



Opération d'aménagement dite « Pont des Gains »

Annexe 6 au Traité de Concession

Cahier des ambitions environnementales

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE

le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-091-219101052-20250703-2025II11-DE

Table des matières

1.	INSERTION DE L'OPERATION DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN	3
2.	EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET	4
2.1	Artificialisation.....	4
2.2	Biodiversité.....	5
2.3	Carbone	5
2.4	Energies renouvelables.....	7
2.5	Eau.....	7
2.6	Déchets.....	8
2.7	Qualité des logements et du site	8
2.8	Mobilité et stationnement.....	9
2.9	Labellisations	10
2.10	Compétences attendues en faveur du respect des ambitions environnementales	10

1. INSERTION DE L'OPERATION DANS SON ENVIRONNEMENT URBAIN

La ville souhaite laisser une certaine liberté aux architectes dans leurs propositions en termes d'implantation, de forme urbaine, d'identité architecturale, de conservation de la végétation du site. Les différentes propositions devront être motivées et répondre notamment aux objectifs d'intérêt général décrits ci-après dans le CCTP dans le respect des documents d'urbanisme réglementaire (PLU et OAP).

Les propositions devront intégrer l'utilisation de matériaux durables, pérennes et de qualité et présenter les teintes et détails qui participeront à l'identité des bâtiments dans le respect de l'identité industrielle du site. L'ensemble des façades sera soigné et veillera à assurer une homogénéité et une sobriété en harmonie avec la ville existante et notamment les bâtiments les plus proches tout en rappelant le passé industriel du site (briqueterie, hangars à charpente métallique...)

Ainsi, les façades latérales et arrières des constructions ainsi que tout éventuel mur pignon devront être traités avec le même soin que les façades principales et en harmonie avec elles. Les différentes perspectives sur le projet, de près ou de loin, seront prises en compte pour mesurer la bonne insertion urbaine du projet immobilier et vérifier la restitution d'une image réaliste.

Le projet ne doit pas satisfaire à une image commerciale propre sans raccord avec la ville, mais bien à l'intégration parfaite d'un projet dans un site et sur le long terme. L'explication des atouts sur le long terme en matière d'entretien des façades et de préservation du bâti dans le temps sera regardé avec attention.

Le site comportant de nombreux sujets de qualité paysagère du fait de sa localisation en entrée de ville, et de sa déclivité offrant des vues sur la vallée. Cette déclivité est un véritable atout pour créer des logements avec des vues dégagées ainsi que pour permettre une visualisation de l'ensemble immobilier à partir de la route de Dourdan. Le projet devra donc s'appuyer sur cet atout en proposant des formes urbaines et un agencement des bâtiments respectant la morphologie du site.

Le site après de nombreuses années d'inactivité est aujourd'hui en partie réinvesti par de la végétation. Afin de respecter la végétation existante et de la conserver au maximum, ainsi que de conserver le côté vert de ce quartier en y réimplantant de nombreuses espèces locales et adaptées, les candidats devront également se faire accompagner d'un paysagiste avec des compétences d'écologie.

Ainsi, chaque offre sera analysée au regard des critères et des points de vigilance suivants :

- Identité architecturale du projet en harmonie avec le site et la ville,
- Qualité et aspect des façades et de la toiture et des matériaux envisagés,
- Traitement paysager du site,
- Conception des logements
- Qualité environnementale du projet

2. EXIGENCES ENVIRONNEMENTALES DU PROJET

La ville souhaite la réalisation d'un projet exemplaire et ambitieux sur le plan environnemental. L'opération doit ainsi s'inscrire pleinement dans une démarche environnementale performante incluant notamment une stratégie de sobriété énergétique et bas carbone.

Une attention particulière devra être apportée aux espaces végétalisés afin qu'ils remplissent plusieurs fonctions écologiques : infiltration des eaux de pluies, participation au développement de la biodiversité, participation à la lutte contre les îlots de chaleur.

A cette fin, l'équipe de l'opérateur doit être accompagnée d'un bureau d'étude environnemental avec des compétences en bâtiment biosourcé, énergies renouvelables, conception bioclimatique, stratégie énergétique et bas carbone.

Enfin, et dans le cadre de l'accompagnement du CEREMA à la démarche dite Ecoquartier, une attention particulière devra être portée sur les différents critères environnementaux afin de permettre l'obtention du label précité. Ces critères et sous-critères ont pour objectifs de guider la démarche de construction durable dans son ensemble et en traitant le projet de manière multithématique. L'opérateur doit démontrer sa compréhension de l'ensemble des critères et proposer des actions et des aménagements permettant d'y répondre au mieux et dans leur ensemble. Une réponse partielle avec traitement d'une seule thématique est insuffisante pour obtenir la labellisation EcoQuartier.

2.1 Artificialisation

Le site du projet est actuellement en grande partie artificialisé. La partie nord du site comporte une ancienne carrière marquée par une servitude d'utilité publique, et des parcelles privées. Toute la partie nord du site est actuellement végétalisée.

Le reste de la friche est quasiment entièrement imperméabilisé, par des dalles en béton et des zones de circulation et de stationnement en bitume.

Afin de limiter les impacts sur la biodiversité, préserver le cycle naturel de l'eau et limiter le phénomène d'îlot de chaleur urbain, le projet limitera au maximum l'artificialisation des sols. Au regard de l'imperméabilisation actuelle du site, un objectif de désimperméabilisation est recherché. En effet, les surfaces bâties des nouveaux logements ne représenteront qu'une faible emprise totale du site en fonction des formes urbaines proposées. Les espaces entre les bâtiments, les voies d'accès et les stationnements seront réalisés en matériaux perméables ou semi-perméables (pavés en coquillages, dalles alvéolaires plantées ou gravillonnées, espaces de pleine terre enherbés...). Le site sera donc à termes en grande partie désimperméabilisé ce qui permettra de reconstituer l'infiltration naturelle des eaux dans le versant et de limiter les inondations en pied de versant.

Des études de sols complémentaires seront réalisées afin de préciser la nature des sols et leur capacité à infiltrer les eaux pluviales.

Les objectifs attendus sont ceux de l'OAP dédiée au projet du Pont des Gains et intégrée au PLU révisé. L'OAP est un des documents transmis lors de la phase candidature. Pour rappel, les objectifs principaux sont les suivants :

- **Mettre en œuvre le maximum de pleine terre végétalisée** : en limitant l'emprise au sol des bâtiments et des stationnements. L'opérateur renseigne dès l'offre le taux de pleine terre global et la part d'espaces verts en pleine terre de l'opération.

- **Gérer les eaux pluviales à la parcelle** : le projet favorise une infiltration des eaux de pluie à la parcelle si la nature des sols le permet, en respectant à minima les gestions des petites pluies sans rejet réseau. Le projet veillera de plus à anticiper les pluies exceptionnelles.
- **Lutter contre les îlots de chaleur urbain** : l'opérateur devra décrire les dispositions architecturales et paysagère qu'il met en œuvre pour lutter contre l'îlot de chaleur urbain et pour le confort passif des futurs usagers. Il conviendra à minima d'installer des arbres à feuilles caduques sur l'ensemble du site, à proximité des bâtiments, dans les zones enherbées et le long des voiries afin de faire bénéficier à ces différents éléments d'une ombre naturellement rafraichissante l'été tout en permettant l'éclairage solaire naturel l'hiver.

2.2 Biodiversité

Le végétal est un élément majeur de la structuration et de l'identité de l'opération : cette complémentarité entre le bâti et le végétal devra s'exprimer dès le stade du permis de construire.

Le site est bordé sur sa frange Nord-Ouest par un Espace Boisé Classé (EBC). Des espèces protégées ont par ailleurs été identifiées dans ce secteur. Le projet devra viser à maintenir la biodiversité existante et renforcer la présence de la nature en ville, en lien notamment avec le label Eco-quartier.

Des actions concrètes devront être envisagées afin de préserver la biodiversité du site. Elles seront décrites par l'aménageur, puis contractualisées avec les opérateurs immobiliers afin de garantir le respect des objectifs. On retiendra par exemple les actions suivantes :

- **Adapter le chantier** : des dispositions seront prises pour assurer la protection de la biodiversité durant toutes les phases du projet, en particulier durant le chantier. Pour les arbres à abattre, toutes dispositions seront prises pour éviter, réduire ou compenser (ERC) les impacts sur la biodiversité et plus largement l'environnement au sens de la législation en vigueur (calendrier adapté, technique d'abattage du moindre impact, accompagnement par un écologue etc.). Ces dispositions seront décrites dès les premières phases de conception, en vue notamment des demandes d'autorisation administratives en lien avec la législation environnementale en vigueur (cas par cas projet et/ou évaluation environnementale au sens du code de l'environnement).
- **Calculer le Coefficient de Biotope par Surface (CBS) globale de l'opération** dès la conception et le mettre à jour à chaque modification du projet.
- **Assurer le traitement paysager et écologique des espaces libres** de l'unité foncière en travaillant sur les 3 strates végétales (herbacée, arbustive et arborée). Favoriser une palette végétale composée d'espèces locales et/ou mellifères et limiter le recours aux espèces allergènes. Le projet devra chercher à maintenir les arbres existants sur site. Ménager des coupures d'urbanisation, des trames vertes et bleues.

2.3 Carbone

L'opération devra poursuivre des objectifs d'économie des ressources et de faibles émissions carbone, tant lors de la réalisation que pour la phase « Ecoquartier vécu ». La France a engagé une stratégie nationale de réduction du carbone qui vise la neutralité des émissions de

L'aménagement urbain proposé devra s'inscrire dans une logique de réduction des besoins énergétique à la source en favorisant ainsi une approche bioclimatique du plan masse. Ainsi, les objectifs suivants sont recherchés :

- Le nombre de séjours bénéficiant de 2h d'ensoleillement au 21 décembre sera maximisé
- Aucune pièce à vivre n'est mono-orientée dans la direction Nord
- Une majorité d'appartements multi-orientés est recherchée. Privilégier environ 60 à 70 % de logements avec une double orientation.
- L'éclairage naturel des circulations verticales et horizontales et des salles d'eau est recherché.

Pour les logements, l'aménageur devra s'assurer que les opérateurs immobiliers garantissent des **objectifs de confort**, comme par exemple :

- Un indice d'ouverture compris entre 20% et 25% pour les séjours et cuisines (taille des ouvertures en tableau rapporté à la taille de la pièce).
- L'ensemble des baies orientées d'est à ouest en passant par le sud seront équipées de protections solaires extérieures amovibles qui permettent une ventilation efficace en position fermée (BSO, volets ajourés, volet à lames orientables, stores bane sur les séjours...). Les protections solaires doivent être intégrées à l'architecture du bâtiment et apparaître sur les plans de façade.
- Les logements ont accès à un espace extérieur privatif ou collectif.
- Le taux de renouvellement d'air dans les logements sera à minima de 0,7 vol/h. La ventilation hygroréglable de type B est proscrite. Les matériaux mis en œuvre au sein des bâtiments sont étiquetés A+ et choisis pour leur faible teneur en COV et formaldéhydes. Enfin, le PVC est proscrit pour tous les sols souples et les menuiseries.

En plus de ces prescriptions techniques, l'équipe peut proposer des aménagements permettant de favoriser le confort d'utilisation de la résidence : espaces collectifs type jardins partagés, toitures accessibles, chambre d'ami, local commun, laverie collective en RdC, etc...

Objectifs attendus sur les constructions neuves :

- **Réaliser une opération avec un bilan carbone sur 50 ans le plus faible possible** : le projet s'engage au respect des exigences suivantes :
 - o IC_construction : seuil RE2020 -20%
 - o IC_énergie : seuil RE2020 -40%
 - o L'opérateur devra démontrer ses engagements dès le stade candidature en réalisant une note sur ce sujet. Il détaillera la **stratégie de réduction des besoins énergétiques à la source**.
- **Mettre en œuvre des matériaux biosourcés**, en atteignant à minima le niveau 2 du label bâtiment biosourcé (24kg/m² SDP).
- L'objectif est d'utiliser des matériaux sains afin de limiter les risques sur la santé des individus ayant à manipuler le produit lors de sa fabrication et de sa pose, ainsi que sur la santé des occupants du bâtiment, en évitant l'utilisation de produits toxiques (avec leur charge en composés organiques volatiles) et allergène. L'emploi de matériaux naturels est recommandé (brique, bois, chanvre, paille, chaux, argile..)

utilisés en intérieurs devront vérifier une classe A+ en termes d'émission dans l'air intérieur.

- Travailler sur les enjeux de réversibilité/évolutivité y compris des stationnements (épaisseur du bâtiment, hauteur sous plafond, structure poteaux-poutres...) et de ré-employabilité des matériaux (critères de recyclabilité, démontabilité etc.).
- Des labellisations pourront être recherchées et sont attendues (BBC, bâtiment bas carbone, bâtiment passif, bâtiment à énergie positive...)

2.4 Energies renouvelables

La ville de Breuillet, et notamment le site du Pont des Gains, présente un fort potentiel géothermique et développe actuellement des systèmes de chauffage géothermique sur son territoire.

Le futur quartier du Pont des Gains devra s'inscrire dans cette logique. Le chauffage de l'ensemble des bâtiments du quartier sera donc assuré à l'aide d'un système de chauffage géothermique, solaire ou mixte. Le système devra faire l'objet d'un dimensionnement adapté prenant en compte le nombre de logements, le nombre potentiel d'habitants et la conception bioclimatique des bâtiments.

Les études techniques devront déterminer les modes de chauffage et de production le plus efficace pour l'eau chaude sanitaire. Il s'agira de déterminer quelle solution est :

- La plus efficace (meilleur rendement)
- La plus économe
- La moins impactante en termes d'émission de GES (y compris prise en compte de l'énergie grise)

Les espaces de stationnement extérieurs dédiés à la recharge des véhicules électriques seront regroupés afin de mettre en place un système de recharge solaire (type ombrières solaires). Plusieurs espaces dédiés seront positionnés sur l'ensemble du quartier.

Le recours à l'utilisation d'énergie renouvelable pour l'éclairage public sera également à étudier. A minima, l'utilisation de lampes à éclairage LED sera à privilégier si ce type de solution n'est pas adapter.

2.5 Eau

Gestion des eaux pluviales

Le sud du site (sud de la route de Dourdan) est fortement impacté par le ruissellement des eaux de pluie, accentué par la typologie du terrain (pente de 30 degrés entre le nord et le sud du site).

L'aménagement de ce quartier a donc pour ambition de traiter la question des eaux pluviales de plusieurs manières :

- Les voiries seront volontairement limitées pour une imperméabilisation minimum. Des noues, fossés, talus plantés stockant et infiltrant (avec des plantes traitant les hydrocarbures) permettront de recueillir les eaux de voiries. Le trop plein des collectes d'eau de toiture sera collecté dans un réservoir pour l'arrosage des espaces verts.

- Les eaux pluviales seront infiltrées par des systèmes de noues et bassins à ciel ouvert. Des toitures et/ou façades végétalisées pourront également être envisagées. L'ensemble des eaux pluviales doivent être gérées à la parcelle. Les pluies les plus importantes pourront être orientées vers la zone humide restaurée en partie sud du site.

Eau potable

La Régie "Eau Cœur d'Essonne" travaille actuellement sur une étude des réseaux. Des travaux de renouvellement et de dimensionnement d'une nouvelle canalisation sera programmée afin de dimensionner le réseau à ce nouveau quartier.

- Afin de limiter la consommation d'eau, des limiteurs de pression, des chasses d'eau double débit et systèmes de bascule, des mitigeurs double débit, seront intégrés.
- La protection de la ressource en eau potable doit aller plus loin avec notamment des propositions concrètes pour la réutilisation des eaux grises dans les logements à l'aide de réseaux séparatifs, notamment dédiés aux chasses d'eau des toilettes.

2.6 Déchets

La gestion des déchets en phase chantier comme pour « l'Ecoquartier vécu » devra être exemplaire en axant sur des principes de réduction et de valorisation avec notamment les objectifs suivants :

- Réaliser un **Diagnostic Produits-Matériaux-Déchets des bâtiments, murs ou dalles à démolir** et proposer une **stratégie de réemploi** selon les résultats de l'étude.
- Définir une **stratégie de valorisation des déchets de chantier** afin d'atteindre un taux de valorisation de 75% en masse.
- Définir une stratégie pour permettre la **réutilisation potentielle des terres excavées** (sous réserve de leur qualité) et végétaux abattus (sauf espèces invasives) sur site.
- Pour les **déchets ménagers** : dimensionner des locaux déchets et encombrants selon les besoins et mettre en place un système de **compostage** et ses modalités de gestion.
- Des points de collecte seront regroupés à l'entrée des secteurs de stationnements.
- Un (des) espace(s) extérieur(s) sera(ont) proposés pour permettre la mise en place de composteurs collectifs qui pourront être ainsi utilisés pour l'amendement des jardins partagés.

2.7 Qualité des logements et du site

Le confort des logements et des espaces extérieurs requiert une attention toute particulière dans le contexte de Breuillet. Une conception bioclimatique devra être mise en œuvre pour limiter les besoins thermiques et assurer un confort d'été sans recours à la climatisation. Enfin, au regard du contexte urbain de l'opération, des attentions seront portées au voisinage tout au long du projet.

La conception des logements se servira notamment des qualités paysagères et morphologiques du site (pente, arbres...). Le confort des bâtiments et des espaces extérieurs sera notamment assuré par l'ombrage naturel de nombreux arbres (feuillus et espèces locales).

Exemples d'objectifs attendus :

- **Limitier les impacts sur le voisinage** lors du chantier : le suivi d'une charte portant sur la propreté du chantier, la gestion des nuisances, la maitrise des rejets/pollutions et la formation des compagnons sera demandée. **Un chantier en filière sèche** favorisant les éléments préfabriqués sera valorisé.
- **Travailler la qualité des logements par leurs implantations et leur volumétrie** : les logements traversants seront favorisés, avec un objectif de **80% de logements traversants à partir du T3** et de **100% de logements bi-orientés à partir du T3**. De plus, le projet veillera à ne proposer **aucun logement mono-orienté nord** et à **proposer le plus possible les espaces tampons non chauffés au Nord**. Une attention particulière sera portée à la volumétrie et l'organisation des logements, de manière à optimiser l'accès au soleil et à la lumière naturelle.
- **Proposer un espace extérieur** (balcon ou terrasse) pour 80% des logements au moins
- Toutes les formes de toitures sont autorisées. Les toitures terrasses seront de préférence végétalisées ou contiendront des dispositifs d'énergie renouvelable et la création de débords de toiture permettra de limiter l'apport solaire l'été. De plus, les ombres projetées entre les différents bâtiments mais aussi l'ombre portée par la végétation seront à prendre en compte dans le cadre de l'opération. Mettre en œuvre des **protections solaires extérieures mobiles** sur les baies orientées d'est en ouest en passant par sud. Elles devront apparaître sur les plans de façade et les perspectives réalisées.
- **Permettre un accès aux espaces extérieurs et proposer des aménités et services pour les futurs résidents**. Il pourra s'agit d'une salle commune, d'une chambre d'ami, d'une laverie collective, d'un atelier de réparation... Les propositions de l'aménageur sont laissées libres. Il précisera les modalités de gestion envisagées.
- Des jardins partagés devront être intégrés au projet. Ils seront positionnés de manière stratégique, à proximité des bâtiments. On privilégiera l'implantation de plusieurs petits jardins partagés à celle d'un seul grand jardin. Chaque espace partagé bénéficiera d'un petit abri permettant de stocker l'outillage commun, d'un récupérateur d'eau de pluie et d'un bac de compostage.
- **Soigner la qualité de l'air** : le taux de renouvellement d'air recherché dans les logements est de 0,7 vol/h. **Les matériaux mis en œuvre au sein des bâtiments sont étiquetés A+ et choisi pour leur faible teneur en COV et formaldéhydes.**

2.8 Mobilité et stationnement

Le projet doit favoriser la mobilité active et l'usage alternatif à la voiture, notamment pour la seconde voiture. L'étude du CEREMA (annexe 2) est à prendre en compte pour la conception des voies circulées et des voies cyclables et piétonnes du quartier. Il s'agira notamment de créer un quartier apaisé et de :

- **Encourager le développement de cheminements piétons et cyclables** : la commune de Breuillet est traversée par de nombreuses sentes piétonnes. Cet esprit et ce maillage devra être conservé dans l'opération. Sur ce point, une liaison piétonne est possible pour rejoindre

le quartier par le parc des Pendants de manière apaisée sans passer par la route départementale (route de Dourdan).

- **Prévoir une place de stationnements par logement, ainsi que des stationnements partagés pour la seconde place** : certaines places pourront être positionnées de manière semi-enterrée en utilisant la pente du terrain. Les parkings semi-enterrés pourront être mutualisés avec les autres bâtiments. Il peut être intéressant de réfléchir à une mutualisation des stationnements entre l'usage des habitants (essentiellement le soir) et l'usage dédié aux activités économiques du quartier (en journée). Le stationnement est un sujet sensible et il est attendu de l'aménageur retenu des propositions innovantes.
- **Réduire l'empreinte carbone du stationnement**, en limitant dans la mesure du possible la réalisation de terrassements pour la création de sous-sols, tout en s'assurant du bon respect des **objectifs de pleine terre** du PLU..
- **Proposer une implantation de parkings visiteurs mutualisés** en différents points stratégiques du quartier : les places de stationnement extérieures et les aires de stationnement "visiteurs" seront engazonnées ou revêtues de matériaux perméables.
- **Encourager les véhicules électriques** en équipant 25% des places de stationnement en IRVE. Les bornes de recharge pour les véhicules électriques seront regroupées en plusieurs sites stratégiques, facilitant ainsi le recours à l'énergie solaire (ombrières solaires).
- **Favoriser la mobilité active** en développant des **locaux vélos facilement accessibles et qualitatifs** (prévoir un garage à vélo obligatoire ainsi que des espaces extérieurs affectés au stationnement visiteurs, éclairage naturel, moins de 2 portes depuis la rue, espace de réparation inclus dans le local, places pour vélo cargo...).

2.9 Labellisations

Dans une logique de qualité, d'ouverture et de partage du projet, la Commune de Breuillet souhaite que le projet s'inscrive dans la démarche **EcoQuartier**. L'aménageur devra intégrer dans l'équipe de maîtrise d'œuvre, une personne référente EcoQuartier. Cette personne suivra l'opération en lien notamment avec le CEREMA et accompagne le volet environnemental jusqu'à 3 ans après la livraison, période correspondant à la 4^e et dernière étape de labellisation au regard de la *Charte EcoQuartier 2022*. L'équipe lauréate devra mettre en œuvre, dans le projet, les 20 engagements du référentiel EcoQuartier pour intégrer toutes les dimensions d'un aménagement durable.

L'aménageur est libre de rechercher et de proposer d'autres labellisations en faveur d'un projet durable et respectueux de l'environnement.

2.10 Compétences attendues en faveur du respect des ambitions environnementales

Les compétences attendues au sein de l'équipe sont à minima les suivantes :

- Paysagiste écologue avec compétence en gestion des eaux pluviales, espèces locales et solutions fondées sur la nature
- Architectes avec références en construction biosourcée, conception bioclimatique et quartiers durables
- Bureau d'étude développement durable

- Bureau d'étude réemploi ou compétence intégrée au bureau d'études développement durable
- Référent EcoQuartier

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

3. LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : Engagement de la commune dans la démarche EcoQuartier :

- Note de contexte
- Engagements de la ville

Annexe 2 : Etude trafic et mobilités du CEREMA

[illegible]

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

[illegible]

99_DE-091-219101052-20250703-2025II11-

		14,3	Stationnement - Évolution - services urbains	<p>mettre en place différents dispositifs permettant de réduire le place de la voiture en ville et de gérer le stationnement tout en assurant la qualité des services urbains</p> <p>Encouragement du stationnement de façon à offrir plus d'espace aux lieux de vie tout en dissuadant d'un usage systématique de l'automobile.</p> <p>Les places de stationnement réservées au covoiturage, à l'autopartage ou aux véhicules propres permettent de promouvoir ces usages modérateurs par rapport au stationnement.</p> <p>Amélioration des flux logistiques par localisation d'espaces de stockage et de redistribution des marchandises, Mutualité en matière d'installation gaz et hydrogène.</p> <p>Facilité de stationnement pour optimiser les services tout en facilitant les relations avec les habitants : réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules de livraison, livraison par vélo-cargo, points vélos et covoiturage.</p> <p>Autres services urbains : assurer l'accès aux véhicules d'urgence.</p>	<p>Quels dispositifs de stationnement mettre en œuvre pour diminuer le place de la voiture dans le projet ?</p> <p>Quels dispositifs mettre en place pour gérer la logistique urbaine et quels choix opter pour faciliter les livraisons ?</p> <p>Quels services urbains et/ou modes de déplacement pour gérer le premier et dernier km ?</p>	<p>Les lieux de stationnement des logements sociaux à proximité des gares et la proximité de vie pour faciliter la zone urbaine une limitation du nombre de stationnement sur le site du projet. L'accessibilité facilitée par des modes doux à la gare, au centre-ville, à la 24 permet de réduire le besoin et le place de la voiture en ville. La ville bénéficie par ailleurs de nombreux parkings gratuits, de services urbains, l'aménagement de la zone de rencontre nécessite de supprimer certains stationnements qui seront remplacés par des modes doux.</p> <p>Le premier urbain est à l'étude avec une consultation avec le développement d'espaces partagés en centre-ville et la maîtrise des parkings de livraison. Le nouveau quartier en raison de sa proximité est systématiquement inclus dans ces études.</p>	<p>Site de livraison mutualisée</p> <p>Covoiturage</p> <p>Covoiturage</p> <p>Point logistique urbain</p> <p>Coopération du dernier km</p> <p>Services à courte distance</p> <p>Parking mutualisé</p> <p>Point vélos</p> <p>Stationnement réservé</p> <p>Vélos cargo</p>
15	FAVORISER LA TRANSITION NUMÉRIQUE EN FAVEUR DE LA VILLE DURABLE	15,1	Réseaux numériques	<p>Assurer le numérique pour optimiser les services urbains, développer les territoires, développer la connaissance, faciliter l'accès aux services, favoriser le lien social et l'implication citoyenne.</p> <p>Mettre en compte les enjeux de santé publique, les enjeux d'intégration paysanne et urbaine, et la notion de services rendus lors du développement des réseaux numériques.</p> <p>Assurer l'innovation et le développement de services numériques en proposant des scénarios numériques, des intelligences d'espaces de travail partagés - coworking, de télétravail, d'échange de services, de complémentarité sectorielle, d'un système de coworking ou une application numérique.</p> <p>Faciliter les synergies possibles avec les circuits courts, les réseaux de transports et les activités de services à la personne.</p>	<p>Le projet respecte-t-il les conditions de développement des réseaux à l'échelle locale, dans le cadre de la gestion des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p>		<p>Site numérique</p> <p>Engagement de votre entreprise</p> <p>Système de fourniture</p> <p>WiFi public</p>
		15,2	Évolution des services urbains	<p>Assurer l'innovation et le développement de services numériques en proposant des scénarios numériques, des intelligences d'espaces de travail partagés - coworking, de télétravail, d'échange de services, de complémentarité sectorielle, d'un système de coworking ou une application numérique.</p> <p>Faciliter les synergies possibles avec les circuits courts, les réseaux de transports et les activités de services à la personne.</p>	<p>Le projet respecte-t-il les conditions de développement des réseaux à l'échelle locale, dans le cadre de la gestion des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p>	<p>Le projet de terrain, d'espaces de coworking et de coworking est actuellement en cours dans les locaux de la gare, l'incubateur, à proximité directe du projet. L'intégration du quartier dans la ville a donc tout été faite.</p> <p>Même l'absence de coworking n'est pas un problème. L'absence de coworking n'est pas un problème. L'absence de coworking n'est pas un problème. L'absence de coworking n'est pas un problème.</p> <p>Le projet respecte-t-il les conditions de développement des réseaux à l'échelle locale, dans le cadre de la gestion des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p>	<p>Application numérique participative</p> <p>Atelier sensoriel</p> <p>Coworking numérique</p> <p>Coworking</p> <p>Espaces de travail partagés</p> <p>Public</p> <p>Formations numériques</p> <p>Travailleur</p> <p>Tiers lieux</p>
		15,3	Le numérique au service des usagers et du développement territorial	<p>Numérique et gouvernance : participation et gestion de la ville et à l'échelle locale, mutualisation participative, gouvernance des données, profils, formation au numérique et développement de l'éducation au numérique pour tous.</p> <p>Numérique et développement territorial : développement de réseaux pour faciliter les nouveaux services, les circuits courts, l'implémentation d'entreprises innovantes et de PME, et l'impact local.</p> <p>Numérique et environnement : sensibilisation des habitants/agents via des applications, plateformes et autres réseaux d'adhésion.</p>	<p>Le projet respecte-t-il les conditions de développement des réseaux à l'échelle locale, dans le cadre de la gestion des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p>	<p>Le projet de terrain, d'espaces de coworking et de coworking est actuellement en cours dans les locaux de la gare, l'incubateur, à proximité directe du projet. L'intégration du quartier dans la ville a donc tout été faite.</p> <p>Même l'absence de coworking n'est pas un problème. L'absence de coworking n'est pas un problème. L'absence de coworking n'est pas un problème. L'absence de coworking n'est pas un problème.</p> <p>Le projet respecte-t-il les conditions de développement des réseaux à l'échelle locale, dans le cadre de la gestion des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p> <p>Le projet intègre-t-il les enjeux des réseaux existants ?</p>	<p>Site local</p> <p>Site</p> <p>Coopération</p> <p>Formations numériques</p> <p>Mobilisation 3D</p> <p>Open data</p> <p>Prêt de matériel informatique</p> <p>Numérisation numérique</p> <p>Smart grid</p> <p>Web consultation mobile</p>

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE

le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com



L'ECOQUARTIER DU PONT DES GAINS

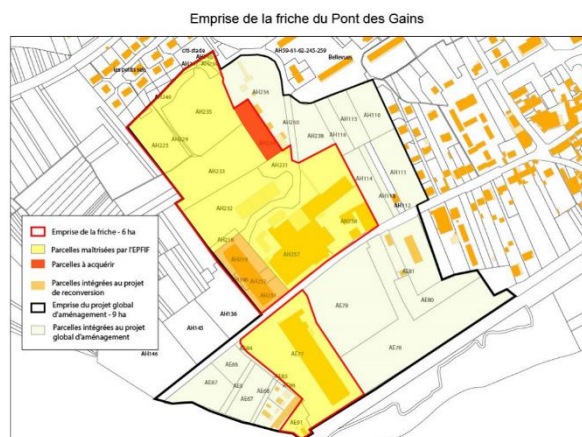
NOTE DE CONTEXTE

CANDIDATURE A L'ACCOMPAGNEMENT DU CEREMA POUR L'AMENAGEMENT DE QUARTIERS DURABLES

VILLE DE BREUILLET



L'enjeu est majeur pour la commune : requalifier un site pollué et désaffecté en un ÉcoQuartier permettant le développement d'une mixité fonctionnelle et sociale et répondant aux besoins en logements, commerces et services de la commune pour les dix prochaines années.



La reconversion de la friche du Pont des Gains devra ainsi permettre d'accueillir une opération d'aménagement qui devra, sur le long terme, répondre aux objectifs suivants :

- Accompagner la croissance démographique et les besoins en logements,
- Maintenir et renforcer le niveau d'activités sur la commune,
- Limiter la consommation d'espaces agricoles et préserver le cadre de vie du site.



1.2 Enjeux et contraintes techniques de la friche

Le site présente de nombreux atouts à valoriser dans le futur projet dont notamment :

- Des qualités paysagères (Vallée de l'Orge de Dourdan à la Seine) et des enjeux de préservation des qualités écologiques et environnementales ;
- Un potentiel de cadre de vie (vues, dégagement, ensoleillement) grâce à une forte dénivellation ;
- Une localisation optimale et une bonne desserte (situation en entrée de ville Ouest de Breuillet, proche de la gare RER C avec un accès en 2 minutes pour les piétons).

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-091-219101052-20250703-2025II11-DE

Néanmoins, certaines problématiques ont été identifiées pour aménager cette réserve foncière en particulier sur les plans :

- Environnemental : quelques zones polluées pouvant présenter des risques sanitaires, (présence de macrodéchets, impacts en hydrocarbures, présence diffuse de HAP et PCB sur l'ensemble du site). A cela s'ajoute la présence de déchets radioactifs issus de l'activité de l'ancien exploitant du site ;
- Géotechnique : présence d'une servitude d'utilité publique sur une zone de carrières au Nord du site et forte déclivité du secteur ;
- Réglementaire : la partie Nord/Est est en limite d'un EBC, la partie sud/ouest du site est impactée par le risque inondation au PPRI.

2. Acteurs, gouvernance, dispositifs tiers

Le projet de reconversion de la friche du Pont des Gains est porté par la commune de Breuillet, Cœur d'Essonne Agglomération et l'EPFIF.

Dans le cadre d'une convention d'intervention foncière conclue le 03 juillet 2019 (à la suite d'une précédente convention datant de juillet 2013) avec la commune de Breuillet et Cœur d'Essonne Agglomération, l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France (EPFIF) assure une mission de maîtrise foncière sur le périmètre du site du Pont des Gains qui consiste à acquérir l'ensemble des biens nécessaires à la mise en œuvre du projet d'aménagement.

L'EPFIF a pu acquérir plus de 90% de l'emprise foncière du site du Pont des Gains, soit 5,5 ha, dans la perspective de mener à bien ce projet de reconversion de friche.

Le groupement de la SORGEM/ TGTFP/ MAGEO et CLOIX-MENDES intervient comme assistant à maîtrise d'ouvrage et prestataire de l'étude urbaine et de l'étude de faisabilité du projet.

Ces études ont permis de définir le montage opérationnel du projet début 2022. Un marché d'aménagement va donc être lancé avec pour objectif de désigner un aménageur pour janvier 2023.

Enfin, la commune de Breuillet fait partie des dix communes essonniennes lauréates au programme « Petites villes de demain ».

2.1 Cohérence du projet avec les besoins du territoire

La reconversion de la friche du Pont des Gains représente une opportunité de renouvellement, à la fois sur le plan urbain mais aussi environnemental. En effet, le site étant situé à l'interface entre les espaces naturels à l'Ouest de Breuillet et l'urbanisation du Centre-Ville, le futur projet assurera une transition douce en recréant du lien entre les différentes entités paysagères avoisinantes (bois classés, bords de l'Orge, parcs urbains) et la centralité de la Ville. De plus, la bonne accessibilité du site et son emplacement stratégique en entrée de ville, viendra renforcer cette centralité.

A une échelle plus élargie, le site du Pont des Gains est un secteur à fort enjeux pour le territoire de Cœur d'Essonne. Le SCOT prévoit à ce titre pour toute nouvelle opération, dans des espaces non construits ou en renouvellement de plus de 5 000 m² à vocation résidentielle, au sein des pôles structurants complémentaires, tels que Breuillet, une densité comprise entre 30 et 80 logements / ha. De même, le PLH fixe par ailleurs un objectif de production en logements pour la période 2018-2023 de 467 sur la commune de Breuillet dont 300 logements sur le Pont des Gains.

2.2 Ambitions de projet en matière de développement durable

L'exemplarité environnementale du projet ainsi que l'application du « ZAN » sont au cœur des enjeux de montage du projet.

En effet, l'ambition de la commune de Breuillet est de transformer la friche du Pont des Gains, un site pollué laissé à l'abandon en un quartier exemplaire en matière de développement durable. Ceci à travers notamment la recherche de solutions techniques et urbaines visant à tendre vers la labellisation EcoQuartier et une certification HQE aménagement.

Il s'agira notamment de :

- Proposer un aménagement de quartier adapté aux risques naturels (PPRI, changement climatique, gestion des eaux pluviales...)
- Viser la sobriété énergétique, la baisse des émissions de gaz à effet de serre,
- Préserver et protéger la ressource en eau,
- Préserver, restaurer et valoriser la biodiversité, les sols et les milieux naturels.
- Concevoir une vision durable et globale du territoire dans son insertion avec l'ensemble de la commune.

Enfin, alors que la friche s'insère dans un environnement essentiellement naturel (présence d'espaces agricoles et naturels aux alentours), le projet de reconversion répondra aux objectifs de préservation de ces espaces et limitation de leur consommation, tels qu'ils figurent au SDRIF et SCOT.

Dans le cadre du projet, un relevé faune/flore sur 4 saisons a été réalisé par le Bureau d'études Théma Environnement de juin 2020 à mai 2021. Les premières préconisations des écologues sont exposées ci-dessous et seront mise en œuvre dans l'opération :

- Intégrer dans les espaces verts entre les lots des mosaïques de massifs arbustifs d'essences locales, d'espaces herbacés à hautes herbes et des milieux herbacés plus ras par le biais d'une gestion différenciée,
- Planter des arbres de hautes tiges en faveur du Verdier,
- Envisager en mesures d'accompagnement des aménagements favorables à la faune des milieux bâtis périphériques (Pipistrelle commune, Moineau domestique, Rougequeue noir...)

3. Calendrier prévisionnel

Finalisation des acquisitions foncières	Fin 2021
Validation du scénario d'aménagement (outils, financement,...)	Fin 2021
Concertation et démarrage des travaux de remise en état du site	Début 2022 et 2023
Finalisation des études (urbaine, technique, environnementale, réglementaire)	2020-2022
Consultation aménageurs	2022
Obtention des autorisations administratives et procédures réglementaires	2022-2023
Démarrage des travaux d'aménagement	Début 2024

Pour atteindre leurs objectifs, les collectivités et l'EPFIF recherchent l'ensemble des appuis financiers et en ingénierie permettant de soutenir la mise en œuvre de ce projet. L'obtention de cet appui en ingénierie par le CEREMA sera déterminante pour respecter les ambitions du projet tout en répondant aux nombreuses problématiques du site.

ETUDE MOBILITES POUR L'INSERTION TERRITORIALE DE L'ECOQUARTIER DU PONT DES GAINS

**Bienvenue à
BREUVILLET**

PROPOS LIMINAIRES

La Ville de Breuillet développe un projet d'EcoQuartier sur le site du Pont des Gains qui doit permettre la valorisation de l'entrée de ville et la requalification d'une friche industrielle. L'ambition est de porter un quartier mixte, répondant au plus près aux besoins du territoire et à haute valeur environnementale. Dans ce contexte, la ville a participé à l'appel à candidature « Ecoquartier 2030 » dont elle est à ce jour lauréate. De ce fait, la Ville est appuyée dans sa démarche par les équipes du Cerema pour emmener le projet sur la voie de la labellisation.

La Ville souhaite lancer une consultation d'opérateurs pour la réalisation de ce nouveau quartier en ayant recours à la cession foncière avec charges.

De l'analyse des études préalables réalisées à ce stade, il s'est dégagé un **besoin de renforcement du volet mobilités** qui a pour double objectif :

- d'enrichir le dossier de consultation,
- de s'assurer du meilleur fonctionnement possible en termes de mobilités eu égard à l'apport en populations nouvelles et à la position particulière du futur quartier en entrée de ville.

Les équipes du Cerema ont proposé sur ce volet mobilités, un **accompagnement en trois temps** :

- un atelier participatif avec les habitants, qui s'est tenu le 3 décembre 2022. Cet atelier a permis une véritable co-construction du diagnostic, éclairé par le regard d'expert du Cerema,
- une étude trafic présentée en annexe et dont les principaux enseignements sont repris dans le présent document,
- la constitution de principes d'aménagement, support de rédaction pour le futur cahier des charges de consultation.

Ainsi le présent document reprend les principaux enseignements du diagnostic sensible. Par le croisement avec les données objectivées de l'étude de trafic, des enjeux ont été mis en exergue.

L'étude mentionne des principes d'aménagement visant à orienter / enrichir le futur travail des opérateurs. A ce titre, il convient de préciser que le plan qui figure constitue une esquisse de principe. Celle-ci est déclinée au travers de suggestions d'aménagement, illustrées par des cas de bonnes pratiques. Des fiches thématiques et une documentation dédiée complètent le document.

PROPOS LIMINAIRES : les livrables

Synthèse de l'atelier participatif avec les habitants, du 3 décembre 2022 : Cet atelier a permis une véritable co construction du diagnostic,

Une étude trafic,

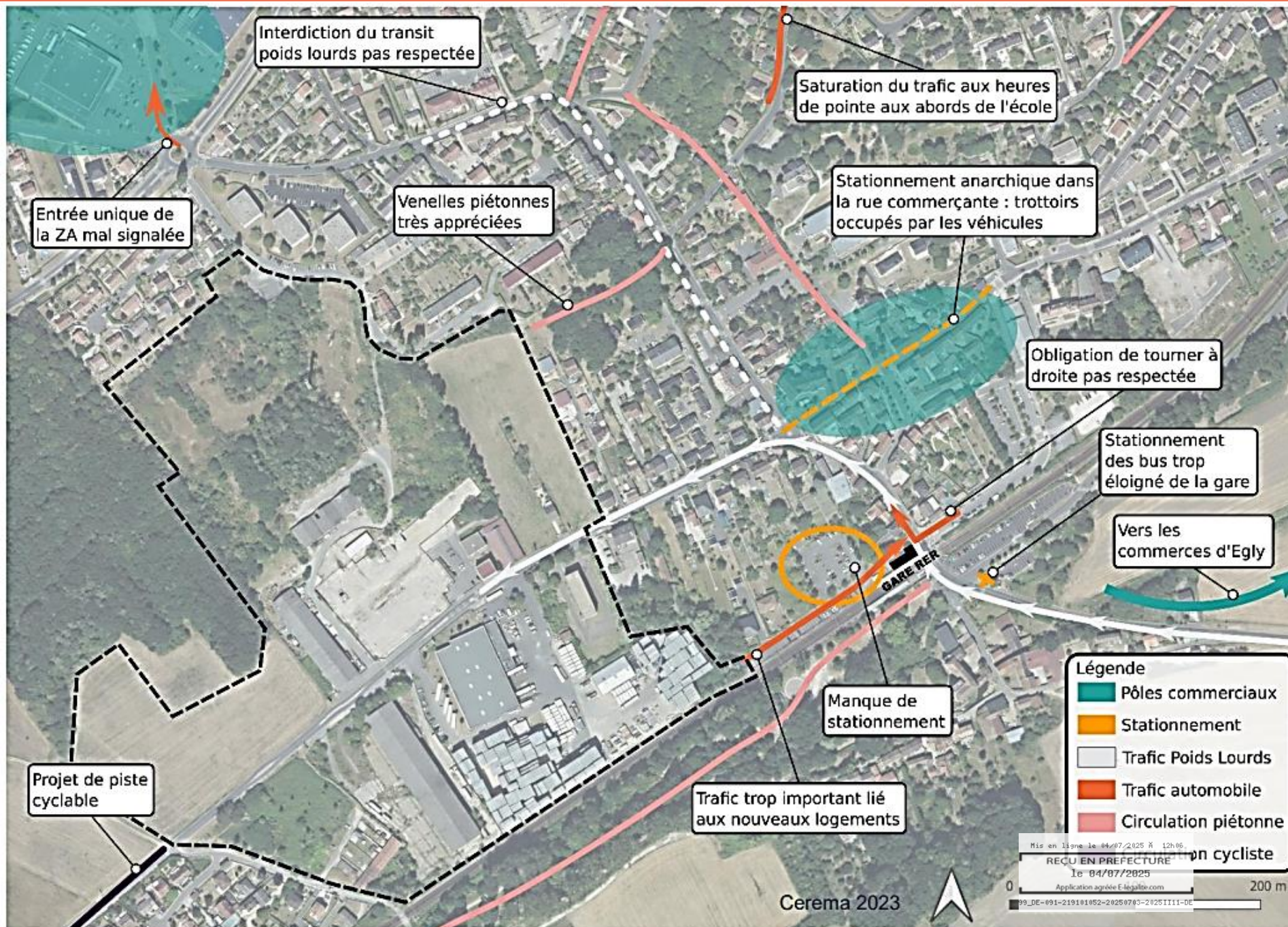
Des principes d'aménagement, support de rédaction pour le futur cahier des charges de consultation (esquisse + suggestions d'aménagement),

Des fiches thématiques et une documentation dédiée.

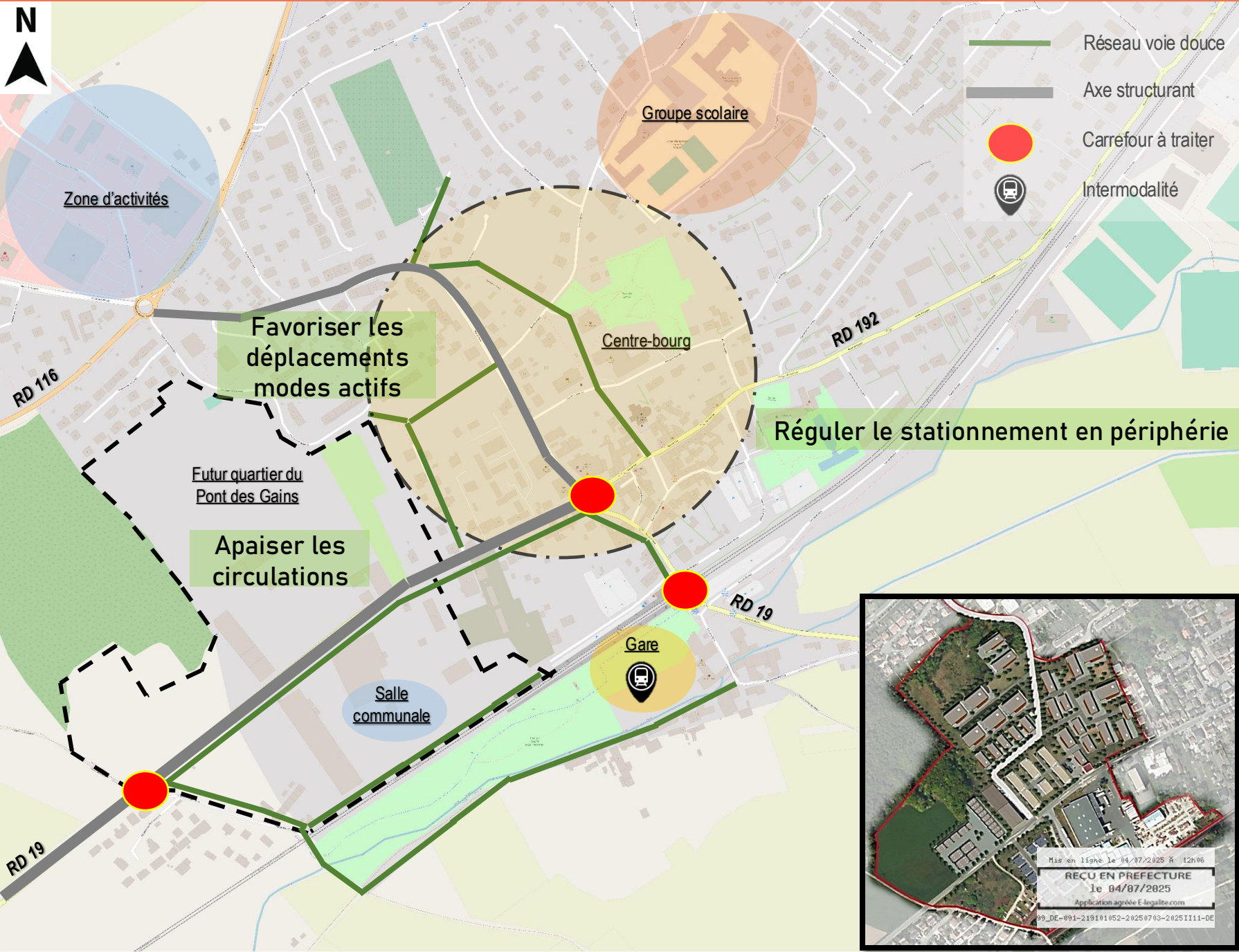
Diagnostic
Bilan de l'Atelier citoyen

MOBILITES

**Bienvenue à
BREUILLET**



- Gabarits de voies contraints sur la commune
- Présence de poids-lourds dans le centre-ville
- Absence de bornes de recharge pour véhicules électriques
- Gestion des flux de véhicules agricoles sur toute la ville
- Absence d'aménagements cyclables
- Enjeux de cadre de vie et de pacification des espaces routiers



Maillage des différents pôles

- Déploiement de cheminements piétons & d'itinéraires cyclables
- Attractivité & accessibilité des transports en commun
- Intermodalité et report sur les modes alternatifs (vélo, bus, covoiturage, autopartage, TAD, véhicules électriques...)

Apaisement des voies

- Partage équilibré de l'espace public avec priorité aux modes actifs
- Pacification du trafic (voies à sens unique, réducteurs de vitesses)
- Sécurisation des parcours par limitation du trafic motorisé

Amélioration du cadre de vie

- Traitement qualitatif des entrées de ville et de l'espace public
- Végétalisation et intégration paysagère des aires de stationnement

Régulation des circulations

- Réaménagement du carrefour (passage à niveau)
- Adaptation de la signalétique / des gabarits des voies aux usages

Régulation du stationnement

- Aménagement et mutualisation de parkings en périphérie
- Sécurisation des stationnements vélos (capacitaires et accessibles)

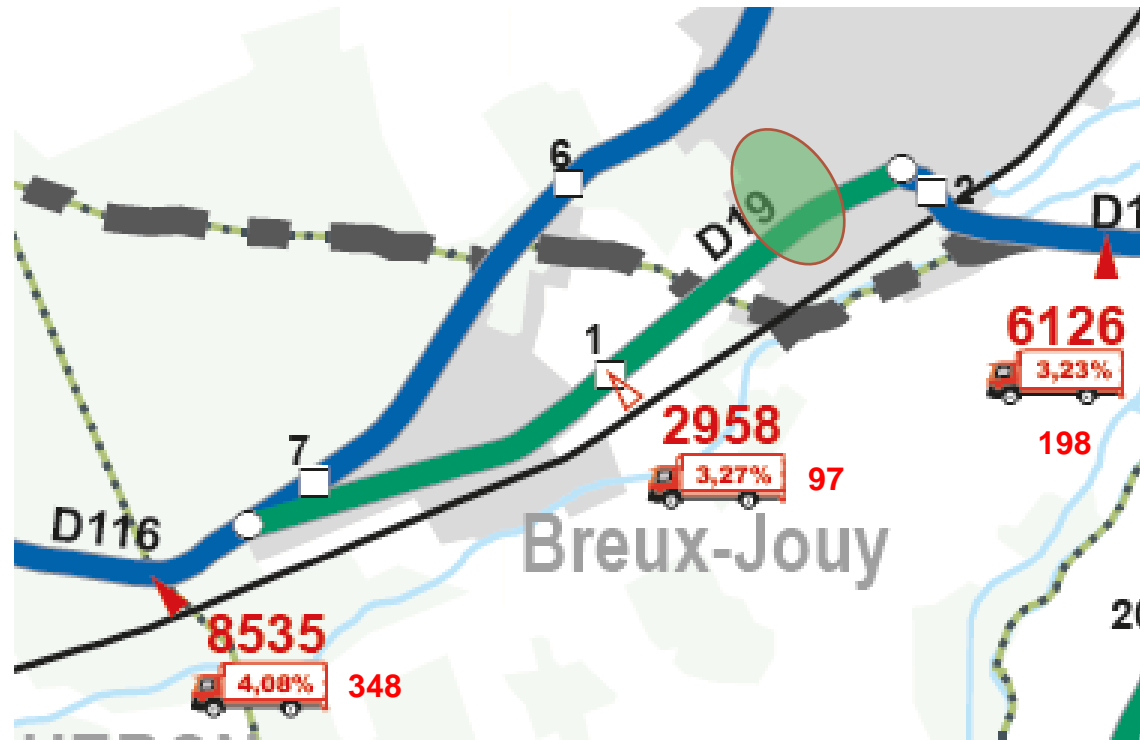


Etude trafic
MOBILITES


Bienvenue à
BREUILLET

Un contexte de trafics modérés

- Sur la RD 19 entre Jouy et Breuillet : 3 000 véhicules par jour
- Sur la RD 19 entre Breuillet et Saint-Yon : 6 200 véhicules par jour
- Sur la RD 116 : de l'ordre de 5 000 à 6 000 véhicules à l'Est de Jouy

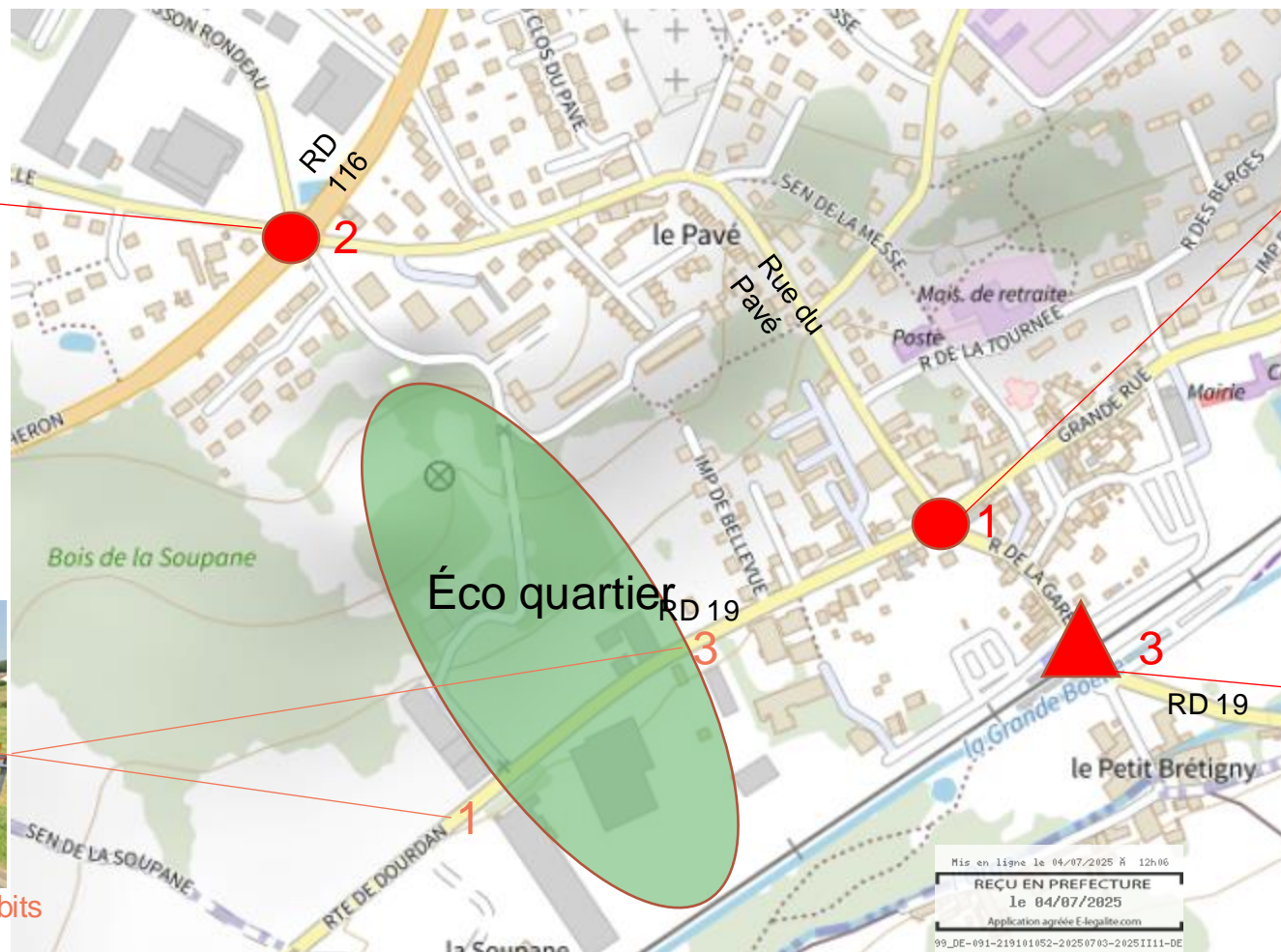


Carte des trafics CD 91 2021

 Éco quartier

3 points sensibles instrumentés et étudiés à l'heure de pointe du matin
qui est dimensionnante

- **1** le giratoire route de Dourdan (RD 19) /rue du Pavé
- **2** le giratoire RD 116 /rue du Pavé
- **3** le passage à niveau (PN 30) de la rue de la gare (RD 19)



+ mesures de vitesses et de débits

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

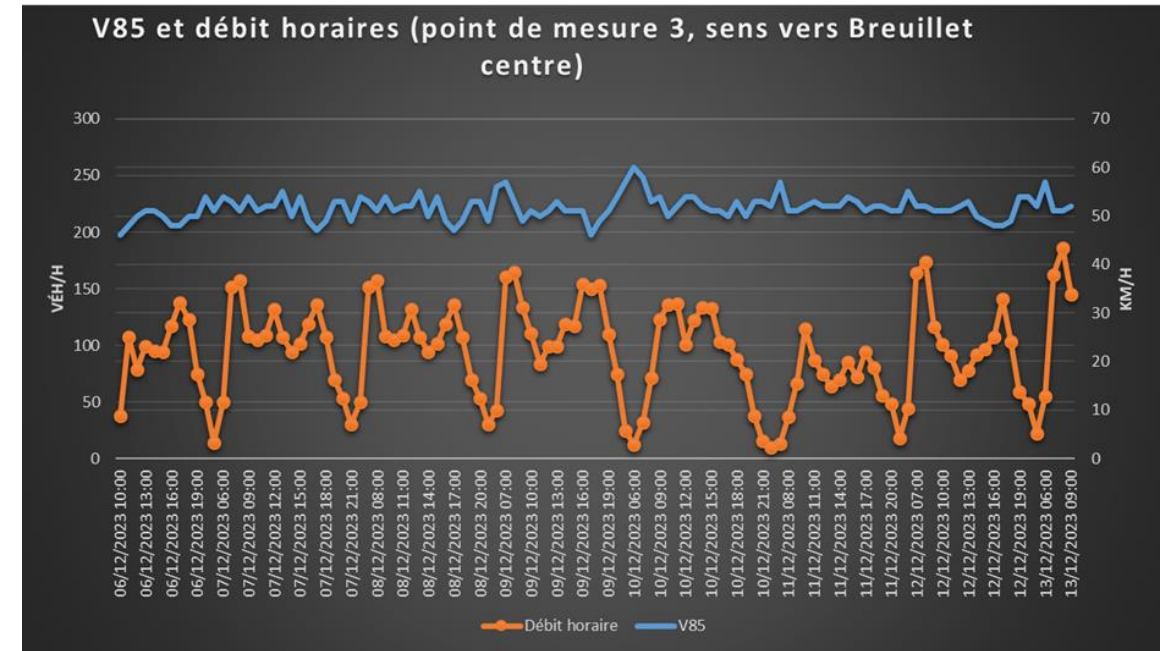
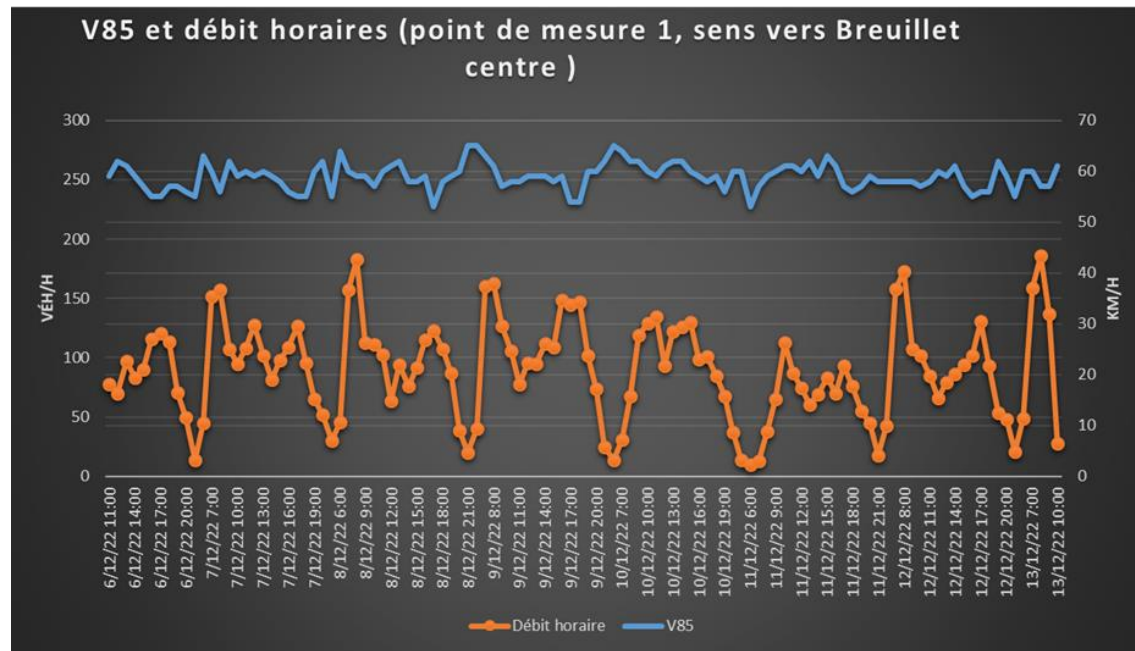
REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99 DE-091-219101052-20250703-20251111-

Mesures de vitesses et de débits sur la RD 19 au droit du futur quartier

- Un V85 qui passe de 60 km/h, en entrée d'agglomération, à 52 km/h, au droit de l'impasse des Clozeaux : proche de la vitesse réglementaire
- un débit max de 200 véhicules par heure par sens (très loin d'une saturation)



V85, indicateur de sécurité routière : la vitesse en dessous de laquelle circulent des véhicules

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE

le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-091-219101052-20250703-20251111-DE

Mesures des mouvements sur le carrefour giratoire RD 19 / rue du Pavé

- un débit max de 450 véhicules par branche par sens (loin d'une saturation)



Heure de pointe du matin 8h – 9h

	sortie 1	sortie 2	sortie 3	sortie 4
entrée 1	2	19	202,5	43
entrée 2	22	8	162	41
entrée 3	272	90	0	19

Véhicules par heure

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE

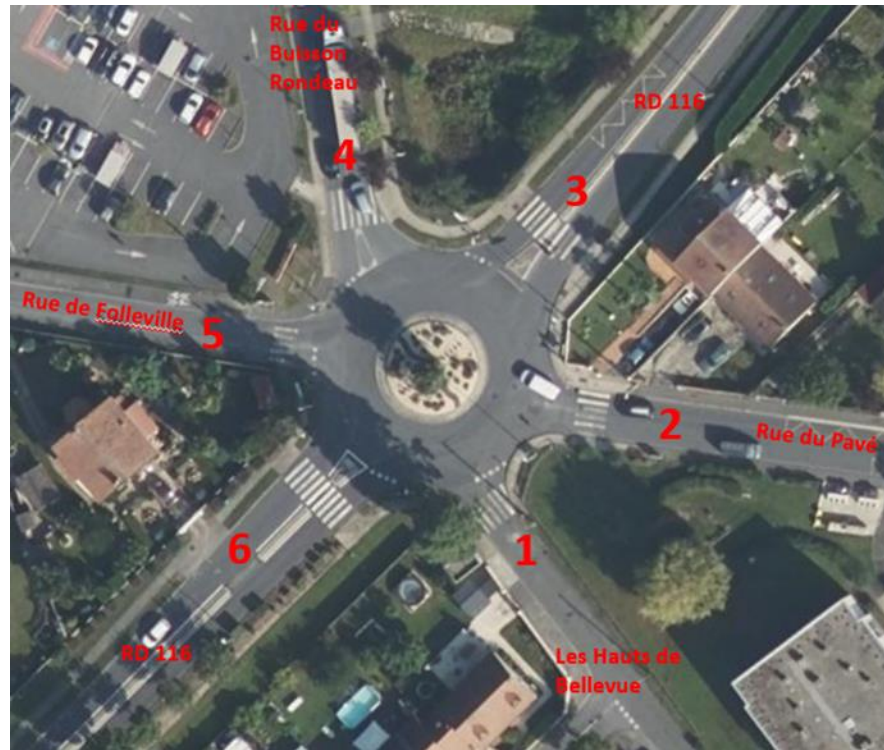
le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-091-219101052-20250703-20251111-DE

Mesures des mouvements sur le carrefours giratoire RD 116 / rue du Pavé

- un débit max de 450 véhicules par branche par sens (loin d'une saturation)



Heure de pointe du matin 8h – 9h

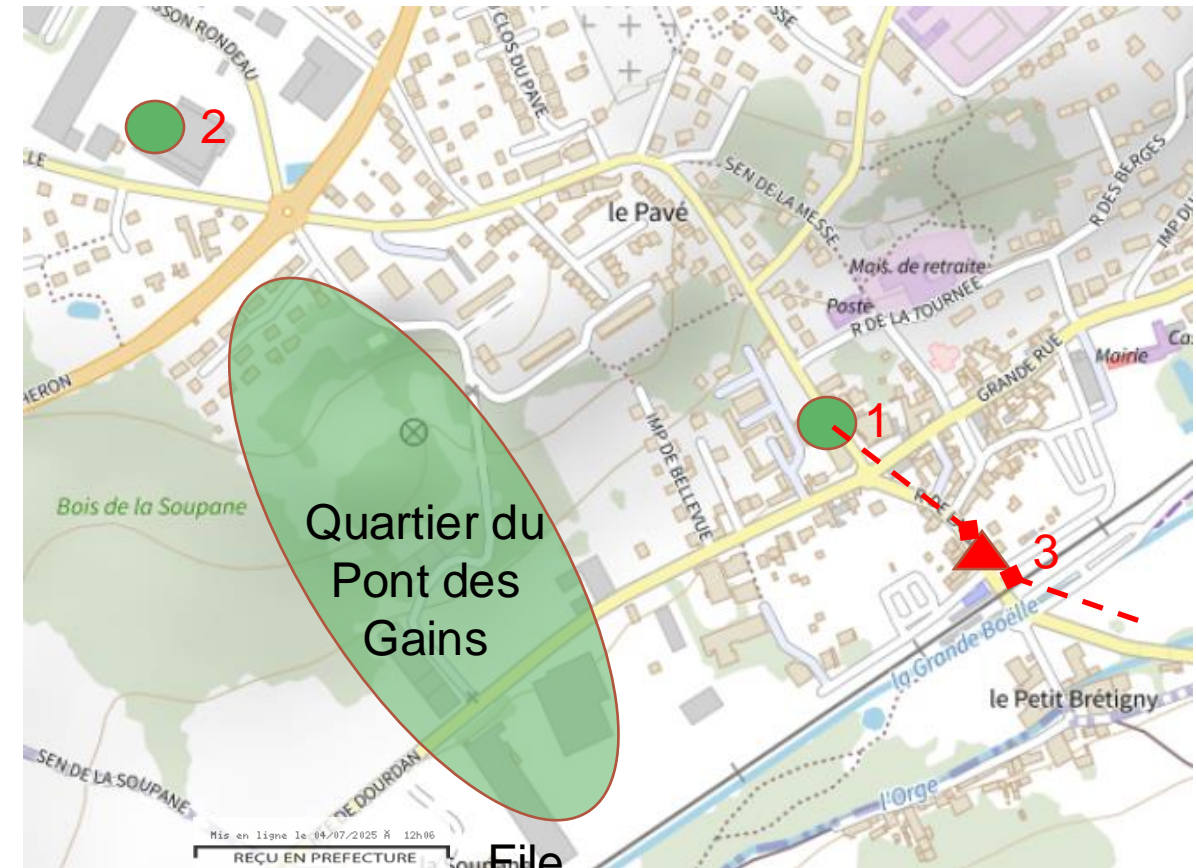
	sortie 1	sortie 2	sortie 3	sortie 4	sortie 5	sortie 6
entrée 1	0	11	4	1	1	1
entrée 2	4	1	50,5	84	157	35
entrée 3	3	46,5	5	76,5	35	138,5
entrée 4	1	49	43,5	0	4,5	25
entrée 5	0	100	28	16,5	0	9
entrée 6	3	36	224,5	42,5	80,5	1

Véhicules par heure

En heure de pointe, le PN est la contrainte majeure du secteur en terme de trafic

- 1 et 2 les giratoires n'ont pas de branche qui supporte plus de 500 véhicules/heure (seuil de saturation à partir de 1 500 véh/h)
- 3 le PN retient la circulation, en moyenne 6 fois par heure, pendant environ 2 minutes. La situation revient à la normale 1 minute en moyenne après l'ouverture des barrières

Remontée de file d'attente depuis le PN sur le giratoire RD 19 / rue du Pavé

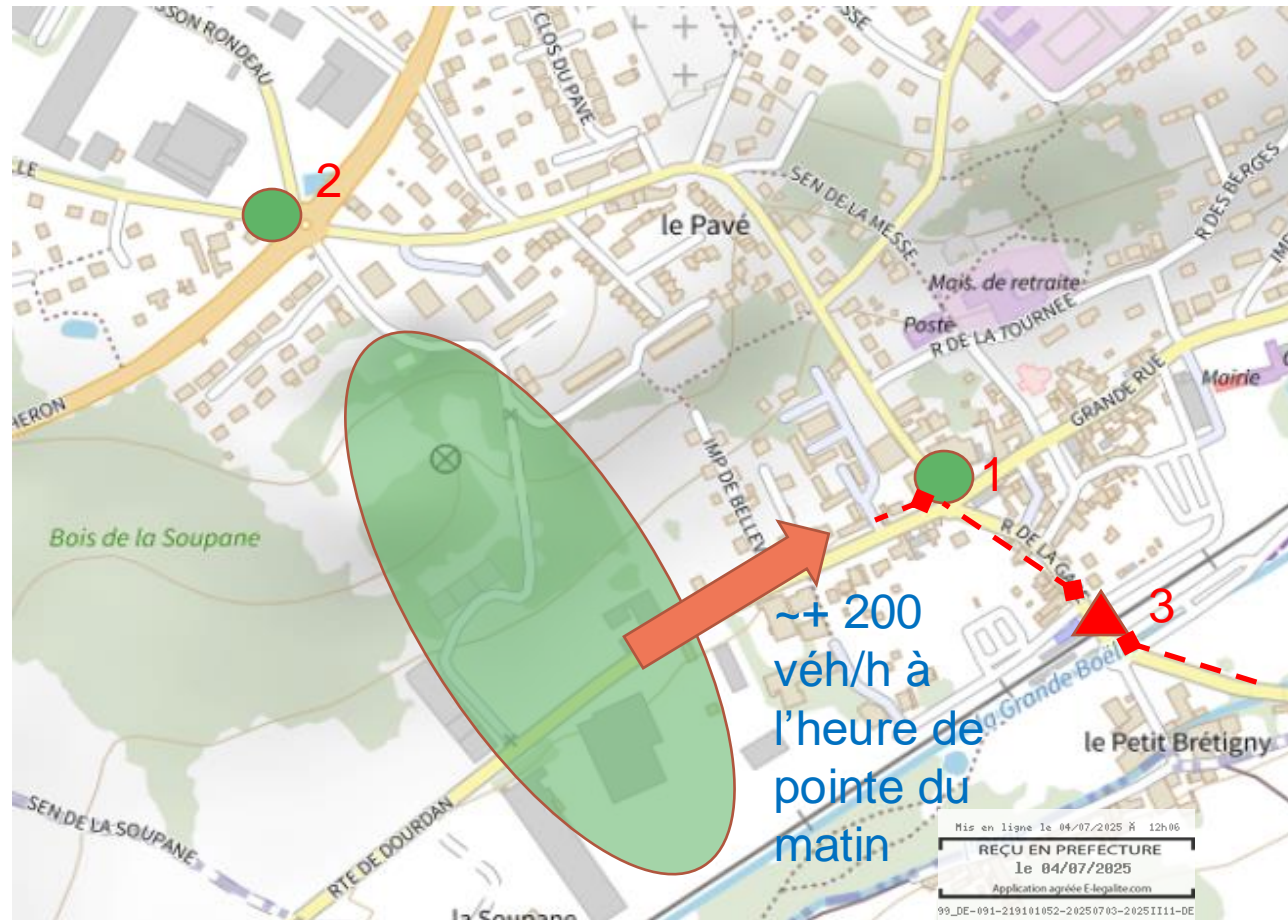


Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06
REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-091-219101052-20250703-20251114-DE

File
d'attente

Scénario 1 : accès unique de l'éco quartier vers la RD 19, la situation n'est pas sensiblement modifiée

- 1 ce giratoire continue de bien fonctionner, même si le trafic double sur la route de Dourdan vers le centre ville (de 200 à 400 véh/h)
- 3 La retenue causée par le PN peu s'étendre sur 50 m sur la route de Dourdan (10 véhicules max), mais se résorbe rapidement

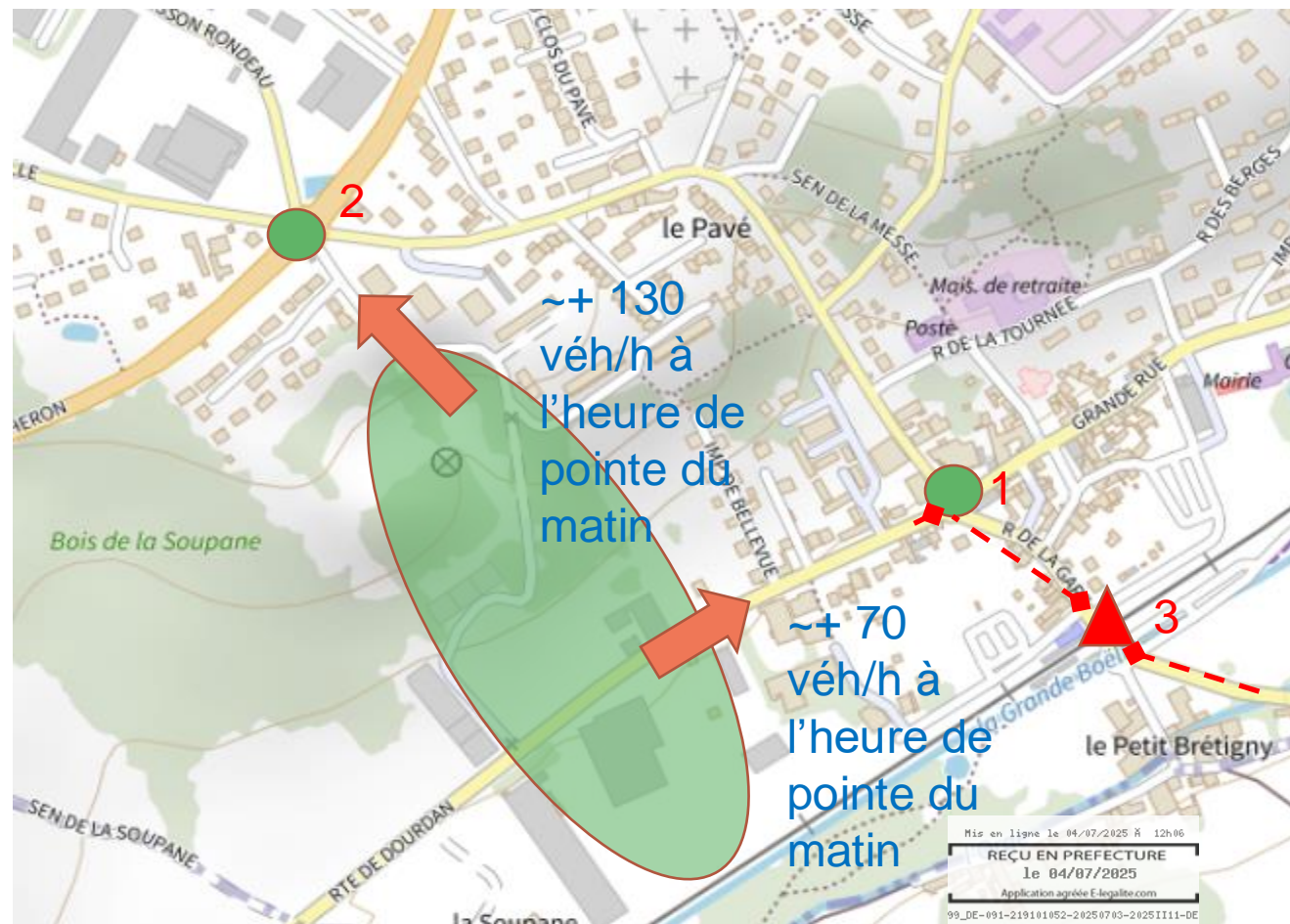


 futur quartier

 File d'attente

Scénario 2 : 2 accès vers RD 116 et vers RD 19, la situation est moins impactante pour la RD 19

- **2** ce giratoire continue de bien fonctionner, mais le trafic est multiplié sur la voie des Hauts de Bellevue (de 20 à 140 véh/h)
- **1** et **3** la situation est plus proche de l'état actuel que pour le scénario précédente



Grandes orientations & Principes d'aménagement

MOBILITES

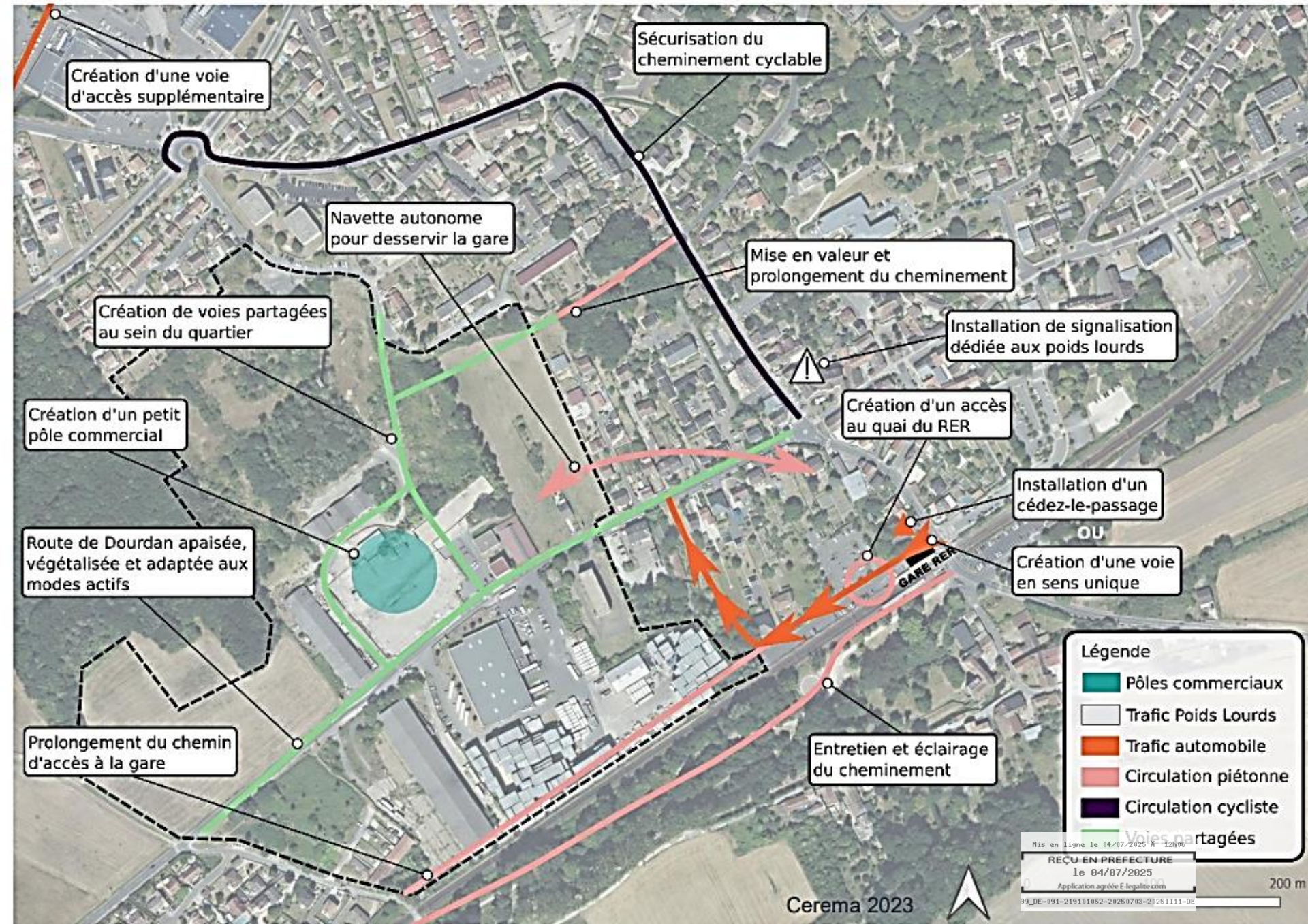
Bienvenue à BREUILLET

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025

Application agréée E-legitime.com

99_DE-091-219101052-20250703-20251111-DE



- Respecter la circulation de tous les types de véhicules, bien qu'une place minimale doit être laissée aux modes motorisés
- Le partage de la voirie au profit des vélos et piétons permet un maillage entre les différents équipements et contribue à la pacification des espaces publics
- Eviter la circulation des poids lourds dans un centre-ville non dimensionné
- Partager la voirie sans la diviser, ni la matérialiser par des aménagements en dur, type séparateurs et trottoirs (espace public sans obstacles avec une voirie au même niveau)
- Végétaliser les espaces publics et zones de stationnement pour favoriser un cadre de vie de qualité et permettre l'infiltration de l'eau
- Sécuriser les parkings vélos à partir de structures abritées et fermées pour limiter les vols et les dégradations
- Développer les aménagements cyclables sur toute la commune

1° CAS DE FIGURE - PASSAGE À NIVEAU NON RÉAMÉNAGÉ



-  Réseau voie douce
-  Axe structurant
-  Contournement
-  Nouvelle connexion éco quartier / centre-bourg
-  Carrefour à traiter
-  Interdiction transit PL
-  Sens interdit sauf vélo
-  Intermodalité
-  Sens unique sauf vélo

Principales évolutions

- ❖ Mise en sens unique de la Route de Dourdan depuis JOUY jusqu'à la gare RER de BREUILLET-Village avec contournement par la RD 116 via la Rue du Pavé
- ❖ Maillage des pôles à partir des cheminements doux existants à renforcer entre éco-quartier, bourg et gare
- ❖ Export du stationnement sur les franges communales





Principe d'aménagement

Mise en sens unique de la Route de Dourdan

1° CAS DE FIGURE - PASSAGE À NIVEAU NON RÉAMÉNAGÉ

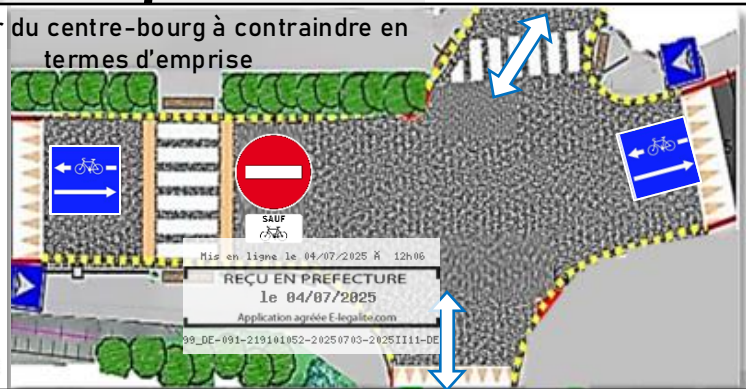
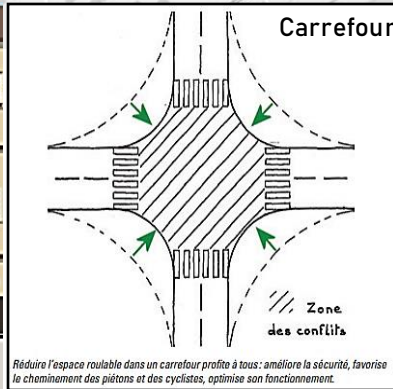
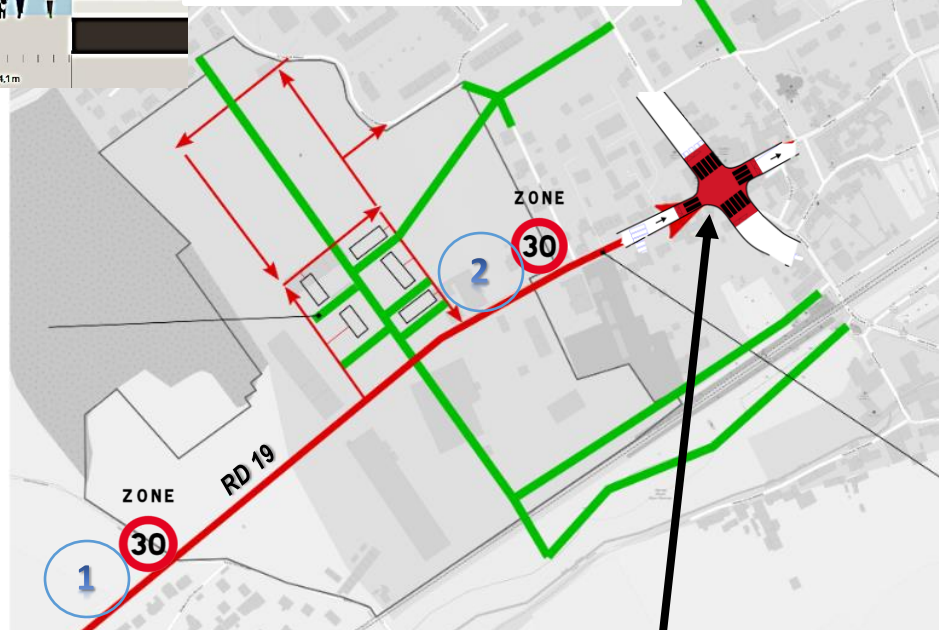


Projection de mise en sens unique de la Route de Dourdan

1 Route de Dourdan en ZONE 30 à sens unique avec piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la voirie (profil de 21 m)



2 Route de Dourdan en ZONE 30 à sens unique avec piste cyclable à contre-sens (profil de 12 m)



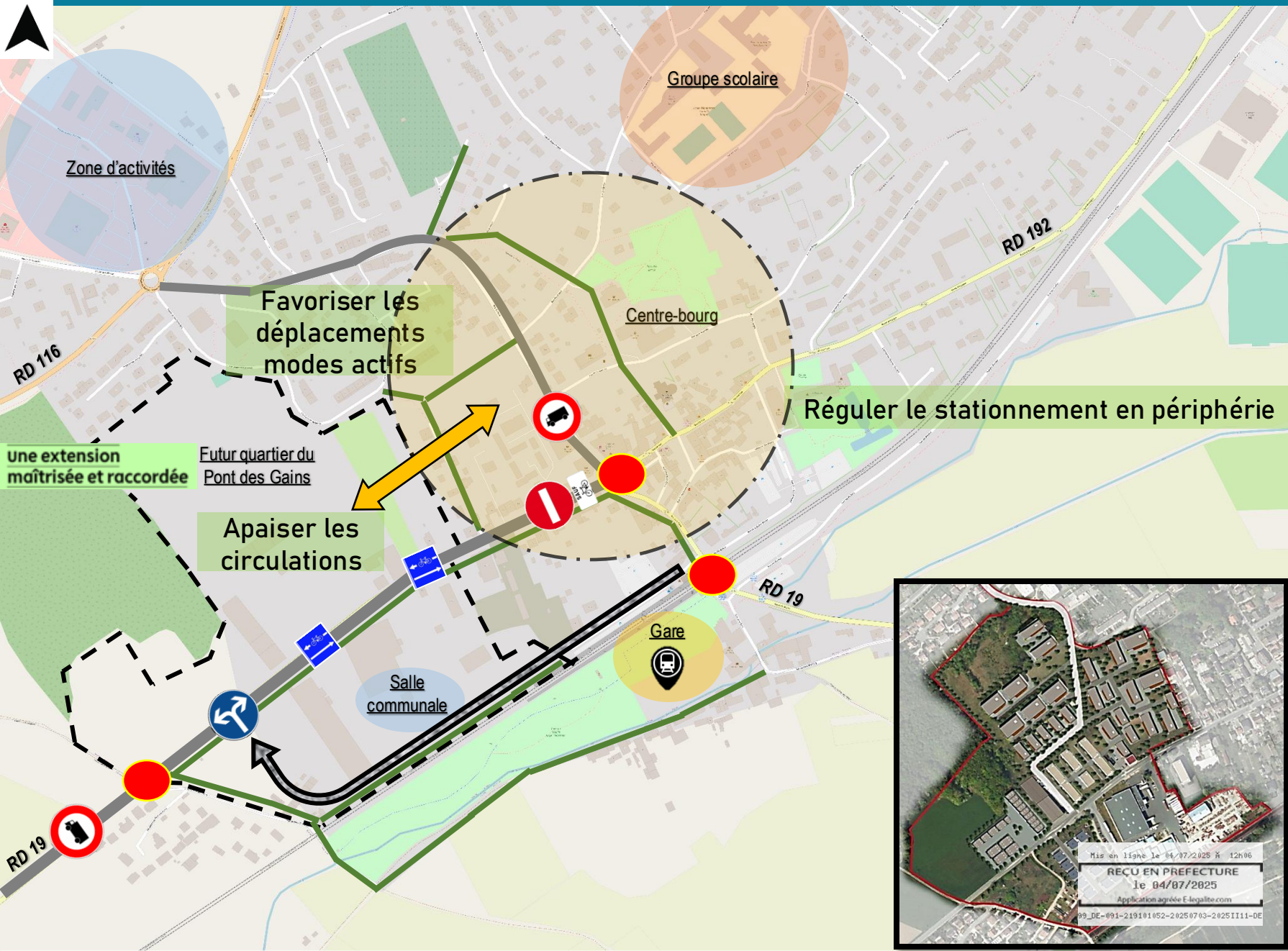
Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Apaisement du trafic – Vitesse à 30 km/h ❖ Insertion des modes actifs – Voirie partagée ❖ Sécurisation des déplacements ❖ Intégration paysagère à l'éco-quartier ❖ Limitation du transit et de l'emprise de la voiture ❖ Réduction des largeurs 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Axe structurant obligeant à un report de trafic ❖ Création d'un contournement par la RD 116 au Nord via la rue du Pavé ❖ Nouveau plan de circulation contraint ❖ Concertation avec la ville de JOUY et le CD01













Partant du constat que l'étude trafic comptabilise un passage de 200 véhicules par heure maximum (en HPM – HPS) sur la RD 19, cet axe passe alors en sens unique depuis le centre de JOUY jusqu'à la gare RER de BREUILLET-Village, sans avoir d'impact considérable sur le trafic. La déviation en place prévoit un contournement possible par la RD 116 au Nord.

L'importance de maintenir une desserte avec un rabattement possible en modes actifs vers la gare de BREUILLET, permis par un aménagement cyclable performant et sécurisé d'une distance de 1,5 km depuis les communes voisines reste un impératif.

2° CAS DE FIGURE - PASSAGE À NIVEAU RÉAMÉNAGÉ



-  Réseau voie douce
-  Axe structurant
-  Future liaison
-  Nouvelle connexion éco quartier / centre-bourg
-  Carrefour à traiter
-  Interdiction transit PL
-  Sens interdit sauf vélo
-  SAUF
vélo
-  Intermodalité
-  Sens unique sauf vélo

Principales évolutions

- ❖ Mise en sens unique de la Route de Dourdan vers le centre-bourg et création d'une nouvelle voie à sens unique au Sud de l'éco-quartier
- ❖ Maillage des pôles à partir des cheminements doux existants à renforcer entre éco-quartier, bourg et gare
- ❖ Export du stationnement sur les franges communales



2° CAS DE FIGURE - PASSAGE À NIVEAU RÉAMÉNAGÉ



Projection de mise en sens unique de la Route de Dourdan

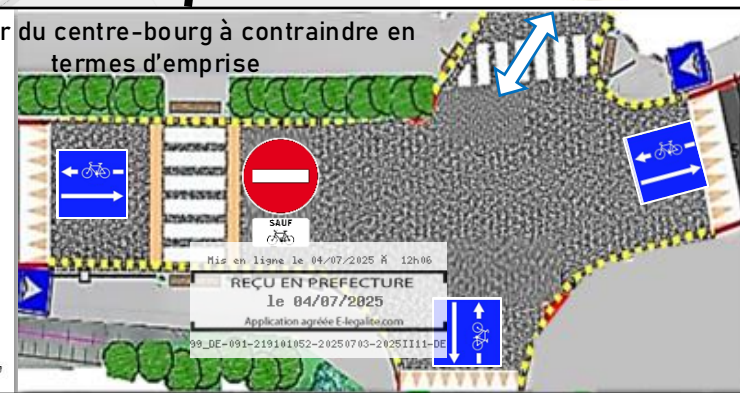
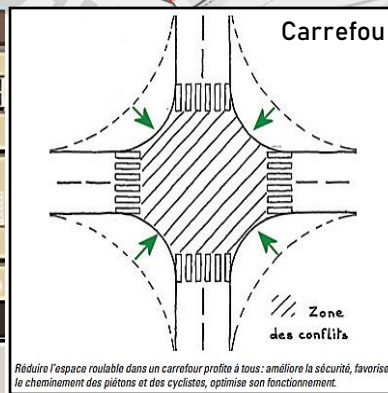
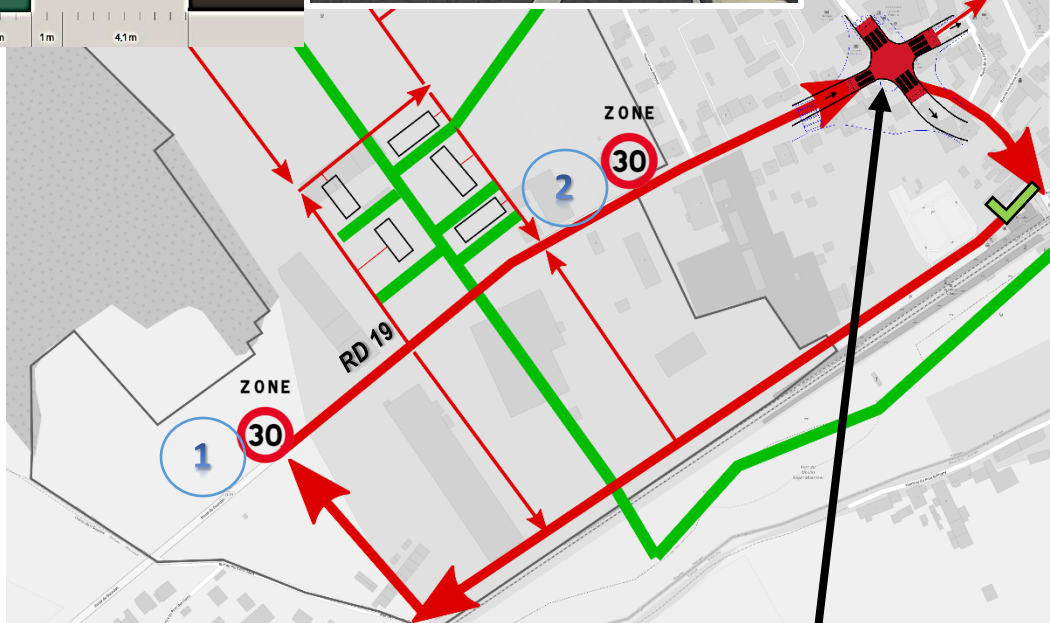


Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> ❖ Apaisement du trafic – Vitesse à 30 km/h ❖ Insertion des modes actifs – Voirie partagée ❖ Sécurisation des déplacements ❖ Intégration paysagère à l'éco-quartier ❖ Limitation du transit et de l'emprise de la voiture ❖ Réduction des largeurs 	<ul style="list-style-type: none"> ❖ Axe structurant obligeant à un report de trafic ❖ Nouveau plan de circulation contraint ❖ Création d'un nouvel axe ❖ Budget financier à prévoir pour l'aménagement d'une voie en sens unique en parallèle de la voie ferrée au Sud de l'éco-quartier

1 Route de Dourdan en ZONE 30 à sens unique avec piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la voirie (profil de 21 m)



2 Route de Dourdan en ZONE 30 à sens unique avec piste cyclable à contre-sens (profil de 12 m)



RD 19 en sens unique sur la commune de BREUILLET avec une boucle possible sur la Rue de la Gare (la desserte pour les non-résidents est complexifiée).

Trafic réparti sur 2 voies distinctes adoptant un sens de circulation chacune.

Principe d'aménagement Mise en sens unique de la Route de Dourdan



Route de Dourdan en ZONE 30 à sens unique avec piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la voirie (profil de 21 m)



Route de Dourdan en ZONE 30 à sens unique avec piste cyclable à contre-sens (profil de 12 m contraint en largeur par la présence de l'habitat résidentiel)

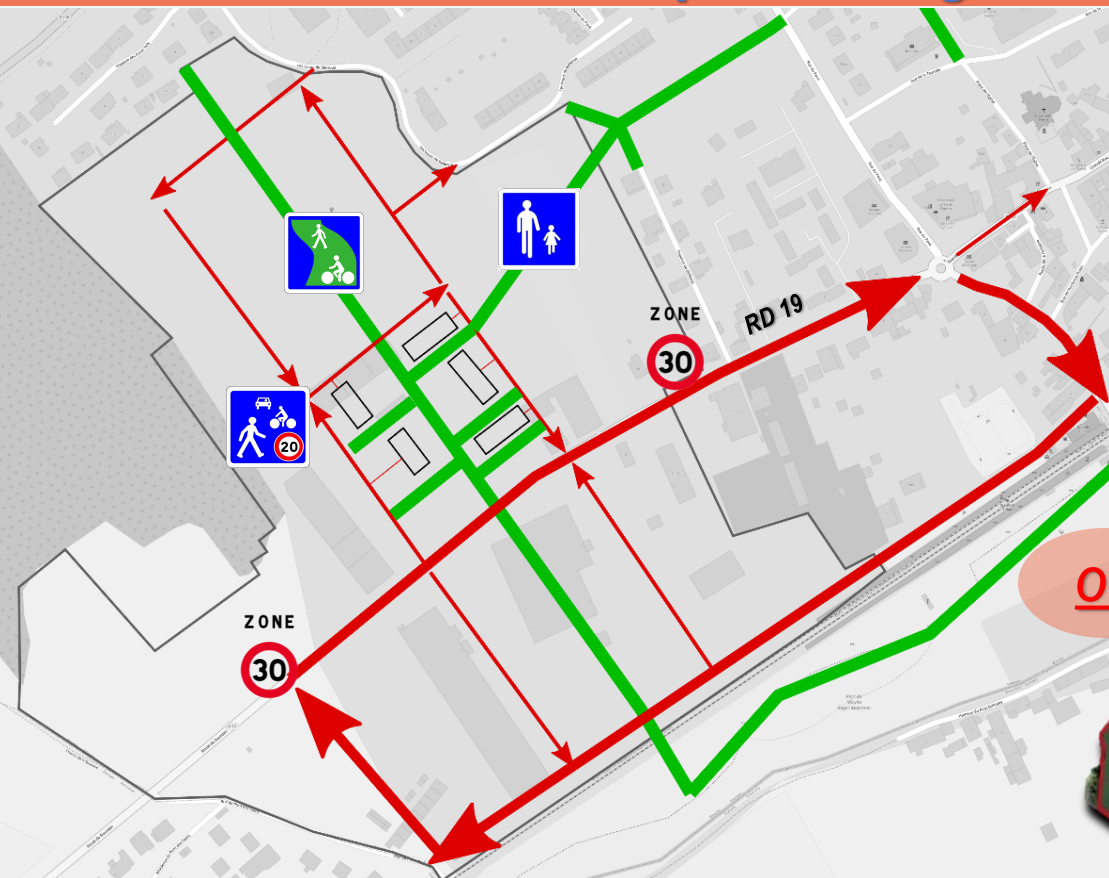
ou Alternative « fil de l'eau » Conservation du double-sens de la Route de Dourdan



Route de Dourdan en ZONE 30 à double-sens avec piste cyclable unidirectionnelle de part et d'autre de la voirie (profil de 21 m)



Route de Dourdan en ZONE 20 à double-sens avec voie cyclable à contre-sens (profil de 12 m contraint en largeur par la présence de l'habitat résidentiel)



Études PREALABLES A L'AMENAGEMENT DU SITE DU PONT DES GAINS Commune de Breuillet

Rendu Final tranche ferme

COPIL du 11 juin 2014

Etude préalable à l'aménagement du quartier du pont des gains - commune de Breuillet



Zones de rencontre sur les voies principales



Voies vertes centrales et traversantes



Aires piétonnes sur voies secondaires

❖ Eco-quartier uniquement « *circulable* » à partir de rues à sens uniques en « *têtes bèches* » sous forme de boucles pour contraindre la circulation et éviter les « *shunts* », c'est-à-dire le passage du trafic de transit en intérieur illustré par le schéma ci-dessus, OU une seule voie de desserte principale comme proposé dans l'extraction de plan ci-dessus (Document 13-104 - RENDU FINAL TF - VF - 30-06-2014 - Page 157).

❖ Aménagement de venelles au dos de chaque immeuble, et d'une coulée verte dans l'allée centrale pour mailler le quartier aux principaux pôles communaux avec une gradation matérialisée par ZONE 30 > Zone de rencontre > Aire piétonne.

❖ Absence actuelle de parking sur la Rue de Dourdan et sur la zone Nord du Pont des Gains obligeant à la création d'une poche de stationnement au Sud de la RD 19 (mise à disposition de places visiteurs, PMR, et vélos).

Le Pont des Gains - Voies principales en zones de rencontre & Voies secondaires en voies vertes et/ou aires piétonnes



Quartier en zone de rencontre. La chaussée est dimensionnée à 3,5 m, entourée de verdure et de plantations. La rue est à double sens cyclable, elle accueille le cheminement de tous. Avec cette chaussée unique, l'automobiliste sait qu'il peut rencontrer des piétons et des cyclistes.

La zone de rencontre est idéale pour des espaces publics où l'on souhaite favoriser les activités urbaines et les déplacements à pieds, sans pour autant exclure le trafic motorisé. Son objectif est de favoriser la cohabitation des piétons avec les véhicules qui circulent au maximum à 20 km/h. A cette vitesse, les éventuels conflits se règlent à travers un échange entre usagers, le piéton ayant une priorité absolue sur tous les véhicules.



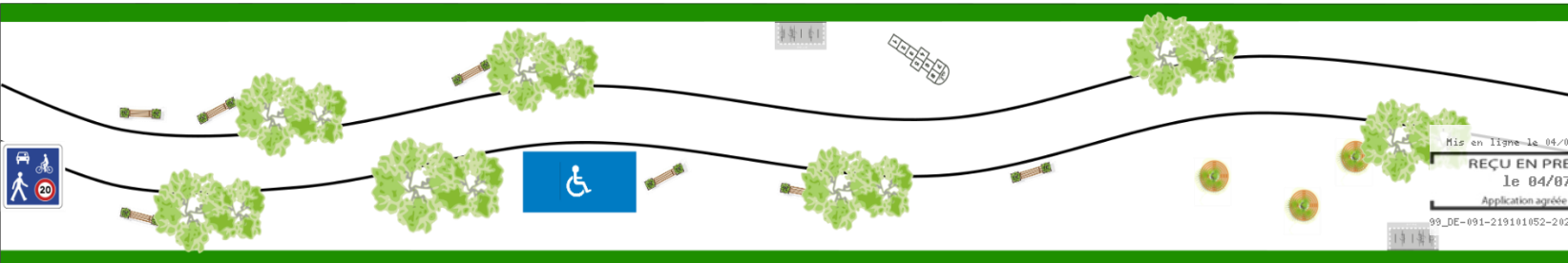
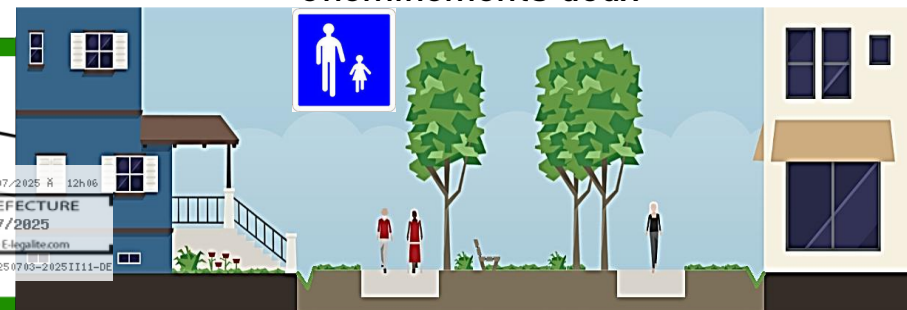
Le stationnement devrait être supprimé sur l'ensemble de la zone. Toutefois, certaines contraintes locales ne peuvent être levées, et la réglementation maintient la possibilité du **stationnement des véhicules motorisés, alors limité, strict, et organisé** afin de ne pas obstruer la visibilité entre les usagers ni la perméabilité de l'espace. Cela **facilite les déplacements des piétons** et **change l'image de la rue** en libérant de l'espace pour d'autres fonctions. Le stationnement est ainsi reporté à la frange de l'éco-quartier.

Aucune limite de trafic n'existe pour créer une zone de rencontre, toutefois si la proportion de véhicules est trop importante par rapport aux piétons, ceux-ci resteront en bord de façade, et les véhicules envahiront à nouveau les espaces délaissés par les piétons. Une réflexion sur le plan de circulation sera nécessaire, car **organiser et limiter le trafic permet de créer un cadre plus agréable**, plus sécurisé et moins bruyant. Pour que le piéton s'approprie tout l'espace, **l'aménagement doit être perméable et lisible**, tourné vers la vie locale.

Voie principale de l'éco-quartier



Cheminements doux



Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06
 REÇU EN PREFECTURE
 le 04/07/2025
 Application agréée E-legalite.com
 99_DE-091-219101052-20250703-20251111-DE

Suggestions
d'aménagement

MOBILITES

Bienvenue à
BREUILLET



Aménagement de la rue de desserte en zone partagée



Aménagements mixtes piétons et vélos intra-quartier



Pacification intégrale des
cheminements sans accès
possible aux modes
motorisés

Végétalisation des espaces
et aménités urbaines

Suggestions d'aménagement pour se déplacer dans l'éco-quartier

- Encourager les déplacements des modes actifs
- Mailler le quartier & faciliter les connexions vers les autres polarités de la commune



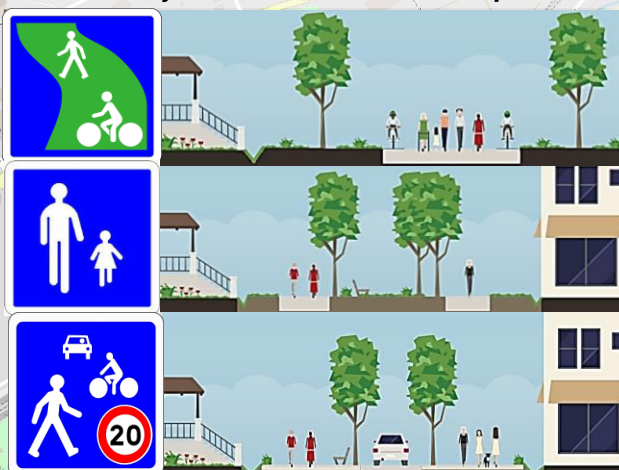
Espaces de « *transition* » sous forme de placettes végétalisées, d'espaces publics conviviaux et de rencontre entre l'éco-quartier et le bourg



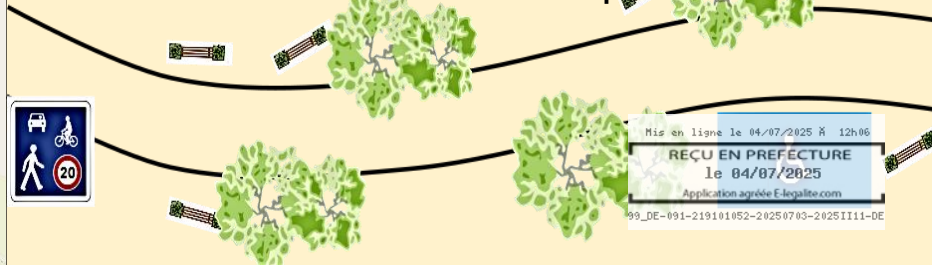
Liaisons douces inter-quartiers pour faciliter les déplacements des modes actifs depuis ou vers le bourg et la gare



Cheminements dédiés aux piétons et aux cyclistes dans l'éco-quartier



Une voie principale limitant le passage des véhicules à l'intérieur de l'éco-quartier



Suggestions d'aménagement

pour aller plus loin dans le partage des voiries

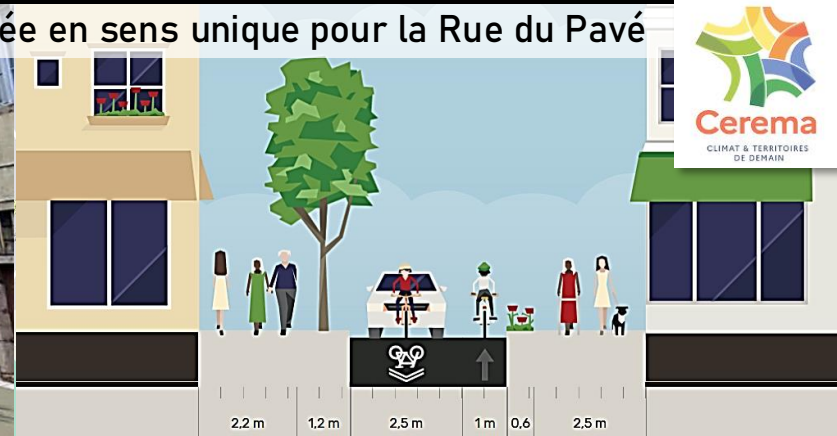
- Renforcer la lisibilité des zones et la signalétique
- Favoriser la cohabitation des modes & des usages
- Apaiser et contraindre les circulations
- Réguler les flux dans le centre-bourg

Dans le cas d'un réaménagement du passage à niveau en souterrain, la Rue du Pavé peut passer en sens unique avec contournement via la RD 116, compatible avec la mise en sens unique de la RD 19 depuis le centre de JOUY jusqu'à la gare RER de BREUILLET-Village

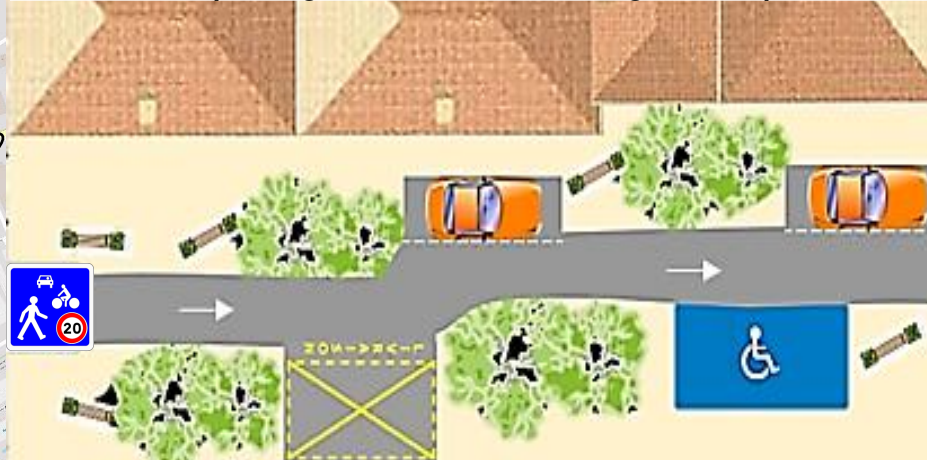


Chicane en entrée de ville pour un effet de « porte »

De la voie structurante à la voie apaisée en sens unique pour la Rue du Pavé



Zone partagée en centre-bourg avec apaisement de la rue commerçante



Entrée de bourg Route de Dourdan avec matérialisation de l'entrée de ville et de la modération des vitesses



Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06
REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025
Application agréée E-legalite.com
99_DE-091-219101052-24250705-20251111-DE



Cette entrée de zone de rencontre est matérialisée par un effet de porte. L'entrée est visible de loin, repérable et identifiable. Le masque à la visibilité que constitue la porte est compensé par la faible vitesse des véhicules et la priorité absolue du piéton.



- Limiter voire supprimer le stationnement de rue au profit de poches périphériques réglementées
- Seules les places réservées sont préservées dans le centre-bourg (PMR, livraison, vélo)

Aménagement et intégration paysagère de parkings mutualisés et foisonnés aux abords de la ville pour réguler le stationnement



Les emplacements sont réalisés en pavés de béton avec des joints engazonnés. Ils s'inscrivent bien dans le cadre du parc et des équipements publics qu'ils desservent.



En matière de stationnement privé, la norme retenue est de 1 place de stationnement par logement, pour inciter les habitants au report modal, et le stationnement public est relégué sur des parkings mutualisés en périphérie. Le Pont des Gains comptabilise 300 logements, et en admettant que la part des ménages ayant deux voitures ou plus dans l'Essonne s'élève à 34,8% (INSEE - 2019), aménager un parking de 100 places irait à l'encontre de la démarche environnementale (établir une charte engageant les habitants à ne posséder qu'un véhicule - Eco-quartier Vauban à FRIBOURG). Ce parking déporté et réglementé, d'une quarantaine de places, pourrait être implanté au Sud de la route de Dourdan afin de compenser l'absence de places à l'intérieur de l'éco-quartier. La réglementation du stationnement est un outil à disposition des collectivités pour dissuader certaines catégories (véhicules ventouses, second véhicule), et adapter l'offre pour les autres usagers (public extérieur - visiteurs et clients - parking relais).

A l'exemple du Quartier de la Sècherie à BEGLES (référence en annexe), il pourrait être aménagé avec une belle hauteur, intégrer dans le paysage, en tant qu'espace multifonctionnel et couvert pouvant accueillir entre autres concerts, marché, et événements divers.

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06
 REÇU EN PREFECTURE
 le 04/07/2025
 Application agréée E-legalite.com
 99_DE-091-219101052-20250703-20251111-02

2 types de réglementation :
 Zone bleue nécessitant une surveillance accrue,
 ou zone payante sous forme d'un partenariat
 public-privé

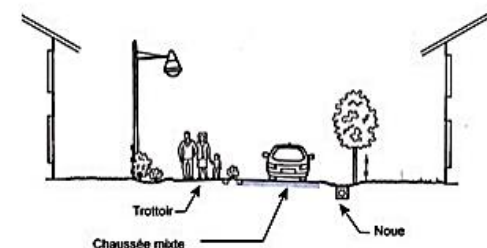
Fiches thématiques
& Annexes

MOBILITES

Bienvenue à
BREUILLET

La voirie doit assurer l'**accessibilité à tout type d'usager** via le partage en attribuant un espace à chacun, ou en privilégiant la cohabitation des modes, **cohabitation envisageable** uniquement sous le prisme de la sécurité, du confort et de la convivialité, et mise en œuvre grâce à l'implantation de « zones de circulation apaisée ». En pratique, la vitesse devient la variable d'ajustement en imposant un « **mouvement au pas** » pour tous, y compris pour l'automobiliste qui doit faire preuve de vigilance : **L'interaction se voit donc facilitée** au sein d'un même espace entre modes actifs et modes motorisés.

Il convient de **hiérarchiser le réseau** afin d'identifier les secteurs méritant l'implantation d'une **zone de circulation apaisée** (zone 30, zone de rencontre ou aire piétonne) et de **traiter les entrées de ville** afin de marquer le différentiel de vitesse, et le séquençage entre pénétrantes et vie locale en fonction de **l'environnement traversé**.



La chaussée est peu circulée, la mixité des usages doit s'instaurer dès lors que les vitesses sont faibles. La chaussée s'efface, la limite des trottoirs s'estompe, ceux-ci peuvent disparaître dans les zones de rencontre.



Ici, tout est fait pour apaiser et dissuader la circulation : la chaussée ne montre aucun signe routier, elle est étroite, sans signalisation inutile.

En vue de **mutualiser l'espace public**, seul l'aménagement physique et le traitement « *sur mesure* » des lieux permet de **rééquilibrer un partage** et de **susciter des comportements adéquats**, respectueux les uns des autres :

- ✓ Le resserrement de la chaussée ou la réduction du gabarit permis par un travail notable sur les matériaux (revêtement, mobilier, plateaux, ou végétalisation), cadre la perspective, contraint le trafic, et incite le conducteur à ralentir dans une zone où tout marquage et signal routier a été réglementairement effacé ;
- ✓ Les cheminements piétons en continuité facilitent le parcours de déambulation et se veulent attrayants au moyen d'éléments agrémentant la promenade (bancs, espaces de repos, espaces verts, ouvertures).

Cette volonté de **ne pas dissocier les voies**, d'agrandir et de désencombrer les espaces dédiés aux modes actifs par réappropriation, intègre la **notion d'accessibilité**, garantir une chaîne de déplacements sans rupture, confortable et durable.

L'implantation de zones de rencontre au sein d'un quartier résidentiel et d'un axe commerçant permet de dédier prioritairement l'espace public aux modes actifs. Dans cette configuration, la rue change de visage au profit d'une **ambiance mixte et partagée** en termes d'usages, et où la qualité de l'aménagement doit être cohérente en vue de limiter la fonction circulatoire, de réduire les vitesses et le stationnement sur voirie.

Ces 2 périmètres demandent **une facilité de déplacement pour les piétons** bénéficiant d'un régime de priorité absolue, traduisant le souhait de favoriser les activités et d'apaiser les flux en « *affaiblissant* » le trafic motorisé (cette zone n'est pour autant pas incompatible avec la fonction circulatoire).

La priorité est donnée au piéton sur tout l'espace de la rue et les véhicules y sont tolérés mais à une vitesse maximale de 20 km/h en l'absence de piéton : les règles de la zone de rencontre sont bien différentes de celles de la rue classique. L'aménagement de la rue est à adapter à ces exigences. Le changement de comportement demandé doit pouvoir être perçu par les usagers à travers l'aménagement réalisé.

Deux cas d'aménagement sont possibles :

- 1 - Adaptation d'un aménagement existant : il s'agit de légitimer une pratique, de gérer un existant ;
- 2 - Création d'un aménagement neuf : il s'agit de requalifier une voirie, d'en créer une nouvelle.

FOCUS

ZONE DE RENCONTRE : LES 10 POINTS À RETENIR

- 1 L'image de la rue change : les limites sont inexistantes ou plus floues pour un partage du même espace par tous.
- 2 Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner.
- 3 Les piétons bénéficient de la priorité sur les véhicules.
- 4 La vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h.
- 5 Les cyclistes doivent céder la priorité aux piétons, rouler à moins de 20 km/h et peuvent circuler à double sens dans toutes les rues.
- 6 La signalisation (panneaux) des entrées et sorties est obligatoire.
- 7 Le stationnement est maîtrisé, limité et autorisé seulement sur les emplacements aménagés.
- 8 Il est préférable de modérer la vitesse en amont de l'entrée en zone de rencontre.
- 9 Il vaut mieux l'aménager à l'intérieur d'une zone 30.
- 10 Elle est souvent bien adaptée pour les rues peu larges avec un faible trafic.

Vie locale

Circulation





Vaste parking en entrée du bourg. Les visiteurs sont invités à y stationner et à poursuivre à pied

Agir sur le stationnement tend à répondre durablement à une demande et à optimiser l'occupation de l'espace public par **réduction de la circulation motorisée**. Au-delà de générer des difficultés pour la progression des piétons et des cyclistes, sa présence abondante dans les cœurs de bourgs et dans les centres urbains a longtemps **réduit la qualité du cadre de vie, nuit à la sécurité** des divers usagers, et a implicitement **concouru à un recours massif de l'automobile**, y compris pour des déplacements de proximité. Toutefois, selon la configuration, il est possible de conserver quelques places (PMR, IRVE, minute livraison...).

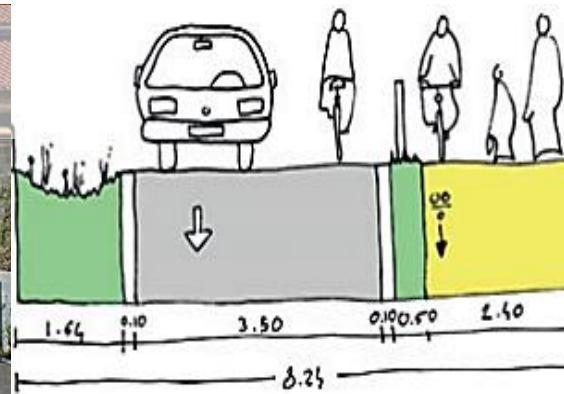
A cet effet, il convient de **compenser la disparition du stationnement de rue par la création de poches de parkings réglementées, déportées** en périphérie, un moyen de **lutter contre le stationnement sauvage et les véhicules « ventouses »**. Ces nouvelles aires de doivent être reliées au centre par un **maillage de liaisons douces**, ou via un **réseau de transports en commun**, incitant les populations à se déplacer autrement. L'espace ainsi libéré peut se dédier à **d'autres fonctionnalités** au profit des piétons et vélos.

Minimiser l'espace « roulable » sur la route ou dans les carrefours permet de minimiser la place de la voiture, et de limiter la pratique de vitesses excessives en contraignant les véhicules à adopter des **trajectoires davantage sécuritaires et « balisées »**.

Pour y parvenir, l'aménagement le plus opérant est un **agrandissement des trottoirs sur la chaussée**, visant à restreindre les zones de conflits. A contrario, un grand espace « roulable » implique des **trajectoires mal définies**, des **franchissements longs** en termes de distances, des **détours pour les piétons**, et plus généralement des **situations dangereuses**, car aucun usager n'est guidé dans sa trajectoire qui devient rapidement confuse en raison d'une **voirie surdimensionnée**. En réduisant ces dimensions, l'usager a une **meilleure visibilité de son parcours**.



Réduire l'emprise au sol dédiée à la voiture à l'arrêt et en mouvement



Coupe de principe de l'aménagement : pour donner une place confortable aux modes doux, une large bande piétonne dissociée de la chaussée par les concepteurs.

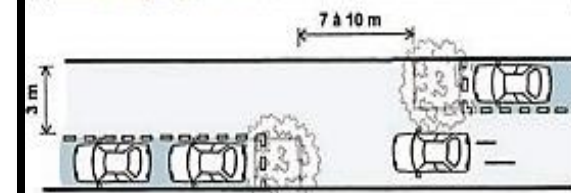
Credit : D'une ville à l'autre



Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE
le 04/07/2025
Application gérée E-Regalite.com

99_DE-091-219101052-20250703-20251111-DE



Bande de stationnement alternée formant des chicanes.



Grisolles. En diminuant la place dédiée à l'automobile (passage à sens unique pour les véhicules motorisés), l'aménagement de la rue du Pézoulat a permis d'offrir une tranquillité à tous les types d'usagers. Le mail piéton est utilisé quotidiennement par les enfants, les parents, les personnes âgées pour se rendre à l'école, à leurs activités de loisirs comme pour se promener et aller au lac. Les aménagements séparent clairement, mais avec un tact apprécié des usagers, les différents espaces. Ainsi, les cheminements sont sécurisés en direction de l'école et de l'ehpad...

Parti pris d'aménager de larges trottoirs dissociés de la chaussée au profit des piétons et des cyclistes, réduisant volontairement la voirie – Traitement qualitatif de carrefour avec régulation du trafic et partage entre modes



Cheminement qualitatif exclusivement réservé aux modes actifs et traité dans un environnement végétalisé

La limitation de la circulation automobile et de la place accordée à la voiture est un « **prérequis** » de l'éco-quartier, se traduisant par un déclassement de voies structurantes et la conception de voiries faiblement dimensionnées, en faveur d'aménagements attribuant la priorité aux modes actifs. C'est dans ce cadre que la **hiérarchisation** est indispensable en vue d'une **implantation généralisée de zones partagées**, qui sert à établir un **raccordement au réseau de cheminements** dans un contexte de pacification urbaine.

La **qualité des espaces publics** donne toute sa place aux **piétons et aux cyclistes** afin de proposer un cadre agréable, désirable, et **connecté aux principales aménités** urbaines. Au-delà de **faciliter l'accessibilité** intra-quartier et inter-quartiers, les **cheminements se doivent d'être lisibles et visibles, continus et confortables**, au titre de la promenade, de la déambulation, de la rencontre, et du repos ; ils sont aussi conçus pour le transit en référence à la cyclo-logistique, et comme points de passage rapides pour les « **vélotafeurs** ».



Par nature, un éco-quartier incite les citoyens à **se déplacer conformément aux exigences du développement durable**, et l'intégration paysagère des éléments y est primordiale. Dans les faits, **les véhicules tendent à « s'effacer »**, et se voient relégués en périphérie du secteur sous la forme de parkings décentrés, **au profit d'un report modal**, s'appuyant plus spécifiquement sur les modes alternatifs pour les déplacements courts, et une articulation « *modes actifs - transports en commun* » qui se doit d'être efficace.



Au-delà de repenser un « *modèle* », un **projet d'éco-quartier est une opération en extension renouvelée, raccordée à la ville existante**, qui vise à intégrer une **végétation abondante** au cœur d'un secteur où **circulations et déplacements sont envisagés « différemment »**.

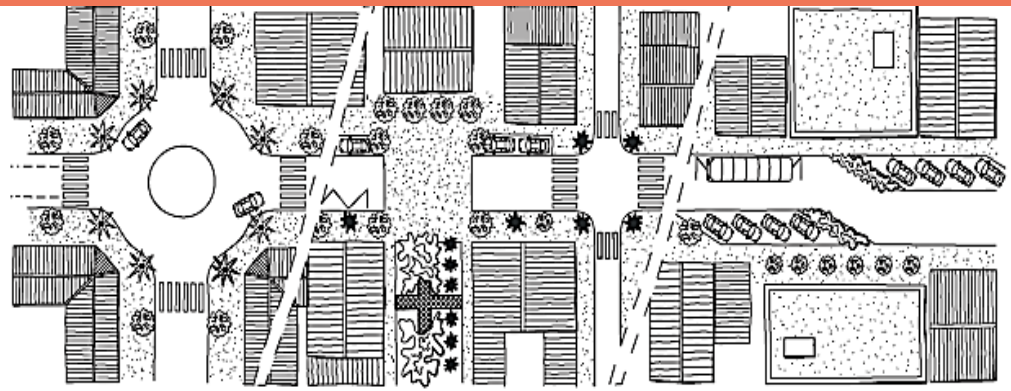
Réseau de sentes apaisées à la fonction de maillage communal



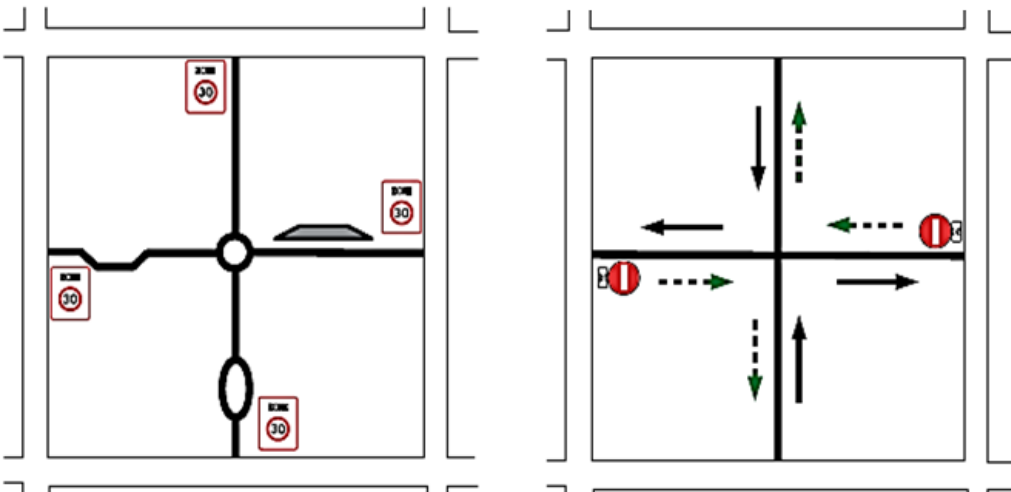
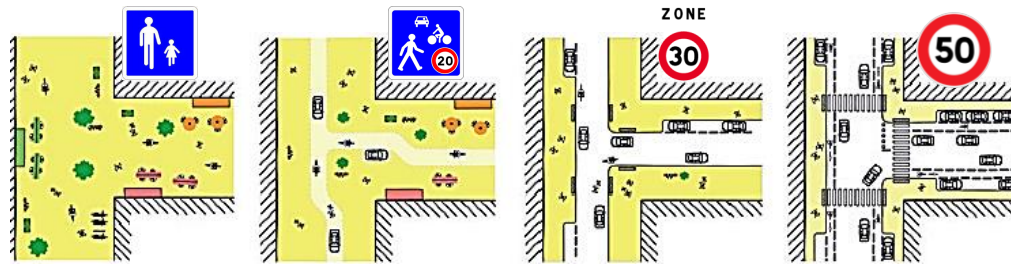
Principaux éléments à prendre en considération pour déterminer les limitations de vitesse sur un réseau existant

Important : Les indications contenues dans le tableau proposent un cadre général d'aide à la détermination des limitations de vitesse cohérentes et adaptées à chacune des voies du réseau routier existant. Les caractéristiques à analyser doivent être considérées dans leur ensemble et non individuellement. La hiérarchie proposée vers laquelle il est souhaitable de tendre est à adapter selon les réalités du terrain.

Environnement urbain				
- Ambiance urbaine	<ul style="list-style-type: none"> Concentration de commerces, de services. Quartier touristique, historique. Proximité d'un pôle générateur piéton. Zone d'échange TC. 	<ul style="list-style-type: none"> Ilot d'un quartier. Ensemble de rues ou places résidentielles ou commerciales. 	<ul style="list-style-type: none"> Multiplicité des usages, des usagers et des fonctions. Faible « adhérence » du bâti avec la rue. Champ visuel ouvert en profondeur et en largeur. 	<ul style="list-style-type: none"> Très peu de piétons. Très peu d'entrées riveraines. Pas « d'adhérence » du bâti avec la rue. Champ visuel très ouvert en profondeur et en largeur.
- Exemple d'ambiance				
Fonctionnement général				
- Gestion des flux d'usagers	Priorité absolue du flux piétons sur le flux véhicules.	Équilibre entre flux piétons et flux véhicules.	Prépondérance du flux véhicules sur le flux piétons.	Forte prépondérance du flux véhicules sur le flux piétons.
- Partage de la voirie	Cohabitation de l'ensemble des usagers sur la chaussée, y compris les piétons.	Cohabitation des différents véhicules sur la chaussée, y compris les vélos.	Séparation visuelle ou physique des différents modes de déplacements sur la chaussée.	Séparation physique des différents modes de déplacements sur la voirie.
- Gestion des intersections	Priorité à droite.	Priorité à droite.	Giratoire, cédez-le-passage, stop, feux, priorité à droite.	Giratoire, feux, intersections peu rapprochées.
Configuration urbaine				
- Type de voirie	Voie ou place dont l'aspect procure au piéton le sentiment d'être prioritaire (bordure basse ou inexistante, absence de marquage au sol).	Voie avec trottoir. Configuration et/ou présence d'aménagement cohérente avec la pratique d'une vitesse modérée. Section d'un axe où le flux piéton est difficilement canalisable en traversée.	Voie avec aménagements cyclables. Traversées piétons canalisées.	Voies de transit, de contournement. Pénétrantes de villes moyennes ou importantes. Grandes artères urbaines.
Emprise selon le type de voirie				
- Gabarit pour les voies à sens unique pour les véhicules motorisés <i>(largeurs minimales indicatives - voir note p. 4)</i>				
- Gabarit pour les voies à double sens pour les véhicules motorisés <i>(largeurs minimales indicatives - voir note p. 4)</i>				
- Stationnement des véhicules motorisés sur la voirie	Limité à quelques places matérialisées.	Possible.	Possible.	Absence de stationnement.
Aménagements piétons				
- Matérialisation des déplacements le long de la chaussée	La notion de trottoir et de traversée n'a pas de sens, le piéton circulant partout.	Trottoir contigu à la chaussée.	Trottoir le plus souvent contigu à la chaussée.	Cheminement dédié ou trottoir non contigu à la chaussée.
- Matérialisation des traversées de la chaussée		Plateau, traversée suggérée, passage piéton rare.	Aménagement de passages piétons.	Aménagements renforcés en carrefour.
Aménagements cyclables				
- Dans le sens de circulation	Pas d'aménagement cyclable identifié.	Pas d'aménagement cyclable en général.	Aménagement cyclable sur l'emprise de la chaussée.	Aménagement cyclable non contigu à la chaussée.
- Double sens cyclable <i>(voies à sens unique)</i>	Cas général : avec éventuellement utilisation de quelques pictogrammes vélo.	Cas général : avec ou sans matérialisation de la séparation.	Présence possible avec séparation physique ou visuelle.	Présence possible avec séparation physique.
Vitesse limite réglementaire souhaitable				
	Priorité piéton → 20 km/h	30 km/h	50 km/h	70 km/h



Séquençage d'aménagements de l'espace public selon le contexte urbain









La mise en place de zones de circulation apaisée et d'aménagements modérateurs de la vitesse permettra de dissuader la plupart des automobilistes en transit mais n'assure pas la suppression totale de ces déplacements.

Rue à sens unique, tête bêche, avec double sens cyclable : réduit le trafic de transit et améliore la sécurité, mais rallonge les parcours pour les modes motorisés et rend l'orientation plus compliquée pour les conducteurs de véhicules motorisés.

Le traitement de l'espace public est un moyen de séquencer la voirie selon le contexte territorial dans lequel on agit, et d'y introduire les aménagements nécessaires à l'ambiance voulue

Type d'aménagement cyclable à envisager selon la vitesse

 VBS 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		
	> 4000				
<div>Mise en ligne le 04/07/2025 à 12h06 REÇU EN PREFECTURE le 04/07/2025 Application agréée E-legalite.com</div>		À choisir selon le contexte			Prioritaire sur le trafic sécant

Mise en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE

le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

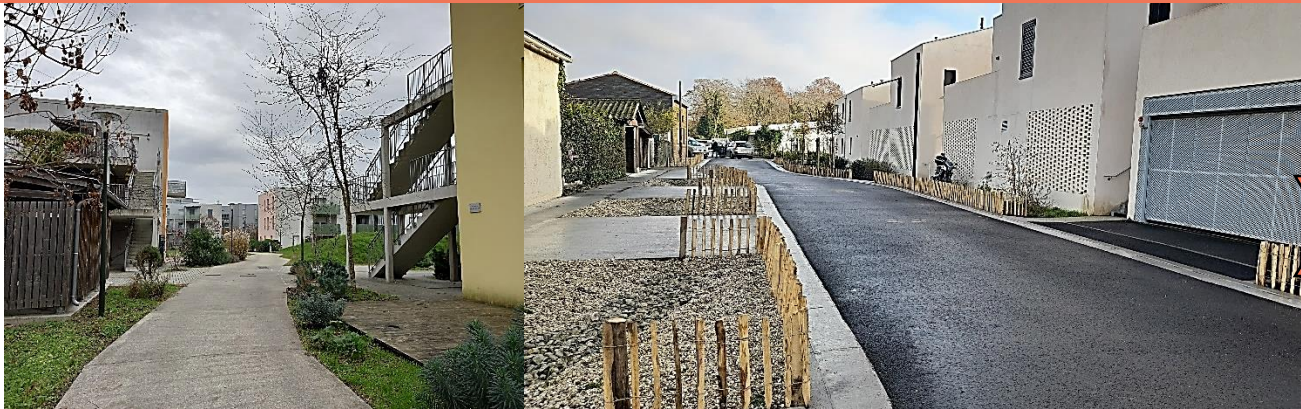
P38_DE-091-219101052-20250703-20251111-DE

Le stationnement des véhicules est aménagé sous forme de parkings couverts ou aériens situés sur les franges du quartier

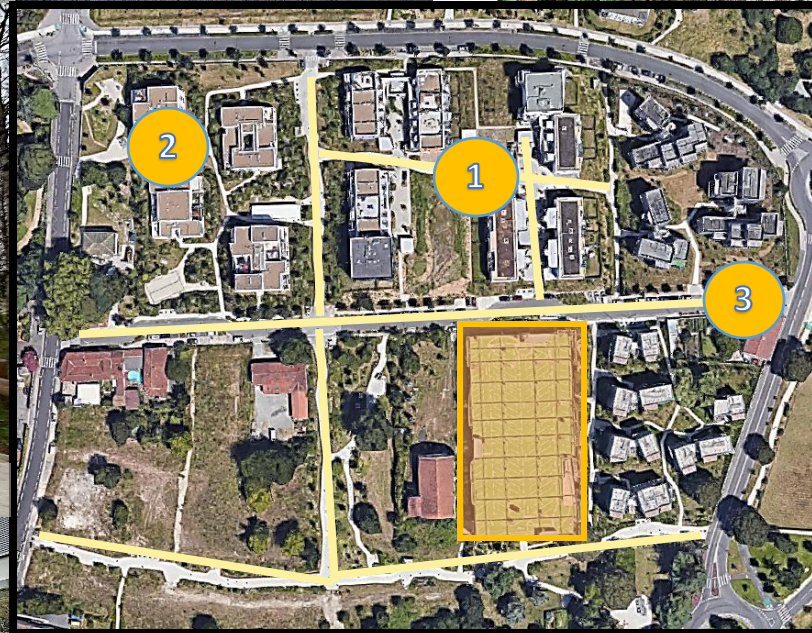
A l'intérieur du quartier, seules des allées végétalisées et piétonnes font office de maillage



Quartier des Prés - MONTIGNY LE BRETONNEUX



1 Voies partagées

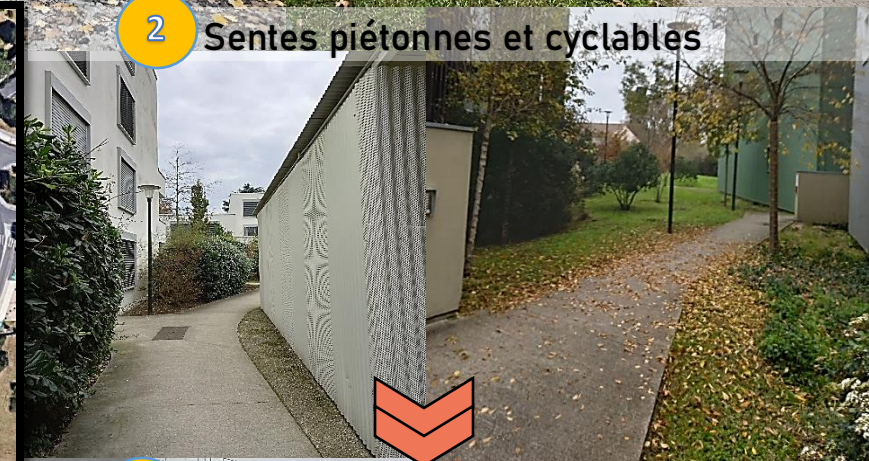


Parking silo



Voie carrossable

2 Sentes piétonnes et cyclables



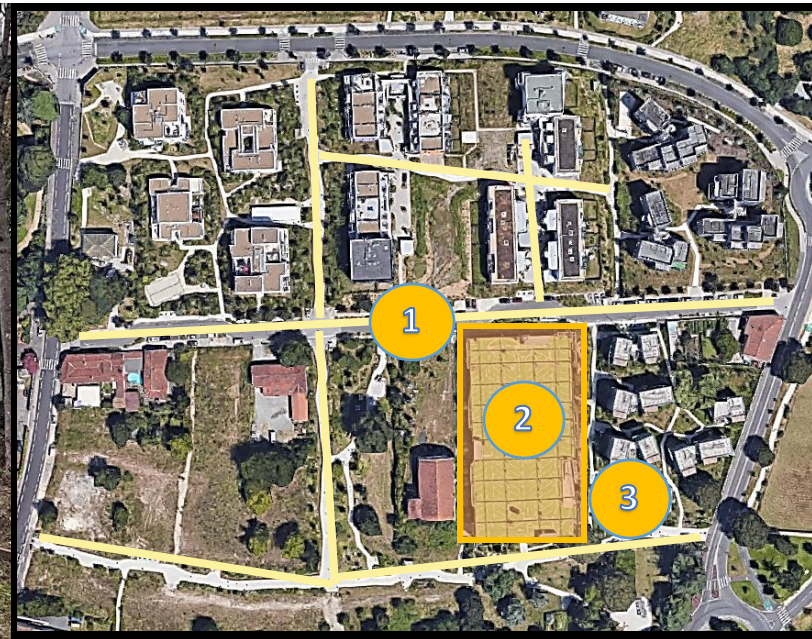
3 Places de parkings intégrées



ZOOM sur les principaux aménagements

Quartier de La Sècherie – BEGLES (périphérie de BORDEAUX)

Niveau 0 du parking silo aménagé avec une belle hauteur sous plafond, et intégré au paysage – Espace multifonctionnel et couvert accueillant des concerts, le marché et des événements divers



Parking silo



Voie carrossable

Mis en ligne le 04/07/2025 à 12h06

REÇU EN PREFECTURE

le 04/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-091-219101052-20250703-20251111-DE



Places de stationnement en pieds d'habitations – Voies étroites et contraintes limitant le passage et le stationnement des modes motorisés préférentiellement déportés dans le parking

Voies partagées en intérieur, délimitées par des barrières de part et d'autre de la chaussée et intégrées à l'environnement, limitant l'emprise de la voiture en mouvement et à l'arrêt, et contribuant à la pacification du quartier