



Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de communes du Vexin Centre

Rapport final

Août 2025



SOMMAIRE

1 - Préambule

1.1 Contexte

1.2 Une approche co-construite et ancrée dans le terrain

2. Diagnostic : Contexte territorial et analyses des offres de mobilité

2.1 Contexte territorial: Répartition de la population

2.2 Habitudes de mobilité

2.3 Analyses des offres de mobilité

2.4 Synthèse du diagnostic

2.5 Principaux enjeux de la CCVC

3. Stratégie et plan d'action

3.1 La priorisation des enjeux

3.2 Plan d'action validé par le COPIL du 10/04/2025

4. Fiches actions

I- Favoriser les alternatives à la voiture solo pour l'accès aux aménités du quotidien

A- Au sein de la communauté de communes

FICHE 1: Réduire l'autosolisme

FICHE 2: Renforcement des services de TAD

FICHE 3: Élaborer un plan vélo et modes actifs hiérarchisé

B- Dans les centres bourgs

FICHE 4: Développer le stationnement tous modes

C- Depuis et vers les territoires voisins

FICHE 5: Développer l'intermodalité par un maillage de hubs de mobilité

II- Bâtir un écosystème territorial d'acteurs pour la mobilité de demain

D- Gouvernance

FICHE 6: Mettre en place une gouvernance mobilité

E- Communication

FICHE 7: Valoriser et renforcer l'existant

FICHE 8: Déployer un plan d'accompagnement et de formation

III- Agir en faveur d'une mobilité pour tous et durable

F- Mettre en œuvre le droit à la mobilité

FICHE 9: Améliorer l'accessibilité du territoire pour les publics vulnérables

G- Promouvoir le tourisme

FICHE 10: Développer l'attractivité touristique du territoire

IV- Plan vélo et modes actifs hiérarchisé

H- Itinéraires modes actifs détaillés

FICHE 11: Itinéraire A

FICHE 12: Itinéraire B

FICHE 13: Itinéraire C

I- Développement des modes actifs dans le territoire

FICHE 14: Sécurisation des itinéraires à destination des établissements scolaires

FICHE 15: Apaisement des centres-bourgs

FICHE 16: Charte des aménagements cyclables

5. Programmation temporelle et financière

6. Annexes

1 - Préambule



Un outil stratégique à l'échelle intercommunale

Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) a pour objectif de définir une stratégie de mobilité cohérente à l'échelle de la Communauté de Communes Vexin Centre pour les 10 à 15 prochaines années. Si la durée de validité usuelle d'un PDMS est de l'ordre de 10 ans, le choix a été fait ici de prolonger la temporalité à 15 ans afin de donner une vision stratégique de long terme. Cette ambition suppose toutefois de revisiter régulièrement les orientations retenues, afin d'en assurer la pertinence au regard des évolutions du territoire.

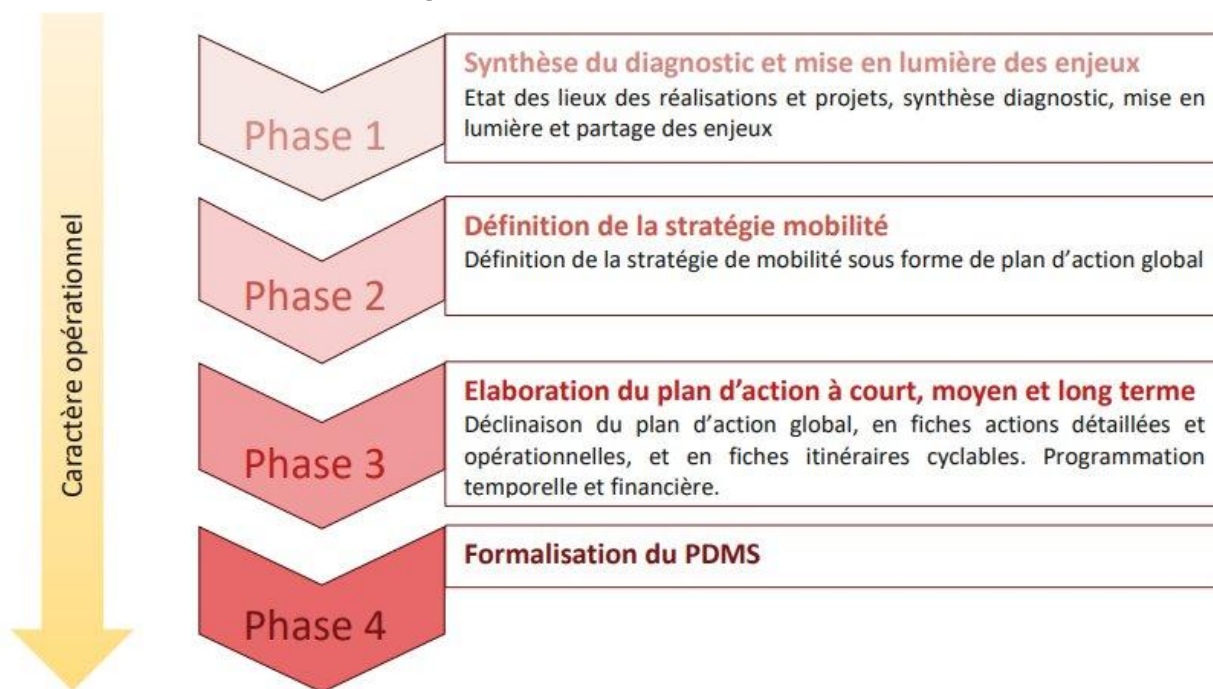
Une démarche structurée en trois grandes étapes

La construction du PDMS repose sur une méthodologie en trois temps. Un état des lieux approfondi du territoire permet tout d'abord d'identifier les principaux enjeux de mobilité. Sur cette base, une stratégie est élaborée : elle fixe les ambitions, le cap politique et un scénario d'orientation, avec une attention particulière portée aux modes actifs. Enfin, un plan d'action est défini, décliné en fiches actions concrètes et opérationnelles.

Un cadre de dialogue et de mobilisation

Au-delà de sa vocation technique, le PDMS est un outil de dialogue territorial. Il permet de mobiliser l'ensemble des acteurs concernés, collectivités, opérateurs, acteurs économiques et société civile, autour d'une vision partagée de la mobilité. Ce cadre favorise la coordination des actions, la mutualisation des efforts et une gouvernance adaptée aux enjeux locaux.

Etape de construction d'un PDMS



Source: Explain

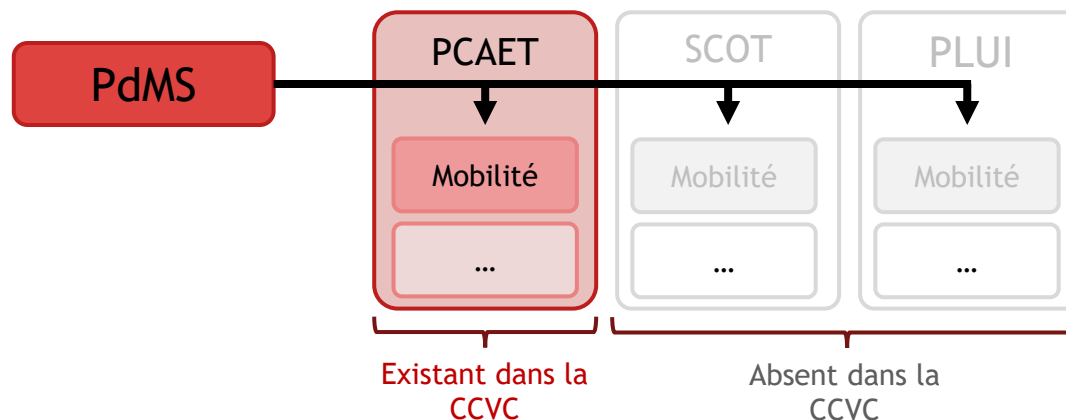
Cohérences et articulations du PDMS avec les documents de planification supérieurs

Le Plan de Mobilité Simplifié élaboré viendra alimenter les volets « mobilité » des documents de planification, tels que le PCAET. Pour cette raison, le PDMS doit être cohérent avec les orientations des documents de portée supérieure, comme le SRRIF-E, le PCAET ou les schémas cyclables régional et départemental, le schéma départemental de covoiturage et également avec les démarches en cours menées par la Région (COM/PAMS).

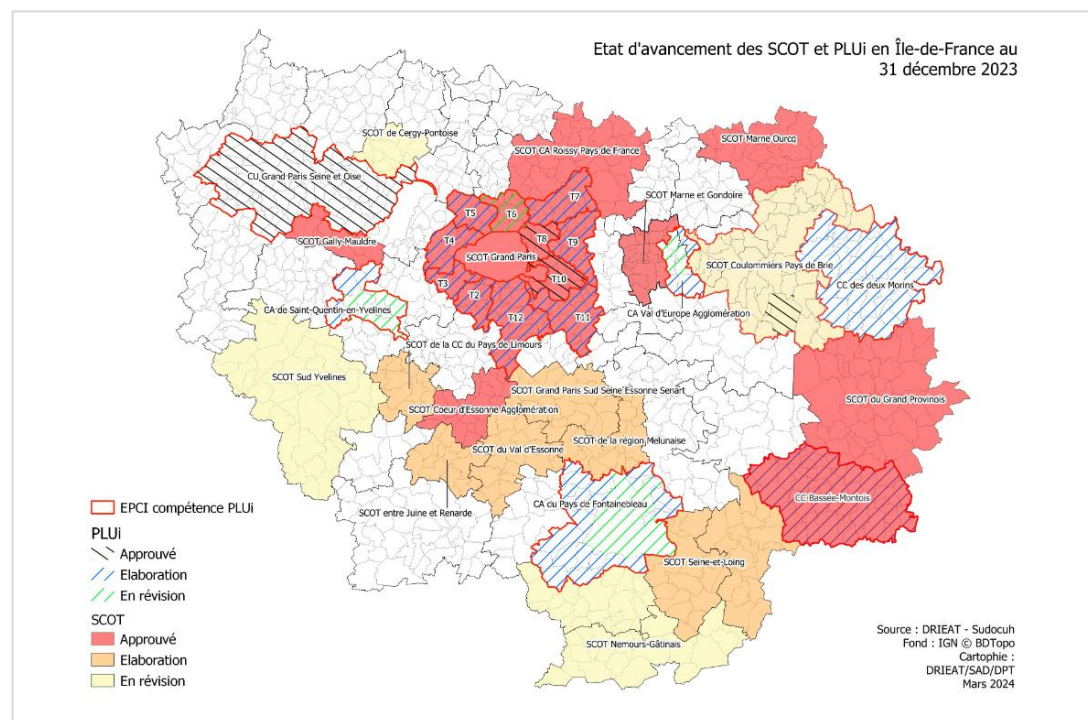
Dans ce cadre, plusieurs documents de référence viennent orienter les objectifs et les actions du PDMS, tant à l'échelle nationale que régionale et locale :

- Plan Vélo National : objectif de part modale du vélo de 12% d'ici à 2030
- Loi Climat et Résilience 2021 : zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050
- SDRIF-E Région Ile-de-France : Réduction des émissions de GES par le développement des transports collectifs et favorisation des mobilités douces et facilitation des déplacements du quotidien
- Plan d'action du PCAET CCVC :
 - Améliorer la performance du service de transport en commun
 - Mettre en place un plan de développement vélo et favoriser la marche à pied
 - Améliorer la qualité de l'air
 - Développer le covoiturage

Mise en cohérence du PDMS



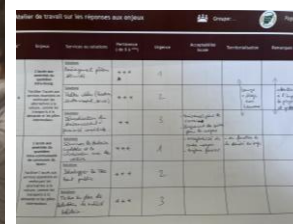
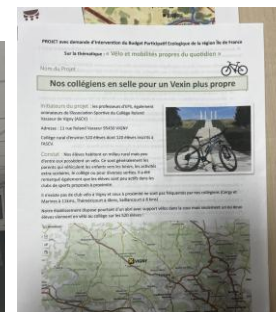
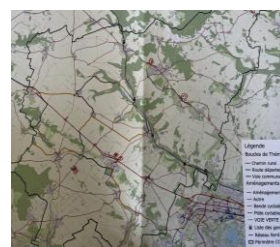
Source: Explain



Plusieurs instances de co-construction avec le département, des associations, des techniciens et des élus, ont été menées tout au long de l'élaboration du PDMS, selon divers formats, et enrichies également par des visites de terrain essentielles à la compréhension des caractéristiques du territoire.

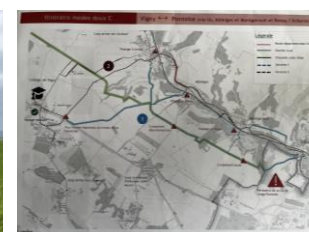
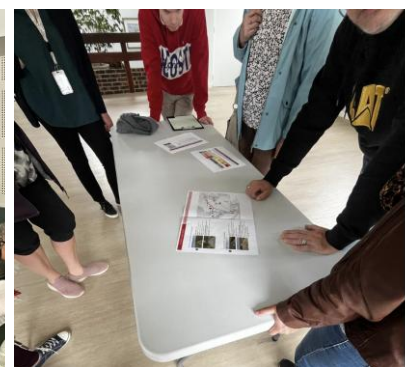
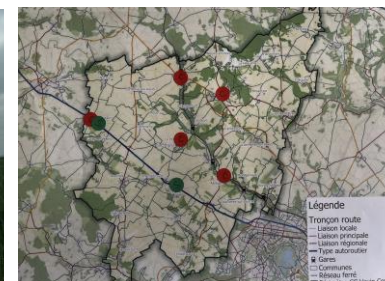
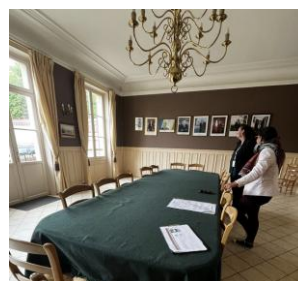
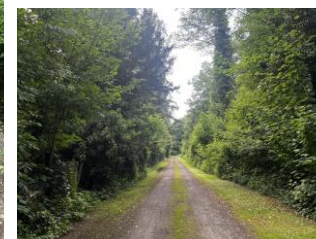
Les instances du processus ont été les suivantes :

PHASE 1 Diagnostic	
11/01/2025	Réunion de lancement : Affinage des objectifs et du calendrier.
11/01/2025	Visite de terrain : Découverte du territoire par le bureau d'études, guidé par la CCVC.
23/01/2025	Atelier sur la phase 1 du diagnostic (~20 participants) : Identification des problématiques du territoire.
23/01/2025 - 25/03/2325	Entretiens : Département, CCVC, PNR, Collège.
31/03/2025	COTECH : Validation préliminaire du diagnostic et des enjeux du territoire avec les équipes techniques, les élus de la CCVC et la préfecture.
10/04/2025	COPII : Validation du diagnostic et des principaux enjeux du territoire.
PHASE 2 Stratégie et plan d'action	
12/03/2025	Atelier Stratégie (~15 participants)
31/03/2025	COTECH : Présentation des résultats de l'atelier.
10/04/2025	COPII : Validation des priorités stratégique.
03/2025	Réunion de travail : Itinéraire modes actifs CCVC.
31/03/2025	COTECH : Hiérarchisation du Plan d'action et stratégie modes actifs.
10/04/2025	COPII : Validation du Plan d'action et stratégie modes actifs.



Source: Photos Explain (visite terrain, atelier, retours atelier, COPII)

PHASE 3		Fiches actions
15/05/2025		Visite terrain : Collège de Vigny Cléry-en-Vexin (avec élus) Nucourt (avec élus) Brignancourt Santeuil (avec élus) Marines (avec élus) Boissy-l'Aillerie (avec élus) Montgeroult Ableiges (avec élus)
15/05/2025		Atelier fiches actions : Atelier pour définir les fiches actions et les tracés des 3 itinéraires détaillés.
11/05/2025		Entretien avec le département sur les itinéraires cyclable sur des Route départementales.
12/06/2025		COTECH : Pré validation des fiches action détaillé (contenu et forme).
19/06/2025		COPIL en Conseil Communautaire (20 participants) : Validation des actions et de leur contenu global.
PHASE 4		Formalisation
03/09/2025		COTECH
18/09/2025		COPIL en Conseil Communautaire



Source: Photos Explain (vistie terrain, atelier, retours atelier, COPIL)

2. Diagnostic: Contexte territorial et analyses des offres de mobilité



2.1 Contexte territorial: Répartition de la population

Un territoire sous l'influence de Paris et sa banlieue

Le territoire de la CC Vexin Centre est caractérisé par une faible densité d'habitants, en dehors de quelques centre-ville principaux. La différence est très marquée avec la CC de Cergy-Pontoise au sud-est du territoire.

La CC Vexin Centre se situe à la frontière de l'unité urbaine de Paris mais fait cependant partie de l'aire urbaine parisienne.

Par sa proximité, la CC Vexin Centre, comme les EPCI aux alentours, se situe dans l'aire d'attractivité de Paris.

Des habitants qui se concentrent le long des axes de communication

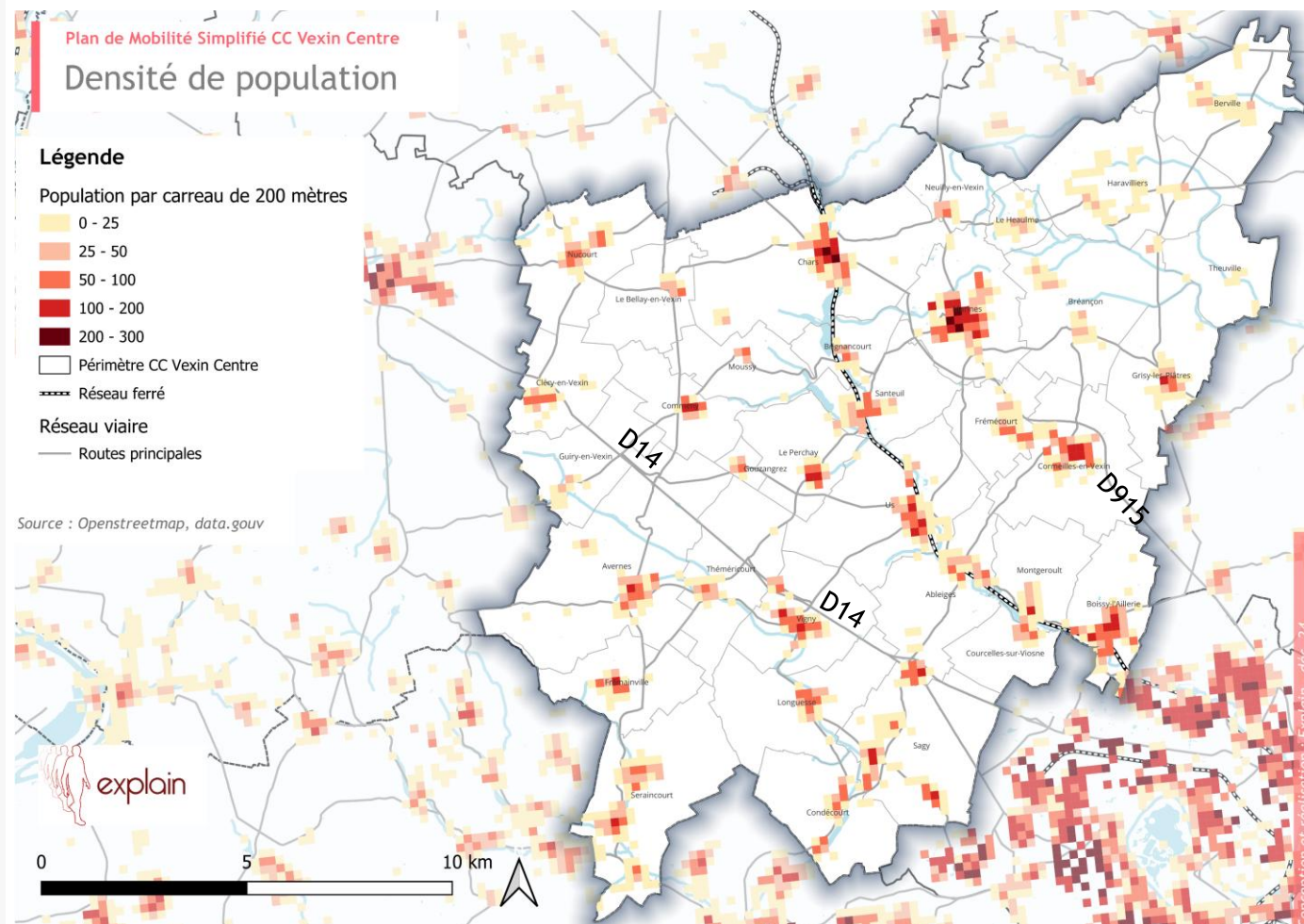
La cartographie de la densité de population ci-contre montre bien qu'en règle générale, les habitants du territoire sont concentrés le long des axes permettant de rejoindre Paris et sa plus proche banlieue.

Les communes de Chars, Us et Boissy l'Aillier se trouvent sur l'axe ferroviaire permettant de rejoindre Paris et sa banlieue.

Les communes de Guiry-en-Vexin, Cléry-en-Vexin, Vigny et la Villeneuve-Saint-Martin se trouvent à proximité immédiate de l'axe routier le plus important du territoire, la RD14, qui permet de rejoindre le pôle de Cergy-Pontoise à l'est.

Enfin, les communes de Marines et Cormeilles-en-Vexin sont contournées par la RD915 qui permet de rejoindre Osny et Pontoise.

En dehors de ces axes, la densité de population est nettement plus faible, le reste des habitants étant rassemblé dans des centres-bourgs espacés les uns des autres.



2.1 Contexte territorial: Démographie

Un territoire faiblement peuplé ...

En 2021, on dénombrait 24 906 habitants au sein de la CC Vexin Centre, ce qui représente 2% de la population totale du Département du Val d'Oise.

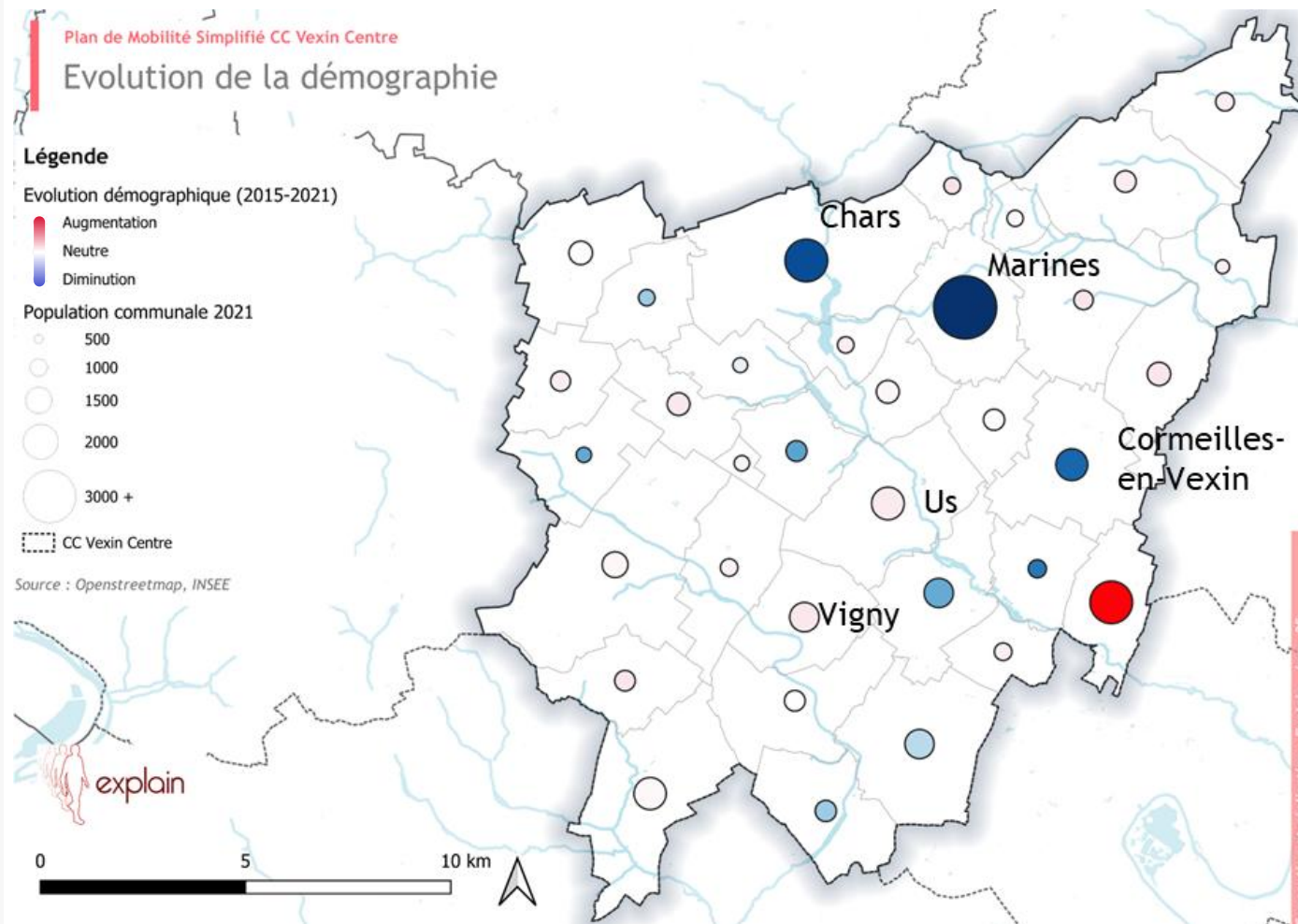
Au sein de la Communauté de Communes, les communes les plus peuplées en 2021 sont les suivantes :

- Marines avec 3 422 habitants (ce qui représente 14% des habitants de la CC) ;
- Chars avec 2 068 habitants (8% des habitants de la CC) ;
- Boissy-l'Aillier avec 2 024 habitants (8% des habitants de la CC) ;
- Us avec 1 338 habitants.

... et vieillissant

En termes d'évolution de population, la tendance du territoire est légèrement différente de la tendance départementale. Si la population du Val d'Oise a augmenté entre 2015 et 2021 (+3%), la population de la Communauté de Communes Vexin Centre est restée à un niveau constant.

Enfin, la part des habitants de plus de 60 ans est plus élevée au sein de la Communauté de Communes Vexin Centre (23% de la population totale) qu'à l'échelle du Val-d'Oise (19% de la population totale).



2.1 Contexte territorial: Niveau d'équipements et services

Une desserte vers Paris de qualité

Comme vu précédemment, les principaux pôles générateurs du territoire que sont Marines, Us, Vigny ou encore Chars se trouvent le long des principaux axes de transport (RD14, RD915, axe ferroviaire). Cette proximité est un avantage pour ces communes, permettant ainsi des liaisons simplifiées vers les principaux pôles départementaux à proximité que sont les villes de Cergy, Pontoise ou encore Osny.

Des communes faiblement équipées

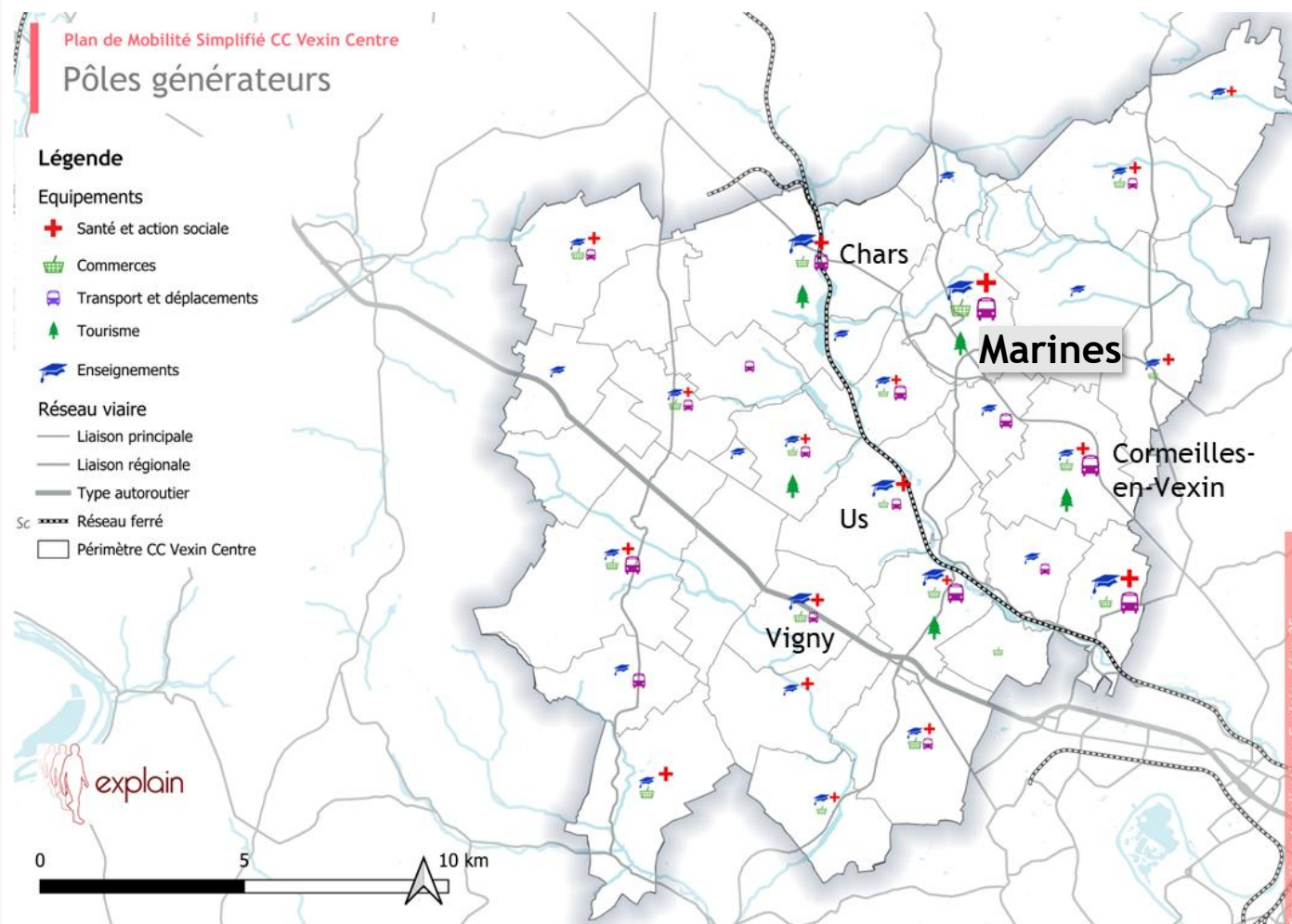
L'observatoire des territoires propose une classification du niveau d'équipement à l'échelle communale.

Le niveau 2, niveau le plus élevé rencontré sur le territoire, correspond à un centre intermédiaire d'équipements et de services.

Marines est la seule commune de la Communauté de Communes Vexin Centre classée de niveau 2 en termes d'équipements et de services, le reste du territoire étant de niveau 0 ou 1.

La cartographie ci-contre permet d'observer que la majorité des communes du territoire possèdent au moins un service lié à l'enseignement (27 communes possèdent au moins un service lié à l'enseignement).

Cette même cartographie montre que la majorité des communes possède au moins un type de service ou équipement, seules quelques unes d'entre elles en possèdent d'avantage, notamment en termes d'équipements de santé et de commerces.



2.1 Contexte territorial: Un territoire au cœur du Parc Régional du Vexin Français

Une proximité immédiate avec des lieux touristiques

Comme le montre le schéma ci-contre, la Communauté de Communes Vexin Centre se trouve au cœur du Parc Naturel Régional (PNR) du Vexin français.

Celui-ci s'étend sur 97 communes allant du Val d'Oise aux Yvelines.

Cet environnement est propice aux balades à pied, à vélo ou encore à cheval. De nombreux circuits de randonnées sont disponibles.

Au titre de parc naturel régional, une Charte « Horizon 2040 » est en cours de révision. Celle-ci détaille les orientations du Parc qui engagent les signataires sur une durée de 15 ans

De nombreux châteaux, bâtis comme des demeures résidentielles aux XVII^e et XVIII^e siècles, sont aussi présents sur le territoire :

- Château de Guiry-en-Vexin
- Château de Montgeroult
- Château de Vigny

Plusieurs musées peuvent aussi être visités :

- Musée du Vexin Français à Théméricourt
- Musée archéologique à Guiry-en-Vexin
- Musée de la Moisson à Sagy

Les destinations touristiques du Val d'Oise



Source: Val d'Oise Tourisme

2.2 Habitudes de mobilité : Part modale

Une mobilité portée par l'utilisation de la voiture

Entre 2009 et 2011, une enquête globale transport a été réalisée pour la mobilité en Île-de-France. Ce sont 18 000 ménages (soit près de 43 000 personnes) qui ont répondu à un questionnaire détaillé sur leurs déplacements.

Les résultats ont été détaillés à l'échelle du département du Val d'Oise et du territoire du Vexin Français, la CCVC en faisant partie.

Le schéma ci-contre montre que la part modale de la voiture dans les déplacements (tous motifs) est plus importante dans le Vexin Français (65,6%) qu'à l'échelle du département (48%).

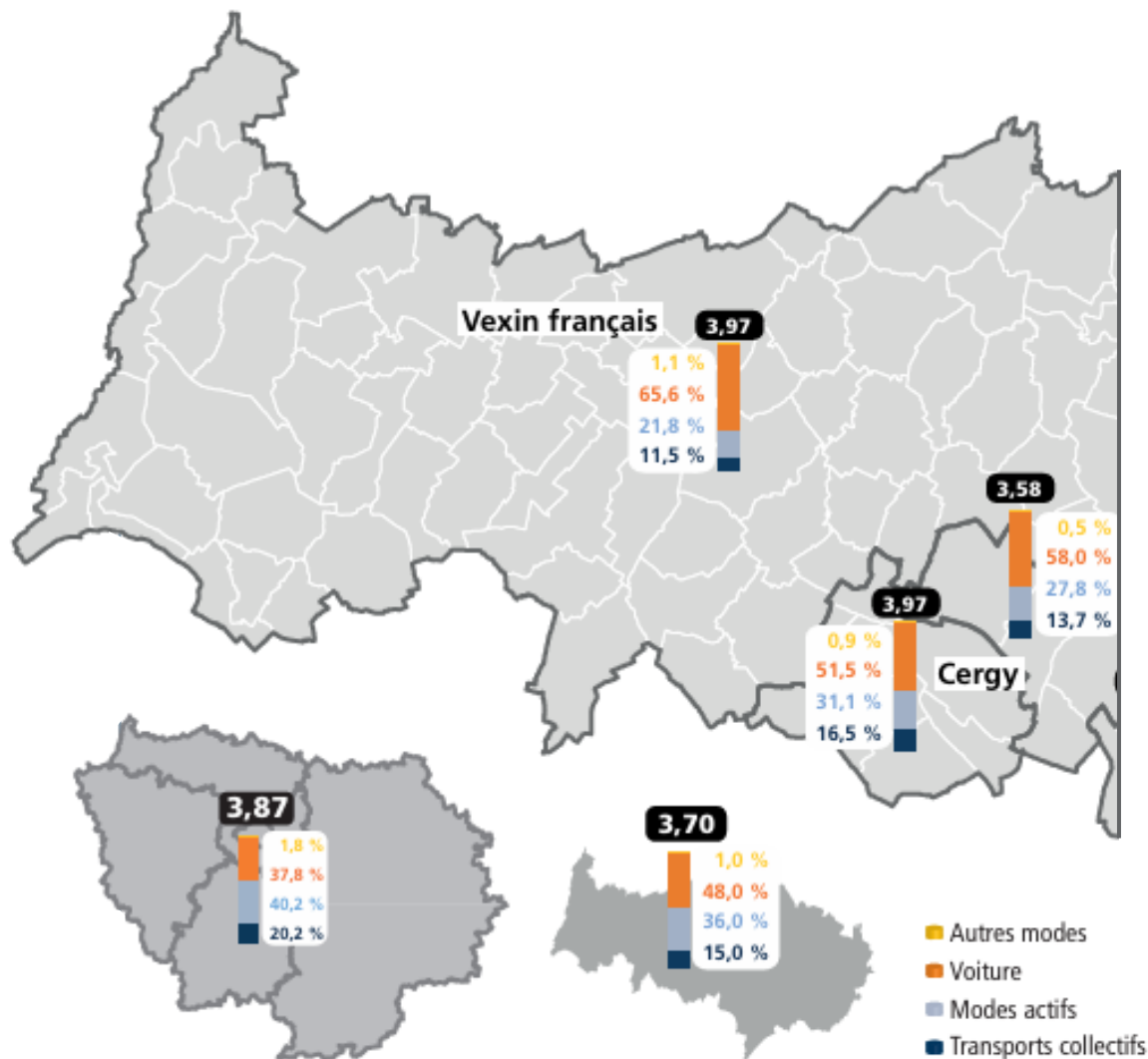
A l'inverse, la part modale des transports collectifs y'est notablement plus faible (11,5% pour le Vexin Français contre 15% pour le Val d'Oise).

Le détail des motifs de déplacement y est précisé seulement à l'échelle du département du Val d'Oise.

Ce détail nous apprend que les flux liés au travail ou à l'enseignement sont très majoritaires au sein du département, la plupart de ces derniers étant réalisés en voiture.

Les flux liés aux affaires personnelles et autres sont ceux qui, en dehors des flux liés aux études, utilisent le plus les transports en commun dans le Val d'Oise.

Part modale par territoire



Source: Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (OMNIL)

2.2 Habitudes de mobilité: Charge de trafic

Un trafic important concentré sur quelques axes

Au sein de la Communauté de Communes Vexin Centre, le trafic routier se concentre sur trois axes départementaux :

- **RD14** : plus de 40 000 TMJA* entre Aavernes et Puisseux-Pontoise ;
- **RD28** : plus de 15 000 TMJA* entre Condécourt et la RD14 à Sagy ;
- **RD915** : plus de 10 000 TMJA* entre Chars et Pontoise.

* TMJA: Trafic Moyen Journalier Annuel

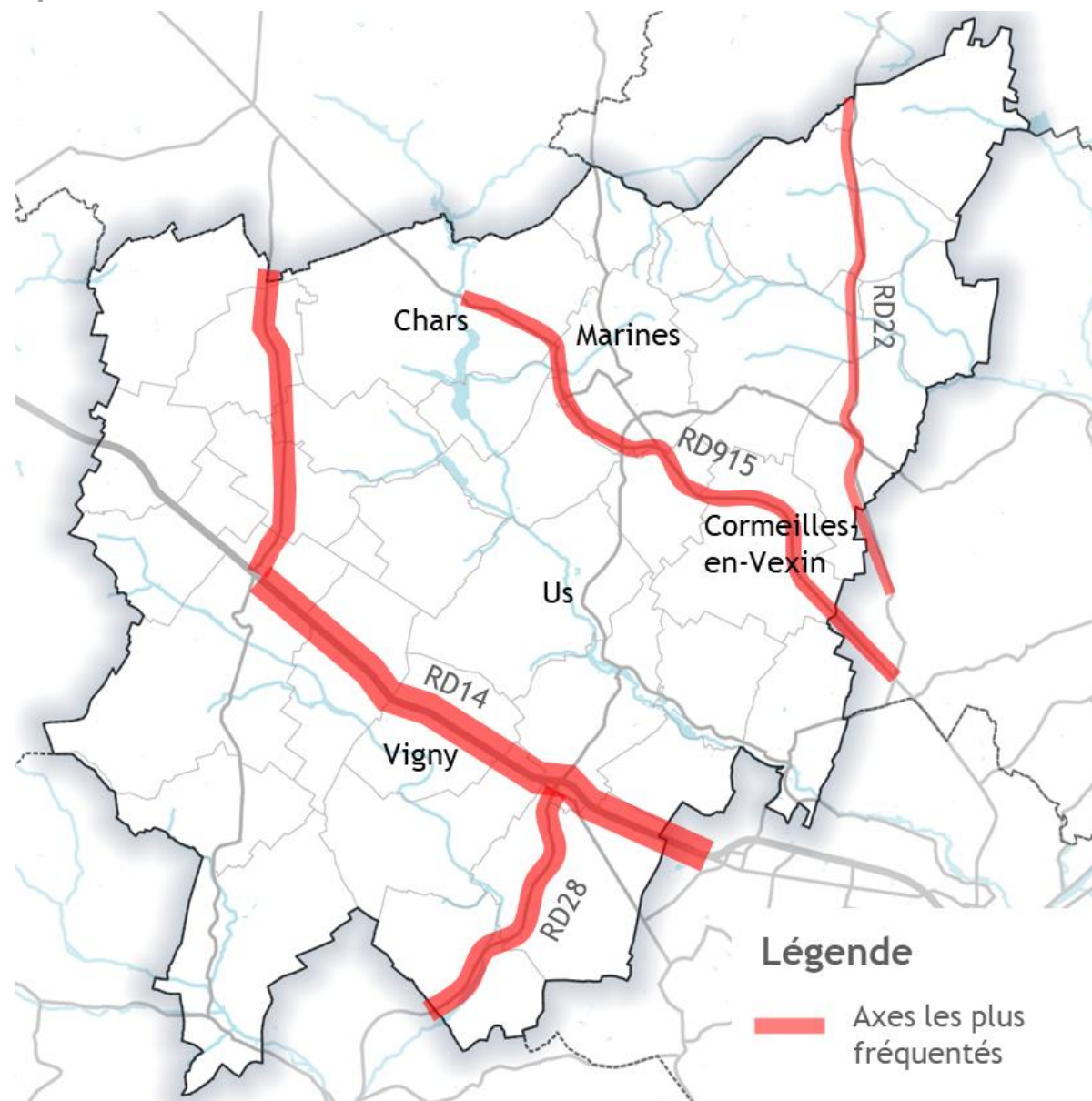
Le contournement de Marines et de Cormeilles-en-Vexin (via la RD915) permet d'éviter le passage d'un trafic trop important de voitures mais aussi de poids-lourds dans les centres-villes de ces communes.

En plus de ces trois axes routiers très fréquentés, deux autres axes connaissent des charges de trafic importantes :

- RD22 : fréquentation importante entre Haravilliers et Puisseux-Pontoise ;
- RD43 : plus de 9 000 TMJA relevés à Commeny.

Ces axes ne traversent pas les centres-bourgs de la CCVC, hormis quelques exceptions (Grisy-les-Plâtres ou Commeny par exemple), cela permet de contenir, autant que possible, le trafic en dehors des lieux d'habitations.

Fréquentation des axes routiers



Source: Campagne de comptages

2.2 Habitudes de mobilité: Charge de trafic

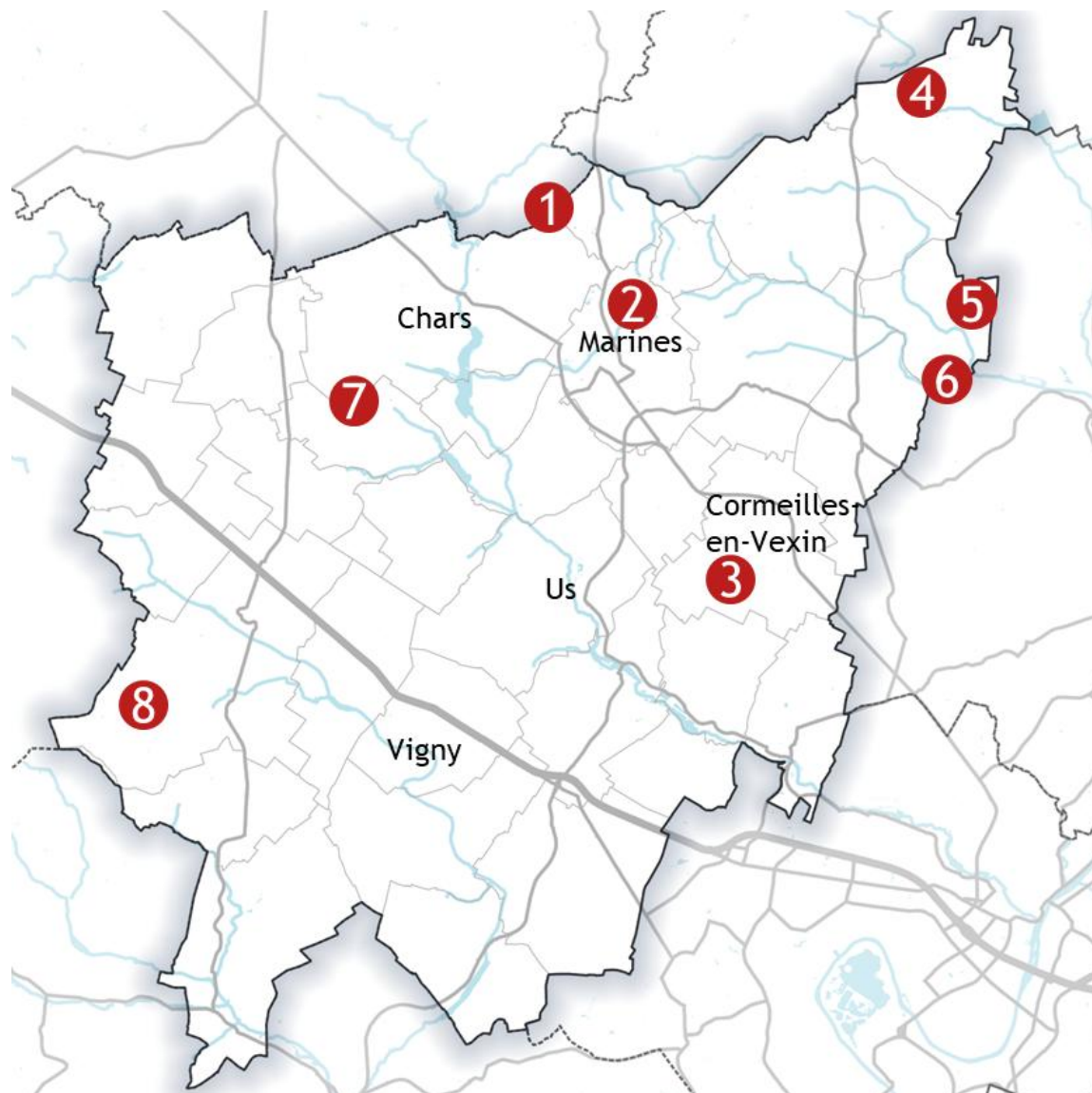
Des axes peu empruntés qui font doublons

En septembre 2022, une vaste campagne de comptages a été entreprise sur le territoire de la Communauté de Communes du Vexin Centre. Cette campagne a permis de faire ressortir plusieurs axes routiers très peu empruntés et qui permettent des alternatives aux axes plus capacitaires :

1. Chemin de St-Cyr à Neuilly entre Neuilly-en-Vexin et Lavilletertre (49 TMJO 2 sens confondus)
2. Rue du Maréchal Foch entre Neuilly-en-Vexin et Marines (63 TMJO 2 sens confondus)
3. Route de Cormeilles entre Cormeilles-en-Vexin et Montgeroult (143 TMJO 2 sens confondus)
4. Rue d'Heurcourt entre Berville et Hénouville (51 TMJO 2 sens confondus)
5. Axe entre Theuville et Arronville (46 TMJO 2 sens confondus)
6. Rue de l'Aventure entre Theuville et Grisy-les-Plâtres (87 TMJO 2 sens confondus)
7. Voie de Moussy entre Moussy et Le Bellay-en-Vexin (66 TMJO 2 sens confondus)
8. Voie entre Gadancourt et la RD81 (56 TMJO 2 sens confondus)

TMJO = Trafic Moyen Jours Ouvrés

Axes routiers peu fréquentés



Source: Campagne de comptages

Un territoire qui peine à attirer depuis l'extérieur

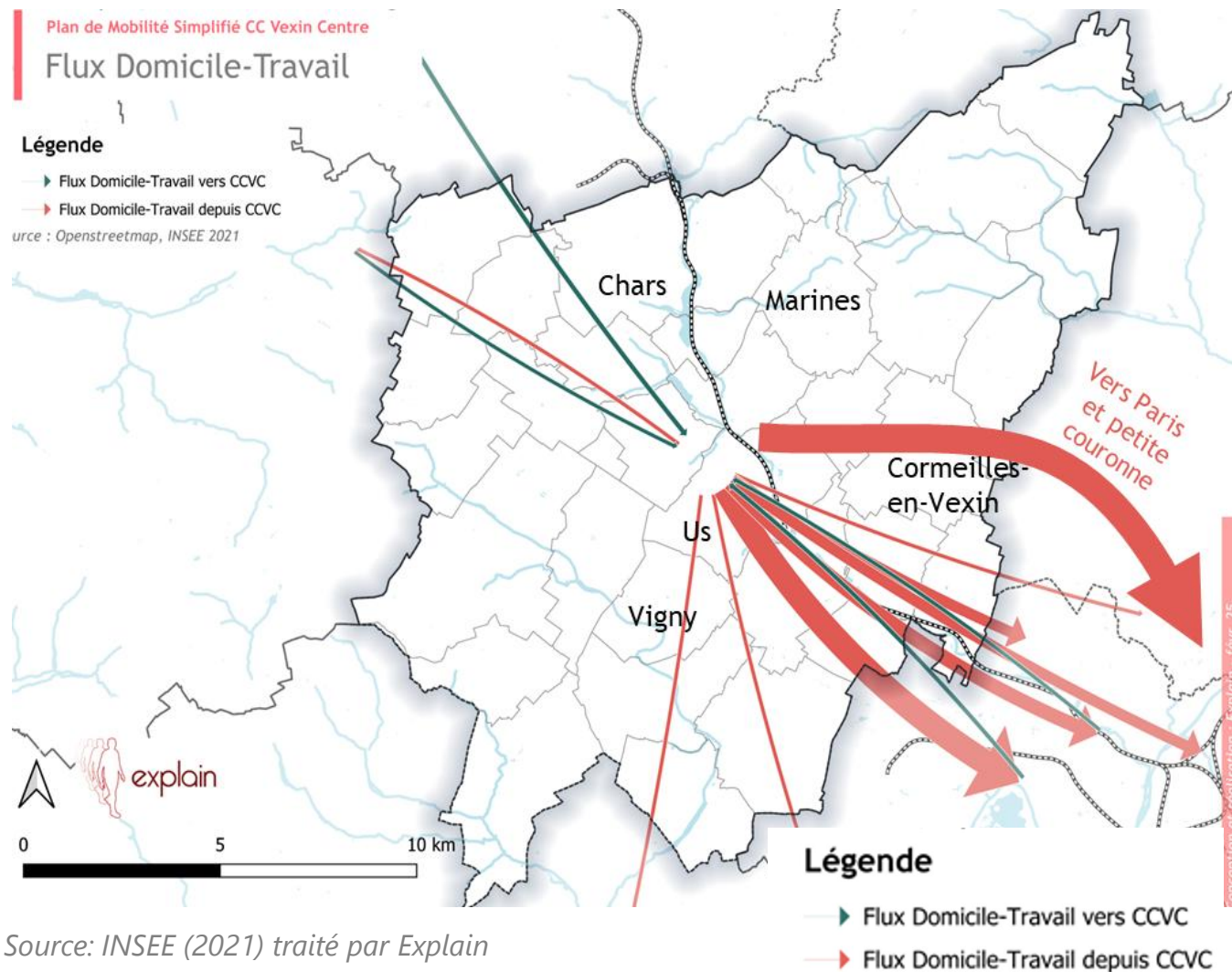
En 2021, les principaux pôles d'emplois de la Communauté de Communes Vexin Centre sont les communes de Marines avec 1 663 emplois en son sein, Boissy-l'Aillerie avec 969 emplois et Vigny avec 631 emplois.

Cependant, la majorité des habitants du territoire travaille en dehors de ce dernier, avec comme pôles d'emplois principaux les communes de Cergy et Pontoise.

Flux Domicile-Travail et part Modale

Domicile	Travail	Flux	Part modale VP (TC)
Gisors	CCVC	185	97% (3%)
Cergy	CCVC	161	87% (9%)
Pontoise	CCVC	143	80% (20%)
Magny-en-Vexin	CCVC	139	93% (4%)
CCVC	Cergy	1185	92% (6%)
CCVC	Pontoise	692	95% (4%)
CCVC	Saint-Ouen-l'Aumône	539	95% (3%)
CCVC	Osny	536	93% (4%)
CCVC	Paris petite couronne	1372	60% (38%)

Source: INSEE (2021) traité par Explain



2.3 Analyses des offres de mobilité: Transport en commun

Deux lignes de desserte régulière sur les axes structurants

Les transports en commun mis en place par Île-de-France Mobilités assurent une desserte satisfaisante vers le pôle de Cergy-Pontoise, notamment grâce à la ligne J du Transilien (5 gares sur le territoire, accès à Paris en moins d'une heure) et à la ligne de bus 95-04, qui traverse le territoire d'est en ouest. Ces deux lignes offrent une fréquence adaptée aux heures de pointe pour les actifs et les étudiants.

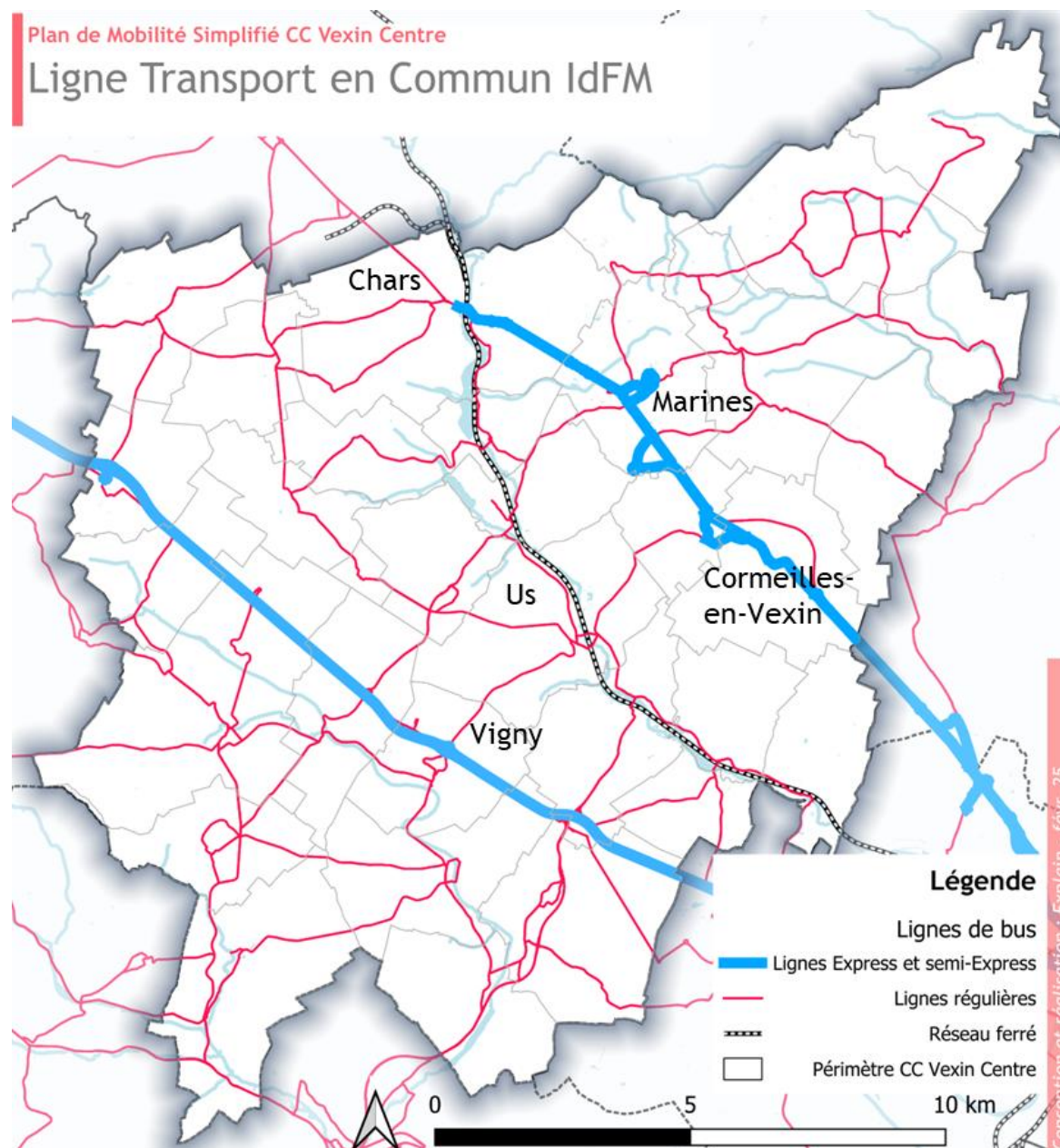
Cependant, la capacité de la ligne 95-04 est souvent insuffisante : les bus venant de Magny-en-Vexin sont déjà pleins en arrivant sur le territoire, empêchant les habitants de monter.

Une offre locale limitée et peu adaptée

Hors de ces deux lignes structurantes, la desserte reste limitée. La plupart des lignes de bus sont orientées vers le transport scolaire, avec peu voire aucun passage en journée ou en période non scolaire. Elles servent aussi de rabattement vers les lignes principales.

Le collège des Hautiers à Marines constitue le principal pôle de correspondance, avec 7 lignes de bus.

Enfin, les participants à l'atelier ont souligné des horaires peu adaptés aux travailleurs et l'absence quasi totale de transport en commun le dimanche.



2.3 Analyses des offres de mobilité: Transport à la Demande (TAD)

Des services nombreux, mais une stratégie de coordination à réviser

On trouve plusieurs services de Transport à la Demande sur le territoire de la Communauté de Commune de Vexin Centre.

Le premier, **Service Mobilité Séniors**, mis en place par la CCVC met à disposition deux véhicules avec chauffeurs pour accompagner les séniors de 62 ans et plus dans leurs trajets. Il s'agit d'un service de **porte-à-porte**.

Le second, **TAD Vexin**, mis en place par Ile de France Mobilité, est un service sur réservation accessible avec tous les titres de transports valables sur le réseau IdFM. Le service garanti une **correspondance avec les lignes régulières 95-05 et 95-08**.

Enfin, le troisième service, **PAM 95**, mis en place par Ile de France Mobilité est un service de transport à la demande d'adresse à adresse **réservé aux PMR, personnes handicapées ou dépendantes**.

Les deux premiers services, bien qu'ils soient tous deux des services de Transport à la Demande, ont des **vocations différentes**. Tandis que la service TAD Vexin permet des rabattement vers les transports en commun disponibles sur le territoire, le Service Mobilité Séniors dessert les commodités locales. De plus, **ces deux services ne s'adressent pas aux mêmes publics**, ce qui peut prêter à confusion.

Cela soulève une question, ne serait-il pas pertinent de réfléchir à une solution coordonnée ou unifiée ?

Les retours recueillis lors de l'atelier sont les suivants :

- Sur certains services, les équipements sont mal adaptés ou mal utilisés ;
- Des minibus sont alloués pour ne transporter qu'une ou quelques personnes à la fois.

TAD Vexin



Source: IdFM

Service Mobilité Séniors



Source: CCVC

2.3 Analyses des offres de mobilité: Ferroviaire

Une desserte ferroviaire de qualité

Le territoire de la Communauté de Communes Vexin Centre est desservi via 5 gares, par le transilien J (branche J6 qui permet la desserte entre la gare Paris Saint-Lazare et Gisors).

En heure de pointe du matin (6h-9h), **deux trains par heure** desservent les gares du territoire en direction de Pontoise.

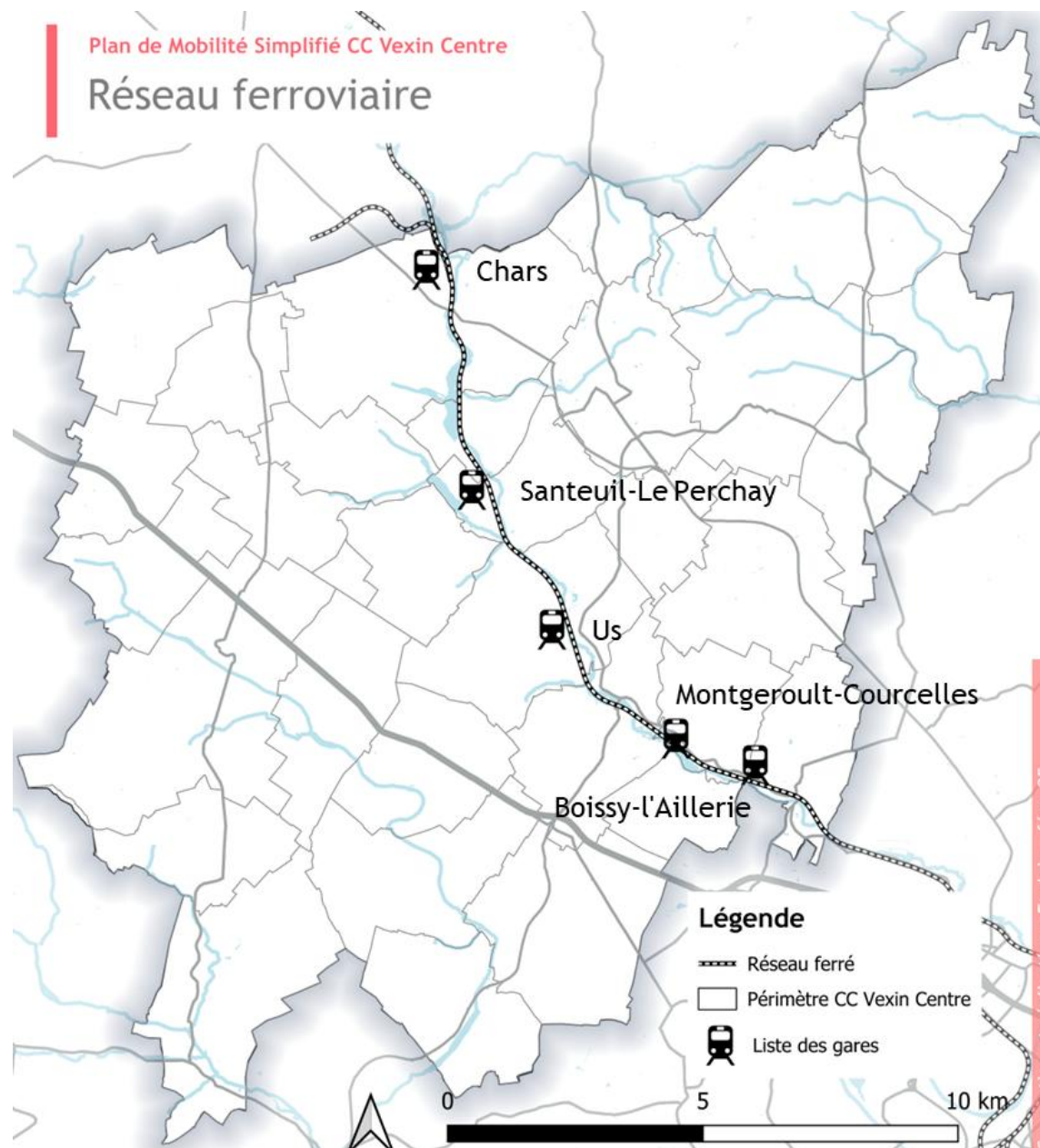
En heure de pointe du soir (18h-20), **deux trains par heures** desservent les gares du territoire depuis Pontoise.

En heures creuses, **un train par heure** voire un train toutes les deux heures par sens desservent les gares du territoire.

Il est important de noter que **les gares de Montgeroult et Santueil-le-Perchay sont moins desservies** que les autres gares du territoire, la ligne J ne s'y arrêtant pas systématiquement (ce qui explique la plus faible fréquentation de ces dernières dans le tableau ci-dessous).

Les habitants se reportent alors sur d'autres gares mieux desservies.

Gare	Montants HPM	Montants HPS
Chars	197	82
Santeuil-le-Perchay	34	8
Us	134	21
Montgeroult-Courcelles	30	7
Boissy l'Aillerie	247	76



2.3 Analyses des offres de mobilité: Les schémas cyclables

Politiques régionales

Un plan Vélo Régional existe à l'échelle de l'Île de France. Celui-ci a pour but de développer l'usage du vélo au quotidien et vise au triplement de la pratique (<https://www.iledefrance.fr/aides-et-appels-a-projets/plan-velo-regional>).

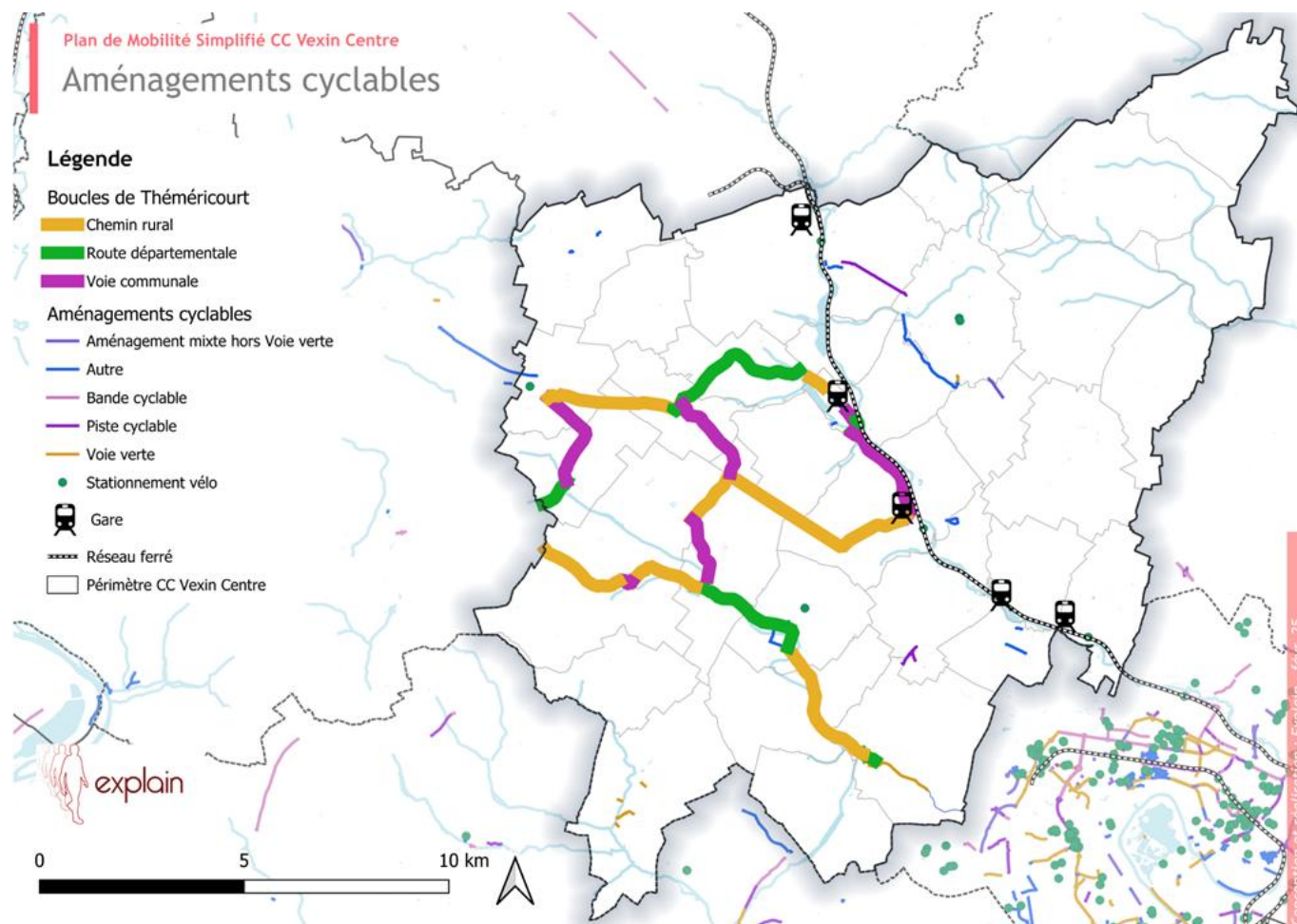
Ce plan a pour but d'aider, sous forme de subventions, les collectivités territoriales et leurs groupements ou encore des associations qui souhaitent mettre en place un schéma stratégique cyclable, réaliser une étude de faisabilité pour la création d'un ouvrage d'art cyclable, dans le cadre du développement d'une offre de stationnement vélo...

Politique départementale

Le département du Val d'Oise a mis en place un Plan Stratégique pour le vélo. Ce schéma doit permettre une cohérence à l'échelle du département en assurant une complémentarité des projets des territoires.

Ce plan est défini par 4 objectifs :

- Mailler le département du Val d'Oise d'itinéraires cyclables ;
- Développer des services à destination des cyclistes ;
- Développer la pratique du vélo des agents du Département du Val d'Oise ;
- Promouvoir l'usage du vélo comme moyen de transport du quotidien.



2.3 Analyses des offres de mobilité: Cyclabilité du territoire

Vélo et territoire propose, depuis 2022, un indicateur afin de mesurer l'effort des collectivités sur le déploiement d'infrastructures adaptées au vélo : le taux de cyclabilité de la voirie.

Ce taux de cyclabilité de la voirie est le rapport entre le linéaire de voirie dite cyclable et le linéaire de voirie potentiellement cyclable.

La valeur moyenne du territoire de l'Ile de France est de 9,6%.

A l'échelle **départementale**, le Val d'Oise est celui qui, au sein de l'Ile de France, possède le **plus faible nombre de kilomètres d'aménagements cyclables avec 655 km recensés**.

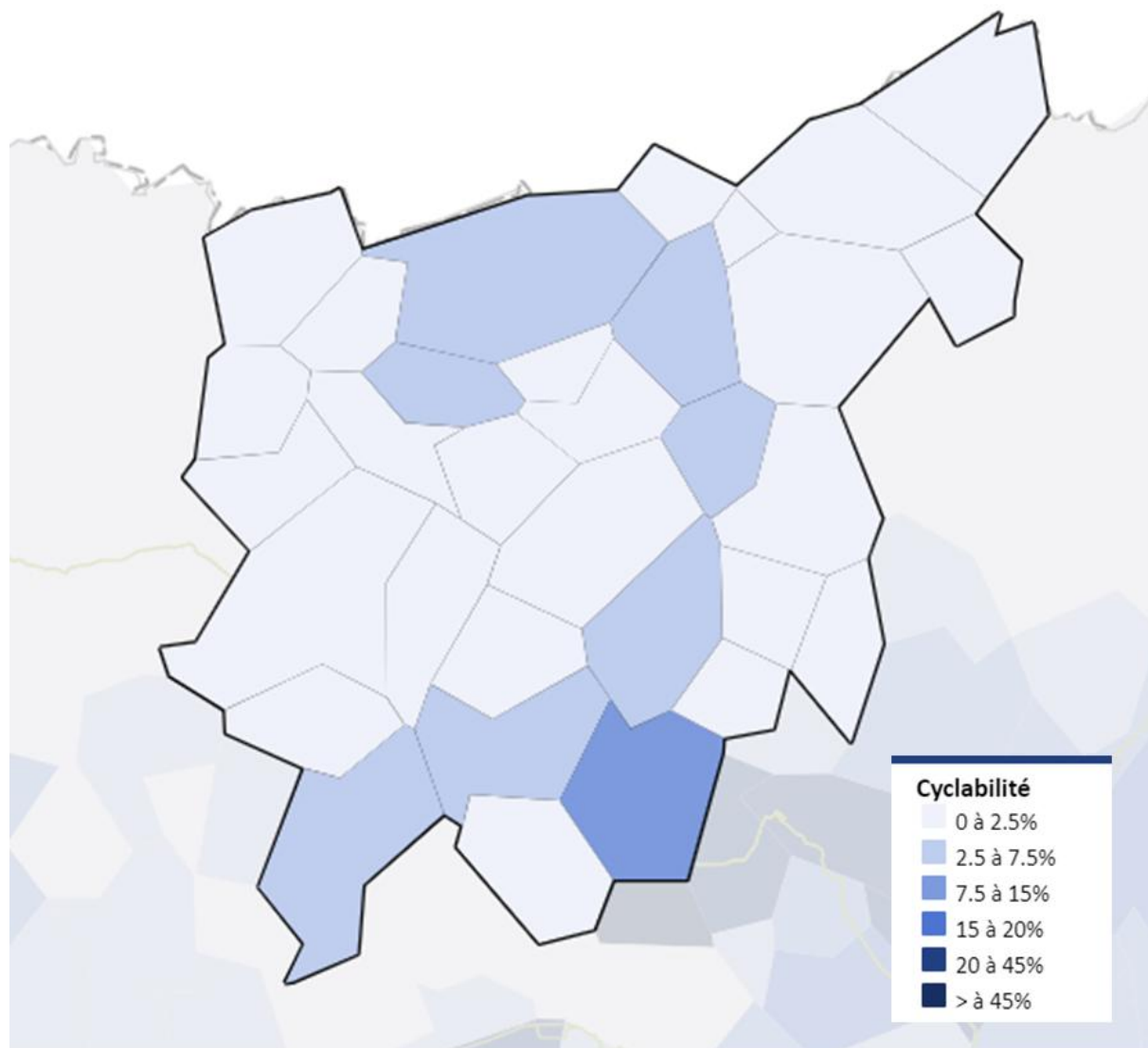
A l'échelle de la CC Vexin Centre, la commune qui obtient le meilleur score est **Sagy avec un score de 8,2%**. Cette dernière est au regard des autres territoire du département, un bon élève.

Dans les aménagements notables du territoire, on trouve une véloroute nationale, l'Avenue Verte Londres-Paris, qui traverse le territoire depuis Avennes jusqu'à Sagy pour ensuite rejoindre Paris.

Dans le cadre de l'entretien avec l'association des parents d'élèves de Vigny, cette dernière a réalisé une **enquête auprès des parents d'élèves du collège de Vigny** avec un taux de réponse de 36% (soit 330 parents).

Dans ce nombre élevé de réponses, il y a un certain nombre de constats globaux à mettre en évidence qui soulignent le **manque actuel de sécurité** et le **manque d'infrastructures pour les déplacements quotidiens**. Les pistes de solutions seront abordées dans les phases suivantes de l'étude.

Niveau de cyclabilité des communes



Source: Vélo et territoire

2.3 Analyses des offres de mobilité: Tourisme

Un potentiel touristique avec le Parc Naturel Régional du Vexin Français

Le Parc Naturel Régional du Vexin Français offre une grande diversité d'habitats naturels avec la présence de sites d'intérêt régional, d'espèces végétales protégées ainsi qu'un grand nombre de monuments protégés au titre des Monuments Historiques :

- Château de Montgeroult ;
- Château de Guiry-en-Vexin.

Actuellement, des châteaux privés commencent à s'organiser afin d'ouvrir plus régulièrement au public, avec pour objectif de faire découvrir le patrimoine local.

Le PNR du Vexin Français est le **premier Parc Naturel Régional** labellisé « **Pays d'Art et d'Histoire** » par le Ministère de la Culture et de la Communication. Il s'agit d'un label pour les territoires qui s'engagent dans une **politique de sensibilisation des habitants, des visiteurs et du jeune public à la qualité du patrimoine, de l'architecture et du cadre de vie.**

On trouve au sein du territoire plusieurs infrastructures qui permettent de découvrir ce Parc Naturel Régional :

- Plusieurs itinéraires modes actifs ;
- Chaussée Jules César ;
- Sentiers du Patrimoine (disponibles en ligne, itinéraires non balisés) ;
- Route cyclo-touristique de Saint-Jacques de Compostelle.

Parc Naturel Régional du Vexin Français



Source: PNR

Schéma à l'échelle régionale :

Le Plan de mobilité Ile de France comprend plusieurs axes sur les piétons :

- Placer le piéton au cœur des politiques de mobilité en améliorant les conditions de déplacements à pied et en créant des espaces réservés et sûrs ;
- Partager la route entre les différents modes de transport ;
- Rendre la route multimodale, sûre et durable en optimisant l'usage du réseau routier et en améliorant la sécurité de tous sur la route.

Schéma à l'échelle départementale :

Il existe un Plan Départemental des itinéraires de Promenade et de Randonnée (PDIPR) datant de 2019. Ce plan recense l'ensemble des chemins ouverts à la pratique de la randonnée sur son territoire.

Pratique au sein du territoire de la Communauté de Communes :

Le territoire de la CC Vexin Centre est composé de vieux centre-bourgs avec des voiries et des trottoirs peu larges où les déplacements à pied sont peu sécurisés. Il n'existe pas forcément de trottoirs partout et il y a donc un manque de continuité piétonne. La configuration étroite des rues rend difficile les reprises de trottoirs dans le cadre de travaux.

De nombreux itinéraires de balades sont envisageables en utilisant les nombreux chemins agricoles du territoire (Slow Tourisme), la présence du PNR est un réel atout pour le développement de ce genre de pratique.

Chaussée Jules César



Chars



Source: Visite terrain

2.3 Analyses des offres de mobilité: Publics spécifiques



Etudiants

La plupart des étudiants se rendent sur le pôle de Cergy-Pontoise. Pour eux la fiabilité de la ligne J pose souci, bien qu'elle permette de relier facilement Cergy, en plus de la non-desserte systématique de toutes les gares du territoire.



Scolaires

Pour ces derniers, il n'existe pas de transport spécifique, ils utilisent les lignes de transport régulières, dont les horaires ont été adaptés. Le TAD leur permet de se rabattre vers ces lignes s'ils en sont éloignés. La présence de stationnements modes actifs dans les établissements incite à l'utilisation du vélo, mais le manque de continuité cyclable pose souci. Les parents d'élèves ont fait remonter un manque de sécurité pour les scolaires utilisant ou voulant venir à vélo, le manque de continuité cyclable étant en cause.



Salariés

Ce public est très dépendant de l'utilisation de la voiture, les horaires des transports en commun étant peu adaptés pour eux. Cette utilisation marquée entraîne une forte congestion de certains axes routiers aux heures de pointe. Le développement de Blablacar Daily a pour but de soulager ces axes routiers très empruntés.



Séniors et PMR

Sans voiture, ce public est très isolé, malgré les abonnements à tarifs spécifiques disponibles. Le TAD mis en place par la CCVC est spécialement conçu pour répondre aux besoins de mobilités de ce public. La mise aux normes d'accessibilité de la voirie et des quais de bus est une solution pour permettre à ce public de se déplacer plus facilement.



Touristes

Il existe une difficulté à faire découvrir le territoire étant donné le manque de transport disponible. Le PNR est une source d'attractivité touristique importante à développer.



Agriculture

Les nombreux chemins ruraux sont très empruntés par les agriculteurs, une modification d'usage de ces chemins aura un impact certain sur leur activité. Il paraît compliqué d'envisager des aménagements communs aux modes doux et aux engins agricoles, ces derniers risquant d'endommager la chaussée.

2.3 Analyses des offres de mobilité: Réseau viaire

Un réseau routier orienté vers Paris et sa banlieue qui peut s'avérer dangereux

Le territoire de la Communauté de Communes du Vexin Centre est traversé par deux axes routiers principaux qui coupent ce dernier d'Est en Ouest. Ce sont plus de 40 000 TMJA (Trafic Moyen Journalier Annuel) qui empruntent la RD14 et plus de 10 000 TMJA qui empruntent la RD915.

Au cours des heures de pointe du matin et du soir, la RD14 est congestionnée à partir de la Villeneuve-Saint-Martin tandis que la RD915 est congestionnée à partir de Frémécourt.

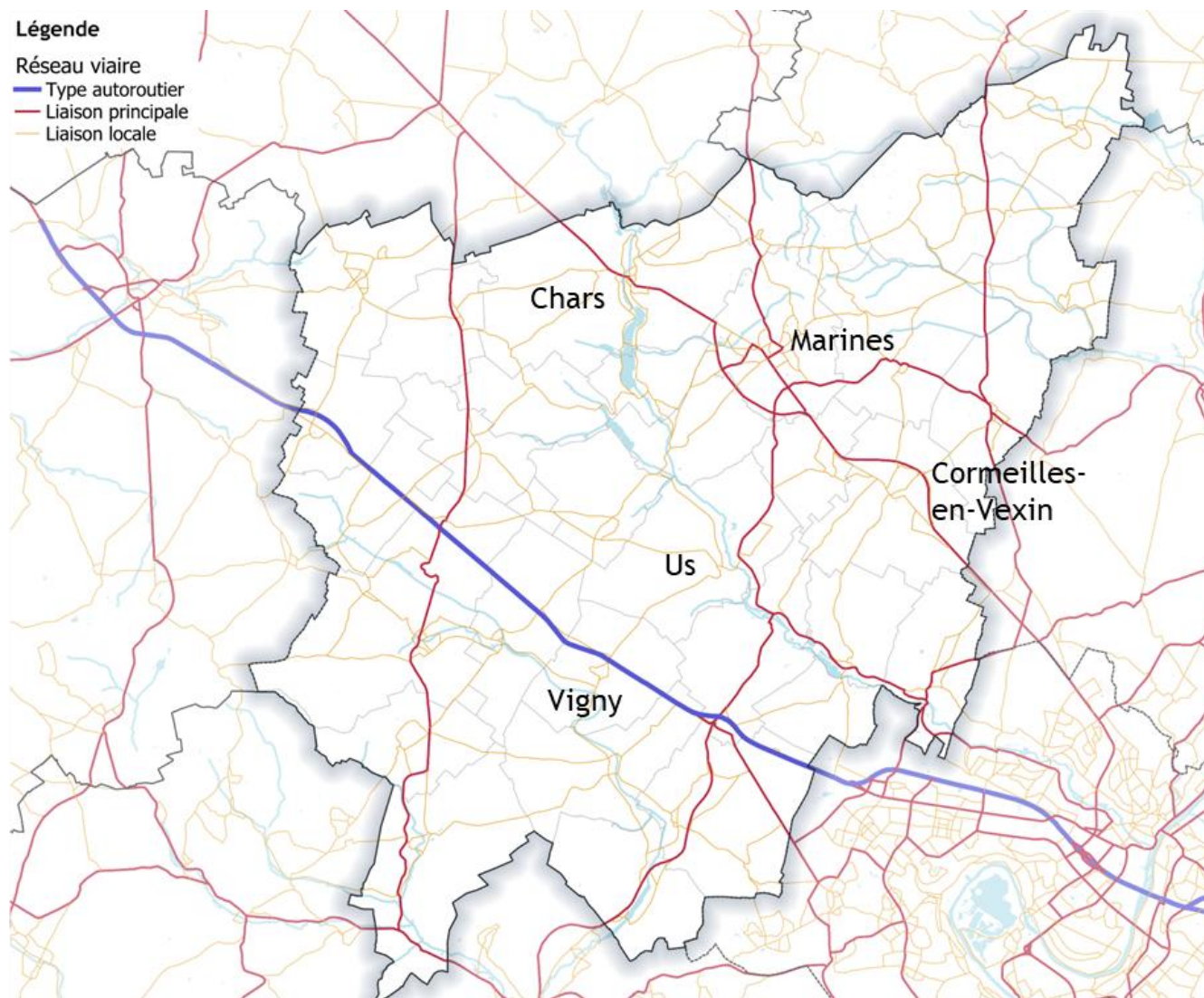
En plus de ces deux axes principaux, le territoire est composé d'un réseau de voies locales qui permettent un **maillage efficace du territoire**. Ces voies relient les communes les unes aux autres via un **réseau de bonne qualité et bien entretenu**.

En dehors de ces deux axes principaux la voirie est majoritairement étroite et donc **peu adaptée à recevoir un trafic important**, aussi bien de voiture que de poids-lourds. Lorsque des poids-lourds circulent en dehors de la RD14, ils sont souvent obligés de traverser des centres-bourgs ce qui crée **des problèmes de sécurité et des nuisances pour les riverains**.

Comme cela a été montré précédemment, certaines routes font doublons avec des axes plus capacitaires en permettant les mêmes liaisons.

La RD43 et RD28 sont ressorties comme dangereuses lors de l'atelier.

Hiérarchisation du réseau routier



Source: Open Data

Une demande de stationnement voiture qui augmente plus vite que l'offre

Comme pour la plupart des territoire ruraux, la **prédominance de la voiture est très marquée** au sein de la Communauté de Communes Vexin Centre. 94,5% des ménages possèdent au moins une voiture.

Cependant, les centres-bourgs sont composés de nombreuses **maisons rurales ne possédant pas de garages**. Les habitants sont donc forcés de se **garer dans la rue**. Il est apparu lors de la visite terrain et des retours de l'atelier que peu de stationnements étaient disponibles dans les centres-bourgs du territoire.

Plusieurs communes ont mis en place des zones bleues dans leurs centres-bourgs (Marines, Chars, Us, ...) afin de **favoriser la rotation du stationnement** et éviter les voitures ventouses.

Certaines communes ont aussi mis en place des parkings à l'intérieur des bourgs pour **réduire la pression du stationnement** sur voirie.

Des offres de stationnement sont disponibles dans les gares importantes du territoire, cependant ces dernières arrivent à saturation.

Forte demande de stationnement - Cormeilles-en-Vexin



Zone bleue - Marines



Source: Visite terrain

2.3 Analyses des offres de mobilité: Covoiturage

Un covoiturage en développement

Un premier service (Covoit'ici) a été mis en place il y a plusieurs années mais a été arrêté depuis par manque d'utilisateurs.

A la suite de cela, un **partenariat avec Blablacar Daily** a été mis en place afin d'inciter et de faciliter le **covoiturage quotidien pour les trajets domicile-travail**. Ce service permet la mise en relation d'utilisateurs pour les trajets domicile-travail quotidien et propose une garantie retour maison gratuite. Une partie ou la totalité des frais sont pris en charge par Ile de France Mobilités pour les conducteurs et passagers.

Bien qu'aucune aire de covoiturage ne soit répertoriée au sein du territoire dans l'open data nationale, certaines aires de stationnement sont utilisées comme telle :

- Cimetière de Villeneuve-Saint-Martin ;
- Lycée professionnel de Chars (ancienne station Covoit'ici) ;
- Zone de stationnement en entrée de Cléry-en-Vexin.

Cela reste cependant trop faible pour espérer généraliser l'usage du covoiturage.

Le développement du covoiturage passe par une **communication importante** afin de porter à la connaissance de tous les différents services proposés et leurs avantages.

Ableiges - Cimetière



Cléry-en-Vexin



Source: Visite terrain

Un faible maillage de lieux d'intermodalité

Un lieu d'intermodalité est un lieu de correspondance entre différents modes de transport qui sont de véritables lieux d'ancrage de l'intermodalité.

Les gares du transilien J, bien que certaines ne soient que des haltes, font office de lieux d'intermodalité :

- La gare de Boissy l'Aillerie propose un parking voiture en plus de 2 places de stationnement covoiturage marquées au sol (Google Maps) ;
- La gare de Us propose un parking de bonne capacité mais très utilisé ainsi que des box de stationnement vélo sécurisés ;
- La gare de Chars propose un parking de bonne capacité mais très utilisé, des places de stationnement réservées pour les PMR ainsi que des box de stationnement vélo sécurisés.

Tous ces parkings sont gratuits.

Cependant, les retours de l'atelier ont montré que la **capacité des parkings existants sur les différentes gares n'est pas suffisante**, un agrandissement de ces derniers serait nécessaire, le second retour est qu'il y a un manque de synchronisation bus/train, ce qui pourrait inciter à l'intermodalité.

Gare de Chars



Stationnement - Gare de Chars



Source: Visite terrain – Google Street View

Des lieux avec un potentiels pour devenir des pôles d'échanges multimodaux

Résultats des ateliers territoriaux et entretiens avec le Département

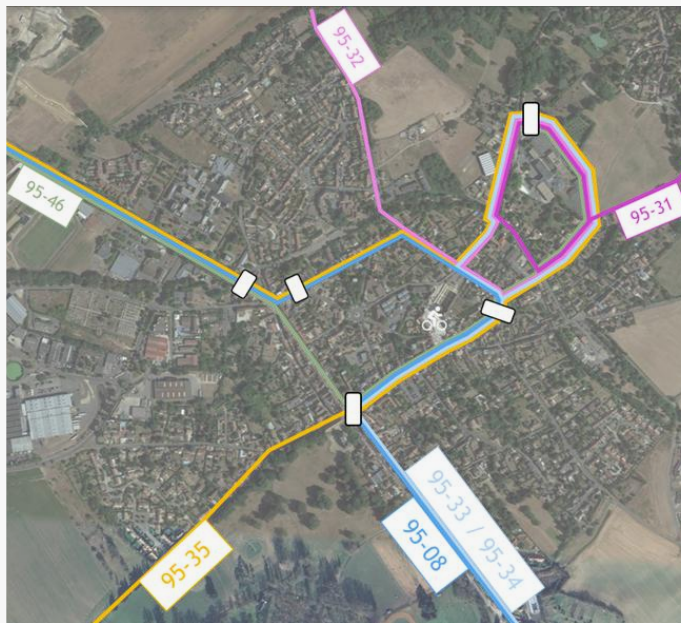
Les trois sites présentés ci-dessous ont été identifiés comme pôles d'échanges multimodaux potentiels à partir des échanges avec les acteurs locaux. Ils se caractérisent par la convergence de plusieurs lignes de transport, la présence d'équipements structurants et d'infrastructures de stationnement favorables à l'intermodalité.

Chars



- Connexion directe au réseau ferré (Transilien J), favorisant les déplacements longue distance.
- Présence de plusieurs lignes de bus intercommunales (95-08, 95-35, 95-46).
- Stationnements vélo à proximité immédiate.

Marines



- Nœud important du réseau bus, avec six lignes convergentes (dont 95-37 et 95-31 en double boucle locale).
- Densité d'équipements scolaires et commerciaux alentour.
- Plusieurs arrêts et croisements favorisant l'intermodalité.

Cléry-en-Vexin



- Aire de stationnement identifiée, incluant un box à vélos.
- Connexion à la ligne 95-04, avec un maillage plus limité mais une implantation stratégique à proximité de l'axe structurant.
- Configuration propice au rabattement depuis les zones rurales voisines.

2.3 Analyses des offres de mobilité: L'électromobilité

Depuis quelques années, l'électromobilité est **en cours de développement** au sein du territoire de la Communauté de Communes du Vexin Centre. Des bornes de recharges pour véhicules électriques ont été installées dans plusieurs communes du territoire. Cependant, **certaines de ces bornes sont excentrées des axes routiers principaux**, ce qui réduit leur possibilité d'usage et le public visé.

Plusieurs bornes sont en cours d'installation ou ont été récemment installées sur le territoire, **signe d'un développement toujours en cours du réseau**.

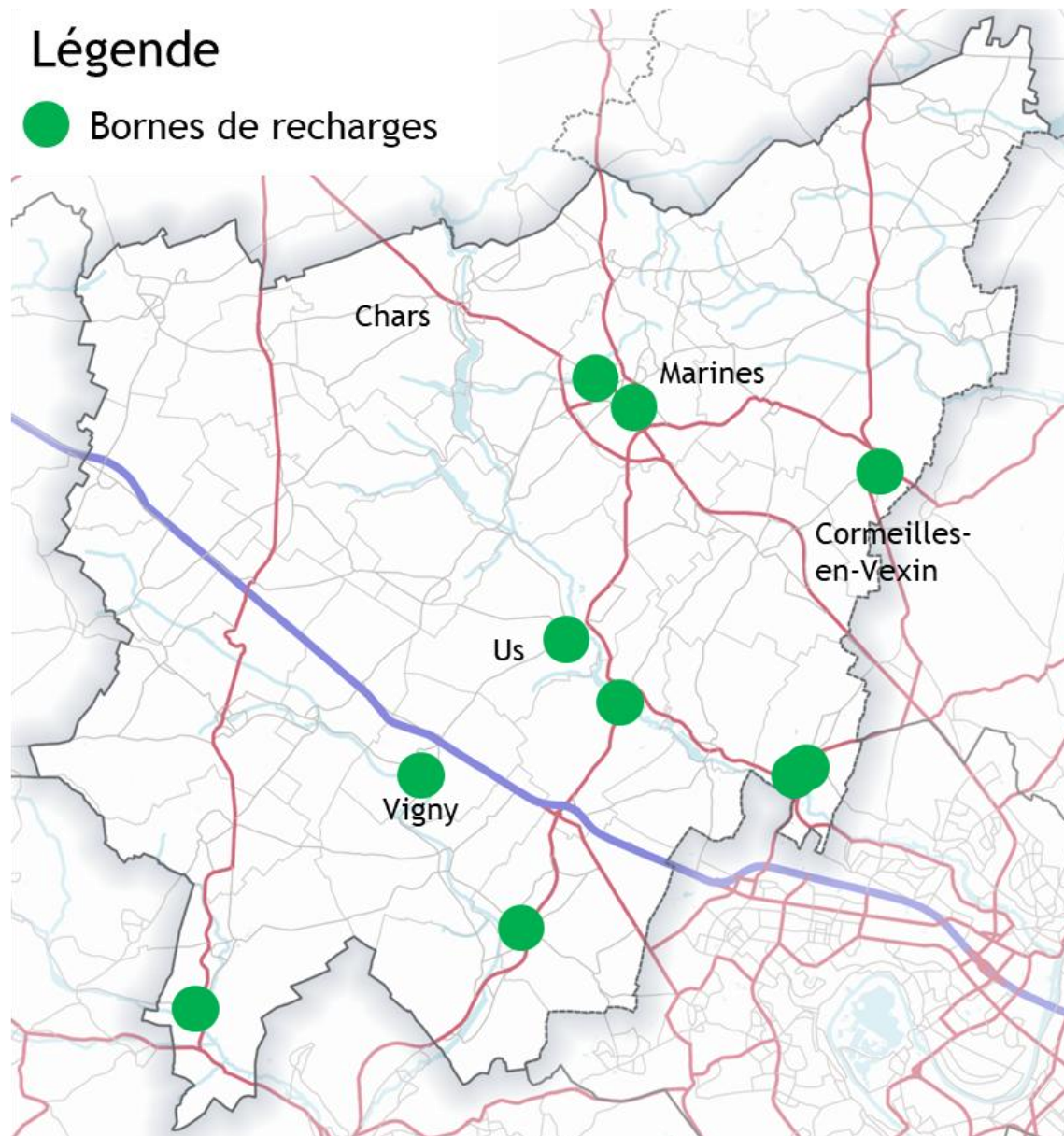
Les problématiques liées à la recharge de véhicules électriques pour les habitants du territoire sont les mêmes que pour le stationnement riverain. La typologie des centres-bourgs, composé de maisons **sans garage dans la plupart des cas**, rend **compliquée voir impossible la recharge à domicile** des véhicules électriques.

Les habitants étant obligés de se garer sur voirie, ils sont dans l'incapacité de recharger leur véhicule chez eux, les bornes de recharges sont donc utilisées pour cet usage. Cela peut conduire à la présence d'un même véhicule sur une borne de recharge sur une longue durée, limitant l'utilisation de cette dernière.

Réseau de bornes de recharges électriques

Légende

● Bornes de recharges



Source: Open Data et CCVC

2.3 Analyses des offres de mobilité: La gouvernance

La coordination des acteurs, un défi pour le développement des solutions de mobilité dans la CCVC

De nombreux acteurs ont leur **rôle à jouer sur la mobilité** au sein de la Communauté de Communes du Vexin Centre.

Le département du Val d'Oise participe au financement, à hauteur de 30%, des services de bus. De ce fait, il peut échanger avec Ile de France Mobilité sur les questions relatives au réseau de transport en commun mais aussi recevoir des données liées à ce dernier. Ce rôle dans le financement lui permet d'être **force de proposition**, bien qu'IdFM reste l'entité qui pilote.

Comme présenté plus tôt, un service de Transport à la Demande, mis en place et géré par la CCVC (Service Mobilités Séniors), peut prêter à confusion avec les services mis en place par le Département (PAM 95) et par Île-de-France Mobilités (TAD Vexin), qui s'adressent en partie au même public mais avec une finalité différente.

Le **Parc Naturel Régional du Vexin Français a aussi un rôle à jouer** en termes de mobilité. C'est ce dernier qui a permis la mise en place des consignes sécurisées en gare pour faciliter les déplacements à vélo et en transport en commun. Une expérimentation de prêt de vélo électrique pour faire découvrir la pratique au plus grand nombre (avec le soutien du ministère de l'écologie pour la mobilité du dernier kilomètre) a aussi été mise en place par le PNR. La mobilité est **un des enjeux principaux pour faire découvrir le territoire**.

Enfin, il existe un **enjeu de coordination entre les différents acteurs de la mobilité**. Dans le cas des aménagements cyclables par exemple, les aménagements proposés par le département doivent être cohérent avec les capacités d'entretien de la CC du Vexin Centre. Il en est de même pour la mise en accessibilité des quais bus, opération qui ne peut être réalisée si la voirie aux alentours n'est pas accessible pour les PMR.



2.4 Synthèse du diagnostic



Contexte territorial

- Territoire rural et peu dense, structuré autour de bourgs et d'axes reliant Paris.
- Population stable et vieillissante, avec 23% de +60 ans.
- Équipements inégalement répartis, seuls quelques pôles disposent de services complets.
- Cœur du Parc Naturel Régional du Vexin Français, avec un fort potentiel touristique et patrimonial.



Habitudes de mobilité marquées par un usage dominant de la voiture

- Mobilité dominée par la voiture, avec une part modale de 65,6% contre 48% dans le Val d'Oise. Les transports collectifs restent peu utilisés (11,5%).
- Trafic concentré sur quelques axes, notamment la RD14 (40 000 TMJA) et la RD28 (15 000 TMJA), limitant l'impact sur les centres-bourgs.
- Des axes sous-utilisés en doublon, avec plusieurs routes enregistrant moins de 150 véhicules par jour.
- Un territoire aux dynamiques d'attractivité contrastées, avec des pôles d'emploi locaux et des flux pendulaires majoritairement orientés vers Cergy/Pontoise et Paris/Petite Couronne.



Transports collectifs et desserte ferroviaire

Le territoire bénéficie d'une bonne connexion avec Cergy-Pontoise, mais l'offre de transports en commun reste limitée dans les autres directions, notamment en soirée. La desserte ferroviaire, bien que présente, offre un potentiel d'exploitation encore sous-utilisé.

2.4 Synthèse du diagnostic



Mobilité alternative et services à la demande

Les services de transport à la demande souffrent d'un manque de coordination, avec deux offres pour un même public cible opérant sans réelle articulation entre elles. Bien qu'ils fonctionnent correctement, leur taux d'utilisation reste faible. Le covoiturage est en développement par IDFM, partant d'une première expérience sans succès du au manque de demande et de communication. L'électromobilité progresse avec l'expansion des bornes de recharge, mais des lacunes persistent en matière d'infrastructures adaptées.



Modes actifs vélo et marche

Malgré des politiques favorables, les infrastructures cyclables restent insuffisantes, générant une forte sensation d'insécurité, notamment pour les mineurs. La marche bénéficie d'un bon cadre dans un contexte touristique, mais les zones urbanisées comme le centre-bourg manquent d'espaces adaptés aux piétons.



Accessibilité et mobilité réduite

L'accessibilité demeure un enjeu, en particulier dans les transports publics où les aménagements pour les personnes à mobilité réduite restent limités.



Réseau routier et stationnement

Le réseau routier est de bonne qualité mais souffre d'une congestion marquée aux heures de pointe. Le stationnement est insuffisant, en particulier en centre-ville, où la demande dépasse largement l'offre disponible.



Intermodalité et coordination des acteurs

Les solutions intermodales sont encore limitées, bien qu'un plan de développement des pôles d'intermodalité soit en cours. Par ailleurs, une coordination insuffisante entre les différents acteurs locaux et régionaux nuit à l'efficacité globale de la gestion de la mobilité.

Analyse AFOM des dynamiques de la mobilité sur la CCVC

Forces	Opportunités
<ul style="list-style-type: none"> Bonne connexion avec Cergy-Pontoise, facilitant l'accès aux services et emplois. Potentiel touristique et patrimonial, avec le Parc Naturel Régional du Vexin Français Réseau routier de qualité, facilitant la circulation. Attractivité des bourgs structurants, bien desservis par les axes principaux. 	<ul style="list-style-type: none"> Développement de l'électromobilité avec l'expansion des bornes de recharge. Croissance des services de transport à la demande avec amélioration de la coordination. Développement des pôles d'intermodalité pour intégrer différents modes de transport. Exploitation du potentiel ferroviaire, notamment sur les axes sous-exploités.
Faiblesses	Menaces
<ul style="list-style-type: none"> Dépendance à la voiture, avec une part modale de 65,6%, bien au-dessus de la moyenne du Val d'Oise. Infrastructures cyclables insuffisantes, créant une sensation d'insécurité. Accessibilité limitée, notamment dans les transports publics pour les personnes à mobilité réduite. Inégalités dans la répartition des équipements, créant un accès inégal aux services. Saturation du réseau routier et manque de stationnement, surtout en centre-ville. Faible coordination des services de transport à la demande et des acteurs locaux. 	<ul style="list-style-type: none"> Saturation du trafic et congestion sur les axes principaux, particulièrement aux heures de pointe. Exclusion des personnes âgées (23% de la population) et à mobilité réduite par manque d'adaptation des infrastructures. Sous-exploitation du potentiel ferroviaire, limitant les alternatives de transport. Isolement des zones rurales peu denses en cas d'inefficacité des infrastructures intermodales. Risque d'une sur-dépendance à l'automobile si les alternatives ne sont pas développées. Risque de dysfonctionnement de bonnes solutions en raison d'un manque de communication (exemple du covoiturage)

2.6 Principaux enjeux de la CCVC



L'accès aux aménités du quotidien :

Améliorer la connectivité interne des communes et les liens avec les pôles extérieurs à travers des modes alternatifs à la voiture, en développant les transports à la demande et les pôles intermodaux pour une meilleure accessibilité aux services essentiels.



Le droit à la mobilité :

Assurer un accès équitable à la mobilité pour tous, en particulier pour les personnes à mobilité réduite et les enfants, en sécurisant les infrastructures de transport et de voirie, en intégrant des solutions adaptées et sûres pour ces groupes vulnérables.



L'attractivité touristique du territoire :

Valoriser le potentiel touristique du Parc Naturel Régional du Vexin Français en développant des solutions de transport adaptées pour les visiteurs, et en intégrant les offres de transport de loisirs et tourisme pour soutenir l'attractivité du territoire.



La gouvernance :

Renforcer la coordination entre les acteurs locaux et régionaux (IDFM, département, CCVC, etc.) pour une gestion intégrée de la mobilité, afin d'éviter les doublons et la concurrence inefficace entre les services de transport à la demande.



L'accompagnement aux changements de comportements :

Faciliter la transition vers des modes de transport plus durables en sensibilisant les habitants aux alternatives à la voiture, en améliorant la communication sur les solutions existantes et futures, et en soutenant les initiatives de mobilité active et partagée.



Développement des modes actifs : marche et vélo

Mettre en place un plan vélo avec un réseau sécurisé et interconnecté, tout en aménageant des espaces piétons adaptés pour encourager la marche. Réduire la vitesse des véhicules dans les zones résidentielles et scolaires pour garantir la sécurité des usagers vulnérables, comme les piétons et cyclistes.

3 - Stratégie et plan d'action



Une priorisation co-construite

Lors de l'atelier de co-construction de cette deuxième phase, chaque participant a été invité à hiérarchiser les enjeux identifiés lors du diagnostic, en leur attribuant des points selon le barème suivant :

- 3 points pour les deux enjeux jugés les plus prioritaires ;
- 2 points pour deux enjeux prioritaires ;
- 1 point pour deux enjeux moins prioritaires.

Les résultats sont présentés dans le tableau ci-contre. Trois enjeux se détachent comme les plus prioritaires :

1. **L'accès aux aménités du quotidien ;**
2. **L'accompagnement au changement de comportements ;**
3. La gouvernance.

Ces thématiques font l'objet d'un approfondissement lors de la prochaine phase, à travers l'élaboration des fiches actions.

Par ailleurs, une évolution du plan d'action initial a été proposée et validée : le volet spécifiquement cyclable a été élargi à l'ensemble des modes actifs. Cette nouvelle approche permet d'envisager des solutions intégrées incluant la marche, le vélo, et d'autres modes doux (trottinettes, etc.), plutôt que de se limiter au seul mode cyclable.

ENJEUX	SCORE
L'accès aux aménités du quotidien : Faciliter l'accès aux services essentiels en renforçant les alternatives à la voiture, comme les transports à la demande et les pôles intermodaux.	32
L'accompagnement aux changements de comportements : Encourager l'usage de transports durables en sensibilisant les habitants, en renforçant la communication sur les alternatives à la voiture et en soutenant les initiatives de mobilité active et partagée	29
La gouvernance : Améliorer la gestion de la mobilité en renforçant la coordination entre les acteurs locaux et régionaux pour une offre de transport plus efficace	29
Développement des modes actifs : marche et vélo Mettre en place un plan vélo avec un réseau sécurisé et interconnecté, tout en aménageant des espaces piétons adaptés et en apaisant la circulation pour protéger les usagers vulnérables	24
Le droit à la mobilité : Garantir une mobilité équitable et sécurisée pour tous, en adaptant les infrastructures aux besoins des personnes vulnérables.	18
L'attractivité touristique du territoire : Valoriser le potentiel touristique du Parc Naturel Régional du Vexin Français en développant des solutions de transport adaptées, et en intégrant les offres de transport de loisirs et tourisme pour soutenir l'attractivité du territoire.	12

Répartition des fiches actions par enjeu et regroupement thématique

Dans le cadre de la construction du plan d'action, une ventilation du nombre de fiches actions a été réalisée en fonction des enjeux identifiés comme prioritaires. Certains enjeux ont également été regroupés par affinité thématique afin d'assurer une cohérence d'intervention et une meilleure lisibilité du plan d'actions.

Sur la base de la priorisation co-construite des enjeux, il a été décidé du nombre de fiches actions à attribuer à chacun des axes thématiques:

- L'accès aux aménités du quotidien a été identifié comme l'enjeu principal du territoire. Il a donc été décidé d'y consacrer cinq fiches actions. Par ailleurs, le développement des modes actifs est traité comme un axe distinct afin de permettre un approfondissement spécifique à travers cinq à six fiches actions. Néanmoins, cet axe doit également être compris dans le cadre plus large de l'enjeu lié à l'accès aux aménités du quotidien.
- L'accompagnement aux changements de comportements, qui regroupe principalement des enjeux de communication, ainsi que la gouvernance, en lien avec la coordination des acteurs, représentent pour la CCVC une seconde priorité. Trois fiches actions seront déclinées sur ces thématiques.
- Enfin, les enjeux du droit à la mobilité et de l'attractivité des territoires ont été regroupés dans une même catégorie. Bien qu'ils soient considérés comme importants, ils ne constituent pas une priorité majeure du territoire. Deux fiches actions leur seront néanmoins dédiées.

L'accès aux aménités du quotidien



L'accompagnement aux changements de comportements :



La gouvernance



Le droit à la mobilité :



L'attractivité touristique du territoire :



Développement des modes actifs



Orientation stratégique	Axes de mise en œuvre	Fiches actions
I- Favoriser les alternatives à la voiture solo pour l'accès aux aménités du quotidien	A- Au sein de la communauté de communes	1. Développer le covoiturage
	B- Dans les centres bourgs	2. Renforcement des services de TAD
	C- Depuis et vers les territoires voisins <i>Cergy/Pontoise et autres CC</i>	3. Élaborer un plan vélo et modes actifs hiérarchisé
II- Bâtir un écosystème territorial d'acteurs pour la mobilité de demain	D- Gouvernance <i>Co-construire entre les acteurs du territoire</i>	4. Développer le stationnement tout modes
	E- Communication <i>Accompagnement aux changements de comportements</i>	5. Développer l'intermodalité par un maillage de hubs de mobilité
		6. Mettre en place une gouvernance mobilité
III- Agir en faveur d'une mobilité pour tous et durable	F- Mettre en œuvre le droit à la mobilité	7. Valoriser et renforcer l'existant
	G- Promouvoir le tourisme <i>Développer des opportunités de mobilité adaptées.</i>	8. Déployer un plan d'accompagnement et de formation
		9. Améliorer l'accessibilité du territoire pour les publics vulnérables
IV- Plan vélo et modes actifs hiérarchisé	H- Itinéraires modes actifs détaillés	10. Développer l'attractivité touristique du territoire
		11. Itinéraire A
		12. Itinéraire B
		13. Itinéraire C
	I- Développement des modes actifs dans le territoire	14. Sécurisation des itinéraires à destination des établissements scolaires
		15. Apaisement des centres-bourgs
		16. Charte des aménagements cyclables

4. Fiches actions





OBJECTIF

Réduire le nombre de voiture en circulation en développant le covoiturage pour les déplacements quotidiens

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : Blablacar Daily, Région, Département, entreprises du territoire, opérateurs d'autopartage, PNR

CONTEXTE

Au sein du territoire de la CC Vexin Centre, la pratique du covoiturage se développe depuis quelques années grâce à la mise en place de plusieurs services, dont des lignes de covoiturage à Haut Niveau de Service (service supprimé du au manque de fréquentation).
Un partenariat avec Blablacar Daily est actuellement en place, l'objectif étant de faciliter le covoiturage quotidien domicile-travail.
Cependant, un manque d'aménagement identifié pour la pratique du covoiturage a été observé sur le territoire (aires de covoiturages, intermodalité, ...) bien que les chiffres de fréquentation de Blablacar Daily aient montré un attrait pour cette pratique.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Développer la pratique du covoiturage en s'appuyant tout d'abord sur des services existants mais aussi en mettant en place des infrastructures permettant de diversifier les offres :

- S'appuyer sur l'offre existante proposée par Blablacar Daily pour le covoiturage quotidien domicile-travail ;
- Déployer des lignes de covoiturages à Haut Niveau de Services et les aménagements associés ;
- Réfléchir à des solutions d'autopartage en boucle.

Une étude du rabattement en covoiturage pourra être proposée à la réflexion, afin de réfléchir aux axes routiers à prioriser ainsi que les aménagements à mettre en place. Si un partenariat avec IdFM est possible, il sera intéressant d'utiliser le modèle de trafic de la Région dans le cadre de cette étude.

ENJEUX ASSOCIÉS

Enjeux de communication pour faire connaître le service et inciter les habitants à modifier leurs habitudes de mobilité vers le covoiturage.

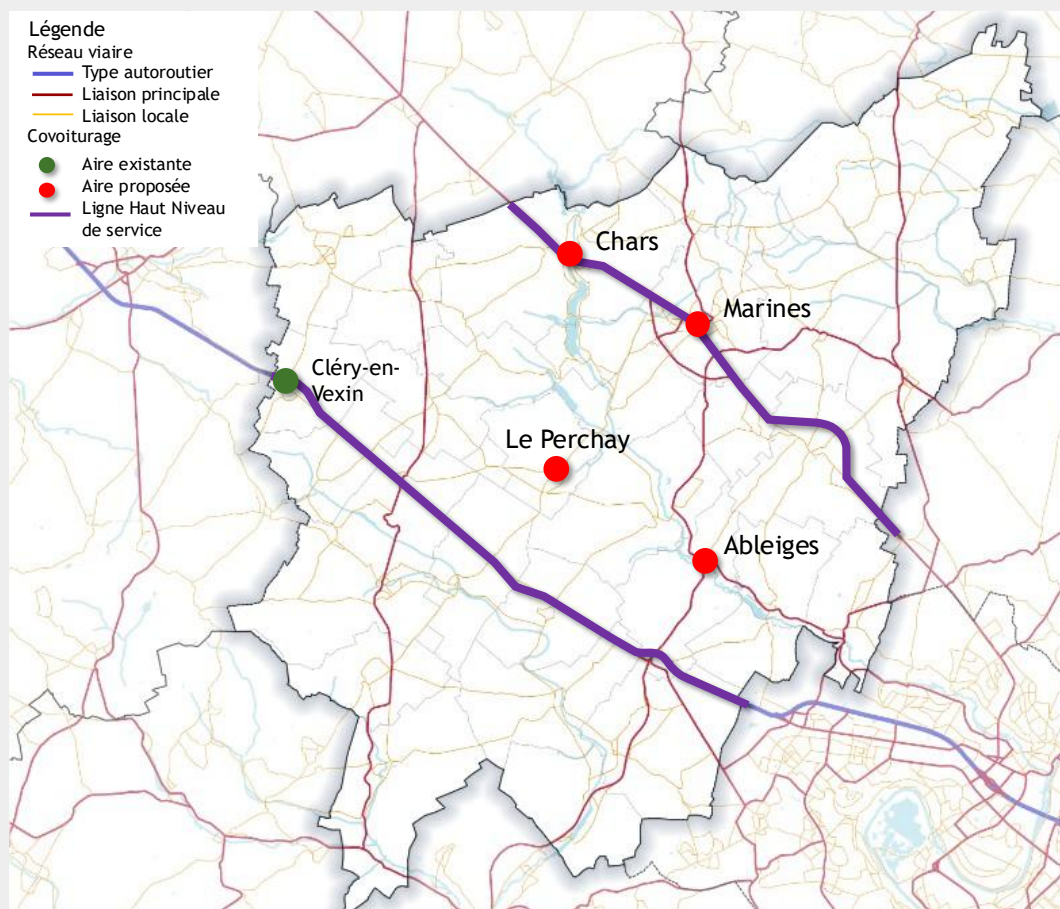


Court terme



Coût étude de
rabattement
TC/Covoiturage

15 à 25 k





SOUS ACTION 1 Poursuivre le partenariat avec Blablacar Daily et le développer

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC
Partenaires : Blablacar Daily

DESCRIPTION DE L'ACTION

Poursuivre le partenariat avec Blablacar Daily :

- La première étape sera de réaliser un bilan complet de l'utilisation de l'application par les habitants de la CC Vexin Centre, ce diagnostic permettra de mettre en lumière les usages, les freins, les trajets les plus récurrents et les zones les moins sensibles à cette pratique. Ce bilan, ainsi que des retours utilisateurs recueillis plus localement permettront de mettre en lumière les axes d'amélioration ;
- En parallèle, dans le cadre de la convention signée avec Blablacar Daily, une réflexion se portera quant à la pérennisation d'un système de covoiturage efficace pour le territoire de la CC Vexin Centre. Cela pourra porter sur des actions de communication ciblées (entreprises, campagnes locales, ...), des ajustements de l'offre ou l'identification d'aires de covoiturage informelles qui gagneraient à être aménagées.

CONDITIONS DE RÉUSSITE

Communiquer sur ce service de façon continu.
Se rapprocher des principaux employeurs du territoire pour communiquer à l'intérieur des entreprises.

DIFFICULTÉS À SURMONTER

Augmenter le nombre d'utilisateurs et pas seulement le nombre de trajets réalisés via l'application.



En cours d'action
(sujet à modification de prestataire)



Coût total annuel 3 000€



Subvention mobilisable: Non





SOUS ACTION 2 Réflexion sur le déploiement de lignes de covoiturage à Haut Niveau de Service et des lignes de rabattement

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Région
Partenaires : Département, services de covoiturage

DESCRIPTION DE L'ACTION Le covoiturage à Haut Niveau de Service est un service qui assure des trajets sans réservation, via le covoiturage, similaire à une fréquence de transport public.

Les lignes de rabattement sont un service basé sur la solidarité locale sans garantie constante, mais avec un potentiel en fonction des flux existants aux heures de pointe.

Ces services de covoiturage visent surtout les déplacements domicile-travail en lien avec le pôle Cergy-Pontoise, le matin depuis le territoire de la CCVC et le soir dans le sens inverse.

La réflexion peut donc se porter sur 2 axes principaux :

- Axe Chars – Osny (13 km environ)
Des arrêts le long de la RD915 à Chars, Marines et Corneilles-en-Vexin.
- Axe Cléry-en-Vexin – Pontoise (12 km environ)
Des arrêts à proximité immédiate de la RD14 à Cléry-en-Vexin, Avernois, Vigny et la Villeneuve-Saint-Martin.

Ces arrêts devront être aménagés avec du stationnement voiture et vélo pour permettre à tout le monde de se rendre à ces points identifiés.

Cette réflexion sera à adapter en fonction de l'appel d'offre d'IdFM sur ce sujet.

CONDITIONS DE RÉUSSITE Indiquer les arrêts de covoiturage via des afficheurs dynamiques sur les RD915 et RD14.
Quelques conducteurs engagés par heure suffisent à réduire les temps d'attente.

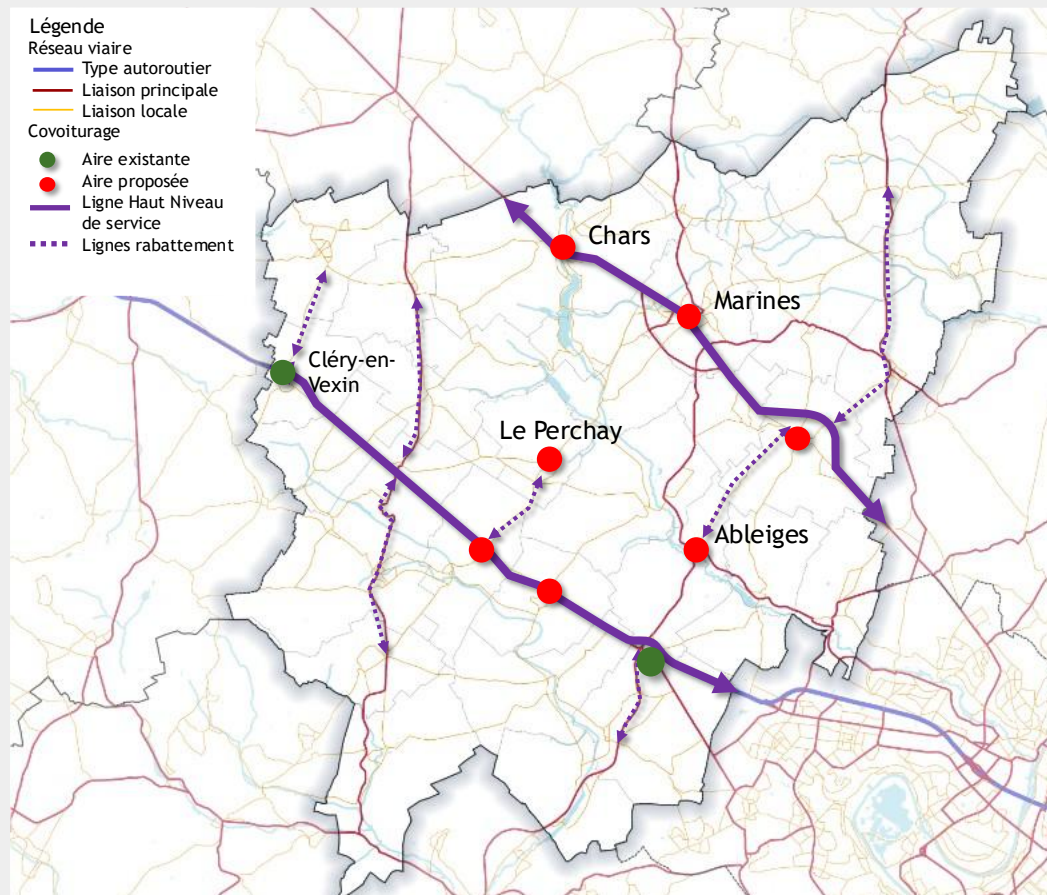
DIFFICULTÉS À SURMONTER Proposer suffisamment de trajets et communiquer auprès du public quant à l'existence de cette solution et les gains associés.



Long terme



	Haut Niveau de Service	Rabattement
Investissement initial	8 000 – 10 000 € / km	5 000 – 6 200 € / km
Coût exploitation	5 200 – 6 400 € / km	10 500 – 13 300 € / km





SOUS ACTION 3 Réfléchir à des solutions d'autopartage

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : Opérateurs privés

DESCRIPTION DE L'ACTION L'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicule au profit d'utilisateur abonnés ou habilités par l'organisme. Il est ainsi possible d'accéder à un véhicule pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Différents services existent, géré par des financements privés :

- **Opérateur d'autopartage particulier à particulier** (GetAround, Citiz, ...)
- **Bailleurs sociaux** : dans le cas de la construction de logement, le bailleur peut proposer des solutions d'autopartage, cette solution a l'avantage de la proximité, la station étant implantée dans le parc de logement. Le projet immobilier est aussi rendu plus attractif et la gestion de la demande en stationnement est facilitée.

L'autopartage en boucle pourrait faire l'objet d'une réflexion à plus long terme en fonction du succès des deux premières solutions. Il s'agit d'un service qui propose de retirer un véhicule dans une station désignée et de le restituer au même endroit une fois le trajet terminé. Ce modèle est particulièrement adapté pour des déplacements où l'utilisateur peut prévoir le temps de stationnement. C'est une solution pratique pour des courses ou des engagements où l'on sait d'avance que l'on reviendra au point de départ.

CONDITIONS DE RÉUSSITE Bonne communication pour les solutions sans financement direct d'investissement et de fonctionnement. Le troisième type de service nécessite un financement par les collectivités car l'équilibre économique est difficile à atteindre.

DIFFICULTÉS À SURMONTER Positionner les véhicules à des endroits accessibles en transports en commun ou en mobilité actives, et ce facilement et depuis une grande partie des communes du territoire.



Court terme à long terme



Coût de communication intégré dans le cadre de l'action 7.

SOLUTION COURT TERME:

Autopartage particulier à particulier

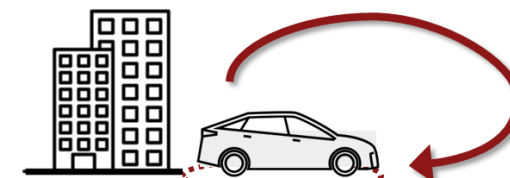
Réservation en app



Cout de mise en œuvre uniquement pour la collectivité, en cas de communication

Autopartage résidentiel

Retour à résidence



Sans coût direct, mais à promouvoir dans les projets immobiliers..

SOLUTION POUR UNE RÉFLEXION EN FONCTION DE LA DEMANDE À LONG TERME :

Benchmark pour une réflexion a long terme : Pays de Lumbres - Autopartage en boucle

Nombre de véhicules : 7 véhicules électriques

Nombre d'habitants : 24 000 habitants dans la communauté de communes

Densité de population : 90 hab/km²

Gestion : Clem'

Usage : Six mois après le lancement des 2 premières stations, le service comptait 19 conducteurs et 430 réservations pour 9 250 kilomètres parcourus.

Coût investissement :

- Installation de 7 stations de mobilité regroupant 18 vélos électriques et 7 véhicules électriques pour un total de 420 000€ HT
- Financement reçu par l'ADEME, le département, les communes

Tarification : 0.5€ par demi-heure et 5 euros mensuel de frais de gestion**Coût d'exploitation** : /



OBJECTIF

Renforcer les services de TAD pour améliorer la desserte du territoire en dehors des lignes principales

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC, Communes, IdFM
Partenaires : Département et privé à définir

CONTEXTE

Plusieurs services de Transport à la Demande sont disponibles sur le territoire (Mobilité Séniors proposé par la CCVC, TAD Vexin et PAM95 proposé par IdFM). Certains de ces services sont réservés à des publics spécifiques (personnes âgées, PMR, ...) pour les aider dans leurs déplacements quotidiens (santé, alimentation, ...).

Le service proposé par la CC Vexin Centre (Service Mobilité Séniors) comptabilise entre 2 et 3 personnes transportées par jour en moyenne et permet un déplacement de porte-à-porte.

Ce service pourrait gagner à s'ouvrir à d'autres utilisateurs (collégiens, lycéens, touristes) sur certaines plages horaires afin de desservir les communes les plus éloignées et ne profitant pas de la desserte de lignes IdFM régulières.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Renforcer les services de TAD existant en :

- Élargissant les publics ciblés par le service proposé par le Service Mobilité Séniors ;
- Élargissant les possibilités de rabattement de certains services.

L'étude de la mise en place d'une navette de rabattement régulière sera faite en fonction de la demande.

ENJEUX ASSOCIÉS

Permettre la desserte des communes les plus éloignées sans pour autant allonger les temps de trajets de manière significative.



Court terme



Coût étude de
rabattement
TC/Covoiturage

Mutualisé
avec FICHE 1



Pam 95

Île de France
mobilités





FICHE 2: Renforcement des services de TAD - Navette de rabattement régulière

SOUS ACTION 1 Mettre en place une navette de rabattement régulière en complément des lignes régulières

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC
Partenaires : IdFM, Département

DESCRIPTION DE L'ACTION La navette de rabattement est un service qui permet de relier les différents quartiers ou communes entre elles dans une zone urbaine de moyenne ou basse densité en effectuant une boucle. Cette navette partage un ou plusieurs arrêts avec des lignes plus régulières.
Dans le cas du territoire de la CC Vexin Centre, une navette de rabattement permettant de rejoindre un pôle central tel que Marines ou Vigny pour ainsi se connecter aux lignes 95-04 et 95-08 permettrait aux habitants de communes plus éloignées de ne pas avoir à utiliser leurs voitures pour certains déplacements.
En plus d'un usage de rabattement vers ces lignes principales, cette navette permet des déplacements plus locaux, entre communes, et impossibles à réaliser avec les services de transport en commun existants.
L'étude de rabattement en covoiturage proposée dans le cadre de l'action 1 pourra être élargie aux transports en commun et donc aux services de TAD.

CONDITIONS DE RÉUSSITE L'un des principaux facteurs de succès de cette solution est la gratuité. Ce service est également seulement efficace si un arrêt de transport en commun permettant de relier les pôles principaux entre eux est desservi par la navette.

DIFFICULTÉS À SURMONTER Relier suffisamment de communes pour toucher un maximum de personnes sans pour autant rallonger les temps de trajets vers les arrêts des lignes principales.



Long terme
(à étudier selon la demande)



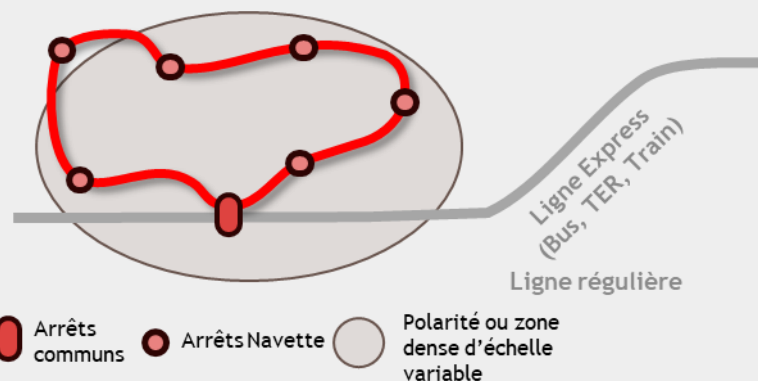
Achat minibus neuf 150 k€ HT

Cout d'exploitation 165 k€ an

Coûts de référence



Subvention mobilisable:
À étudier dans le cadre d'une étude de rabattement, selon une offre concrète.



Navette de rabattement Amanditour :

Contexte territorial :

- Saint-Amand-les-Eaux : 16 000 habitants
- Relie la gare TER au reste de Saint-Amand-les-Eaux sur une boucle de 6 km

Fonctionnement :

- Fréquence de 30 minutes (fonctionnement sur 3h le matin et 4h le soir)
- Accès gratuit



SOUS ACTION 2 Élargir les possibilités de rabattement des différents services ainsi que les publics visés par le service de TAD Service Mobilité Séniors

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC
Partenaires : PNR, département, IDFM

DESCRIPTION DE L'ACTION Les services de TAD de la CCVC et de IdFM sont complémentaires mais ne permettent pas de couvrir tous les usages. Le Service Mobilité Séniors, pourrait gagner à voir son usage élargi aux collégiens, en dehors des heures de desserte scolaire par les transports en commun, en mutualisant les trajets à l'avance. En mutualisant les trajets dès que possible, cette solution peut être envisagée sans demander d'investissements trop importants.

- *Le bilan 2024 de l'utilisation du Service Mobilité Séniors proposé par la CCVC montre qu'en moyenne, le service est utilisé par 2-3 personnes par jour ;*
- *Le service est majoritairement utilisé par des femmes (87% des usagers), le public masculin est un potentiel d'usagers important ;*
- *Des freins juridiques pourraient empêcher l'ouverture du service aux mineurs.*

Le Service Mobilité Séniors pourrait aussi être ouvert à l'utilisation des touristes, permettant ainsi de visiter une partie du territoire sans avoir besoin de réaliser une boucle depuis et vers un arrêt de transport en commun ou une gare.

L'étude de rabattement en covoiturage proposée dans le cadre de l'action 1 pourra être élargie aux transports en commun et donc aux services de TAD.

CONDITIONS DE RÉUSSITE Mutualiser les trajets dès que possible pour maintenir le fonctionnement du Service Mobilité Séniors avec les véhicules actuels.

DIFFICULTÉS À SURMONTER Ne proposer des trajets aux scolaires qu'en cas de disponibilités, en laissant la priorité aux utilisateurs actuels (personnes âgées).



Court terme



Coût total ETP à définir après étude TAD

Service Mobilité Séniors	Bilan 2024
Usagers TAD Sénior	847
Tickets vendus TAD Sénior	1598
Usagers sénior moyens par mois	71
Usagers sénior moyens par jour	2,3
Part H/F	13% H / 87% F
Usagers TAG autres (-62ans et gratuit)	46





FICHE 3: Elaborer un plan vélo et modes actifs hiérarchisé

OBJECTIF Mettre en œuvre un plan cyclable des modes actifs, avec une planification pluriannuelle à court, moyen et long terme, couvrant l'ensemble des communes et s'inscrivant dans une projection sur trois mandats.

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC
Partenaires : Communes, département, PNR

CONTEXTE Au sein du territoire de la CC du Vexin Centre, la pratique du vélo augmente. Les infrastructures restent insuffisantes générant une forte sensation d'insécurité pour les cyclistes, particulièrement mineurs.

DESCRIPTION DE L'ACTION Plusieurs actions seront développées dans le cadre de ce PDMS, qui comprend un volet modes actifs plus détaillé. Celles-ci prennent la forme de six fiches action spécifiques et proposent une planification des dépenses sur les cinq premières années de mise en œuvre (détaillées dans les fiches action 10 à 16, et partie de la fiche action 4) :

- Un plan cyclable hiérarchisé pour le court, moyen et long terme ;
- Trois fiches Itinéraires modes actifs détaillés (court terme) ;
- Une fiche Sécurisation des itinéraires à destination des établissements scolaires ;
- Une fiche Apaisement des centres-bourgs ;
- Une Charte des aménagements cyclables ;
- Une sous-action de la fiche Développer le stationnement tous modes.

ENJEUX ASSOCIÉS Cette action est étroitement liée à celle de la gouvernance, car son succès dans les délais prévus repose sur une collaboration efficace entre les communes, le département et la communauté de communes, ainsi que sur une bonne communication. Pour cela, la CC devra jouer un rôle moteur important.



Court à long terme



11,18€/hab/an
sur les premières 5
années



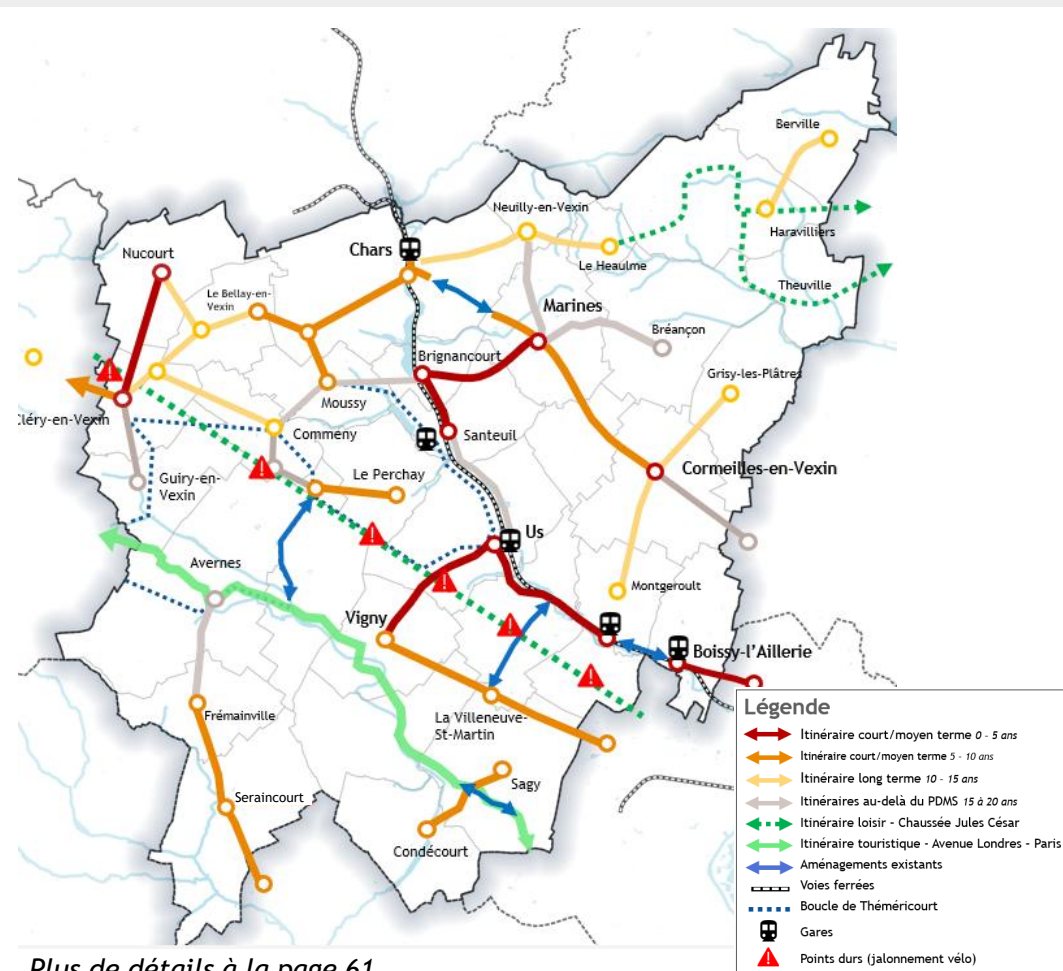
Subvention
mobilisable
(détaillées dans les fiches
correspondantes)



Moyen terme



Etude 3 itinéraire
pour le moyen terme
15 000 €





OBJECTIF Libérer de l'espace sur voirie pour l'insertion des mobilités actives tout en aménageant de manière qualitative des espaces de stationnements pour les riverains

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires :

CONTEXTE Au sein du territoire de la CC Vexin Centre, plus de 94% des ménages possèdent au moins une voiture. A l'intérieur des centres-bourgs, la plupart des maisons ne possèdent pas de garages et les habitants doivent donc se garer directement dans la rue. La demande y'est très importante et l'offre souvent limitée.
Quelques communes ont mis en place des poches de stationnements à l'intérieur des centres-bourgs qui permettent de limiter le stationnement sur voirie (Marines, Cléry-en-Vexin).
Le stationnement est aussi un levier de la multimodalité en permettant le rabattement vers les lignes TC principales que ce soit en voiture mais aussi à vélo, en mettant en place du stationnement cyclable sécurisé.

DESCRIPTION DE L'ACTION Le développement du stationnement tous modes passe par :

- l'accompagnement des communes dans la mise en place de poches de stationnement en centre-bourgs lorsque la demande de stationnement est trop importante pour être contenue sur la voirie ;
- Aménager de manière qualitative ces stationnements (désimperméabilisation, végétalisation, ...) ;
- L'accompagnement des communes pour la mise en place de stationnement vélo sur des lieux propices à l'intermodalité (arrêt de rabattement, lignes principales, aires de covoiturage, ...).

ENJEUX ASSOCIÉS La diminution de la pression de stationnement sur voirie au profit d'un gain de place pour les mobilités actives permet à la fois d'augmenter l'attractivité de ces modes de transport mais aussi la sécurité de chacun.



Court terme à long terme



Coût total 3 / 6k par an



SOUS ACTION 1 Mettre en place du stationnement qualitatif et en dehors de la voirie pour les voitures

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Communes, IdFM
Partenaires : PNR

CONTEXTE Afin de réduire la pression de stationnement sur voirie dans les communes du territoire de la CC Vexin Centre, il apparaît nécessaire de réfléchir à modifier les habitudes de stationnement à l'intérieur de ces communes.

Cette problématique du stationnement en centre-bourg permet de répondre à plusieurs enjeux que sont le stationnement des résidents, l'accès aux commerces et services du quotidien, ...

En déplaçant le stationnement automobile de la voirie à des poches de stationnement, de l'espace peut être redonné à la circulation des mobilités alternatives.

Ainsi, le positionnement de parkings accessibles à tous mais régulés dans le temps (zone bleue), à proximité des commerces et services de centre-bourg permet de réduire la pression du stationnement sur voirie. Les résidents peuvent utiliser ces stationnements la nuit, en dehors des horaires de travail.

Un stationnement végétalisé permet une infiltration naturelle des eaux pluviales, une meilleure régulation thermique et contribue à l'amélioration du cadre de vie.

DESCRIPTION DE L'ACTION Le développement du stationnement tout modes passe par :

- l'accompagnement des communes pour la mise en place de poches de stationnement en centre-bourgs lorsque la demande de stationnement est trop importante pour être contenue sur la voirie ;
- L'aménagement qualitatif de ces stationnements (désimperméabilisation, végétalisation, ...).



Court terme



Coût de création
référentiel 110 - 180 € / m²



SOUS ACTION 2 Mettre en place du stationnement sécurisé pour les vélos aux abords des gares

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Communes, IdFM
Partenaires : PNR

CONTRAINTES RÉGLEMENTAIRES Le décret n°2021-741 pris en application de la LOM fixe des seuils minimaux pour le nombre de places de stationnement vélo sécurisé en gare.

Dans la CC du Vexin Centre trois gares sont concernées et ne remplissent pas l'obligation :

Gare	Nombre de places obligatoires	Nombre de places aujourd'hui (janvier 2025)
Boissy-l'Aillerie	10	4
Chars	10	4
Us	10	4

DESCRIPTION DE L'ACTION Mettre en conformité les gares du territoire avec la réglementation sur le stationnement vélo sécurisé en gare :

- Accompagner à la mise en place de consignes sécurisées pour vélo ;
- Proposer du stationnement vélo de qualité aux lieux stratégiques de mobilité du territoire :
 - Arceau vélo, stationnement couvert, stationnement sécurisé au niveau des hubs de mobilité principaux,
 - Positionner des arceaux vélos au niveau des arrêts de bus des lignes principales du territoire.



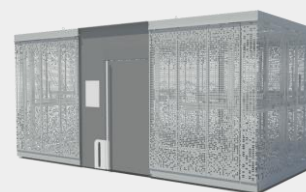
Court terme



Coût unitaire:



Subvention mobilisable:
Alvéole Plus

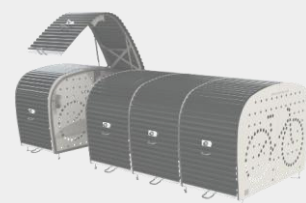


Abris vélos sécurisé

Vocation : Longue durée (1 journée, ou plusieurs jours)
Nombre de places : entre une et plusieurs dizaines (variable selon modèle)



Coût : 42 500€ pour une centaine de vélos/trottinettes (variable selon modèle)



Consignes vélos individuelles

Vocation : Longue durée (1 journée, ou plusieurs jours)
Nombre de places : 1 à 2 places par box (variable selon modèle)



Coût : entre 6 000 et 10 000€ pour 5 à 10 box (variable selon modèle)



Stationnement vélo libre-accès abrité

Vocation : Courte à moyenne durée (quelques heures)
Nombre de places : De 6 places à plusieurs dizaines (variable selon modèle)



Coût : entre 3 800€ (6 places) et 13 400€ (30 places)



Stationnement vélo libre-accès abrité

Vocation : Courte durée (quelques minutes à quelques heures)
Nombre de places : 2 places par arceaux



Coût (par arceau) : entre 180 et 300€

Source des coûts : Le coût des politiques vélos - Club des villes et territoires cyclables (2020)



FICHE 5: Développer l'intermodalité par un maillage de hubs de mobilité

OBJECTIF

Développer les lieux d'intermodalité à l'intérieur du territoire de la CCVC

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : IdFM, Département, Région

CONTEXTE

Le territoire de la CC Vexin Centre est très faiblement maillé en lieu permettant l'intermodalité. Les gares du territoire proposent du stationnement voiture mais peu de stationnement vélo de qualité. Les stationnements voiture sont d'ailleurs de capacité insuffisante et un agrandissement apparaît comme nécessaire.
Favoriser la transition des modes actifs vers les transports en commun (bus, transilien) dans un espace aménagé, dans le but de réduire progressivement la dépendance à la voiture.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Le but de cette action est de structurer ces lieux d'intermodalité en proposant un maillage territorial :

- Aire de mobilité de niveau 1 : lieu stratégique d'intermodalité, composé de plusieurs services tous modes afin de réduire les temps de trajets des usagers ;
- Aire de mobilité de niveau 2 : Lieu d'accès au réseau de transport en commun structurant le territoire (Transilien J, Lignes 95-04 et 95-08) : gares / haltes ferroviaires / arrêts stratégiques ;
- Aire de mobilité de niveau 3 : aire de covoiturage et stationnement vélo.

Une plateforme cartographie interactive en ligne recensant les offres de mobilité présentes sur le territoire (lignes de bus, arrêts, stationnement vélo, aire de covoiturage, ...).

ENJEUX ASSOCIÉS

Améliorer le rabattement vers les modes de transport partagés en développant les lieux de passages d'un mode à l'autre, dans un but de diminution de la part modale de la voiture.



Court terme



Long terme



**Coût plateforme
avec cartographie
interactive :**
20 000 €

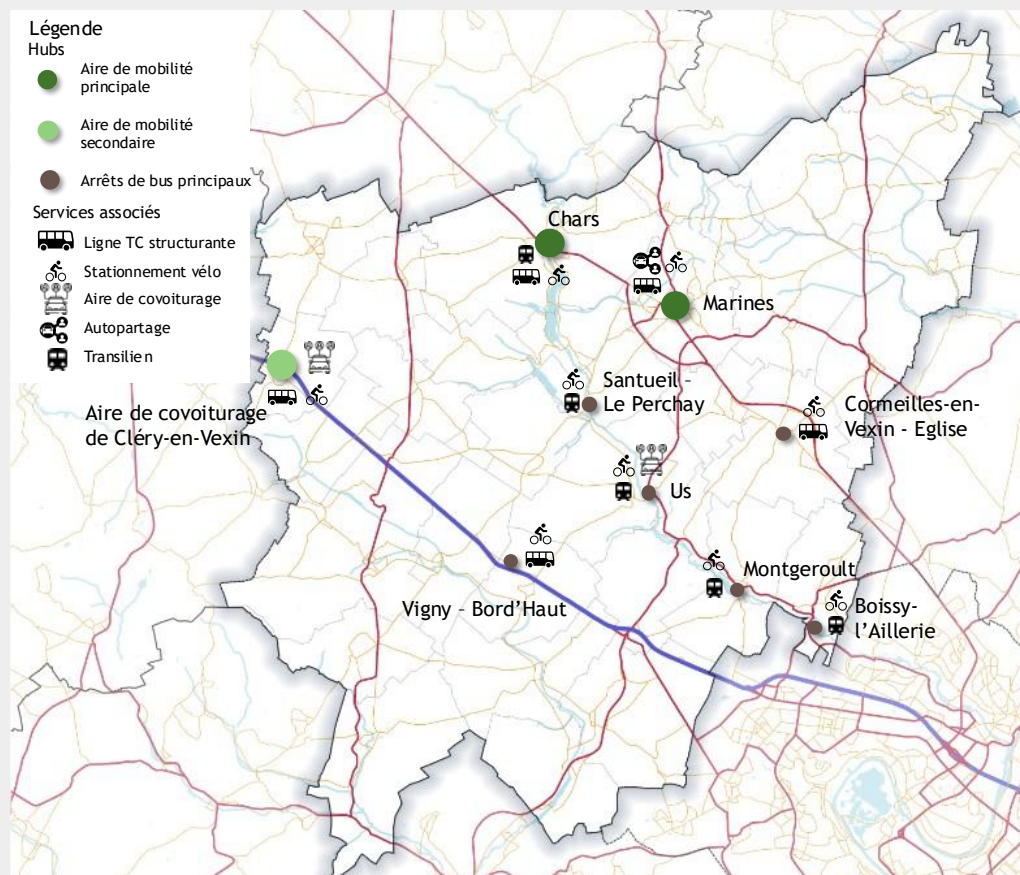
**Coût
référentiel**

Etude

**Stationnement
vélo sécurisé**
30 k€ (12 pl.)
20 k€ (8 pl.)

**Arceau
vélo**
50 – 100
€ par
arceau

**Borne de
gonflage**
1,7 k€



II- Bâtir un écosystème territorial d'acteurs pour la mobilité de demain





OBJECTIF Animer collectivement la politique de mobilité en garantissant une gouvernance partagée et cohérente.

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : Région, Département, IdFM, PNR

CONTEXTE Le succès de la mise en œuvre d'un Plan de Mobilité repose en grande partie sur la gouvernance qui sera mise en place. Les échanges avec les différents acteurs de la mobilité sur le territoire de la CCVC ont mis en lumière des difficultés de communication entre les différents acteurs. La CCVC, les communes, le département du Val d'Oise et la Région Ile-de-France sont les principaux acteurs des actions à mettre en œuvre au titre de la mise en œuvre de ce PDMS. Ainsi, la CC du Vexin Centre n'est pas la seule garante de la réussite de ce PDMS et de l'atteinte des objectifs fixés.

DESCRIPTION DE L'ACTION Afin d'assurer la gouvernance et le suivi de ce PDMS, la mise en place des solutions suivantes sont nécessaires :

- Création d'une instance pluriannuelle afin de coordonner les actions entre acteurs (CC voisines, Département, IdFM, ...);
- Soutenir la mise en relation des données de mobilité entre les entités ;
- Réflexion sur la proposition de convention partenariale avec IdFM ;
- Pousser politiquement les projets vélos du département en harmonisant les politiques modes actifs entre les communes.

ENJEUX ASSOCIÉS Assurer un suivi régulier du PDMS ainsi qu'une planification tout en allouant les moyens nécessaires au fonctionnement de l'instance de pilotage.



Court terme



Coût total

6-7j / an soit 0,03 ETP pour la préparation des instances

2j / mois soit 0,1 ETP pour le suivi régulier du PDMS

Exemple de planning annuel de répartition des instances de suivi d'un Plan de Mobilité

<u>Janvier</u>	<u>Février</u>	<u>Mars</u> Instance de « travail »
<u>Avril</u> Instance « suivi du PDMS »	<u>Mai</u> Instance de « travail »	<u>Juin</u>
<u>Juillet</u>	<u>Août</u>	<u>Septembre</u> Instance de « travail »
<u>Octobre</u> Instance « suivi du PDMS »	<u>Novembre</u> Instance de « travail »	<u>Décembre</u> Comité des Partenaires - Publication du bilan annuel

Composition des instances :

- Instance de travail :
 - Référents techniques et politiques de la CCVC
- Instance du suivi du PDMS :
 - Référents techniques et politiques de la CCVC
 - Référents techniques et politiques des maîtrises d'ouvrage concernées par les actions du PDMS



FICHE 7: Valoriser et renforcer l'existant

OBJECTIF

Valoriser l'offre existante tout en la consolidant, afin de limiter les investissements supplémentaires et la dispersion des services.

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : Région, Département, IdFM, PNR

CONTEXTE

De nombreux services de mobilité existent sur le territoire de la CC du Vexin Centre et permettent déjà de limiter l'usage de la voiture au profit de mobilités alternatives (transport en commun, vélo, marche à pied, ...).
La prédominance de la voiture s'explique en partie par les habitudes de mobilité de chacun mais aussi par un manque de communication sur les offres alternatives et existantes.
Cependant, il est aussi important de rendre ces offres alternatives attractives face à la voiture, en temps de trajet, flexibilité, confort, sécurité, ...

DESCRIPTION
DE L'ACTION

La promotion des services existants doit se faire à tous les niveaux : par la CC du Vexin Centre, les communes, le Département, la Région, l'Etat et même les entreprises :

- Aide à l'achat d'un vélo électrique, TAD, maintien à jour des informations liées à la mobilité sur la CCVC, ... ;
- Promotion du TAD au vu du potentiel identifié selon la fréquentation annuelle ;
- Promouvoir les aménagements cyclables (une fois ces derniers mis en place) dans les communes et les collèges.

Les informations doivent être centralisées pour faciliter leur utilisation par les habitants mais aussi pour les acteurs de premier niveau du territoire : secrétaires de mairies, agents France Service, ...

ENJEUX
ASSOCIÉS

Apporter à la connaissance de tous que des services alternatifs à la voiture existent et qu'ils sont tout autant performants que cette dernière.



Court terme

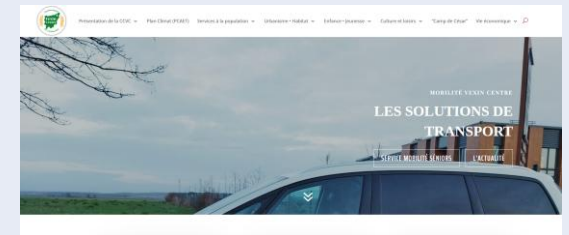


Coût total
Mutualisé avec la
fiche 8

6-7j / an soit 0,03 ETP pour la préparation des instances
2j / mois soit 0,1 ETP pour le suivi régulier du PDMS

Supports numériques

Promouvoir le site Internet de la CC Vexin Centre ainsi que l'application IdFM



Affichage physique

Campagne d'information
Affichage physique dans les mairies

Exemple d'affichage physique



Relais d'information locaux

Dans les points de vente IdFM qui permettent de rejoindre le territoire de la CC Vexin Centre
Dans les bâtiments France Service
Lors d'événements locaux avec la présence d'un stand de la CCVC



Guichet Navigo



FICHE 8: Déployer un plan d'accompagnement et de formation

OBJECTIF

Communiquer sur la mise en œuvre du PDM auprès du grand public

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires :

CONTEXTE

Afin de faire vivre collectivement la politique de mobilité, il est important de communiquer sur la mise en œuvre du Plan de Mobilité Simplifié auprès du grand public de façon régulière.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Pour réaliser cette action, il s'agira :

- d'éditer chaque année un bilan des actions réalisées et des projets de mobilité à court/moyen terme. Ce bilan sera diffusé sur le site internet de la CC Vexin Centre (support physique envisageable) ;
- Déployer un plan d'accompagnement à destination du collège de Vigny dans le but :
 - Présenter aux parents d'élèves les aménagements mis en place pour permettre de se rendre au collège à vélo,
 - Faire de la prévention auprès des automobilistes empruntant le Bord Haut afin de réduire les vitesses de circulation pour sécuriser les piétons et les cyclistes.

ENJEUX ASSOCIÉS

Apporter à la connaissance de tous que des services alternatifs à la voiture existent et qu'ils sont tout autant performants que cette dernière.



Court terme



Coût total

6-7j / an soit 0,03 ETP pour la préparation des instances

2j / mois soit 0,1 ETP pour le suivi régulier du PDMS



III- Agir en faveur d'une mobilité pour tous et durable





FICHE 9: Améliorer l'accessibilité du territoire pour les publics vulnérables

OBJECTIF

Assurer une mise en œuvre coordonnée de la mise en accessibilité du territoire

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : Région, Département, IdFM

CONTEXTE

La mise en accessibilité des transports en commun et de la voirie d'accès associée est indispensable pour que les personnes à mobilité réduite puissent se déplacer.

Le territoire de la CC du Vexin Centre, composé de centre-bourgs anciens, n'est que très peu adapté aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

La majorité des arrêts de bus du territoire ne sont pas adaptés aux PMR, si certains quais ont été mis aux normes, ces aménagements n'ont pas été mis en cohérence avec le cheminement jusqu'à l'arrêt.

DESCRIPTION DE L'ACTION

Il s'agit d'assurer la mise en accessibilité coordonnée des transports en commun et de la voirie, avec :

- À court terme, la réalisation d'un inventaire des points d'arrêts de transports en commun accessibles et des voiries accessibles à 200m autour de ces arrêts ;
- À moyen/long terme, une étude de mise en accessibilité des points d'arrêts en lien avec la création des hubs de mobilité (cf. action 5), ainsi que des tronçons de voiries situés à moins de 200m.

Mutualiser avec itinéraire vélo pour rendre accessible des aménagements cyclables aux PMR

ENJEUX ASSOCIÉS

Permettre l'accès aux transports en commun à tous les publics présents sur le territoire.



Moyen/long terme



Coût étude

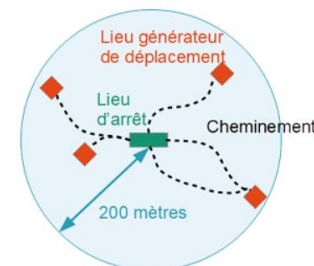
ETP

Mutualisé

Mutualisé avec d'autres actions



Subvention mobilisable





FICHE 10: Développer l'attractivité touristique du territoire

OBJECTIF Permettre la découverte du territoire avec tous les modes de déplacements disponibles

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : Région, Département, IdFM, PNR

CONTEXTE Situé au cœur du Parc Naturel Régional du Vexin Français, le territoire de la CC du Vexin Centre bénéficie de la présence de nombreux sites d'intérêts : châteaux, itinéraires de balades, musées, ...
Cet environnement se prête au développement d'un tourisme plus propre, accessible facilement depuis Paris via les différents transports en communs disponibles.

DESCRIPTION DE L'ACTION Il s'agit de développer l'attractivité touristique du territoire à travers plusieurs aspects :

- s'appuyer sur la desserte TC du territoire pour faciliter l'accès aux sites d'intérêt depuis les CC voisines et Paris ;
- Rendre accessible le territoire le week-end et durant les vacances scolaires ;
- Mettre en place des itinéraires cyclo-touristiques ;
- Soutenir les initiatives des porteurs de projets de tourisme durable.

ENJEUX ASSOCIÉS Rendre accessible le territoire pour de potentiels touristes.



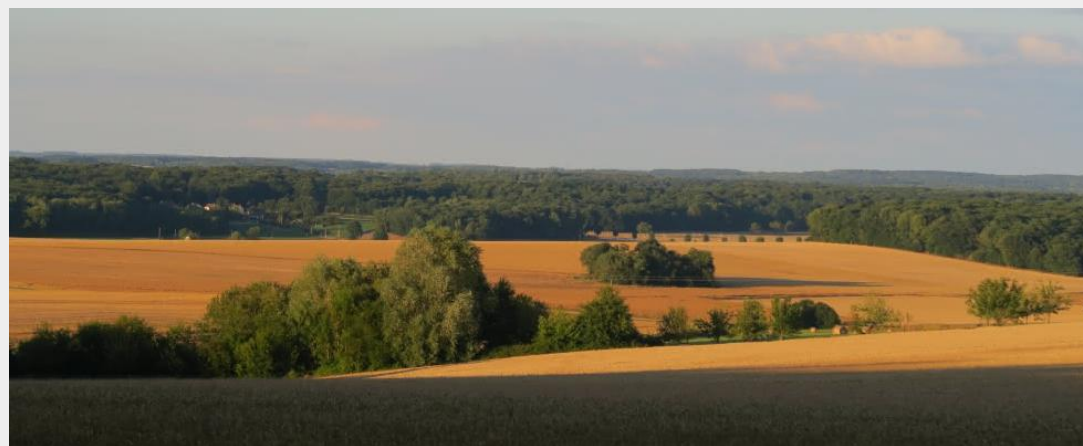
Moyen/long terme



ETP Mutualisé avec d'autres actions



Subvention mobilisable



IV- Plan vélo et modes actifs hiérarchisé





OBJECTIF

Permettre une pratique sécurisée et quotidienne du vélo sur les itinéraires identifiés

ACTEURS

Maître d'ouvrage : CCVC
Partenaires : Communes, département

CONTEXTE

Au sein du territoire de la CC Vexin Centre, la pratique du vélo augmente. Les infrastructures restent insuffisantes générant une forte sensation d'insécurité pour les cyclistes, mineurs particulièrement.

DESCRIPTION DE L'ACTION

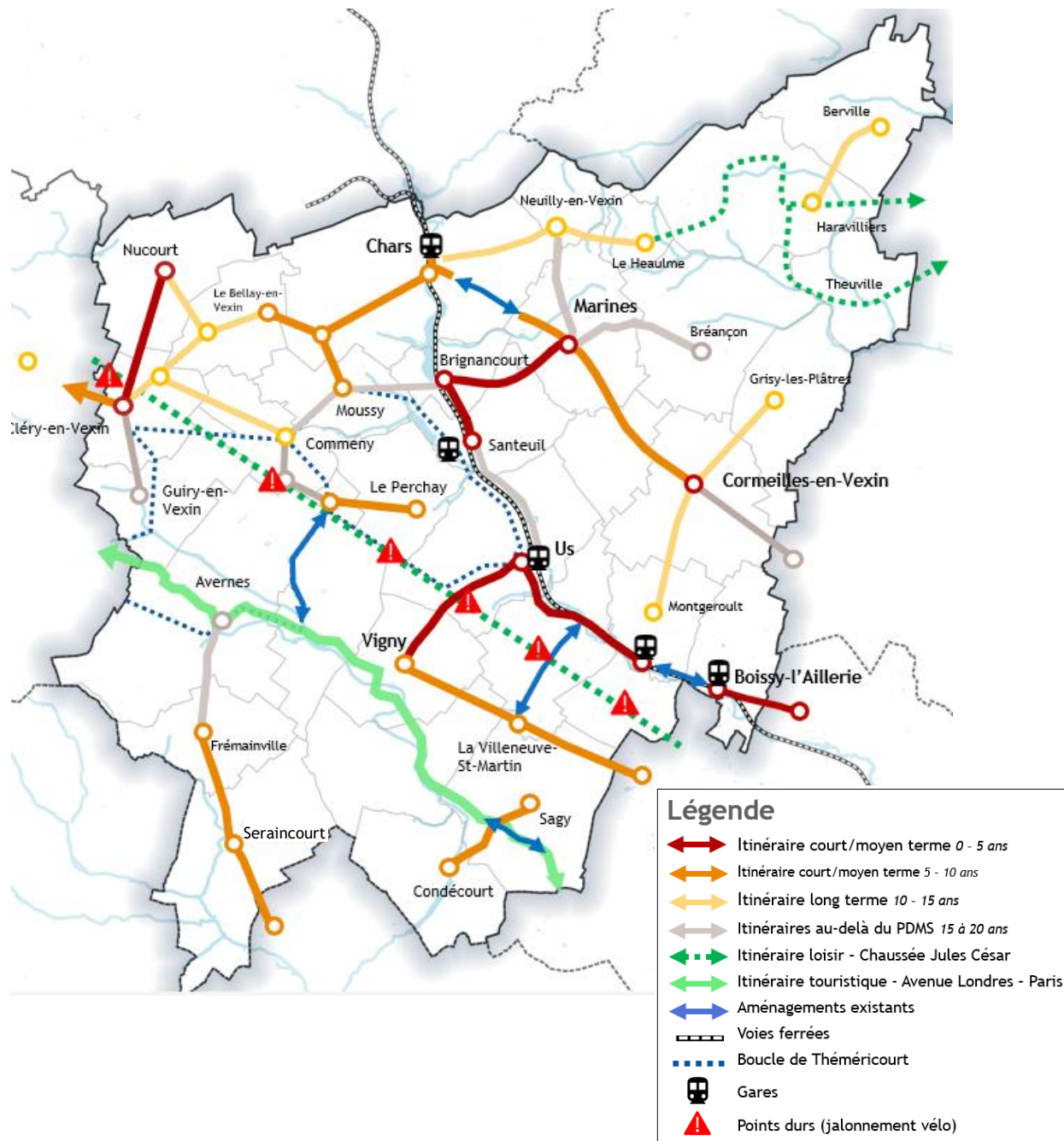
21 itinéraires quotidiens ont été identifiés, avec des calendriers de réalisation différents selon leur pertinence.

- 3 itinéraires court terme représentant 23 km de linéaires à sécuriser (détaillés par la suite) ;
- 7 itinéraires moyen terme représentant 22 km de linéaires à sécuriser ;
- 5 itinéraires long terme représentant 22 km de linéaires à sécuriser ;
- 6 itinéraires représentant 28 km de linéaires qui pourraient être pertinents à très long terme de sécuriser.

Trois itinéraires font l'objet de fiches détaillées explicitant les aménagements recommandés sur chaque section : Marines <-> Santeuil ; Nucourt <-> Cléry-en-Vexin et Vigny <-> Pontoise.

ENJEUX ASSOCIÉS

Mettre en place un plan vélo avec un réseau sécurisé et interconnecté, tout en aménageant des espaces piétons adaptés pour encourager la marche. Réduire la vitesse des véhicules dans les zones résidentielles et scolaires pour garantir la sécurité des usagers vulnérables, comme les piétons et cyclistes.





Un plan cyclable sur 3 mandats - Détails des itinéraires

Liaison	Détails	Linéaire	Vocation	Echelle temporelle
Marines – Santeuil	Par Brignancourt	4,2 km	Scolaires (collège de Marines), pendulaires, rabattement vers la gare de Santeuil	Court terme (détaillé)
Nucourt – Cléry-en-Vexin	Via RD 206	4 km	Scolaires, pendulaires	Court terme (détaillé)
Boissy-l'Aillerie – Vigny	Par Montgeroult, Ableiges et Us	14,4 km	Scolaires (collège de Vigny), pendulaires, loisir, rabattement vers les gares de Boissy, Montgeroult et Us	Court terme (détaillé)
Frémainville – Hardricourt (78)	Par Seraincourt	9 km	Scolaires, pendulaires	Moyen terme
Condécourt – Sagy		2 km	Scolaires, pendulaires	Moyen terme
Vigny – Pontoise (78)	Par La Villeneuve	6,5 km	Scolaires, pendulaires	Moyen terme
Le Perchay – échangeur	Par Gouzangrez	4 km	Scolaires, pendulaires	Moyen terme
Moussy – Chars	Par Le Bellay	6,5 km	Rabattement vers gare de Chars	Moyen terme
Chars – Marines		4 km	Scolaires (lycée pro du Vexin), pendulaires	Moyen terme
Marines – Cormeilles-en-Vexin	Par Frémécourt	4,5 km	Scolaires, pendulaires	Moyen terme
Commeny – Le Bellay-en-Vexin	Par Cléry-en-Vexin	6,5 km	Scolaires, pendulaires	Long terme
Nucourt – Le Bellay-en-Vexin		3 km	Scolaires, pendulaires	Long terme
Chars – Le Heulme	Par Neuilly-en-Vexin	5 km	Scolaires, pendulaires	Long terme
Berville – Haravilliers		2,5 km	Scolaires, pendulaires	Long terme
Grisy-les-Plâtres – Montgeroult	Par Cormeilles-en-Vexin	7,5 km	Scolaires, pendulaires, rabattement vers gare	Long terme
+ Vers Haravilliers et Theuville			Prolongement touristique	Moyen/long terme
Chaussée Jules César			Itinéraire loisir	Moyen/long terme
Frémainville – Avernes		3 km	Scolaires, pendulaires	Hors PDMS
Us – Santeuil		3,5 km	Rabattement vers gares	Hors PDMS
Échangeur – Brignancourt	Par Commeny et Moussy	7 km	Scolaires, pendulaires	Hors PDMS
Guiry-en-Vexin – Cléry-en-Vexin			Scolaires, pendulaires	Hors PDMS
Bréançon – Neuilly-en-Vexin	Par Marines	6 km	Scolaires, pendulaires	Hors PDMS
Cormeilles – Pontoise (78)		4,5 km	Scolaires, pendulaires	Hors PDMS



RÉFÉRENCES AF3V, Vélos&Territoires, Cerema, Club des villes et territoires cyclables

MÉTHODE **Ventilation par sections homogènes, intégration des éléments suivants :**



- Choix du revêtement et entretien ;
- Jalonnement, signalisation ;
- Mobilier nécessaire ;
- Ecluse, chicane ;
- Elargissement de trottoir.

→ Chiffrage = ordres de grandeur

Il faut compter environ :

+ 10% MOE

+ 3,5% MOA

+ 10% aléas et risques

+ entretien des autres éléments que le revêtement, le défrichage, etc.

APPROCHE **Approche progressive possible**



→ D'abord une solution simple (stabilisé) puis monter en gamme (enrobé).

→ Échelonner les dépenses

⚠ Mais coût total sur 10-15 ans pouvant être plus important

ARBITRAGE **Equilibre entre coût initial et coût d'entretien à arbitrer :** le stabilisé est économique à court terme mais l'enrobé est rentable à 10 ans



Types de revêtements :

- Perméables
- Semi-perméables
- Imperméables



L'enrobé, bête noire ?

- Durable dans le temps
- Intégrable au paysage (couleurs variées)
- Inclusif, confortable, plébiscité par les usagers
- Parfaitement compatible avec le ZAN
- Économique à long terme



Longueur totale itinéraire

4,2 km

Coût total à l'investissement **110 000 € – 150 000 €**
+ **4 000 – 15 000 €** de fonctionnement annuel



Subventions mobilisables*

OBJECTIF

Cet itinéraire permet aux habitants de Marines et Brignancourt de se rabattre vers la gare de Santeuil, à vélo, de manière sécurisée.

Afin de sécuriser au maximum cet itinéraire, les chemins agricoles sont privilégiés à la RD159, considérée trop dangereuse pour y permettre la circulation des cycles.

A moyen terme il sera joint aux itinéraires vers Chars et vers Corneilles-en-Vexin.

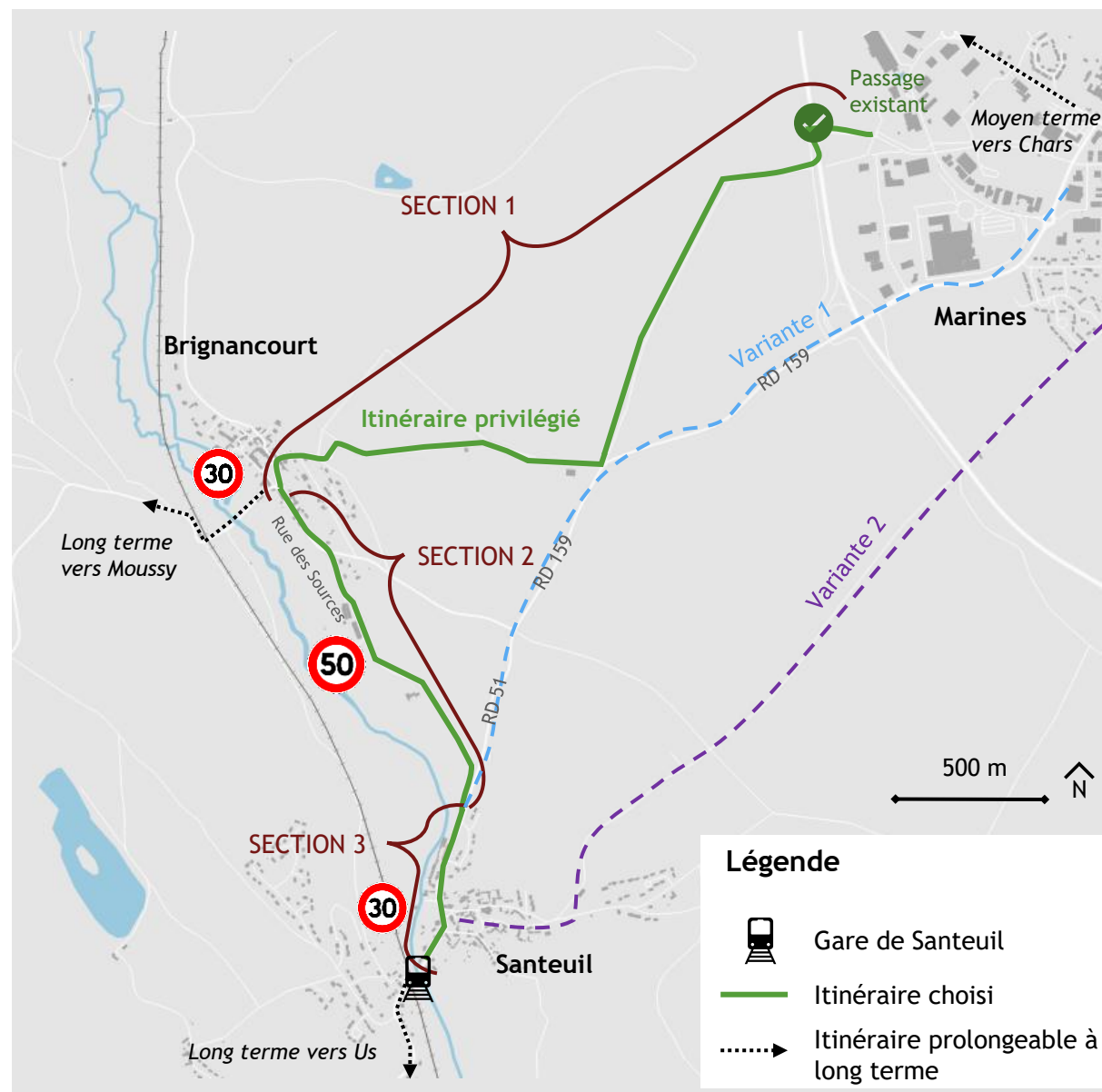
**COMMUNES
DESSERVIES**

Marines, Brignancourt, Santeuil

PUBLIC CIBLÉ

Scolaires, pendulaires

*Détails des subventions et conditions d'éligibilité en annexe





Analyse multicritère des variantes :

À la suite d'une analyse multicritère, l'option qui semble la plus pertinente est celle de la variante 3. Ce choix reflète l'orientation exprimée lors de l'atelier de concertation. Il tient également compte des contraintes techniques et politiques. Cette variante a été proposée par deux groupes de travail lors d'un atelier.

La variante 2 présente un coût très faible. Toutefois, sa mise en œuvre impliquerait la fermeture d'une rue à la circulation motorisée. Cette mesure est nécessaire pour garantir les conditions de sécurité requises pour les modes doux. Pour approfondir la réflexion sur cette variante, des comptages de véhicules pourraient être réalisés. Ces données permettraient d'évaluer plus précisément la faisabilité d'une fermeture à la circulation motorisée, probablement très limitée.

	Variante 1 : RD 159	Variante 2 : Route intercommunale	Variante 3 privilégié et détaillé : Chemins agricoles, rue de la mairie
Choix de la concertation			Itinéraire choisi lors des ateliers
Longueur de l'itinéraire	3,2km	3km	4,2km
Acquisition de terrains	Nécessaire		
Connectivité	Marine ↔ Santeuil	Marine ↔ Santeuil	Marine ↔ Brignancourt ↔ Santeuil
Pente	Pente en sortie de Santeuil	Pente en sortie de Santeuil	Pente en sortie de Brignancourt
Maitrise d'ouvrage	Département (non prioritaire pour le département)	CCVC	CCVC
Coût monétaire	Elargissement de la chaussée + revêtement adapté	Pas de revêtement nécessaire	Revêtement
Contraintes liées à l'emprise	Forte contrainte (talus)		
Vocation de la voirie	Fort trafic	Peu d'information sur les trafics actuels	Requalification de la rue des Sources : réattribution de cet espace aux modes actifs



Longueur section

2,5 km

Court terme

2026

Coût total :

Section 1	Investissement	Fonctionnement annuel
avec stabilisé	110 790 €	14 500 €
avec enrobé	153 290 €	4 000 €

LOCALISATION

Depuis l'Ouest de la rue du Goulet (Marines) jusqu'au centre de Brignancourt via la rue de la Mairie

ACTEURS

MOA : CCVC

Partenaires : Communes de Marines et de Brignancourt, PNR

AMÉNAGEMENT ACTUEL

- Chemins agricoles
- Emprise : entre 3,5 et 4m
- Tunnel sous la RD 915 existant

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

- Chemin agricole partagé, interdit à la circulation sauf ayant droit :
- Piétons, cyclistes, cavaliers, engins agricoles ;
 - 4m de largeur ;
 - Circulation dans les deux sens ;
 - Revêtement : enrobé ou stabilisé pour la circulation des tracteurs.

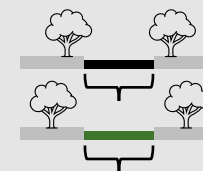
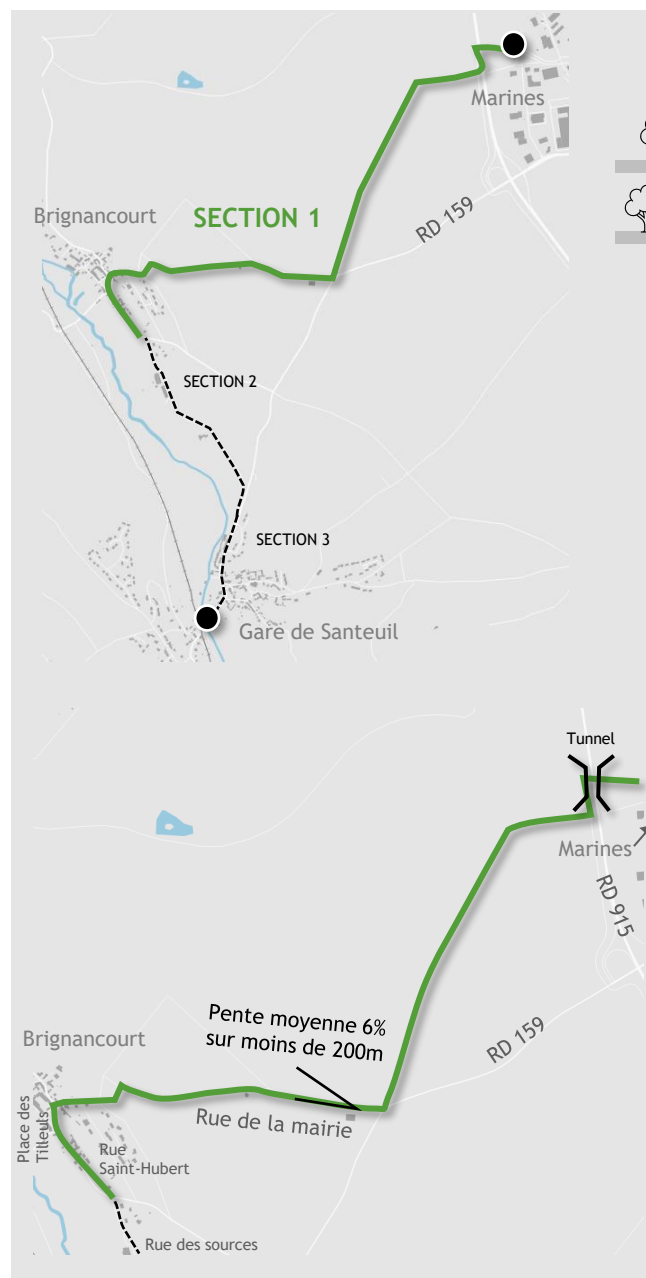
INTERSECTIONS

Aucune

DIFFICULTÉS À SURMONTER

Dans le centre de Brignancourt, mettre en place des pictogrammes vélo pour visibiliser l'usage et du jalonnement pour la continuité entre les deux voies vertes.

SIGNALISATION



Largeur chemin existant
3,5 - 4 m

Largeur voie verte
4 m

Actuel



Projet





Longueur section

1,2 km

Coût total : 7 000 €



Court terme

2026

LOCALISATION

Rue de la petite garenne dans le centre de Brignancourt et rue des sources jusqu'à l'intersection avec la RD 51

ACTEURS

MOA : CCVC

Partenaires : Commune de Brignancourt, PNR

AMÉNAGEMENT

ACTUEL

- Emprise : 4,5m
- Considérée dangereuse pour les cyclistes aujourd'hui

DESCRIPTION DE
L'AMÉNAGEMENT
PROPOSÉ

- Voie verte, interdite à la circulation sauf ayant droit (résidents) :
- Piétons, cyclistes ;
 - 4,5m de largeur ;
 - Circulation à sens unique pour les résidents (vers Brignancourt) ;
 - Aménagements pour fermer la circulation : impasse sauf cycles au niveau de la rue de la petite Garenne et barrières au niveau de la D51.

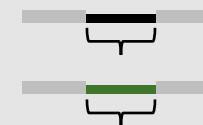
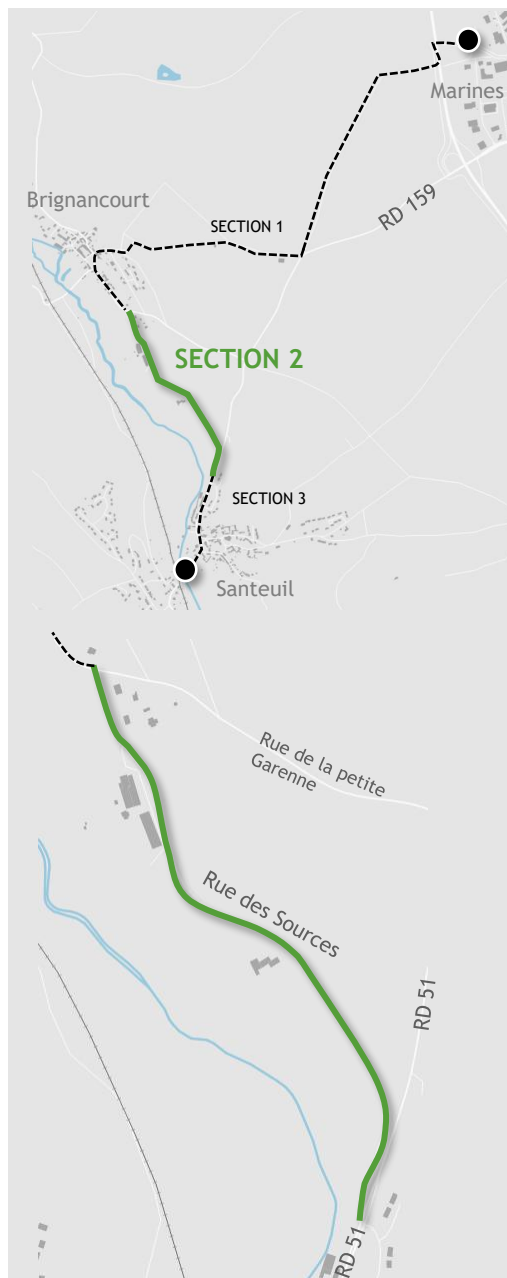
INTERSECTIONS

- Avec la D51 :
- Barrières pour fermer la circulation ;
 - Cédez-le-passage pour les cyclistes ;
 - Prévoir une continuité de l'aménagement (réutilisation de l'emprise de la voie de tourne-à-gauche pour bande cyclable).

DIFFICULTÉS À
SURMONTER

Dissuader la circulation automobile depuis la rue de la petite Garenne .

SIGNALISATION

Largeur chemin existant
4,5 mLargeur voie verte
4,5 m

Actuel



Projet





Longueur section

500m

Coût total : 15 500 €



Court terme

2026**LOCALISATION** Sud de la RD 51 : rue René Simon à Santeuil**ACTEURS** MOA : CCVC
Partenaires : Département, commune de Santeuil, PNR**AMÉNAGEMENT ACTUEL**

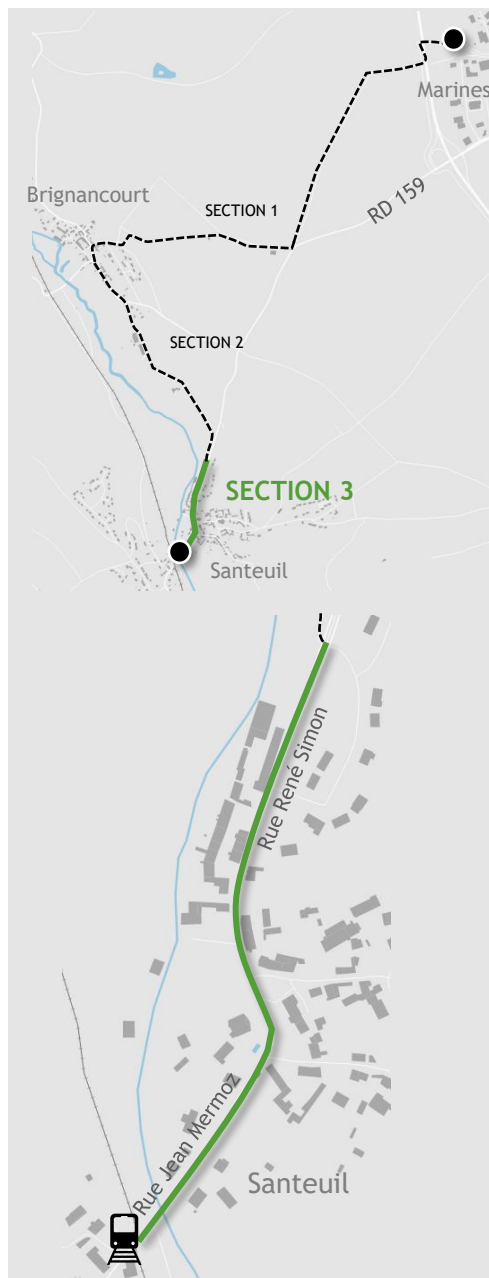
- Emprise : 5,5m
- Trottoirs étroits
- Présence de ralentisseurs

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ Le département doit arbitrer quels peuvent être les aménagements à mettre en place pour faciliter la cohabitation des cyclistes et des véhicules motorisés en réduisant les vitesses pratiquées.

L'aménagement préconisé est le suivant :

Zone 30 aménagée :

- Pictogrammes vélos pour visibiliser l'usage ;
- Ecluses avec by-pass vélo (simple ou double selon virage) ;
- Chicanes (simple ou double avec alternance de stationnement).

INTERSECTIONS Pictogrammes vélos pour visibiliser le tourne-à-gauche depuis la D51 vers la voie verte (rue des sources).**DIFFICULTÉS À SURMONTER** Faire respecter la limitation à 30km/h.**SIGNALISATION**Largeur profil en travers
6,5 mLargeur chaussée existante
5,5 m

Ecluse :

Largeur aménagement cyclable
1,5 mLargeur chaussée après projet
3,5 m**Actuel****Propositions (à arbitrer par le département)**



Longueur totale itinéraire

4 km

Coût total à l'investissement 540 – 590 000 € dont
500 000 € pris en charge par le département

+ 5 000 – 1 000 € de fonctionnement annuel



Subventions mobilisables ✓

OBJECTIF

Cet itinéraire permet aux habitants de Nucourt et de Cléry-en-Vexin de rejoindre les services en toute sécurité le long de la RD 206.

A long terme il sera joint aux itinéraires vers Le Bellay-en-Vexin et vers Commeny.

Deux projets du département sont en cours de réflexion dans le secteur :

- Itinéraire sécurisé le long de la RD 14 ;
- Piste bidirectionnelle le long de la RD 206.

COMMUNES
DESSERVIES

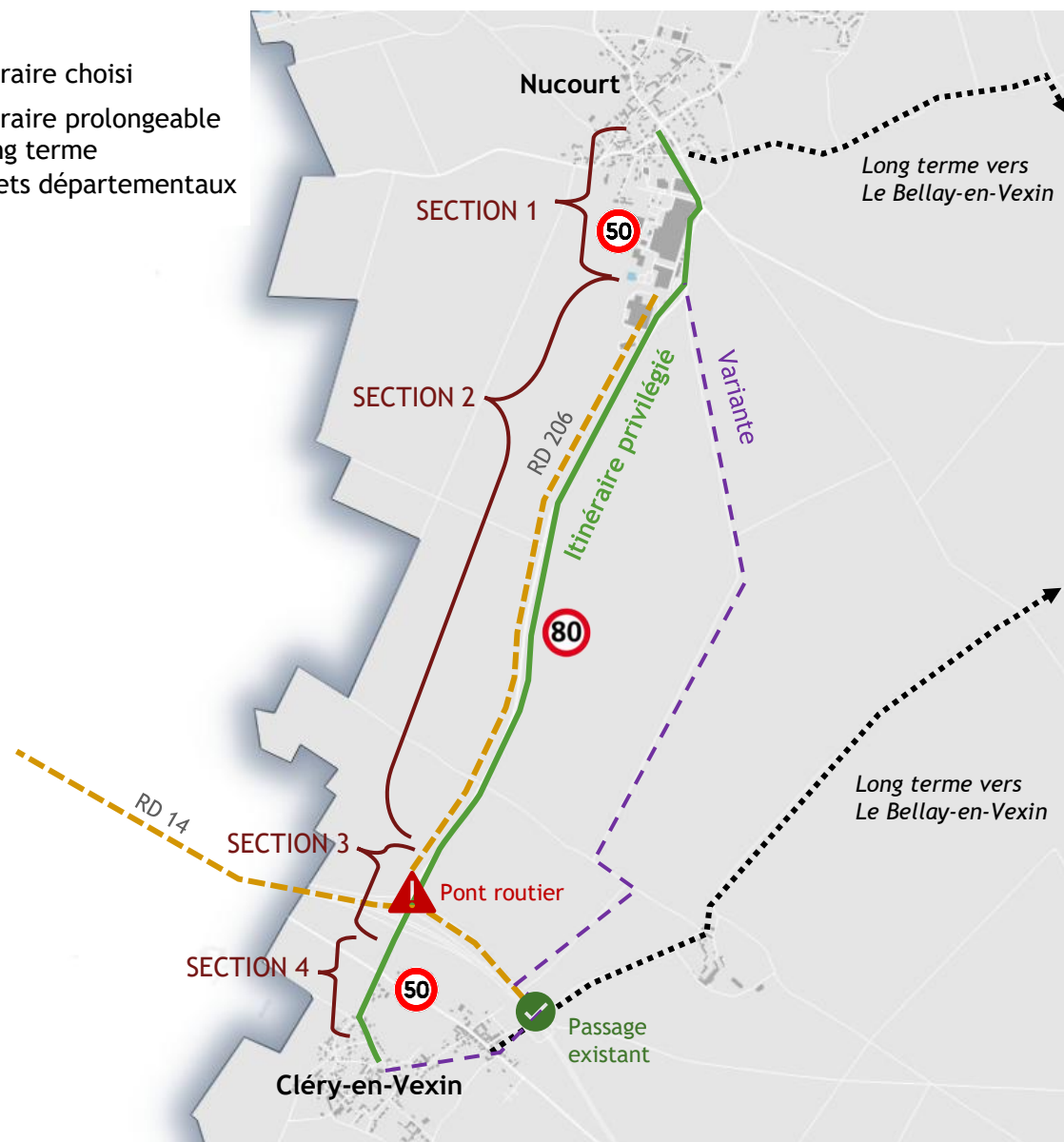
Nucourt et Cléry-en-Vexin

PUBLIC CIBLÉ

Utilitaires, scolaires, pendulaires

Légende

- Itinéraire choisi
- Itinéraire prolongeable à long terme
- - - Projets départementaux





Analyse multicritère des variantes :

L'itinéraire avec deux pistes unidirectionnelles le long de la départementale semble être le plus pertinent, selon les préconisations techniques et celles issues de la concertation. Il reste à évaluer la faisabilité avec le Département, car cela impliquerait une modification du type d'aménagement initialement prévu (voie verte contre pistes unidirectionnelles). De plus, les pistes unidirectionnelles pourraient engendrer un coût d'aménagement plus élevé, à évaluer.

	Itinéraire privilégié et détaillé : pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté	Aménagement prévu par le département : piste bidirectionnelle	Variante : Chemin du Loir
Type d'aménagement préconisé	Pistes cyclables unidirectionnelles de chaque côté de la chaussée	Voie verte d'un côté	Chaussée partagée entre modes
Choix de la concertation	Itinéraire choisi lors des ateliers		
Longueur de l'itinéraire	4km		4,8km
Acquisition de terrains	Emprise départementale suffisante (entre 1,5 et 2m de part et d'autre)	Rachat de terres agricoles car l'emprise départementale n'est pas suffisante (rachat par les communes)	
Maitrise d'ouvrage	CCVC + département	CCVC + département	CCVC
Coût monétaire	Reprise du fossé, revêtements	Rachat des terres par les communes	Pas de financement du département
Coût politique (temps de mise en œuvre)	Possibilité de mise en œuvre plus rapide grâce aux emprises disponibles	Retard du projet prévu à court terme en raison de l'acquisition de terrains	Sans contrainte
Sécurité des usagers	Très bonne, avec une séparation des modes	Très bonne, avec une séparation des modes	Malgré le jalonnement et les éléments de modération de la vitesse, la sécurité reste un problème



Longueur section

700m

Coût total : 40 000 €



Court terme

2030**LOCALISATION** Nord de la RD 206 dans la commune de Nucourt**ACTEURS** MOA : CCVC
Partenaires : Département, commune de Nucourt, PNR**AMÉNAGEMENT ACTUEL**

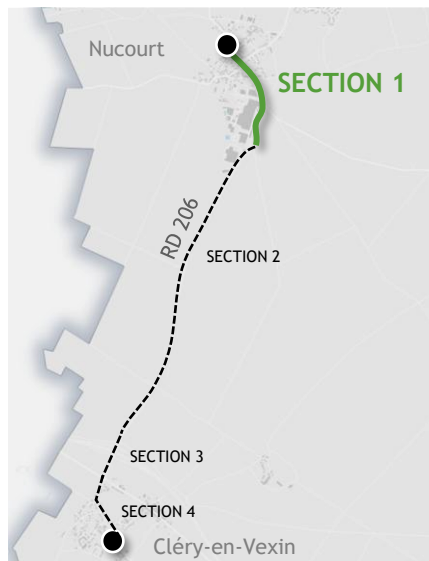
- Emprise : 6m
- Trafic < 2 000 veh/jour

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ Le département doit arbitrer quels peuvent être les aménagements à mettre en place pour faciliter la cohabitation des cyclistes et des véhicules motorisés en réduisant les vitesses pratiquées.

L'aménagement préconisé est le suivant :

Zone 30 aménagée :

- Pictogrammes vélos pour visibiliser l'usage ;
- Ecluses avec by-pass vélo (simple ou double selon virage) ;
- Chicanes (simple ou double avec alternance de stationnement).

INTERSECTIONS Avec la D188, visibiliser l'usage du vélo avec des pictogrammes ou de la peinture colorée.**DIFFICULTÉS À SURMONTER** Faire respecter la limitation à 30km/h.
Le choix des aménagements devra être fait en concertation avec le département.**SIGNALISATION**

Largeur profil en travers

9,5 m



Largeur chaussée existante

6 m

Ecluse avec stationnement :



Largeur stationnement + surlargeur

2,5 m



Largeur chaussée après projet

3,5 m

Actuel**Projet**



Longueur section

2,5km

Court terme

2030

Coût total :

Section 2	Investissement (département)	Fonctionnement annuel
avec stabilisé	463 400€	14 500 €
avec enrobé	505 900 €	4 000 €

LOCALISATION

Le long de la RD 206 sur la section concernée par le projet du département

ACTEURS

MOA : Département, co-financement CCVC

AMÉNAGEMENT
ACTUEL

- Emprise départementale : 6m chaussée circulaire, 12m avec les bordures
- Trafic : 2 000 veh/jour

DESCRIPTION DE
L'AMÉNAGEMENT
PROPOSÉ

Cet itinéraire a été identifié comme prioritaire par le département. Le département étudie la pertinence d'une voie verte bidirectionnelle séparée d'un côté de la chaussée. Mais cette option est plutôt pour le long terme car il faudrait racheter une partie des terrains des agriculteurs pour avoir l'emprise nécessaire pour une piste bidirectionnelle ainsi qu'un espace séparateur de la départementale.

Nous proposons donc une piste unidirectionnelle de chaque côté de la voie. L'emprise appartenant au département est déjà suffisante pour cette solution :

- Entre 1,5 et 2m de chaque côté ;
- Avec séparation physique d'au moins 50 cm ;
- Il est possible de combler le fossé sur le côté concerné, et de mettre un revêtement drainant.

Le département va mener des études complémentaires pour préciser l'emprise disponible.

DIFFICULTÉS À
SURMONTER

Conserver un espace suffisant entre la route et la piste pour protéger les cyclistes.



Largeur profil en travers

12 m



Largeur chaussée existante

6 m



Largeur piste cyclable + séparateur

3 m



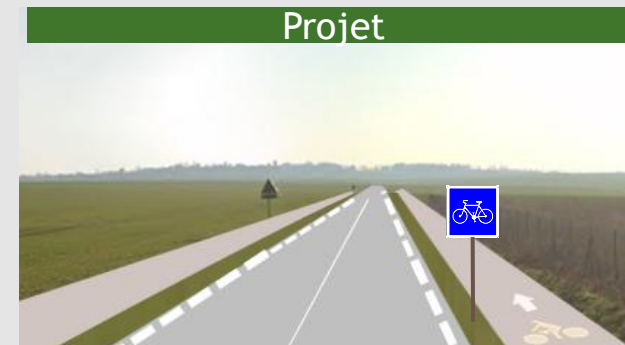
Largeur chaussée après projet

6 m

Actuel



Projet





Longueur section

300 m

Court terme

2030

Coût total :

Section 3	Investissement	Fonctionnement annuel
avec stabilisé	12 800 €	1 740 €
avec enrobé	17 900 €	480 €

LOCALISATION

Pont routier RD 206 au-dessus de la RD 14, jusqu'à l'arrêt de bus avant Cléry-en-Vexin

ACTEURS

MOA : CCVC

Partenaires : Département, commune de Cléry-en-Vexin, PNR

AMÉNAGEMENT ACTUEL

- Emprise sur le pont : 10m avec les bordures (environ 1,5m de chaque côté)
- Emprise sur le reste de la route : 10m
- Trafic < 2 000 veh/jour

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

Continuité de la piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la chaussée en amont sur la RD 206 :

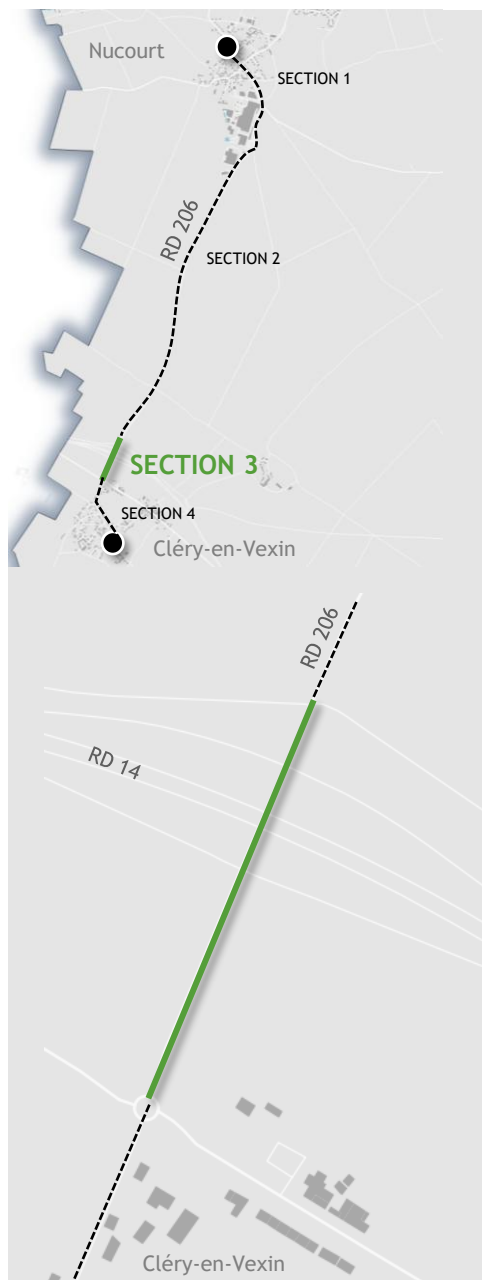
- Utilisation des bordures du pont pour créer une bande cyclable de chaque côté ;
- Même revêtement que sur le reste de la RD 206.

En complément, au niveau de l'arrêt de bus, mettre en place du stationnement pour les cyclistes afin de permettre l'intermodalité.

INTERSECTIONS

Intersection avec les voies d'insertion de la RD 14 : mettre de la peinture visible pour créer une continuité dans l'aménagement et mettre en valeur les cyclistes avec un maintien de la gestion par stop.

SIGNALISATION



Largeur profil en travers

10 m



Largeur chaussée existante

6 m



Largeur bande cyclable

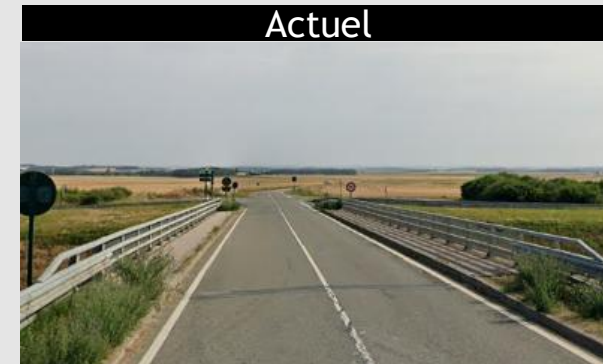
1,5 m



Largeur chaussée après projet

6 m

Actuel



Projet





Longueur section

500 m

Coût total : 25 500 €



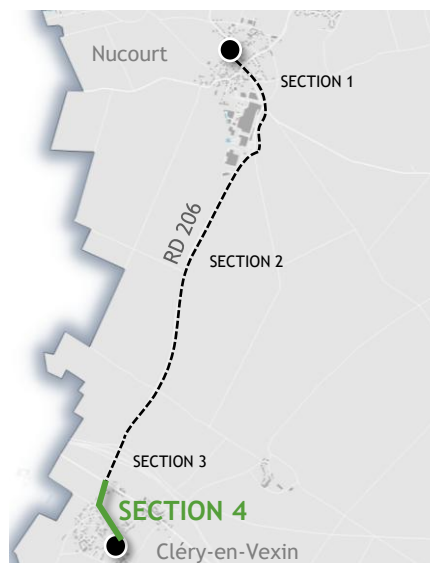
Court terme

2030**LOCALISATION** Centre de Cléry-en-Vexin, rue du Calvaire**ACTEURS** MOA : CCVC
Partenaires : Commune de Cléry-en-Vexin, PNR**AMÉNAGEMENT ACTUEL**

- Emprise : 5m (trottoir quasi-inexistant sur la première partie de la section)
- Légère pente sur la première partie de la rue
- Trafic < 2 000 veh/jour (vocation résidentielle)

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ Zone 30 aménagée :

- Pictogrammes vélos pour visibiliser l'usage ;
- Elargissement des trottoirs (200m).

INTERSECTIONS Rond-point rue du Calvaire – grand rue des Tavernes : pictogrammes vélos et chevrons pour visibiliser la présence de cyclistes autour du giratoire.**DIFFICULTÉS À SURMONTER** Faire respecter la limitation à 30km/h.**SIGNALISATION**

Largeur profil en travers

6 m



Largeur chaussée existante

5 m



Largeur trottoir

1,8 m



Largeur chaussée après projet

4 m

Actuel**Projet**



Longueur totale itinéraire

14,4 kmCoût total à l'investissement 1 – 1,1 million €
+ 23 000 – 50 000 € de fonctionnement annuel

Subventions mobilisables ✓

OBJECTIF

Cet itinéraire permet aux habitants de toutes les communes de se rabattre vers les gares. Les collégiens bénéficieront également de cet itinéraire sécurisé pour se rendre à Vigny.

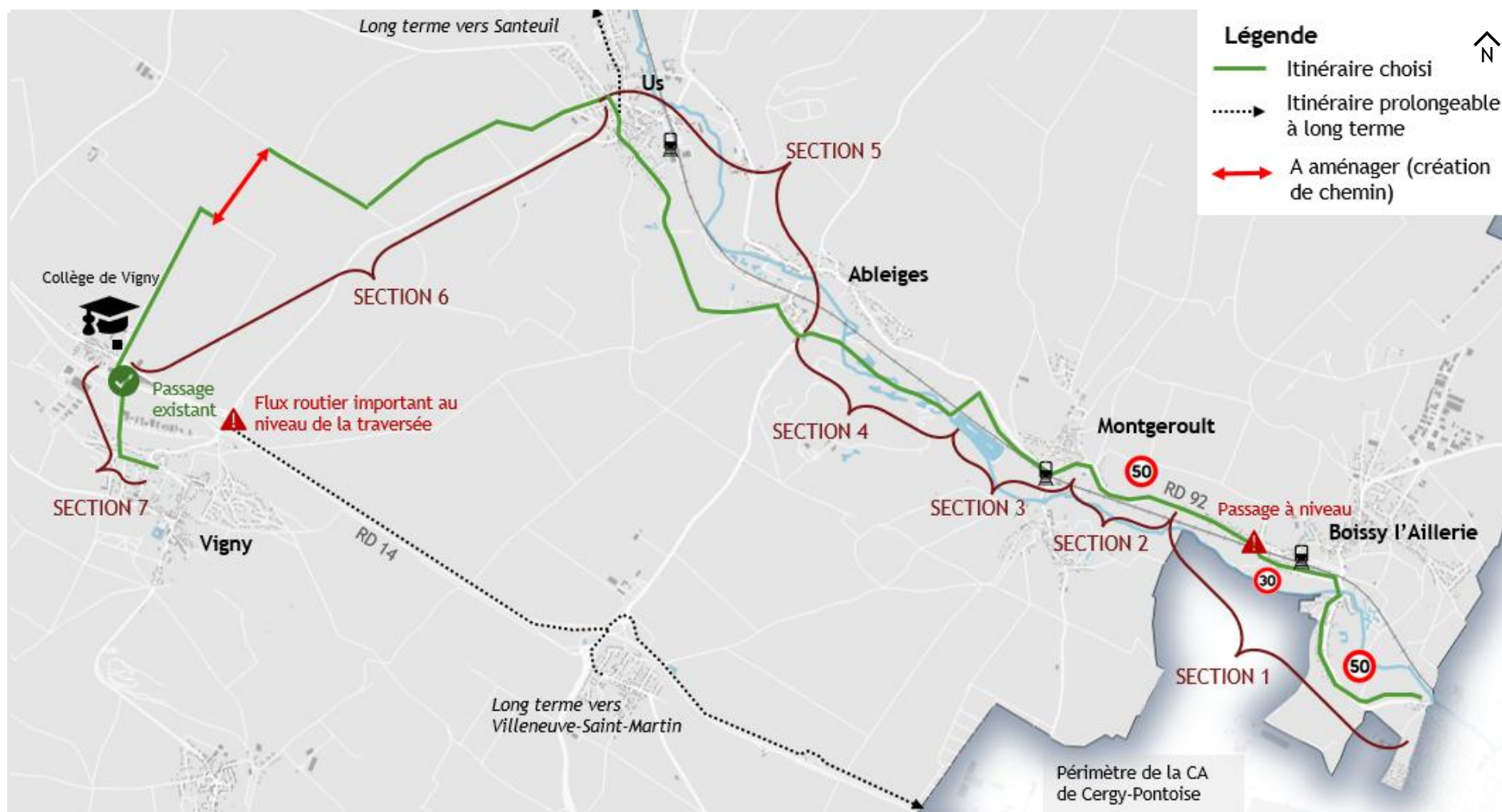
A long terme il rejoindra les itinéraires vers Santeuil et Villeneuve-Saint-Martin.

COMMUNES
DESSERVIES

Boissy-l'Aillerie,
Montgeroult,
Ableiges, Us, Vigny

PUBLIC CIBLÉ

Scolaires,
pendulaires





Longueur section

2,4 km

Coût total : 500 €



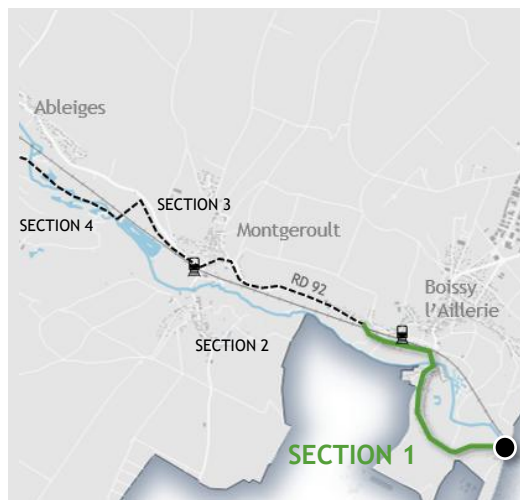
Court terme

2026**LOCALISATION** Centre-ville de Boissy-l'Aillerie (RD 92)**ACTEURS** MOA : CCVC
Partenaires : Commune de Boissy-l'Aillerie, département, PNR**AMÉNAGEMENT ACTUEL**

- Emprise : entre 5 et 6,5 m selon si présence de stationnement longitudinal
- Trafic < 2 000 veh/jour

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ Zone 30 aménagée :

- Pictogrammes vélos pour visibiliser l'usage ;
- Maintien de la contrainte actuelle : ilot de peinture au centre de la chaussée.

INTERSECTIONS Passage à niveau à sécuriser.**DIFFICULTÉS À SURMONTER** Faire respecter la limitation à 30km/h.**SIGNALISATION**Largeur profil en travers
9 mLargeur chaussée existante
6 m

Ecluse avec stationnement :

Largeur stationnement
2 mLargeur chaussée
4 m

Actuel



Projet





Longueur section

600 m

Court terme

2026

Coût total :

Section 2	Investissement	Fonctionnement annuel
avec stabilisé	59 500 €	3 480 €
avec enrobé	69 700 €	960 €

LOCALISATION

Section de la RD 92 entre les deux communes avec surlargeur protégée

ACTEURS

MOA : CCVC

Partenaires : Département, communes de Boissy-l'Aillerie et Montgeroult, PNR

AMÉNAGEMENT ACTUEL

- Emprise : 6 m de chaussée circulaire, entre 1,5 et 2 m de l'autre côté de la barrière
- Trafic < 2 000 veh/jour

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

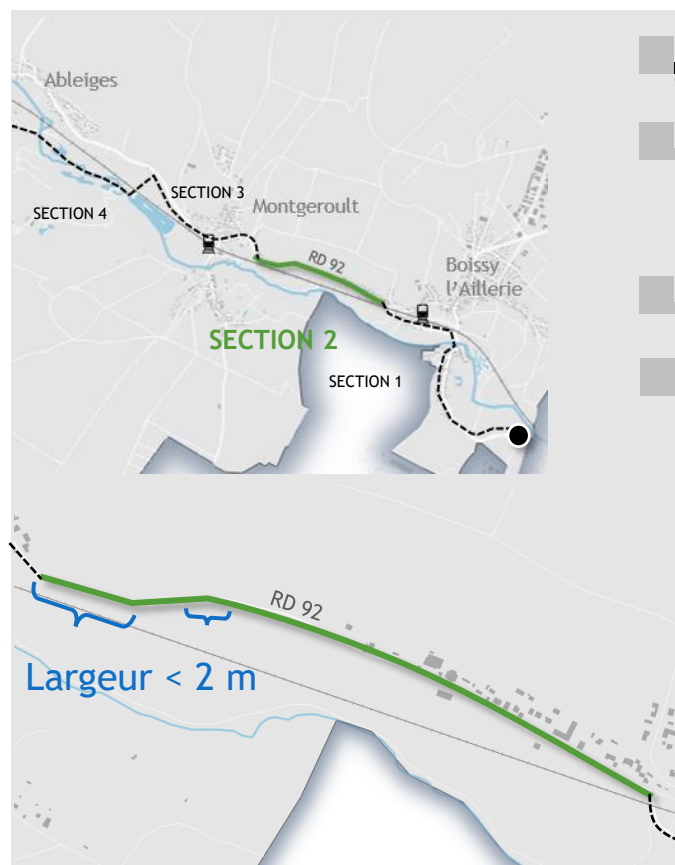
Piste cyclable bidirectionnelle de l'autre côté de la barrière :

- 2 m de large quand l'emprise est suffisante ;
- 1,5 m quand l'emprise est plus contrainte (zones bleues sur le schéma).

DIFFICULTÉS À SURMONTER

Sur la partie dont la largeur n'est pas suffisante pour une bidirectionnelle confortable, il est nécessaire d'organiser l'alternat pour qu'il soit sécurisé ou de bien informer que l'espace est contraint.

SIGNALISATION



Largeur profil en travers

8 m



Largeur chaussée existante

6 m



Largeur piste cyclable

2 m



Largeur chaussée inchangée

6 m

Actuel



Projet





Longueur section

2 km

Coût total : 20 400 €



Court terme

2026

LOCALISATION Montgeroult (RD 92)

ACTEURS MOA : CCVC
Partenaires : Commune de Montgeroult, département, PNRAMÉNAGEMENT ACTUEL

- Emprise : entre 5 et 6 m
- Trafic < 2 000 veh/jour

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

La sécurisation de ce tronçon de route départementale est en cours de réflexion du côté du département. Leurs prochaines études, notamment de comptages et d'analyse des vitesses vont leur permettre d'arbitrer entre les meilleurs aménagements.

L'aménagement préconisé est le suivant : une zone 30 aménagée à Montgeroult, en prenant appui sur les aménagements déjà en place :

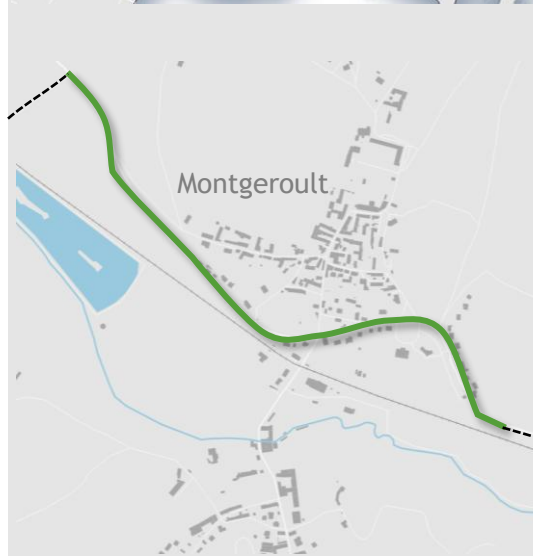
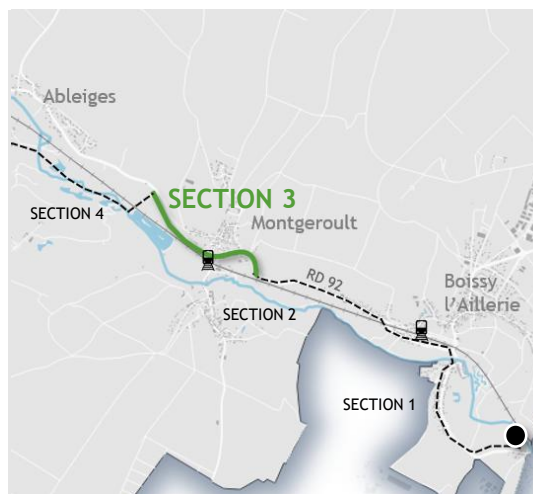
- Pictogrammes vélos pour visibiliser l'usage ;
- Ecluses avec by-pass vélo (simple ou double selon virage) ;
- Chicanes (simple ou double avec alternance de stationnement).

INTERSECTIONS Visibiliser les cyclistes dans toutes les intersections du centre-ville (damiers, pictogrammes).

DIFFICULTÉS À SURMONTER

Faire respecter la limitation à 30km/h.
Parvenir à mettre en place des aménagements contraignants pour la circulation (en lien avec le Département).
Sécuriser suffisamment l'itinéraire cyclable pour qu'il soit confortable.

SIGNALISATION

Largeur profil en travers
10 m au centre-ville, 6 m sinonLargeur chaussée existante
6 m

Actuel



Propositions (à arbitrer par le département)





Longueur section

1,5 km

Court terme

2027

Coût total :

Section 4	Investissement	Fonctionnement annuel
avec stabilisé	203 550 €	8 700 €
avec enrobé	229 050 €	2 400 €

LOCALISATION

Chemin le long de la Viosne, entre la RD 92 et le centre d'Ableiges

ACTEURS

MOA : CCVC

Partenaires : Communes de Montgeroult et d'Ableiges, département, PNR

AMÉNAGEMENT ACTUEL

- Emprise : entre 2,5 et 3 m
- Chemin non aménagé
- Tunnel sous la voie ferrée existant

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

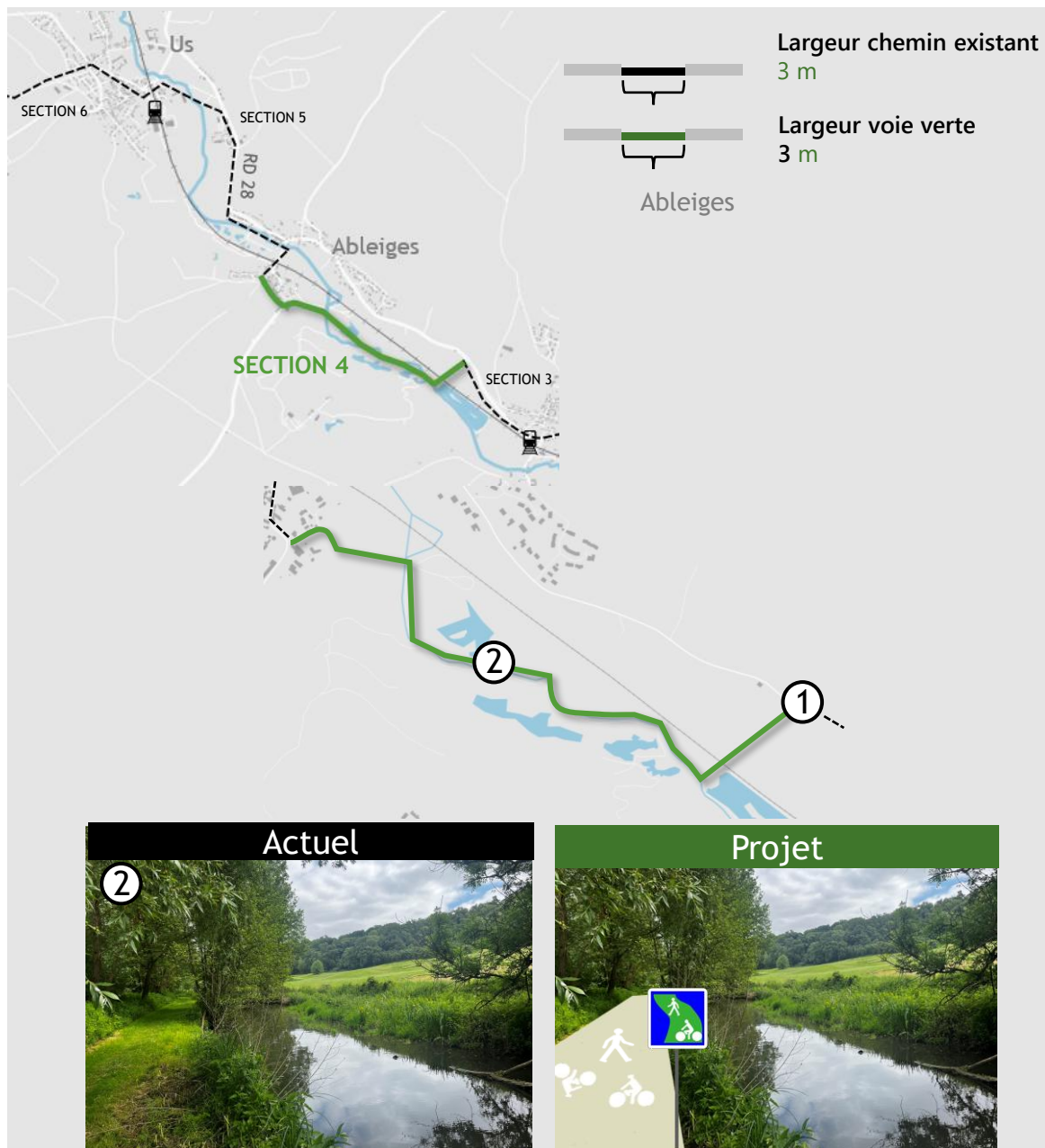
Voie verte partagée vélos et piétons :

- Itinéraire confortable pour déplacements quotidiens, touristiques et de loisir des cyclistes et piétons ;
- Mise en place de jalonnement clair et de mobilier permettant l'arrêt des cyclistes et des piétons (bancs).

INTERSECTIONS

Depuis la RD 92, le tourne-à-gauche doit être visibilisé avec des pictogrammes vélos et de la signalisation verticale pour avertir les automobilistes (1).

SIGNALISATION





Longueur section

2,4 km

Court terme

2027-28

Coût total :

Section 5	Investissement	Fonctionnement annuel
avec stabilisé	229 100 €	13 920 €
avec enrobé	269 900 €	3 840 €

LOCALISATION

Centre d'Ableiges, rue Albert Schweitzer, chemin agricole, rue des Communes, chemin du château d'eau

ACTEURS

MOA : CCVC

Partenaires : Communes d'Ableiges et d'Us, département, PNR

AMÉNAGEMENT

ACTUEL

- Emprise : entre 2,5 et 3 m
- Chemin agricole non aménagé

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

Voie verte partagée vélos et piétons sur :

- Itinéraire confortable pour déplacements quotidiens, touristiques et de loisir des cyclistes et piétons ;
- Mise en place de jalonnement clair et de mobilier permettant l'arrêt des cyclistes et des piétons (bancs).

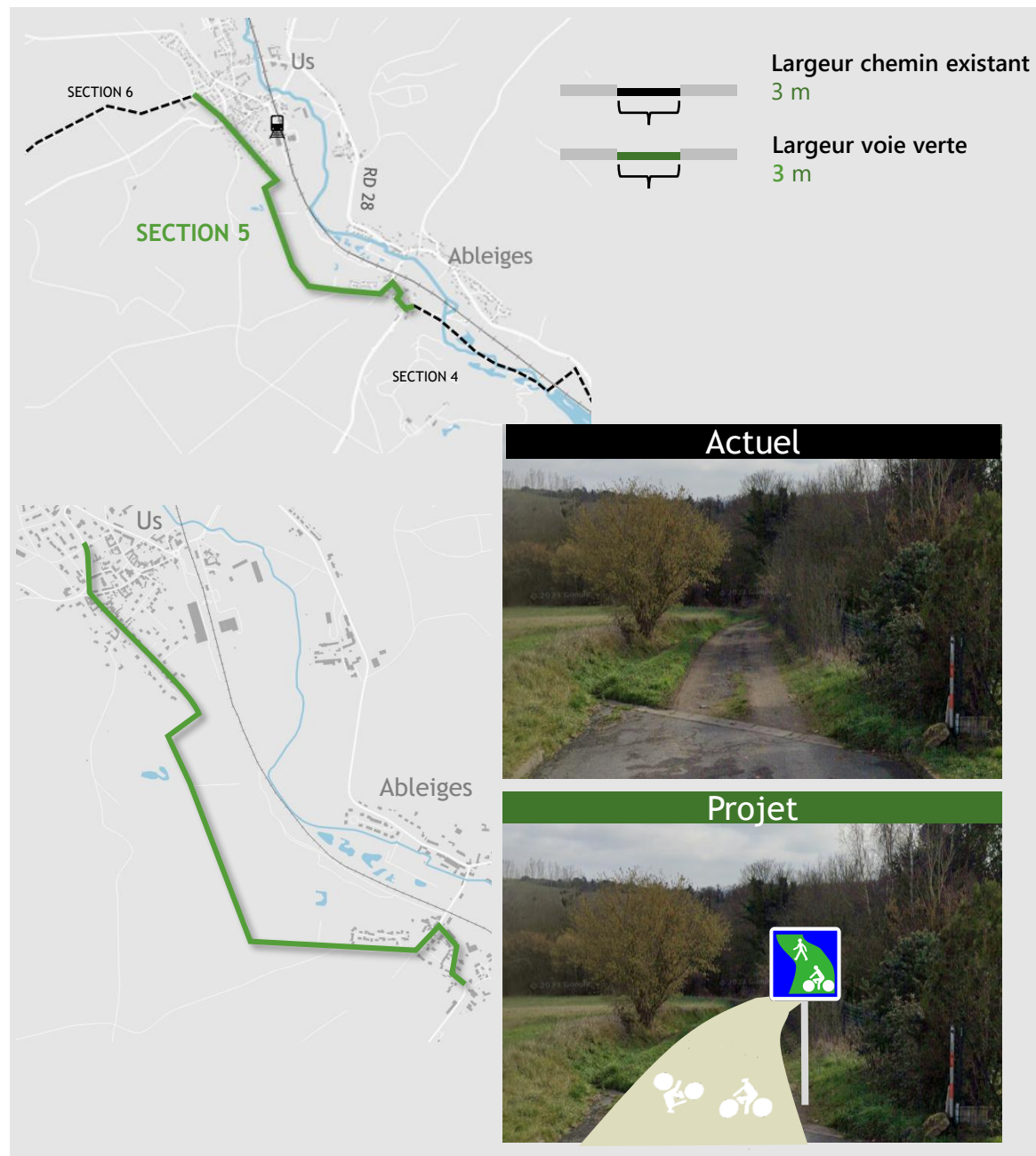
INTERSECTIONS

Ajout de plateau traversant et/ou de pictogrammes vélos aux intersections : sécuriser la traversée de la rue Adrien Fétu vers la rue Jean Jaurès dans le centre d'Us (peinture visible).

DIFFICULTÉS À SURMONTER

Jalonner l'itinéraire cyclable à travers les centre-bourgs d'Ableiges et Us.

SIGNALISATION





Longueur section

4,1 km

Court terme

2028-30

Coût total :

Section 6	Investissement	Fonctionnement annuel
avec stabilisé	554 900 €	23 780 €
avec enrobé	624 600 €	6 560 €

LOCALISATION Chemin agricole au départ de la chaussée Jules César (Us)

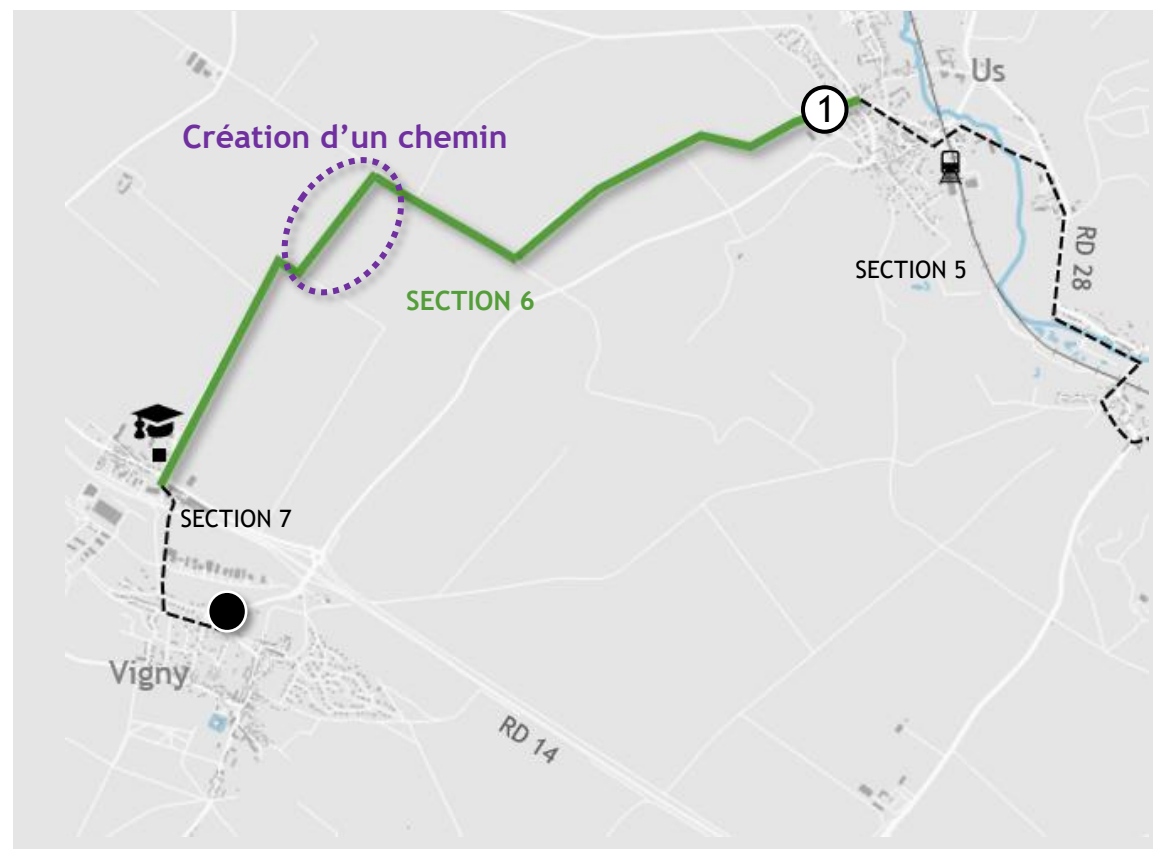
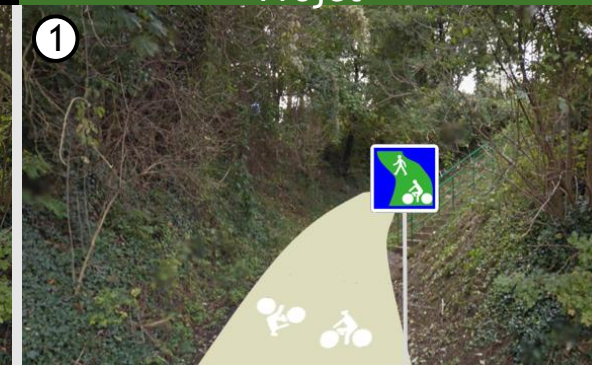
ACTEURS MOA : CCVC
Partenaires : Communes d'Us et de Vigny, PNR

AMÉNAGEMENT ACTUEL

- Emprise : 4 m
- Chemin non aménagé
- Une portion du chemin se situe dans un petit bois
- Tout le reste de la section est à travers champs

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ Voie verte partagée vélos et piétons.

DIFFICULTÉS À SURMONTER Portion de chemin à créer entre deux parcelles agricoles.

SIGNALISATION**Actuel****Projet**



Longueur section

1 km

Court terme

2026

Coût total : 1 400 €

Rampe à chiffrer dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage

LOCALISATION

Rue Roland Vasseur, rue des anciens combattants et route du Bord'haut (Vigny)

ACTEURS

MOA : CCVC

Partenaires : Commune de Vigny, PNR

AMÉNAGEMENT ACTUEL

- Emprise : 3 m sous le tunnel, 6 m sur le reste de la voie
- Tunnel sous la RD 14 existant

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT PROPOSÉ

Voie verte partagée vélos et piétons :

- Mise en place d'une interdiction de circuler au niveau du tunnel (entre le chemin des murets et la rue des anciens combattants (chemin de Vernon)).

Le trafic étant limité sur le reste de la section et l'emprise contrainte par le stationnement (route du Bord'Haut), la mise en place de pictogrammes vélos pour visibiliser l'usage suffit.

DIFFICULTÉS À SURMONTER

Aménagement d'une rampe douce à la place des escaliers depuis la rue Roland Vasseur (non-prise en compte dans le chiffrage, le coût de la création d'ouvrages d'art n'est pas pris en compte par manque de références

SIGNALISATION

Largeur voirie
6 mLargeur sous le tunnel
3 m

Actuel



Projet



Interdiction de circuler pour les véhicules motorisés



OBJECTIF Sécuriser les abords des établissements scolaires et créer des liaisons cyclables depuis les communes alentours

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC, Communes
Partenaires : Communes, département

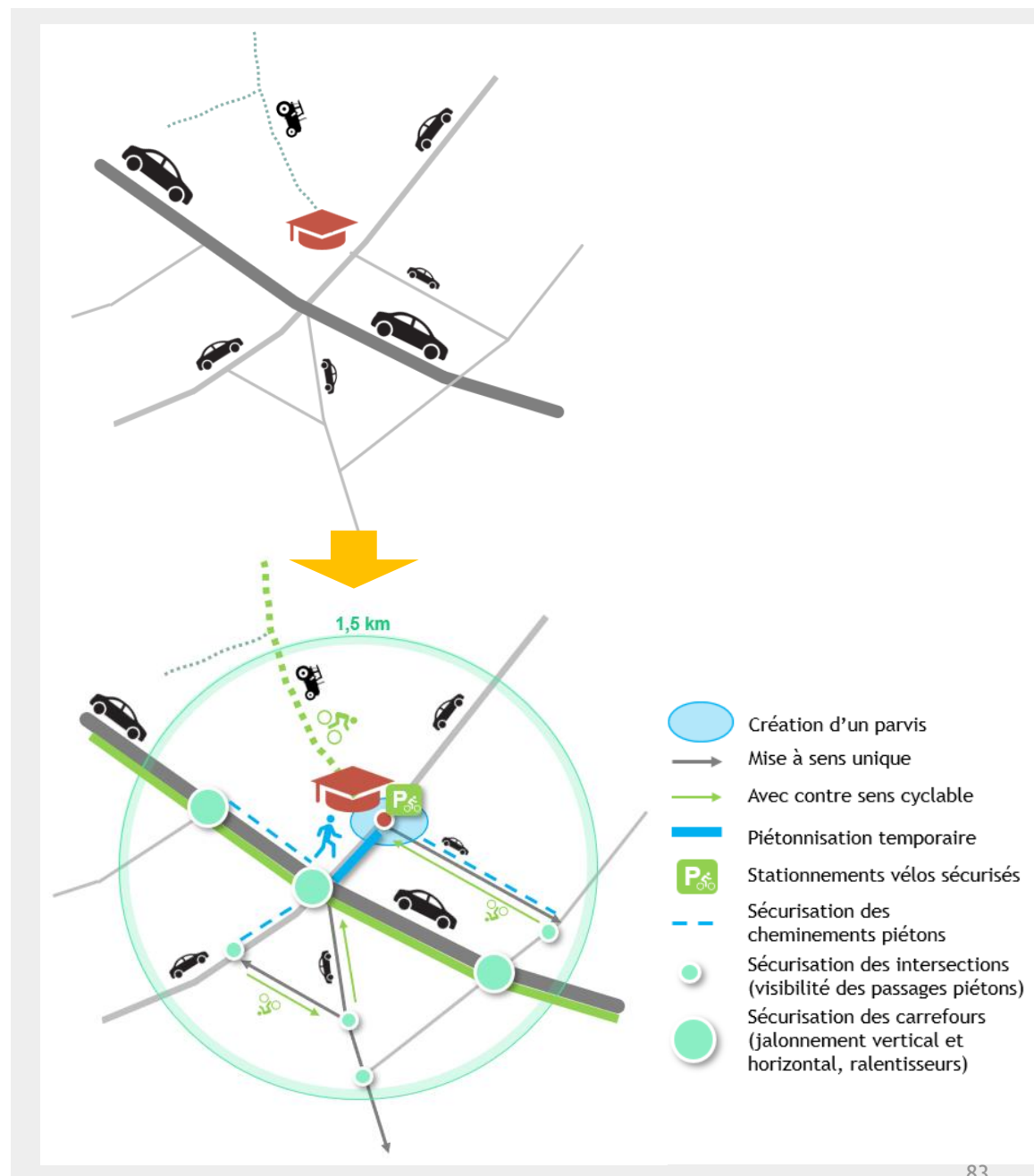
CONTEXTE Deux collèges se trouvent sur le territoire de la CCVC à Marines et à Vigny. Les élèves bénéficient d'une desserte de bus scolaires leur permettant de faire leurs trajets quotidiennement. Néanmoins, l'accès pour les modes actifs n'est pas sécurisé, ne permettant pas aux collégiens de se déplacer de manière autonome et sécurisée.

DESCRIPTION DE L'ACTION Le Cerema préconise plusieurs actions à mettre en place pour « Agir en faveur d'abords d'écoles plus sûrs et accueillants » :

- La piétonisation temporaire des rues aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sorties, qui pourra être pérennisée ;
- La mise en place de zones de rencontre ;
- La création de parvis, véritables espaces d'attente devant les écoles, en agrandissant les trottoirs et en végétalisant ;
- Sécurisation des intersections à proximité : ralentisseurs, peinture, panneaux, figurine représentant un enfant, etc.

La sécurisation des abords du collège de Vigny fait l'objet d'une action à part entière afin de créer une liaison avec l'itinéraire C et les arrêts de bus.

ENJEUX ASSOCIÉS Renforcer la coordination entre les acteurs locaux et régionaux (IDFM, département, CCVC, etc.) pour une gestion intégrée de la mobilité, afin d'éviter les doublons et la concurrence inefficace entre les services de transport à la demande.





Création d'une voie verte

800 m



Coût total

120 000 – 135 000 €
dont 40 000 € pris en charge
par le département



Court terme

2026



Subventions mobilisables (annexe)

+ le programme Alvéole Plus
(40% du prix des abris sécurisés)

SOUS ACTION

Sécuriser les abords du collège de Vigny et créer une liaison sécurisée avec les itinéraires cyclables alentours

ACTEURS

Maitre d'ouvrage : CCVC, Commune de Vigny
Partenaires : Département

DESCRIPTION DE L'ACTION

Afin de sécuriser les déplacements modes actifs des élèves du collège de Vigny, plusieurs actions peuvent être mises en place :

- Aménager la liaison entre le collège et l'itinéraire 3 vers Us et Boissy-l'Aillier ;
- Etendre la zone 30 afin de réellement inciter au ralentissement et mettre en avant la présence des élèves aux intersections (avec des personnages de signalisation) ;
- Mettre en avant cette liaison ainsi que les bienfaits de l'écomobilité scolaire, avec des actions de communication auprès des collégiens et des parents d'élève ;
- Aménager la RD14 jusqu'aux arrêts de bus (pour les piétons et les cycles) ;
- Créer un parvis du collège, avec des places de stationnement sécurisées pour les vélos.

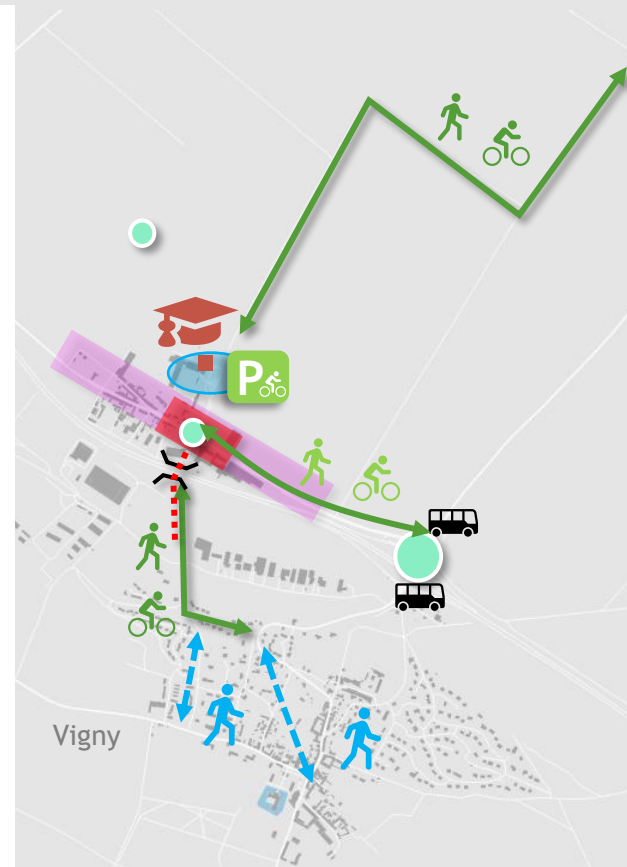
ENJEUX ASSOCIÉS

Limitier la vitesse des véhicules dans les zones résidentielles et scolaires pour garantir la sécurité des piétons et cyclistes.
Promouvoir la marche et le vélo pour l'accès aux services.
Développer un réseau cyclable sécurisé et interconnecté, en réduisant les points de conflit entre cyclistes, piétons et automobilistes.

Propositions d'aménagement autour du collège de Vigny

Légende

- Desserte des bus scolaires
- Zone 30 existante
- Extension de la zone 30
- Itinéraire cyclable C
- Création d'un parvis
- Stationnements vélos sécurisés
- Sécurisation des cheminements piétons
- Sécurisation des intersections (visibilité des passages piétons)
- Sécurisation des carrefours (jalonnement vertical et horizontal, ralentisseurs)
- Interdiction de circuler pour les véhicules motorisés



Exemples d'affiches pour le challenge « A l'école j'y vais autrement » dans le Grand Est



Exemples de figurines de signalisation



OBJECTIF Soutenir les communes à mettre en place des aménagements permettant d'apaiser les centre-bourgs et de faciliter la cohabitation tous modes.

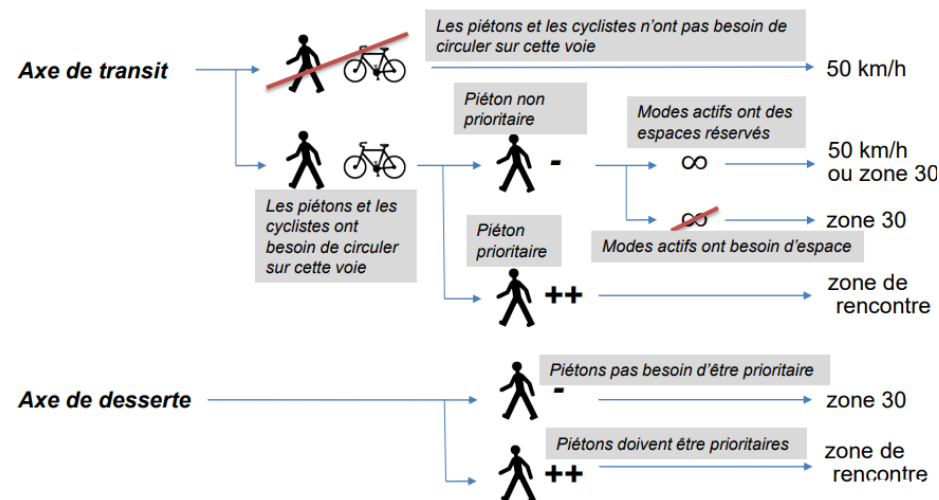
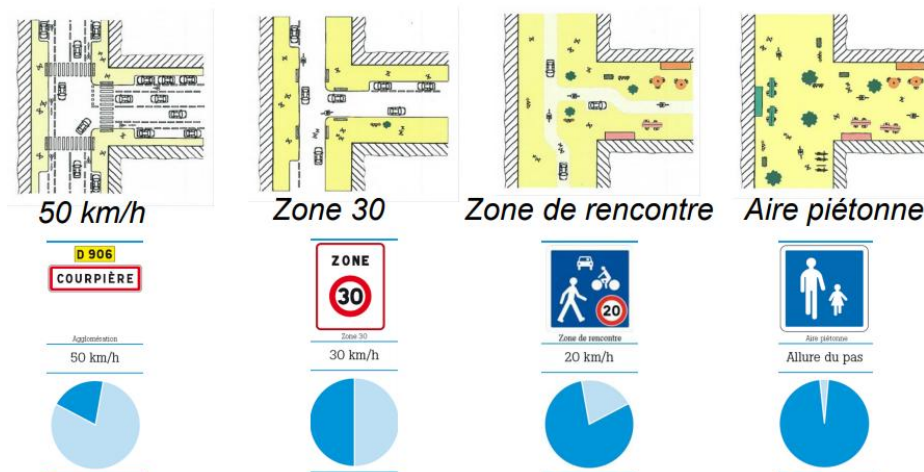
ACTEURS Maître d'ouvrage : Communes
Partenaires : CCVC, Département

CONTEXTE Les centre-bourgs de la CCVC sont attractifs, notamment grâce à la bonne desserte des axes structurants.
Néanmoins, les espaces sont majoritairement réservés à la voiture ; les piétons et les cycles ont peu d'espaces sécurisés.

DESCRIPTION DE L'ACTION Choisir parmi les aménagements de la charte, les plus appropriés pour diminuer les vitesses pratiquées par les véhicules et offrir un partage de l'espace public aux autres modes : zone 30, zone de rencontre, chicane, écluse, ralentisseurs, CVCB.

La CCVC se place comme soutien et conseille aux communes les aménagements qui pourront être mis en place afin de limiter la vitesse et de pérenniser les centre-bourgs en offrant de l'espace à tous les modes.

ENJEUX ASSOCIÉS Limiter la vitesse des véhicules dans les zones résidentielles et scolaires pour garantir la sécurité des piétons et cyclistes.
Aménager des espaces piétons sécurisés, surtout autour des bourgs et écoles, pour encourager la marche quotidienne.



Source: Cerema 2021 Aménager des rues apaisées - Zones 30, zones de rencontre et aire piétonnes



AMÉNAGEMENT

CHICANE

DESCRIPTION DE
L'AMÉNAGEMENT

La chicane consiste en un décalage de l'axe de la chaussée qui entraîne une déviation de la trajectoire grâce à un déport latéral supérieur à 2m. Cet aménagement impose une modération de la vitesse basée sur la déviation de la trajectoire imposée par l'aménagement d'un ilot.

Le dévoiement peut être causé par la mise en place d'un ilot central, par l'élargissement d'un trottoir ou par une alternance de places de stationnement.

La forme géométrique de la chicane est suffisamment identifiable et compréhensible par l'utilisateur pour ne pas générer de comportements à risque.

Un aménagement type chicane peut être utilisé en entrée d'agglomération afin de contraindre à la diminution de la vitesse à 50km/h.

RECOMMANDATIONS
TECHNIQUES

Sur route départementale, la chaussée circulaire doit garder une largeur franchissable par les engins agricole (>4m).

De manière générale, le Cerema conseille de laisser au minimum 12m entre deux chicanes (deux déports de trajectoire), afin de laisser l'espace aux PL et aux TC de se réaligner sans se déporter sur l'ilot.

SIGNALISATION



B21b1



B21a1



B21a1

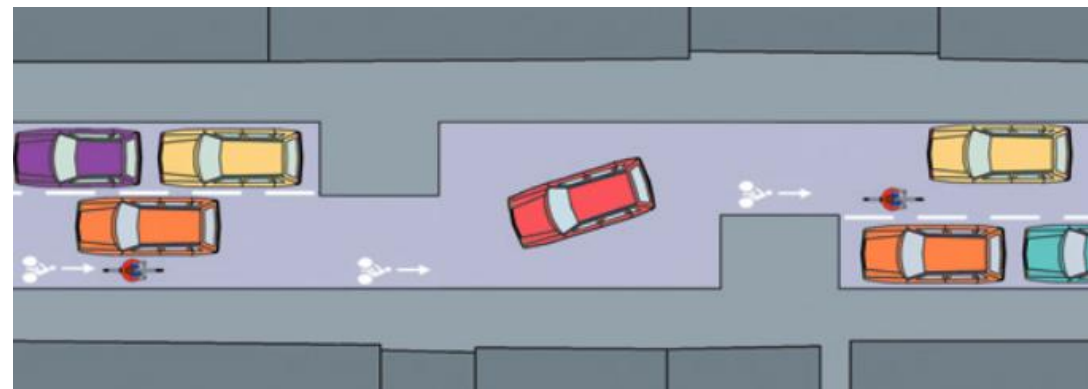
Coût moyen 5 000 € - 10 000 € + 600€/place de stationnement



Chicane avec ilot central



Chicane avec alternance de stationnement



Fonctionnement d'une chicane en sens unique

Source : Cerema



AMÉNAGEMENT

ÉCLUSE

DESCRIPTION DE
L'AMÉNAGEMENT

Une écluse est un rétrécissement de chaussée imposant une circulation alternée.

Comme la chicane, l'aménagement d'une écluse impose la modération de la vitesse, voire l'arrêt pour laisser le passage des véhicules en sens opposé.

Comme la chicane, l'écluse peut-être simple ou double.

L'écluse avec by-pass vélo se caractérise par un rétrécissement de la chaussée pour la voie circulaire et une continuité de la bande cyclable à travers l'aménagement pour ne pas gêner la circulation des cycles.

RECOMMANDATIONS
TECHNIQUES

L'aménagement doit assurer une bonne lisibilité de l'écluse afin qu'elle soit facilement identifiable par l'utilisateur. En amont, l'utilisateur doit avoir conscience d'une potentielle situation de freinage pour laisser le passage d'un autre usager.

Sur route départementale, la chaussée circulaire doit garder une largeur franchissable par les engins agricole (>4m).

SIGNALISATION



C18



B15



B21a1



A 3



A 3b

Coût moyen

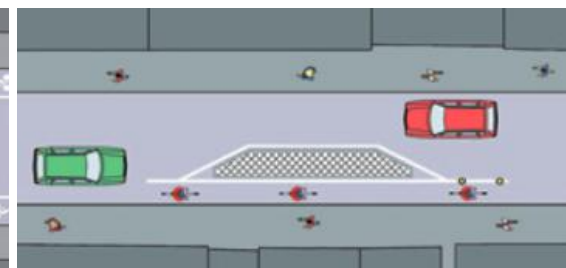
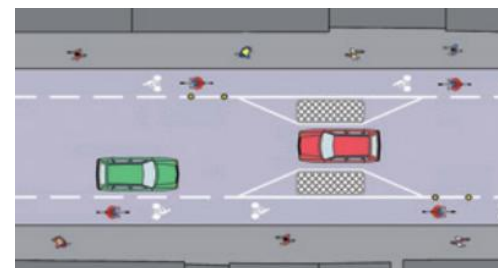
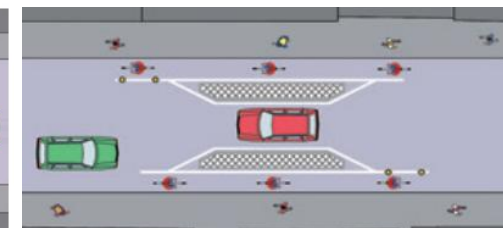
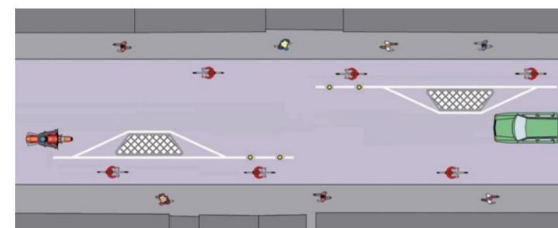
5 000 – 10 000€



Ecluse double avec by-pass vélo



Ecluse avec élargissement de trottoirs



Fonctionnement écluses simple et double avec by-pass vélo

Source : Cerema



AMÉNAGEMENT

COUSSINS BERLINOIS ET PLATEAUX

DESCRIPTION DE
L'AMÉNAGEMENT

Les ralentisseurs de type coussins et plateaux sont des aménagements de modulation de la vitesse en agglomération comportant une surélévation de la chaussée.

Les coussins sont signalés par un ensemble de triangles blancs contigus, réalisés sur la partie montante du coussin et axés sur celui-ci. La base du triangle est de 50cm et la suite de triangle s'étend sur toute la largeur de l'aménagement. Les pointes des triangles sont dirigées dans le sens de la circulation.

RECOMMANDATIONS
TECHNIQUES

Les coussins berlinois doivent être intégrés sur des voiries avec une pente inférieure à 6%.

Il est fortement recommandé de privilégier des surélévateurs de chaussée en béton préfabriqué afin de minimiser leur dégradation dans le temps.

SIGNALISATION



C27

Coût moyen unitaire

3 000 €



Exemples



OBJECTIF Déployer une charte d'aménagements cyclables permettant d'adapter les choix entre séparation et mixité, en fonction du contexte routier des axes concernés (trafic, vitesses pratiquées).

ACTEURS Maître d'ouvrage : CCVC
Partenaires : Communes, département

CONTEXTE Au sein du territoire de la CC Vexin Centre, la pratique du vélo augmente. Les infrastructures restent insuffisantes générant une forte sensation d'insécurité pour les cyclistes, mineurs particulièrement. Certains itinéraires cyclables ont été identifiés par la CCVC pour être détaillés. Pour les autres, une charte permettra aux communes de venir piocher dans les aménagements recommandés en fonction du type de voirie.

DESCRIPTION DE L'ACTION Les caractéristiques des différents aménagements cyclables sont détaillées, notamment :

- Le partage de la chaussée, qui fait l'objet d'une fiche « Accompagner les communes à apaiser les centre-bourgs en lien avec les itinéraires cyclables » ;
- Le double-sens cyclable ;
- Le couloir vélo bus ;
- La bande cyclable ;
- La piste cyclable ;
- La voie verte.

Pour chaque aménagement, les recommandations techniques pour son implantation seront détaillées.






La CCVC ainsi que les communes pourront piocher dans ces conseils d'aménagement pour les opérations d'aménagement à venir.

Dans un premier temps, nous nous focalisons sur les aménagements en faveur de l'apaisement et de la pérennisation des centre-bourgs (zones apaisées, CVCB, écluses, chicanes).

ENJEUX ASSOCIÉS Limiter la vitesse des véhicules dans les zones résidentielles et scolaires pour garantir la sécurité des piétons et cyclistes.

Aménager des espaces piétons sécurisés, surtout autour des bourgs et écoles, pour encourager la marche quotidienne.

Recommandations du Cerema

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

Recommandations d'Exploitation

Charges de trafic et vitesses croissantes

Mixité vitesse basse	Mixité vitesse haute	Séparation	Eloignement	Exclusion des axes
				
Zone apaisée (20 ou 30 km/h) largeur de la voirie	CVCB 2 bandes latérales	Bandes 1,5 m (unidir.)	Pistes 2m / 4 m (uni/bidir.)	Voies vertes 3 - 5 m



AMÉNAGEMENT

CHAUSSÉE A VOIE CENTRALE BANALISÉE (CVCB)

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

Une CVCB est un aménagement de chaussée étroite sans marquage axial de séparation des voies. Les véhicules circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. Les véhicules sont autorisés à emprunter la rive lorsqu'ils se croisent mais la priorité reste aux cyclistes.

L'objectif est d'améliorer les conditions de circulation pour les cyclistes sur des sections contraintes sur lesquelles les aménagements cyclables classiques type bandes ou pistes ne peuvent se réaliser en conservant deux sens de circulation automobile.

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

L'aménagement d'une CVCB est à privilégier sur des sections courtes (200m maximum) présentant des faibles trafics, en interurbain, et sur des linaires rectilignes avec peu voire aucun virage.

Le Cerema recommande son usage sur des voies limitées à 50km/h ou maximum 70km/h et dont le trafic ne dépasse pas 5 000 veh/jour.

Le Cerema recommande également :

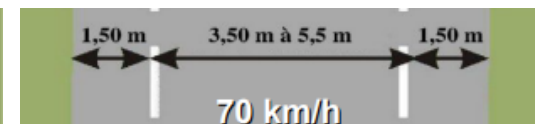
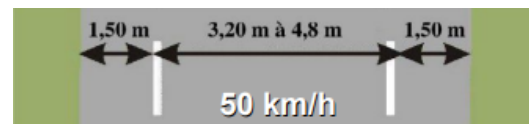
- Une bonne transition avec les aménagements en amont et en aval de la CVCB ;
- Une bonne qualité de revêtement sur les rives ;
- Pas de pictogramme vélo sur les bandes (pour éviter la confusion avec une bande cyclable) mais chevrons possibles ;
- Des typologies de profils en travers : voir illustrations.

SIGNALISATION



Coût moyen km

1 000 – 2 000 €



Recommandations techniques du Cerema



Fonctionnement d'une CVCB



Exemple

Source : Cerema



AMÉNAGEMENT

ZONE DE CIRCULATION APAISÉE

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

Les zones apaisées peuvent prendre la forme de zone de rencontre, d'aire piétonne ou de zone 30, en milieu urbain, afin de mixer les usages et encourager au ralentissement des véhicules motorisés.

Zone de rencontre : rue ou ensemble de rues limitées à 20km/h. Les piétons sont autorisés à y circuler librement sur la chaussée, et ont priorité sur les véhicules. Les cyclistes et utilisations d'engin de déplacement personnel sont autorisés à rouler dans les deux sens.

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

Il est conseillé de placer un revêtement continu sur toute la largeur de la chaussée, en éliminant les trottoirs, afin de supprimer la hiérarchie entre piétons et voitures.

Pour que la zone de rencontre soit attractive pour les modes actifs, le volume de trafic motorisé doit être maîtrisé (<2 000 uvp/jour).

SIGNALISATION



B52



B53

Coût moyen

1 000 €



Exemples à Vannes et à Bordeaux

Source : Explain



FICHE 16: La charte des aménagements cyclables

AMÉNAGEMENT

CHEMIN AGRICOLE PARTAGÉ

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

Un chemin agricole peut être aménagé pour permettre la cohabitation de différents usagers : agriculteurs, exploitants forestiers, chasseurs, cyclistes, piétons, riverains, etc.

L'objectif est d'offrir un itinéraire confortable de loisirs pour les piétons et cyclistes, en dehors des voies de circulation. En cas de forts usages agricoles, une séparation des usages est souhaitable : voie verte pour les usagers non motorisés et une voie classique en parallèle (6m de largeur).

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

La largeur peut aller de 3 à 5m.

Le revêtement est à adapter en fonction des usages, notamment agricoles, pour éviter la dégradation du chemin (enrobé ou stabilisé renforcé pour les tracteurs).

SIGNALISATION



F99c



B7b

Coût moyen km 100 000 € - 150 000 € pour 3m de large



Exemples



AMÉNAGEMENT

DOUBLE-SENS CYCLABLE

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

Voie à double sens pour les cyclistes dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cyclistes.

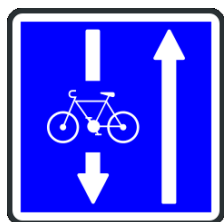
La réglementation autorise le contre-sens cyclable systématique dans les zones limitées à 30km/h.

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

Les marquages au sol de type pictogramme ou bande cyclable doivent être choisis en fonction des caractéristiques de la rue :

- Largeur < 3,5m : de simples pictogrammes suffisent ;
- Largeur entre 3,5 et 4,5m : pictogrammes ou bandes cyclables selon le trafic ;
- Largeur > 4,5m : bandes cyclables.

SIGNALISATION



C24a



M9v2

Coût moyen km

1 000 – 2 000 €



ZOOM SUR UN OUTIL FONDAMENTAL DU PLAN DE CIRCULATION : LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

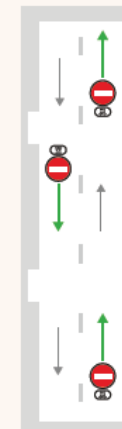
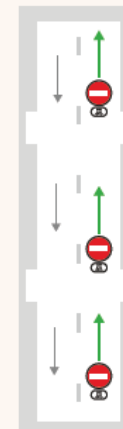
❌ Zone 30 à double sens de circulation générale, avec dispositifs modérateurs de vitesse (coussins, mini-giratoires) : réduit la vitesse des véhicules mais reste attractive pour le transit motorisé

⚡ Double-sens cyclable : ne réduit que partiellement le transit motorisé

✅ Double-sens cyclables organisés en tête-bêche : réduit efficacement le transit motorisé



état initial



Recommandations du Cerema sur le double-sens cyclable avec mise en tête bêche





AMÉNAGEMENT

BANDE CYCLABLE

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

La bande cyclable est une voie sur chaussée, exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés. L'aménagement est franchissable par les autres usagers et convient donc aux axes avec de nombreuses intersections. La chaussée est réduite par l'installation de cette nouvelle voie.

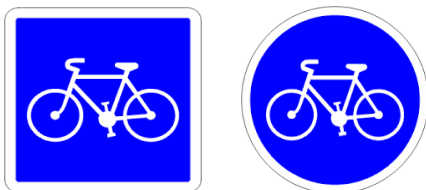
RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

La largeur minimale d'une bande cyclable est de 1,5m hors marquage. Il est préférable d'augmenter cette largeur à 2m, pour permettre le dépassement entre cyclistes quand le flux est important. Hors agglomération, sur des axes à fort trafic, il est envisageable d'augmenter encore cette largeur.

Le marquage au sol doit être clair et de bonne qualité.

En cas de stationnement longitudinal, il est nécessaire d'ajouter un espace de 50cm pour protéger les cyclistes des ouvertures de portière, et permettre aux piétons de rejoindre leur véhicule.

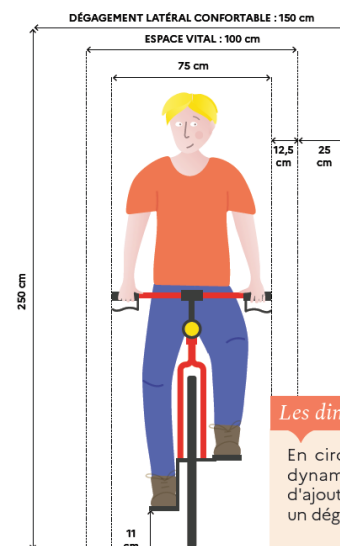
SIGNALISATION



C113

Coût moyen km

1 000 – 2 000 €



Les dimensions du cycliste en mouvement

En circulation, le cycliste occupe un gabarit dynamique d'environ 1 m, auquel il convient d'ajouter 25 cm de part et d'autre pour garantir un dégagement latéral confortable.

Recommandations du Cerema sur les dimensions d'un cycliste





AMÉNAGEMENT

PISTE CYCLABLE

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

La piste cyclable est une voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, aux cyclomobiles légers et aux engins de déplacement personnel motorisés, séparée de la chaussée circulaire.

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

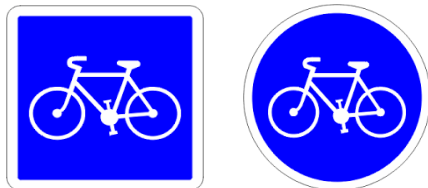
La DGITM recommande une séparation de 3m entre la chaussée circulaire et la piste cyclable afin d'éviter la confusion des automobilistes, notamment la nuit.

Une largeur de 2 à 3m pour les pistes unidirectionnelles et de 3 à 4m pour les bidirectionnelles est recommandée. La largeur est également à adapter selon le trafic de cycliste souhaité afin de rendre confortables le dépassement et le fait de rouler à deux de front.

De plus, il est préférable de marquer une séparation avec le trottoir et les flux piétons (peinture, différentiel de hauteur, végétalisation, chanfrein, etc.).

En général, les règles de priorité sont les mêmes que sur la chaussée. D'après les recommandations de la DGITM, les cyclistes qui circulent sur une piste qui longe une route sont soumis aux mêmes règles de priorité que les conducteurs circulant sur la chaussée principale à moins que l'autorité n'en décide autrement.

SIGNALISATION



C113

Coût moyen km 100 000 € - 150 000 € pour 3m de large



Exemples de séparateurs : arrêt de bus, végétalisation, stationnements vélos

Source : Cerema



AMÉNAGEMENT

VOIE VERTE

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

La voie verte est une route exclusivement réservée aux piétons et véhicules non motorisés, à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés et des cavaliers dans certains cas, séparée nettement de la chaussée circulée.

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

Pour augmenter l'accessibilité d'une voie verte, la route doit être la plus linéaire possible, large (>3m à adapter selon le trafic attendu) et sécurisée par des accotements ou bordures en béton (>50cm).

Les traversées avec les routes principales doivent être au maximum évitées et sinon très sécurisées. Le dénivelé positif ne peut pas excéder 3%. L'enrobé choisi devra permettre une circulation confortable de tous les modes.

Les autorités compétentes doivent décider du régime de priorité aux intersections. La signalisation devra être claire pour traduire le régime retenu.

SIGNALISATION



C115



C116



B7b

Coût moyen km 100 000 € - 150 000 € pour 3m de large



Exemples avec différents séparateurs



AMÉNAGEMENT

JALONNEMENT

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

Signalétique verticale ou horizontale permettant aux cyclistes de se repérer facilement, et de suivre les itinéraires identifiés.

Il peut s'agir de panneaux de signalisation ou de pictogrammes vélos (notamment aux intersections).

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

Il convient de noter que, bien que les GPS soient largement utilisés, la signalisation généralisée ne facilite pas seulement le vélotourisme, mais réduit aussi les situations de stress lors des intersections.

SIGNALISATION



Coût moyen unitaire

150 €



Exemples signalisations verticales et horizontales

Sources : Explain



AMÉNAGEMENT

GESTION DES INTERSECTIONS HORS AGGLOMÉRATION

DESCRIPTION DE L'AMÉNAGEMENT

La mise en place d'aménagements vélos s'accompagne nécessairement d'un traitement adapté des intersections afin d'éviter les discontinuités et les situations dangereuses pour les cyclistes.

RECOMMANDATIONS TECHNIQUES

Une bonne visibilité est requise, en fonction de la limitation de la vitesse de la circulation.

SIGNALISATION



Exemples d'aménagements permettant une traversée sécurisée des cyclistes

Sources : Explain, Ville de Firminy

5. Programmation temporelle et financière



5.1. Programmation temporelle

Le calendrier présenté ci-contre détaille la programmation des 16 fiches actions du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) sur la période 2026–2035. Chaque action est répartie en fonction de sa nature : investissement, fonctionnement ou mobilisation d'équivalents temps plein (ETP) pour la Communauté de Communes.

Cette programmation permet de :

- Hiérarchiser les priorités d'intervention selon les enjeux identifiés dans le diagnostic ;
- Échelonner les efforts financiers et humains de manière cohérente sur 10 ans ;
- Coordonner les actions structurantes (ex. plan cyclable, stationnement, covoiturage) avec les mesures transversales (accompagnement, communication, gouvernance) et les projets cyclables localisés.

Une grande partie des actions (gouvernance, accompagnement, attractivité, accessibilité...) est conçue pour se déployer de manière continue dans le temps, garantissant un ancrage progressif et durable.

Par ailleurs, l'investissement du PDMS est particulièrement centré sur les actions du plan cyclable, notamment les itinéraires A, B, et C, ainsi que sur les aménagements sécurisés vers les établissements scolaires et les centres-bourgs.

Fiches actions	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035
1. Développer le covoiturage				X						
2. Renforcement des services de TAD				X						
3. Élaborer un plan vélo et modes actifs hiérarchisé							X			
4. Développer le stationnement tout modes										
5. Développer l'intermodalité par un maillage de hubs de mobilité							X			
6. Mettre en place une gouvernance mobilité										
7. Valoriser et renforcer l'existant										
8. Déployer un plan d'accompagnement et de formation										
9. Améliorer l'accessibilité du territoire pour les publics vulnérables				X						
10. Développer l'attractivité touristique du territoire										
11. Itinéraire A										
12. Itinéraire B										
13. Itinéraire C										
14. Sécurisation des itinéraires à destination des établissements scolaires										
15. Apaisement des centres-bourgs										
16. Charte des aménagements cyclables										

Légende :



Investissement



Fonctionnement



ETP CCVC



Etude

Fiches actions	2026		2027		2028		2029		2030		2031		2032		2033		2034		2035	
Investissement / Fonctionnement	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.
1. Développer le covoiturage		3 k		3 k		3 k	15/25 k	3 k		3 k		3 k		3 k		3 k		3 k		3 k
2. Renforcement des services de TAD										**		**		**		**		**		**
3. Élaborer un plan vélo et modes actifs hiérarchisé													15 k	**	**	**	**	**	**	**
4. Développer le stationnement tout modes	3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k		3 à 6 k	
5. Développer l'intermodalité par un maillage de hubs de mobilité			20 k										15 k							
6. Mettre en place une gouvernance mobilité		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP		0,1 ETP
7. Valoriser et renforcer l'existant		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP
8. Déployer un plan d'accompagnement et de formation		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP		0,2 ETP
9. Améliorer l'accessibilité du territoire pour les publics vulnérables		*					*													
10. Développer l'attractivité touristique du territoire		*		*		*		*		*		*		*		*		*		*
11. Itinéraire A					153 k	4 k		4 k		4 k		4 k		4 k		4 k		4 k		4 k
12. Itinéraire B							83 k	5 k		5 k		5 k		5 k		5 k		5 k		5 k
13. Itinéraire C	2 k		320 k	3 k	270 k	8 k	206 k	12 k	206 k	12 k	212 k	14 k		14 k		14 k		14 k		14 k
14. Sécurisation des itinéraires à destination des établissements scolaires	93 k	1 k		1 k		1 k		1 k		1 k		1 k		1 k		1 k		1 k		1 k
15. Apaisement des centres-bourgs		*		*		*		*		*		*		*		*		*		*
16. Charte des aménagements cyclables		*		*		*		*		*		*		*		*		*		*
Total k€ par an	105 k		353 k		444 k		344 k		237 k		245 k *		100 k *		40 k *		40 k *		40 k *	
Total ETP par an	0,3 ETP		0,3 ETP		0,3 ETP		0,3 ETP		0,3 ETP *		0,3 ETP *		0,3 ETP *		0,3 ETP *		0,3 ETP *		0,3 ETP *	

* : coûts mutualisés avec d'autres actions ou ETP

** : à décider a posteriori d'études

Annexes



Bilan de la concertation diagnostic

Thématiques	Points faibles	Points forts
Transport en commun et intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • Problématique de stationnement en gare • En dehors de Marines, le reste des communes est mal desservie par le réseau IdFM • Saturation des bus aux heures de pointe 	<ul style="list-style-type: none"> • Présence de stationnement vélo en gare • 5 gares (1h pour relier Paris) • Les lignes Express ou semi-Express
Modes actifs (vélos, piétons, trottinettes)	<ul style="list-style-type: none"> • Très peu d'aménagements cyclables • Pas de continuité avec les établissements scolaires • Vieux villages donc trottoirs étroits ou inexistant • Route dangereuse (croisement, partage de la route, ...) • Stationnement vélos (box) non fonctionnels 	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement vélos (box) • Projet d'aménagements vélos déjà réalisés • Présence d'associations vélos et piétons
Covoiturage, réseau routier, stationnement voiture, ...	<ul style="list-style-type: none"> • Saturation de certains axes routiers aux heures de pointe • IRVE pas assez développée au sein de la CCVC • Nombreuses maisons sans stationnement pour peu d'offres de stationnement sur voirie • Camions en traversée de village inadaptés au réseau routier rural 	<ul style="list-style-type: none"> • Quelques zones de stationnement adaptées au covoiturage sont existantes • Blablacar Daily à développer • Réseau routier correct • Mise en place de bornes de recharge • Présence de zones bleues pour le stationnement
Public spécifique	<ul style="list-style-type: none"> • Mauvaise fiabilité de la ligne J • Peu de transport pour les scolaires • Forte utilisation de la voiture pour les salariés (congestion) • Séniors isolés sans voiture • Disparition du bus touristique le dimanche • Difficulté à faire découvrir le territoire (manque de transport) 	<ul style="list-style-type: none"> • TAD utilisable par les scolaires • Blablacar Daily pour les salariés (à développer) • Abonnements séniors • Attractivité du PNR



Détail des coûts

SOUS ACTION Réflexion sur le déploiement de lignes de covoiturage à Haut Niveau de Service et des lignes de rabattement

LIGNES DE RABATTEMENT 7 Lignes :

- Nucourt – RD14 (3km)
- Le-Bellay-en-Vexin – RD14 (4,5km)
- Le Perchay – RD14 (2km)
- Aavernes – RD14 (2,5km)
- Sagy – RD14 (2,5km)
- Ableiges – RD915 (3km)
- Haravilliers – RD915 (7km)

DÉTAIL DES COÛTS

Coûts d'investissement : 5 000 – 6 200 € / km

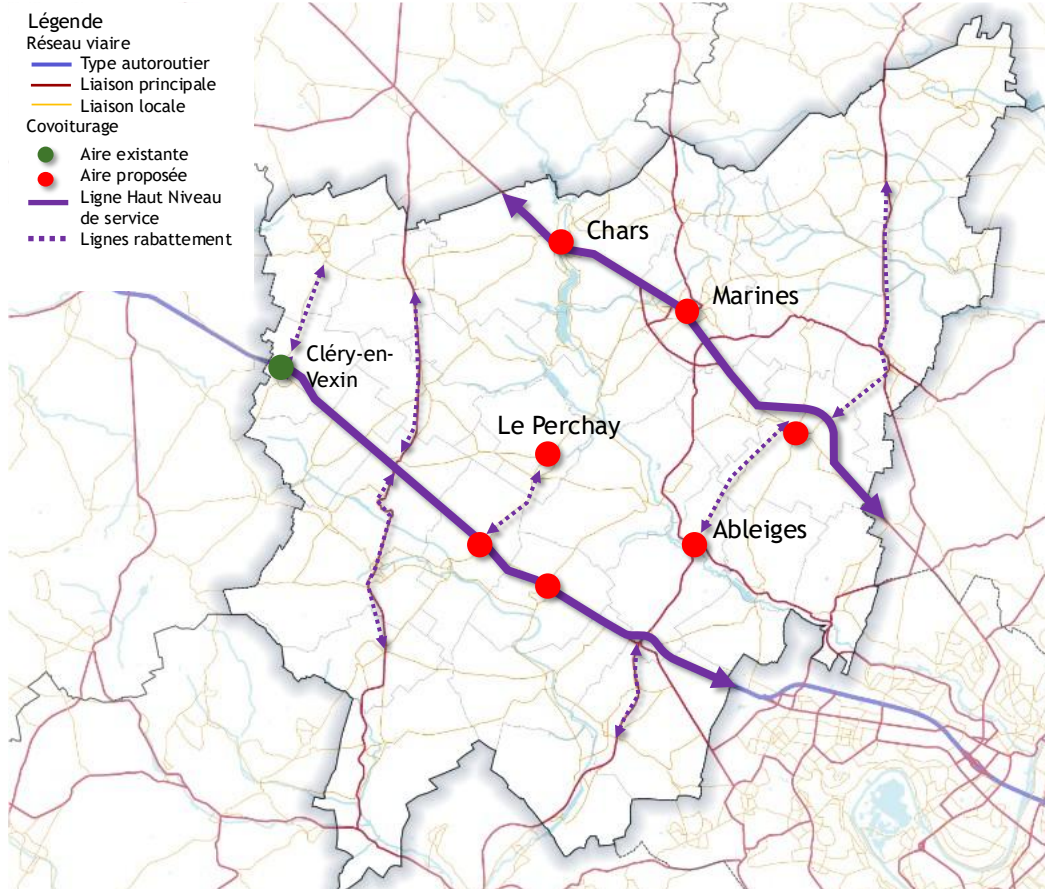
- Nucourt – RD14 = 17 000 €
- Le-Bellay-en-Vexin – RD14 = 26 000 €
- Le Perchay – RD14 = 11 500 €
- Aavernes – RD14 = 14 300 €
- Sagy – RD14 = 14 300 €
- Ableiges – RD915 = 17 000 €
- Haravilliers – RD915 = 40 000 €
- Total = 140 100 €

Coûts d'exploitation : 10 500 – 13 300 € / km / an

- Nucourt – RD14 = 35 000 €
- Le-Bellay-en-Vexin – RD14 = 26 000 €
- Le Perchay – RD14 = 23 400 €
- Aavernes – RD14 = 29 300 €
- Sagy – RD14 = 29 300 €
- Ableiges – RD915 = 35 000 €
- Haravilliers – RD915 = 82 000 €
- Total = 286 700 €



Long terme





Détail des coûts

ACTION

Développer le stationnement tout modes

COÛTS

Mise en place de 3 arceaux vélos par communes traversées par les 3 itinéraires cyclables détaillées dans ce PDMS. 1à communes sont concernées :

- 30 arceaux vélos à 100-200 € soit 30 000 – 60 000 € d'investissement sur 10 ans soit 3 000 – 6 000 € / an

ACTION

Développer l'intermodalité par un maillage de Hubs de mobilité

COÛTS

Mise en place de 3 pôles de Niveau 2 (Marines, Vigny et Us)

- 3 400 – 7 000 € par pôle (stationnement vélo abrité, borne de gonflage, ...)
- Un investissement de 10 000 – 21 000 € à répartir à long terme

Création d'un site web recensant les offres et services de mobilité sur le territoire de la CCVC : 3 000 – 5 000 € d'investissement
0,1 ETP pour la gestion du site et des services d'intermodalité



Long terme



Détail de la programmation financière et temporelle des actions mobilité générale

		2026		2027		2028		2029		2030		2031		2032	2033	2034	2035
		INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	INV.	INV.	INV.
Favoriser les alternatives à la voiture solo pour l'accès aux aménités du quotidien																	
Développer le covoiturage	Covoiturage de rabattement							Budget étude de rabattement									
	Blablacar Daily		3 000 €		3 000 €		3 000 €		3 000 €		3 000 €		3 000 €	3 000 €	3 000 €	3 000 €	3 000 €
Renforcer les services de TAD	Elargir les publics visés							ETP		ETP		ETP		ETP	ETP	ETP	ETP
	Navette de rabattement régulière							Budget étude de rabattement									
Elaborer un plan vélo et modes actifs hiérarchisé	Engager un budget annuel pour l'investissement, le fonctionnement vélo et les études d'itinéraires.													Budget étude opérationnelle pour le reste des itinéraires			
Développer le stationnement tout modes	Développer le stationnement vélo sur le territoire	3 000 - 6 000 €		3 000 - 6 000 €		3 000 - 6 000 €		3 000 - 6 000 €		3 000 - 6 000 €		3 000 - 6 000 €		3 000 - 6 000 €	3 000 - 6 000 €	3 000 - 6 000 €	3 000 - 6 000 €
Développer l'intermodalité par un maillage de hubs de mobilité	Site internet de recensement de l'offre	10 000 - 20000	ETP mutualisée avec action 10														
	Mise en place de pôle de mobilité														3 400 - 7 000 €	3 400 - 7 000 €	3 400 - 7 000 €
Bâtir un écosystème territorial d'acteurs pour la mobilité de demain																	
Mettre en place une gouvernance mobilité			0,13 ETP		0,13 ETP		0,13 ETP		0,13 ETP		0,13 ETP		0,13 ETP	0,13 ETP	0,13 ETP	0,13 ETP	0,13 ETP
Valoriser et renforcer l'existant			0,13 ETP + budget matériel à définir		0,13 ETP + budget matériel à définir		0,13 ETP + budget matériel à définir		0,13 ETP + budget matériel à définir		0,13 ETP + budget matériel à définir		0,13 ETP + budget matériel à définir	0,13 ETP + budget matériel à définir	0,13 ETP + budget matériel à définir	0,13 ETP + budget matériel à définir	0,13 ETP + budget matériel à définir
Déployer un plan d'accompagnement et de formation																	
Agir en faveur d'une mobilité pour tous et durable																	
Améliorer l'accessibilité du territoire pour les publics vulnérables			0,03 ETP					Etude de mise aux normes PMR des voiries									
Développer l'attractivité touristique du territoire			ETP mutualisé avec action 5		0,03 ETP		0,03 ETP		0,03 ETP		0,03 ETP		0,03 ETP	0,03 ETP	0,03 ETP	0,03 ETP	0,03 ETP



FICHE 14: Sécurisation des itinéraires à destination des établissements scolaires

		2026		2027		2028		2029		2030		2031		2032	2033	2034	2035
		INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	FCT.	INV.	INV.	INV.	INV.
itinéraire A																	
section 1	Stabilisé					88 400 €	14 500 €		14 500 €		14 500 €		14 500 €	14 500 €	14 500 €	14 500 €	14 500 €
	Enrobé					130 900 €	4 000 €		4 000 €		4 000 €		4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €
section 2	Voie verte					6 950 €											
section 3	Zone 30 aménagée					15 440 €											
itinéraire B																	
section 1	Zone 30 aménagée							40 440 €									
section 2	Stabilisé							463 400 €	14 500 €		14 500 €		14 500 €	14 500 €	14 500 €	14 500 €	14 500 €
	Enrobé							505 900 €	4 000 €		4 000 €		4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €	4 000 €
section 3	Stabilisé							12 800 €	1 740 €		1 740 €		1 740 €	1 740 €	1 740 €	1 740 €	1 740 €
	Enrobé							17 900 €	480 €		480 €		480 €	480 €	480 €	480 €	480 €
section 4	Apaisement							25 500 €									
itinéraire C																	
section 1	Pictogrammes vélo			500 €													
section 2	Stabilisé			59 500 €	3 480 €		3 480 €		3 480 €		3 480 €		3 480 €	3 480 €	3 480 €	3 480 €	3 480 €
	Enrobé			69 700 €	960 €		960 €		960 €		960 €		960 €	960 €	960 €	960 €	960 €
section 3	Apaisement			20 400 €													
section 4	Stabilisé			203 550 €	8 700 €		8 700 €		8 700 €		8 700 €		8 700 €	8 700 €	8 700 €	8 700 €	8 700 €
	Enrobé			229 050 €	2 400 €		2 400 €		2 400 €		2 400 €		2 400 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €	2 400 €
section 5	Stabilisé					229 100 €	13 920 €		13 920 €		13 920 €		13 920 €	13 920 €	13 920 €	13 920 €	13 920 €
	Enrobé					269 900 €	3 840 €		3 840 €		3 840 €		3 840 €	3 840 €	3 840 €	3 840 €	3 840 €
section 6	Stabilisé							183 117 €	7 847 €	183 117 €	15 695 €	188 666 €	23 780 €	23 780 €	23 780 €	23 780 €	23 780 €
	Enrobé							206 118 €	2 165 €	206 118 €	4 330 €	212 364 €	6 560 €	6 560 €	6 560 €	6 560 €	6 560 €
	Achat des terres																
section 7	Interdiction de circuler	1 400 €															
	Création rampe																
collège de Vigny																	
voie verte	Stabilisé	71 750 €	4 350 €		4 350 €		4 350 €		4 350 €		4 350 €		4 350 €	4 350 €	4 350 €	4 350 €	4 350 €
	Enrobé	84 500 €	1 200 €		1 200 €		1 200 €		1 200 €		1 200 €		1 200 €	1 200 €	1 200 €	1 200 €	1 200 €
jalonnement		800 €															
parking		40 000 €															
sécurisation des traversées		8 600 €															
TOTAL CYCLABLE ANNUEL POUR LA CC		122 550 €	4 350 €	283 950 €	7 830 €	339 890 €	44 950 €	261 857 €	69 037 €	183 117 €	76 885 €	188 666 €	84 970 €	84 970 €	84 970 €	84 970 €	84 970 €
		135 300 €	1 200 €	319 650 €	2 160 €	423 190 €	12 400 €	289 958 €	19 045 €	206 118 €	21 210 €	212 364 €	23 440 €	23 440 €	23 440 €	23 440 €	23 440 €
	Stabilisé	126 900 €		291 780 €		384 840 €		330 894 €		260 002 €		273 636 €	1 668 052 €				
	Enrobé	136 500 €		321 810 €		435 590 €		309 003 €		227 328 €		235 804 €	1 666 034 €				
	Sécurisation du collège de Vigny			Moitié de l'itinéraire C (voie verte le long de la Viosne)		Itinéraire A		Itinéraire B		Itinéraire C complètement réalisé							
		2026		2027		2028		2029		2030		2031		2032	2033	2034	2035



					Coût moyen	Quantité (en				Coût de	TOTAL/an	TOTAL/an	
Section	Longueur	Aménagement préconisé	commentaire	Aménagement détaillé	investissemen t (par km ou	km ou en nombre)	INVESTISSEME NT	/5ans	/10 ans	fonctionneme nt moyen	pendant 5 ans	pendant 10 ans	
1	Chemin agricole	2,5	voie verte	portant / moyen	sable stabilisé	35 000 €	2,5	87 500 €	17 500 €	8 750 €	14 500 €	32 000 €	23 250 €
					enrobé	52 000 €	2,5	130 000 €	26 000 €	13 000 €	4 000 €	30 000 €	17 000 €
					panneaux	150 €	6	900 €	180 €	90 €		180 €	90 €
total section 1							88 400 €	17 680 €	8 840 €	14 500 €	32 180 €	23 340 €	
							130 900 €	26 180 €	13 090 €	4 000 €	30 180 €	17 090 €	
2	Rue des Sources	1,2	voie verte	e / réalisable ra	traversée vélo	850 €	1	850 €	170 €	85 €		170 €	85 €
					panneaux	150 €	6	900 €	180 €	90 €		180 €	90 €
					grammes vélo/p	50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €
					pour fermer la c	5 000 €	1	5 000 €	1 000 €	500 €		1 000 €	500 €
total section 2							6 950 €	1 390 €	695 €	- €	1 390 €	695 €	
3	Rue René Simon	0,5	one 30 aménagée / réalisable ra		écluse simple	5 000 €	1	5 000 €	1 000 €	500 €		1 000 €	500 €
					chicane	10 000 €	1	10 000 €	2 000 €	1 000 €		2 000 €	1 000 €
					ctogrammes vé	50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €
					harquage zone 3	120 €	2	240 €	48 €	24 €		48 €	24 €
total section 3							15 440 €	3 088 €	1 544 €	- €	3 088 €	1 544 €	

TOTAL ITINERAIRE A	INVESTISSEMENT NT	INV par an (5 ans)	INV par an (10 ans)	FONCTIONNEMENT par an	TOTAL par an (5 ans)	TOTAL par an (10 ans)
total avec sab	110 790 €	22 158 €	11 079 €	14 500 €	36 658 €	25 579 €
total avec enr	153 290 €	30 658 €	15 329 €	4 000 €	34 658 €	19 329 €



Section		Longueur	Aménagement préconisé	aménagement	commentaire échéance	Coût moyen investissement (par km ou par unité)	Quantité (en km ou en nombre)	INVESTISSEMENT	/5ans	/10ans	Coût de fonctionnement moyen annuel	TOTAL/an pendant 5 ans	TOTAL/an pendant 10 ans	commentaire
1	Nucourt	0,7	zone 30 aménagée	cane avec stationnement		20 000 €	2	40 000 €	8 000 €	4 000 €		8 000 €	4 000 €	
				pictogrammes vélo	visible / réalisable rapidement	50 €	4	200 €	40 €	20 €	40 €	20 €		
				marquage zone 30		120 €	2	240 €	48 €	24 €	48 €	24 €		
total section 1								40 440 €	8 088 €	4 044 €	- €	8 088 €	4 044 €	
2	RD 206	2,5	piste cyclable unidirectionnelle de chaque côté	couche de fondation	coût d'investissement porté par le département	100 000 €	2,5	250 000 €	50 000 €	25 000 €		50 000 €	25 000 €	entre 60 et 150k€ du km
				sable stabilisé		35 000 €	2,5	87 500 €	17 500 €	8 750 €	14 500 €	32 000 €	23 250 €	durée de vie ~7ans
				enrobé		52 000 €	2,5	130 000 €	26 000 €	13 000 €	4 000 €	30 000 €	17 000 €	durée de vie ~30ans
				séparateurs en béton		50 000 €	2,5	125 000 €	25 000 €	12 500 €		25 000 €	12 500 €	optionnel
				panneaux		150 €	6	900 €	180 €	90 €		180 €	90 €	
total section 2								463 400 €	92 680 €	46 340 €	14 500 €	107 180 €	60 840 €	
								505 900 €	101 180 €	50 590 €	4 000 €	105 180 €	54 590 €	
3	pont avant Cléry	0,3	piste cyclable	sable stabilisé	coût important / réalisable rapidement	35 000 €	0,3	10 500 €	2 100 €	1 050 €	1 740 €	3 840 €	2 790 €	durée de vie ~7ans
				enrobé		52 000 €	0,3	15 600 €	3 120 €	1 560 €	480 €	3 600 €	2 040 €	durée de vie ~30ans
				traversée vélo		850 €	2	1 700 €	340 €	170 €		340 €	170 €	
				pictogrammes		50 €	2	100 €	20 €	10 €		20 €	10 €	
				panneaux		150 €	4	600 €	120 €	60 €		120 €	60 €	
total section 3								12 800 €	2 560 €	1 280 €	1 740 €	4 300 €	3 020 €	
								17 900 €	3 580 €	1 790 €	480 €	4 060 €	2 270 €	
4	rue du Calvaire	0,5	apaisement	largissement du trottoir	coût moyen / réalisable rapidement	125 000 €	0,2	25 000 €	5 000 €	2 500 €		5 000 €	2 500 €	
				pictogrammes		50 €	10	500 €	100 €	50 €		100 €	50 €	
								25 500 €	5 100 €	2 550 €	- €	5 100 €	2 550 €	

coût d'investissement porté par le département

TOTAL ITINERAIRE A	INVESTISSEMENT	INV par an (5 ans)	INV par an (10 ans)	FONCTIONNEMENT par	TOTAL par an (5 ans)	TOTAL par an (10 ans)
total avec sable stabi	542 140 €	108 428 €	54 214 €	16 240 €	124 668 €	70 454 €
total avec enrobé	589 740 €	117 948 €	58 974 €	4 480 €	122 428 €	63 454 €

coût porté par la CC	INVESTISSEMENT
total avec sable stabi	78 740 €
total avec enrobé	83 840 €



Section	Longueur	Aménagement préconisé	aménagement	commentaire échéance	Coût moyen investissement (par km ou par unité)	Quantité (en km ou en nombre)	INVESTISSEMENT	/5ans	/10ans	Coût de fonctionnement moyen annuel	TOTAL/an pendant 5 ans	TOTAL/an pendant 10 ans	commentaire		
1	Boissy	2,4	visibilisation	pictogrammes vélo	rapidement	50 €	10	500 €	100 €	50 €		100 €	50 €		
total section 1								500 €	100 €	50 €	- €	100 €	50 €		
2	RD 92	0,6	piste bidirectionnelle	couche de fondation	coût important / moyen terme	60 000 €	0,6	36 000 €	7 200 €	3 600 €		7 200 €	3 600 €	fondation	
						sable stabilisé	35 000 €	0,6	21 000 €	4 200 €	2 100 €	3 480 €	7 680 €		5 580 €
						enrobé	52 000 €	0,6	31 200 €	6 240 €	3 120 €	960 €	7 200 €		4 080 €
						panneaux	150 €	4	600 €	120 €	60 €		120 €		60 €
						pictogrammes vélo	50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €		20 €
						traversée vélo	850 €	2	1 700 €	340 €	170 €		340 €		170 €
total section 2								59 500 €	11 900 €	5 950 €	3 480 €	15 380 €	9 430 €		
								69 700 €	13 940 €	6 970 €	960 €	14 900 €	7 930 €		
3	Montgeroult	2	apaisement	chicanes	coût faible / réalisable rapidement	10 000 €	2	20 000 €	4 000 €	2 000 €		4 000 €	2 000 €		
				pictogrammes vélo		50 €	8	400 €	80 €	40 €		80 €	40 €		
total section 3								20 400 €	4 080 €	2 040 €	- €	4 080 €	2 040 €		
4	voie verte le long de la Viosne	1,5	piste bidirectionnelle	couche de fondation	coût important / moyen terme	100 000 €	1,5	150 000 €	30 000 €	15 000 €		30 000 €	15 000 €	entre 60 et 150k€ du km	
				sable stabilisé		35 000 €	1,5	52 500 €	10 500 €	5 250 €	8 700 €	19 200 €	13 950 €		
				enrobé		52 000 €	1,5	78 000 €	15 600 €	7 800 €	2 400 €	18 000 €	10 200 €		
				pictogrammes vélo/piéton		50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €		
				traversée vélo		850 €	1	850 €	170 €	85 €		170 €	85 €		
total section 4								203 550 €	40 710 €	20 355 €	8 700 €	49 410 €	29 055 €		
								229 050 €	45 810 €	22 905 €	2 400 €	48 210 €	25 305 €		
5	chemin Ableiges / Us	2,4	piste bidirectionnelle	couche de fondation	coût important / moyen terme	60 000 €	2,4	144 000 €	28 800 €	14 400 €		28 800 €	14 400 €		
				sable stabilisé		35 000 €	2,4	84 000 €	16 800 €	8 400 €	13 920 €	30 720 €	22 320 €		
				enrobé		52 000 €	2,4	124 800 €	24 960 €	12 480 €	3 840 €	28 800 €	16 320 €		
				panneaux		150 €	6	900 €	180 €	90 €		180 €	90 €		
				pictogrammes vélo		50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €		
total section 5								229 100 €	45 820 €	22 910 €	13 920 €	59 740 €	36 830 €		
								269 900 €	53 980 €	26 990 €	3 840 €	57 820 €	30 830 €		
6	chemin chaussée Jules César Us	4,1	piste bidirectionnelle	achat du terrain	coût important / long terme	*								entre 60 et 150k€ du km	
				couche de fondation		100 000 €	4,1	410 000 €	82 000 €	41 000 €		82 000 €	41 000 €		
				sable stabilisé		35 000 €	4,1	143 500 €	28 700 €	14 350 €	23 780 €	52 480 €	38 130 €		
				enrobé		52 000 €	4,1	213 200 €	42 640 €	21 320 €	6 560 €	49 200 €	27 880 €		
				panneaux		150 €	8	1 200 €	240 €	120 €		240 €	120 €		
				pictogrammes vélo		50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €		
total section 6								554 900 €	110 980 €	55 490 €	23 780 €	134 760 €	79 270 €		
								624 600 €	124 920 €	62 460 €	6 560 €	131 480 €	69 020 €		
7	rue des anciens combattants	1	interdiction de circuler	création d'une rampe	coût faible / réalisable rapidement	*									
				panneaux		150 €	8	1 200 €	240 €	120 €		240 €	120 €		
				pictogrammes vélo		50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €		
total section 7								1 400 €	280 €	140 €	- €	280 €	140 €		

* quantifier mais à

TOTAL ITINERAIRE A	INVESTISSEMENT	INV par an (5 ans)	INV par an (10 ans)	par an	ans)	ans)
stabilisé	1 068 850 €	213 770 €	106 885 €	49 880 €	263 650 €	156 765 €
total avec enrobé	1 174 250 €	234 850 €	117 425 €	23 840 €	258 690 €	141 265 €



FICHE 14: Sécurisation des itinéraires à destination des établissements scolaires - budget détaillé

Aménagement préconisé		Coût moyen investissement (par km ou par unité)	Quantité (en km ou en nombre)	INVESTISSEMENT	/5ans	/10ans	Coût de fonctionnement moyen annuel	TOTAL/an pendant 5 ans	TOTAL/an pendant 10 ans
long de la rue du Bord'haut	couche de fondation	60 000 €	0,75	45 000 €	9 000 €	4 500 €		9 000 €	4 500 €
	sable stabilisé	35 000 €	0,75	26 250 €	5 250 €	2 625 €	4 350 €	9 600 €	6 975 €
	enrobé	52 000 €	0,75	39 000 €	7 800 €	3 900 €	1 200 €	9 000 €	5 100 €
	pictogrammes vélo/piéton	50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €
	panneaux	150 €	2	300 €	60 €	30 €		60 €	30 €
				71 750 €	14 350 €	7 175 €	4 350 €	18 700 €	11 525 €
				84 500 €	16 900 €	8 450 €	1 200 €	18 100 €	9 650 €
nement vers itinéraire cyc	pictogramme vélo	50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €
	panneaux	150 €	4	600 €	120 €	60 €		120 €	60 €
				800 €	160 €	80 €		160 €	80 €
Parking vélo sécurisé	abris vélos dans l'enceinte scolaire	400 €	100	40 000 €	8 000 €	4 000 €		8 000 €	4 000 €
n des traversées piétonnes	pictogrammes vélo/piéton	50 €	4	200 €	40 €	20 €		40 €	20 €
	traversée cyclable	850 €	2	1 700 €	340 €	170 €		340 €	170 €
	figurines écoliers	1 200 €	4	4 800 €	960 €	480 €		960 €	480 €
	zone 30 : pictogrammes	100 €	4	400 €	80 €	40 €		80 €	40 €
	panneaux	150 €	10	1 500 €	300 €	150 €		300 €	150 €
				8 600 €	1 720 €	860 €		1 720 €	860 €

coût porté par le département

TOTAL ITINERAIRE A	INVESTISSEMENT	INV par an (5 ans)	INV par an (10 ans)	FONCTIONNEMENT par an	TOTAL par an (5 ans)	TOTAL par an (10 ans)
total avec sable stabilisé	121 150 €	24 230 €	12 115 €	4 350 €	28 580 €	16 465 €
total avec enrobé	133 900 €	26 780 €	13 390 €	1 200 €	27 980 €	14 590 €

coût porté par la CC	INVESTISSEMENT
total avec sable stabilisé	81 150 €
total avec enrobé	93 900 €