaussée : pas de limite réglementaire. Au delà de 4,50 m (5 m si stationnement bilatérale) elle limite le dépassement rasant. Pas de marquage séparatif sous 4,50 m, sauf si plus de 5 000 véhicules/jour et jamais sous 3,50 m ;
 - Vitesse/zone : pas de marquage en aire piétonne ; non séparatif en zone de rencontre ; au moins un marquage séparatif à 50 km/h ; piste à 70 km/h ;
 - Volume de trafic motorisé : marquage séparatif à partir 2 000 véhicule/jour ; piste cyclable à partir de 3 000 véhicule/jour ;
 - Nature du trafic : présence ou non d'une part de PL/bus importante.
 - Rappeler le caractère cyclable : figurines vélos SC2 et flèches/chevrons tous les 50 m, aux abords des intersections, sorties de véhicules, etc.



DSC avec marquage non séparatif à Clichy (92) (à gauche) et marquage séparatif en amorce à Paris (à droite) - ETC



Début de DSC à contre-sens du trafic motorisé (panneau B1 et panneau M9V2) (à gauche) ; panneau d'indication de DSC pour les véhicules motorisés (C24a) (au centre) ; panneau d'indication de DSC sur une voie perpendiculaire croisée (C24c)

Le DSC est souvent perçu comme dangereux de prime abord. Plusieurs collectivités ont réalisé un suivi et une analyse de de l'accidentologie (Lille, Grenoble, Strasbourg, Paris, ...). Ces analyses ont révélé que les accidents se produisent majoritairement en intersection, sont généralement légers et que le nombre d'accidents n'augmente pas, voire diminue.

ANNEXE 2

REX SUR LES AMÉNAGEMENTS LES PLUS SOUVENTS
CRITIQUÉS CAR MAL APPRÉHENDÉS : LES
CHAUCIDOUX/CVCB ET LES DOUBLE-SENS CYCLABLES

ANNEXE 2 : REX DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

>>> Retour d'expérience sur la CVCB

- Aménagement pouvant être perçu comme **déstabilisant** ou **dangereux**, mais généralement **soutenu** par les associations de cyclistes ;
- Plusieurs expérimentations ont été conduites en France dans des contextes **urbains** (Nantes), **semi-urbains** (Villequier (76)) et **interurbains** (La Roche de Glun (26)). Les résultats ont **varié** suivant les études. Cela s'explique **en partie** par des enquêtes à la méthodologie différente ne visant pas nécessairement à analyser les mêmes conséquences. Toutefois, elles laissent également apparaître une **appropriation de l'aménagement différente selon le contexte** :

○ Résultats similaires :

- **Aucun** accident ;
- Aménagement fonctionnant **bien** ;
- Fonctionnement globalement **rapidement compris** des automobilistes comme des cyclistes, mais qui nécessiterait des actions de **pédagogie** pour expliquer clairement son fonctionnement ;
- Des dispositifs **complémentaires** permettent de renforcer son **efficacité** : rives de couleurs différentes, modérateurs de vitesse en ligne droite (écluses).

○ Résultats spécifiques :

- Nantes : modification du comportement des automobilistes plus visible (vitesse modérée, attente derrière le vélo) **plus il y a de vélos** ; tendance des automobilistes à **mordre** les rives dans les courbes ou à la sortie des giratoires ; **communication** ciblée auprès des riverains nécessaire afin **d'éviter tout arrêt et stationnement sur la rive** ;
- Villequier : Les cyclistes se sentent plus en **sécurité**, à leur place et mieux respectés. Une **réduction** de la vitesse a été observée. Elle est en partie liée à l'influence de l'aménagement sur la vitesse moyenne des véhicules qui sont croisés,
- La Roche de Glun : usage intuitif de la CVCB mais **sans percevoir la différence avec une bande cyclable** ; aucun ralentissement de vitesse de vitesse observé.



Nantes - CEREMA



Villequier - CEREMA



La Roche de Glun - CEREMA

Sources REX :

- CEREMA, *Aménagements Cyclables : Observations de «chaussées à voie centrale banalisée» sur l'agglomération Nantaise, 2014*
- CEREMA, *Chaussée à Voie Centrale Banalisée : Evaluation à la Roche de Glun, 2013*
- CEREMA, *Évaluation d'une Chaussée à Voie Centrale Banalisée : Site de Villequier en Seine-Maritime, 2014*

ANNEXE 2 : REX DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

>>> Retour d'expérience sur le double-sens cyclable

- Il est **très apprécié** des cyclistes car il réduit les distances à parcourir : 83% en ont une opinion positive (étude ville de Paris, cf. ci-après) ;
- Dans les quartiers avec rues en sens unique alternés sans DSC, le CEREMA évalue le détour moyen à un **allongement de parcours de 35 %** ;
- Plusieurs territoires en France et à l'international ont réalisé un suivi et une analyse de l'accidentologie avant un déploiement généralisé des DSC (Grenoble, Lille, Strasbourg, Londres, Oslo, Suède, Allemagne (15 villes), etc.). Elles pointent des **résultats similaires**. Deux études détaillées ont été produites par la ville de Paris et par Bruxelles ;
- Il ressort de l'étude parisienne :
 - **Hausse importante du nombre de cyclistes** sur ces voiries, itinéraires privilégiés aux grands axes ;
 - **Aucun** accident de portière (emportierage) ;
 - **Pas de hausse du nombre d'accidents** et du nombre d'accidents graves ;
 - Chocs frontaux **très rares** et à **faible vitesse** : pas de blessé ;
 - **Très peu de conflits vélos/piétons** mais un peu plus nombreux que dans le sens de circulation général. Ils sont souvent le fait de **traversées irrégulières** de piétons, notamment lorsqu'ils surgissent d'une file de **stationnement**, conduisant à un effet de surprise.
 - Pédagogie auprès des piétons nécessaire : vérifier les **deux côtés** dans **toutes** les rues avant de traverser.
 - Hypothèse : DSC **réduit les conflits vélo/piéton sur le trottoir** : confirmé par une étude du Norwegian Centre for Transport Research.
- Il ressort de l'étude bruxelloise :
 - Proportionnellement **pas plus d'accidents** de cyclistes circulant dans un DSC que dans le sens général, **voire un peu moins** ;
 - Accidents sur DSC principalement aux **carrefours** (66 %), contrairement aux accidents dans le sens général (60 % en section) ;
 - Aménager les carrefours correctement afin de **diminuer la vitesse des usagers et d'augmenter la visibilité mutuelle**
 - **Pédagogie** pour inciter les usagers à augmenter leur **vigilance** à l'approche d'un carrefour formé avec un DSC.
 - Étroitesse des rues n'apparaissant **pas être un facteur d'accident important**
 - Stationnement à gauche par rapport au sens général de circulation apparaissant faire courir **moins de risque** aux cyclistes que le stationnement à droite. Il comporte néanmoins des risques, notamment vis-à-vis des piétons traversant (masque des véhicules) ;
- Le CEREMA a relevé une tendance à la **baisse de la vitesse automobile** en DSC.

Sources REX :

- Ville de Paris, *Bilan sur le double-sens cyclable*, 2012 ;
- Bruxelles Mobilité, IBSR, *Sécurité des cyclistes et sens unique limité*, 2014
- CEREMA, *La mise à double-sens cyclable, aspects techniques et réglementaires*, 2015
- CEREMA, *Une Voirie pour Tous, le double-sens cyclable*, 2009

ANNEXE 3

AMÉNAGEMENTS VÉLOS LÉGERS DANS LES CARREFOURS

ANNEXE 3: AMÉNAGEMENTS VÉLOS LÉGERS DANS LES CARREFOURS

Le sas vélo

- Espace en aval d'un feu de circulation permettant de stocker les vélos en **amont des véhicules motorisés** lorsque le feu est **rouge** ;
- Lorsque le feu est vert, il n'a pas d'effet ;
- L'article R415-15 du code de la route la définit comme « *deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les engins de déplacement personnel motorisés et les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules* » ;
- Il n'existe pas de panneau réglementaire.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Aménagement pertinent pour la plupart des carrefours à feu :
 - Sur un carrefour entre une ou plusieurs voies structurantes, en attendant un **futur aménagement qui permettra de séparer** les flux vélos des véhicules motorisés ;
 - Sur un carrefour entre des voies secondaires.
- Aménagement pertinent pour un itinéraire cyclable structurant ou secondaire.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- Sas d'une **profondeur de 5 m** ;
- **Bande ou piste cyclable d'accès** afin de permettre aux cycliste d'accéder facilement au sas. Il est toutefois possible de créer un sas sans bande d'accès dans le cas d'une impossibilité technique avérée (le stationnement n'en est pas une) ;
- En l'absence de passage piéton, une seconde ligne d'effet des feux fermant le sas vélo est nécessaire. Elle s'applique aux cyclistes ;
- Marquer des **pictogrammes vélos SC2** dans le sas, en amont de chaque file ;
- **Ne pas positionner de répétiteur** de feu afin de ne pas inciter les véhicules motorisés à pénétrer dans le sas.



Sas vélo à Clichy (92) : en présence d'un passage piéton, une seule ligne d'effet des feux suffisante, au niveau des véhicules motorisés - ETC



Schéma du fonctionnement d'un sas vélo lorsque le feu est rouge - CEREMA

Simple et peu onéreux, il permet **d'améliorer les conditions d'attente** et de **redémarrage** des cyclistes. Il leur permet de :

- **Présélectionner** le tourne-à-gauche ;
- Mieux **voir** et **d'être vu** (positionnement hors des angles morts), ce qui limite la probabilité d'accident, y compris en cas de mouvement **tout droit** ou en **tourne-à-droite** ;
- Respirer moins de **gaz d'échappement**.

Il peut-être **additionné à un cédez-le-passage cycliste**, ce qui cumule les avantages des deux aménagements.

ANNEXE 3 : AMÉNAGEMENTS VÉLOS LÉGERS DANS LES CARREFOURS

Le cédez-le-passage cycliste au feu

- Autorisation accordée aux cyclistes à s'affranchir du feu rouge, à condition de respecter la priorité accordée par le feu aux autres modes de déplacement (piétons, véhicules motorisés ou non) ;
- Cette autorisation peut être mise en place à une intersection, un passage piéton, un alternat de chantier, etc. dès lors qu'ils sont protégés par un feu (R11v ou R13bv) ;
- L'article R415-15 du code de la route le crée en autorisant l'autorité investie du pouvoir de police à « mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation une signalisation distincte destinée à une ou plusieurs catégories de véhicules ou indiquant une ou plusieurs directions ou remplissant ces deux fonctions de manière concomitante » ;
- Elle est mise en place via la pose d'un panneau de la gamme M12 ou d'un boîtier R19d lorsqu'une phase de feu n'est pas compatible avec l'autorisation du franchissement du rouge par un cycliste.

>>> Utilisation pour un réseau cyclable

- Aménagement pertinent pour la plupart des carrefours à feu ;
- Aménagement pertinent pour un itinéraire cyclable structurant ou secondaire.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée

- Etude au cas par cas de chaque situation avant sa création, intégrant :
 - La visibilité réciproque entre usagers ;
 - La configuration géométrique et les manœuvres induites ;
 - La lisibilité du carrefour, y compris de son phasage ;
 - La circulation : volume, vitesse, taux de PL ;
 - La nature des voies concernées ;
 - L'existence d'aménagements cyclables facilitant son usage (sas, etc.).



Panneau autorisant le cédez-le-passage cycliste en tourne à droite à un carrefour à feu rue du Château-Landon à Paris - ETC



Gamme de panneaux M12



Feu R19d

Simple et peu onéreux, il permet d'améliorer les conditions de franchissement des carrefours par les cyclistes en leur permettant :

- D'éviter un arrêt pénalisant (redémarrage pénible et perte de temps) ;
- De s'engager au moment le plus opportun ;
- De se soustraire de situations dangereuses (angle mort des véhicules tournant).

Il peut-être avantageusement additionné à un sas vélo, ce qui cumule les avantages des deux aménagements.

ANNEXE 4

REX SUR LES AMÉNAGEMENTS VÉLOS LÉGERS DANS LES CARREFOURS

ANNEXE 4 : REX DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

>>> Retour d'expérience sur le sas vélo

- Aménagement critiqué par certains cyclistes et certaines associations en comparaison à un aménagement lourd qui :
 - Permet une séparation des vélos du trafic motorisé sur les carrefours avec des voies structurantes ;
 - Conserve ses avantages quand le feu est vert.
- Un rapport du BEATT explique, dans le cadre de l'analyse des circonstances d'un accident mortel survenu entre un cycliste et un poids lourd, l'existence d'un sas vélo au feu aurait probablement permis **d'améliorer la vision directe cycliste/conducteur**.
 - Le BEATT recommande d'étudier la pertinence **d'aménager systématiquement des sas vélo**, y compris sans bande d'accès, lorsque une station de vélos en libre service (VLS) ou des arceaux sont implantés à proximité ;
- Plusieurs évaluations de sas sans amorce ont été réalisées, à Lyon, Strasbourg et à Paris. Elles démontrent qu'en l'absence de bande d'accès, le **sas conserve ses avantages profitables** aussi bien aux piétons qu'aux cyclistes, excepté la facilité d'accès (CEREMA). L'évaluation strasbourgeoise fait ressortir un bon respect de la ligne d'effet des feux par les véhicules motorisés, une **absence d'accident corporel** pendant la période d'étude et **très peu de situations de contournement de camions** par les cyclistes voulant atteindre le sas ;
- Le sas vélo ne présente toutefois des avantages **que s'il est respecté par les véhicules motorisés**. Deux évaluations du respect des sas par les véhicules motorisés ont été conduites à Lyon (2011) et Nantes (2014). Le taux de respect varie entre 36 % et 58 %. Le taux de respect demeure inférieur à 70 % y compris lors de la présence de forces de l'ordre.
 - Problème de compréhension du dispositif nuisant à son utilité ;
 - **Pédagogie nécessaire lors de son implantation.**



Non respect du sas vélo par un véhicule motorisé malgré la présence de policiers - CEREMA

Sources REX :

- BEATT, *Rapport d'enquête technique sur l'accident entre un cycliste et un camion survenu le 17 août 2015 au carrefour entre les rues de Bruxelles et de Douai à Paris 9^e, 2017*
- CEREMA, *La possibilité du sas cycliste sans bande d'accès, 2015*
- CEREMA, *Rapport d'évaluation Taux de respect des sas vélo à Nantes, 2014*

ANNEXE 4 : REX DIFFÉRENTS AMÉNAGEMENTS CYCLABLES

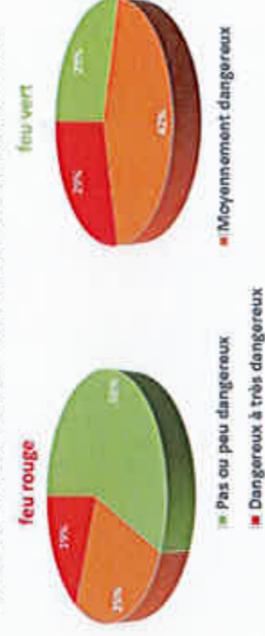
- >>> Retour d'expérience sur le cédez-le-passage cycliste
- Aménagement apprécié des cyclistes et de certaines associations ;
- Plusieurs collectivités ont mené des expérimentations (Strasbourg, Bordeaux, Sceaux), le dispositif par panonceau a été évalué à Nantes. Il en est ressorti :
 - Une absence d'accident ;
 - Aucune incidence négative sur le respect du feu pour les autres mouvements ou aux autres carrefours ;
 - Des pratiques cyclistes mieux canalisées ;
 - Des cyclistes ne coupant plus par le trottoir.
- Le ministère de la transition écologique et solidaire et le CEREMA ont réalisé une simulation en condition réelle (filmée) pour démontrer l'intérêt du cédez-le-passage cycliste à réduire le risque d'accident :
 - Cyclistes continuant tout droit ou effectuant un tourne-à-droite : il leur permet de s'éloigner du véhicule attendant au feu et tournant à droite. Il évite le risque d'accrochage lors du passage au vert, dû à l'angle mort : risque d'accident le plus grave pour un cycliste en ville avec un poids lourd ;
 - Cyclistes tournant à gauche : il leur permet de ne plus devoir attendre au milieu du carrefour. Ils peuvent traverser le carrefour au moment le plus opportun lorsqu'il y a peu de véhicules plutôt que de partir avec le flot de véhicules.
- Enquête menée à Paris en 2016 mettant en lumière :
 - Une amélioration de la connaissance du dispositif par les cyclistes (usage correct connu par 80 % des cyclistes) ;
 - Poursuivre la pédagogie, notamment à destination des autres usagers de l'espace public, pour lesquels il n'est pas toujours connu ou identifié.
 - Un sentiment de sécurité des cyclistes passant au rouge bien supérieur qu'au vert.



Explication du bénéfice du cédez-le-passage cycliste pour les vélos tournant à droite ou allant tout droit – CEREMA :

- 1 - Vélo et camion attendant au rouge
- 2a - Sans cédez-le-passage cycliste : camion et vélo dans son angle mort démarrent ensemble : accrochage
- 2b - Avec cédez-le-passage cycliste : le cycliste part avant le vert et évite l'accrochage

Enquête à Paris en 2016 : Ressenti des cyclistes passés au ...



Source REX :

- CEREMA, *Cédez-le-passage cycliste au feu rouge, 2012*
- CEREMA, *soutien de présentation Cédez-le-passage cycliste au feu*
- Ministère de la transition écologique et solidaire, CEREMA, *Feux rouges : faire confiance aux cyclistes !* [vidéo], 2017

ANNEXE 5

INTERSECTIONS : CARREFOURS PLANS, CARREFOURS À FEUX ET GIRATOIRES

CARREFOURS PLANS

- Carrefours gérés en priorité à droite, par cédez-le-passage ou par Stop ;
- Essentiellement des carrefours entre deux voies secondaires ou entre une voie principale et une voie secondaire ;
- Trafic entrant supportable de 900 (priorité à droite) à 1 200 véhicules par heure (cédez-le-passage ou Stop).

>>> Mise en œuvre préconisée pour un carrefour entre voies secondaires :

- Aménagements cyclables séparés généralement non nécessaires ;
- Afin de maintenir une vitesse de circulation faible chez les véhicules motorisés, il est conseillé de mettre en place un plateau surélevé ;
- Traitement préconisé : en cas de double-sens cyclable, il peut être opportun de matérialiser via des pictogrammes et chevrons un itinéraire conseillé dans le carrefour afin de les rendre plus visibles des véhicules motorisés.

>>> Mise en œuvre préconisée pour un carrefour entre une voie principale et une voie secondaire :

- Aménagements cyclables séparés généralement nécessaire au moins dans l'axe de la voie principale ;
- Voie principale bénéficiant généralement de la priorité sur la voie secondaire (cédez-le-passage ou Stop), s'appliquant également à la piste cyclable la longeant, sauf disposition contraire ;
- Traitement préconisé : appliquer le traitement de la traversée préconisé lorsque la **priorité est entièrement accordée aux cyclistes** (cf. 2. Principe de matérialisation de la traversée cyclable).

etc



Carrefour entre deux voies secondaires dotées de DSC dont l'itinéraire conseillé en traversée est marqué (Paris) - ETC



Carrefour entre une voie principale (RD) et une voie secondaire en zone 30 à Esbly (77), traité avec une piste cyclable et un trottoir traversants – Google StreetView

ANNEXE 5 : INTERSECTIONS

CARREFOURS À FEUX

- Essentiellement des carrefours entre une voie principale et une voie secondaire ou entre deux voies principales ;
- Trafic entrant supportable de 1 500 véhicules par heure (à 2x1 voie) ;
- Le CEREMA émet peu de préconisations relatives à l'insertion d'aménagements cyclables séparés dans les carrefours à feux ;
- De nombreuses manières de traiter un carrefour à feux pour les cyclistes existent, des plus légères aux plus lourdes.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée :

- L'aménagement préconisé dépend du contexte propre à chaque carrefour (volume de trafic motorisé, volume de trafic vélo projeté, foncier, ...)
- Les principes vers lesquels tendre sont :
 - La séparation physique des cycles du trafic motorisé si le trafic est élevé ;
 - La facilitation de traversée du carrefour pour les cycles ;
 - L'augmentation de leur visibilité ;
 - Le resserrement du carrefour et l'organisation le plus à angle droit possible des mouvements tournants (limite l'angle mort).
- Des outils peu onéreux sont mis à la disposition des gestionnaires de voirie, sans toutefois permettre la séparation physique des cycles :
 - La ligne d'arrêt vélo en aval de celle des véhicules motorisés ;
 - Le sas vélo (5 m de profondeur) et des bandes cyclables d'accès ;
 - Le cédez-le-passage cycliste au feu.
- La séparation physique dans le carrefour est plus onéreuse. Elle peut être mise en place sur un seul axe (principal) lorsque les autres ne le nécessitent pas ;
- La séparation sur tous les axes est une pratique aux Pays-Bas. Il s'agit du concept du « carrefour protégé », très peu répandu en dehors du pays.



Sas vélo et cédez-le-passage cycliste au feu à Vienne (38) (à gauche) et piste cyclable bénéficiant de la priorité de l'axe longé, avec traversée bénéficiant d'un plateau traversant à Paris (à droite) – vudevelo.net et Google Streetview

Le cédez-le-passage cycliste au feu permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt **sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons, bénéficiant du feu vert.** Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées. Il nécessite la pose de panneaux M12 sous le feu tricolore (plus rarement de feux jaunes clignotants d'une silhouette de vélo associée à une flèche de direction). Il est souvent perçu comme dangereux de prime abord. A condition de respecter des critères de mise en œuvre, des évaluation et expérimentations conduites à Strasbourg, Bordeaux et Nantes n'ont révélé **aucun accident, aucune incidence sur le respect du feu pour les autres mouvements ou aux autres carrefours et des pratiques mieux canalisées.**

GIRATOIRES

- Ils permettent d'écouler un maximum de trafic en minimisant les risques d'accidents entre véhicules motorisés ;
- Ils soumettent les cyclistes à un inconfort et des risques liés notamment au refus de priorité par les automobilistes entrant, surtout lorsque le giratoire est de grande taille.

>>> Condition de mise en œuvre préconisée :

- Ne pas aménager de bande cyclable sur le bord extérieur de l'anneau routier. Elle augmente le risque d'accident : position la moins visible pour les vélos (angles morts)
- **Si le trafic est modéré** (< 6000 véh/jr), la séparation n'est pas nécessaire. Tendre vers :
 - La plus petite taille possible (rayons extérieur inférieur ou égal à 15 m) avec de faibles rayons d'entrée et de sortie afin de réduire la vitesse ;
 - Une seule voie d'accès pour chaque branche d'accès et de sortie ;
 - Largeur de l'anneau entre 6 et 7 m, en veillant à permettre la giration des PL ;
 - S'il existe des bandes cyclables sur les branches :
 - Les interrompre au niveau du passage piéton ou une vingtaine de mètres en amont (mini giratoire et giratoire compact) ;
 - Les prolonger jusqu'au seuil de l'anneau, avec un îlot les séparant des voitures au débouché.
- **Si le trafic est important ou si le giratoire est de taille moyenne ou grande** (rayon extérieur > 15m), tendre à une séparation physique via une piste en contournement :
 - **Partiel** : pour assurer la continuité sur un axe principal. Privilégier une piste bidirectionnelle. Possible raccordement à l'anneau routier par débouché radial ;
 - **Total** : possible en unidirectionnel. Une piste bidirectionnelle permet de limiter la distance à parcourir lorsque l'anneau est grand ;
 - Largeur de séparation entre l'anneau routier et l'anneau cyclable compris entre 1 m et 5 m (préférable afin de pouvoir stocker un véhicule en entrée et sortie de branche, notamment lorsque la priorité est donnée à la piste) ;
 - La priorité peut être donnée à l'anneau cyclable lorsqu'il est unidirectionnel. Déconseillé lorsqu'il est bidirectionnel.



Mini giratoire avec bande cyclable interrompue au passage piéton à Nantes (44) (à gauche) et grand giratoire avec piste cyclable bidirectionnelle en contournement total à Bussy-Saint-Georges (77) (à droite) – Google Streetview et Géoportail

Le giratoire avec piste cyclable de contournement total est une forme de carrefour protégé. Afin d'améliorer le confort des cyclistes et d'apaiser le trafic motorisé, il est opportun de donner la priorité :

- Aux vélos par rapport aux véhicules motorisés lorsque la piste est unidirectionnelle, à condition de positionner la piste à 5 m de l'anneau pour pouvoir stocker un véhicule entrant ou sortant et gérer les priorités vélo puis anneau routier en 2 temps ;
- Aux vélos circulant dans l'anneau cyclable par rapport aux vélos entrant.

Si la priorité est accordée aux véhicules motorisés, il est recommandé de mettre en place des îlots refuge d'au moins 2m entre les voies routières afin que le vélo puisse traverser en 2 temps.

etc

ANNEXE 6

SUBVENTIONS

ANNEXE 6 : SUBVENTIONS

PRÉAMBULE

- Le montant total subventionnable ne peut être défini de manière exacte à ce jour. Cela dépend de nombreux paramètres :
 - Des plans vélos à venir des parties prenantes (non connus à ce jour)
 - Des comptages qui seront réalisés et permettront de valider des aménagements ou pousseront à en définir de plus
- Pour la majorité des postes, les subventions peuvent atteindre les 50% du budget (parfois plus sur certains aménagements si il y a cumul) sous condition de remplir les exigences des parties prenantes.

etc

ANNEXE 6 : SUBVENTIONS

RÉGION

- Financement possible d'aménagement :
 - Taux = de 25% (si liaison inscrite si il n'existe pas de PPI) à 50% (si liaison inscrite dans un PPI, à minima un plan d'action trienal)
 - Taux = Plafond du cout au km : 550 000€/km
- Études (stratégie cyclable ou études préalables de faisabilité) : 50.000€
- Maillage et apaisement de la circulation : 550€/m
- Stationnement : 1.000€/place
- Jalonnement : 50€/m
- Suivi-évaluation : 4.000€/point de comptage
- Services : 50.000€ pour les études, 80.000€ pour les projets

Source : <https://www.iledefrance.fr/plan-velo-regional-0>

DÉPARTEMENT

- Créations d'aménagements cyclables favorisant la mobilité du quotidien (gares, collèges et QPV, ville > 5000hab.) :
 - Taux = de 30% (si liaison du quotidien) à 50% (si liaison identifiée dans le plan vélo du département, non connu à ce jour)
 - Plafond du cout au km : 550 000€/km
- Etudes de faisabilité, schéma local et Plan de Déplacement des Etablissements Scolaires)
- Stationnement des cycles
- Suivi et l'évaluation de la fréquentation (comptages)
- Services à destination des cyclistes

Source : <https://www.78-92.fr/annuaire/aides-et-services/detail/projets-locaux-de-circulations-douces>

ANNEXE 6 : SUBVENTIONS

PNR

- Aide à l'acquisition d'appuis vélos par les communes et les intercommunalités
 - Taux : 50 %
 - Aide attribuée pour une commande minimum de 1 500 €, avec un plafond de 3 000 €
- Aide à la création d'équipements de services vélo innovants ou expérimentaux
 - Taux : 50 %
 - Plafond maximum : 8 000 €
- Aménagement et restauration de chemins
 - Taux : 50 ou 80%
 - Aide maximum : 45 000.00€
- Acquisition de chemins ou d'emprises foncières pour ouverture de passages publics
 - Taux : 80 % du coût d'acquisition sur l'estimation des Domaines
 - Aide maximum : 15 000.00€
- Développement des liaisons douces
 - Taux : 70% des travaux H.T.
 - Aide maximum : 90 000.00€

Source : Echanges avec le PNR

etc

