

Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay

SCHEMA DE PRINCIPE

-

PROGRAMME PLURIANNUEL DES CIRCULATIONS DOUCES

PHASES 1 ET 2 : DIAGNOSTIC ET ANALYSE DES BESOINS

1^{er} décembre 2005

SOMMAIRE

1	<u>PRESENTATION DE LA CAPS – CONTEXTE DE L'ETUDE</u>	3
1.1	LES COMPETENCES DE LA CAPS	3
1.2	LE TERRITOIRE	3
1.3	LES PROJETS D'URBANISATION	5
1.4	LA POLITIQUE DE LA CAPS EN MATIERE DE CIRCULATION	7
1.4.1	LA VOIRIE D'INTERET INTERCOMMUNAUTAIRE	7
1.4.2	LES CIRCULATIONS DOUCES RELEVANT DU DOMAINE INTERCOMMUNAUTAIRE	7
2	<u>LE TOUR DU PLATEAU DE SACLAY</u>	8
2.1	DIAGNOSTIC DU TOUR	8
2.2	ACCES AU TOUR	8
3	<u>DIAGNOSTIC DES COMMUNES DE LA CAPS : LES CIRCULATIONS DOUCES, LES DEPLACEMENTS, LES POLES STRATEGIQUES</u>	16
3.1	LES AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES CIRCULATIONS DOUCES EXISTANTS	16
3.2	LES DEPLACEMENTS DE DIMENSION INTERCOMMUNAUTAIRE	17
3.2.1	LES POLES STRATEGIQUES	17
3.2.2	LES DEPLACEMENTS	20
4	<u>LA POLITIQUE DES AUTRES INTERVENANTS SUR LE TERRITOIRE DE LA CAPS</u>	25
4.1	LE SYNDICAT D'AMENAGEMENT YVETTE-BIEVRE (SYB)	25
4.2	LE CONSEIL GENERAL DE L'ESSONNE	26
5	<u>ANALYSE DU DIAGNOSTIC – EXPRESSION DES BESOINS PAR LES COMMUNES</u>	27
6	<u>PERSPECTIVES</u>	29

1 PRESENTATION DE LA CAPS – CONTEXTE DE L'ETUDE

Située dans le département de l'Essonne, la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay (CAPS) a été créée le 1^{er} janvier 2003. Celle-ci fait suite à l'ancien district et à la communauté de communes.

La CAPS regroupe 10 communes : Bures-sur-Yvette, Gif-sur-Yvette, Gometz-le-Châtel, Igny, Orsay, Palaiseau, Saclay, Saint-Aubin, Vauhallan et Villiers-le-Bâcle.

Ces communes sont de taille très variable, les données issues du recensement de 1999 sont les suivantes :

- 9 679 habitants à Bures-sur-Yvette,
- 21 364 habitants à Gif-sur-Yvette,
- 1 847 habitants à Gometz-le-Châtel,
- 9 381 habitants à Igny,
- 16 236 habitants à Orsay,
- 28 965 habitants à Palaiseau,
- 2 883 habitants à Saclay,
- 694 habitants à Saint-Aubin,
- 2 058 habitants à Vauhallan,
- 1 093 habitants à Villiers-le-Bâcle.

1.1 Les compétences de la CAPS

La CAPS a compétence pour :

- Le développement économique (création, aménagement, entretien et gestion des zones d'activités industrielles, commerciales, tertiaires d'intérêt communautaire)
- L'aménagement de l'espace communautaire (établissement et mise en œuvre du schéma de cohérence territoriale, création et réalisation de ZAC, transports urbains)
- L'équilibre social de l'habitat (élaboration, gestion et suivi du plan local de l'habitat, réserve foncière, politique de logement d'intérêt communautaire)
- La politique de la ville
- La voirie et les parcs de stationnement d'intérêt communautaire
- La protection et la mise en valeur de l'environnement
- Les équipements culturels et sportifs
- L'hydraulique (gestion des eaux pluviales du Plateau)

1.2 Le territoire

Le territoire présente trois entités distinctes :

- Le Plateau de Saclay,
- La vallée de l'Yvette,
- La vallée de la Bièvre.

Ces trois entités topographiques ont conditionné la répartition des populations (zones urbaines) et des activités (transport, agriculture, industrie...) sur le territoire de la CAPS.

▪ Le plateau de Saclay

Le Plateau de Saclay constitue l'un des grands sites naturels et agricoles du sud de Paris. Avec ses grands espaces ouverts à dominante de grande culture céréalière, ses versants boisés et la proximité du Parc Naturel

régional de la Haute Vallée de Chevreuse, le plateau est un maillon important de la « Ceinture Verte »¹ de l'Ile-de-France.

Le plateau est également un parc technologique et scientifique de premier ordre ; il compte ainsi de grandes écoles (Ecole Polytechnique, Supélec), d'importants pôles technologiques de recherche tels que le CEA (centre d'études nucléaires), le Centre d'Essai pour les Propulseurs (CEPr), des entreprises privées (Thalès, Danone), un parc technologique (le Parc Club d'Orsay).

L'urbanisation sur le plateau est constituée de villages de taille modeste : Saclay, Saint-Aubin, Villiers le Bâcle et Vauhallan.

Le plateau est relié aux vallées de la Bièvre et de l'Yvette par des versants boisés pentus (le dénivelé moyen entre le plateau et le fond des vallées est de l'ordre de 70m).

▪ Les vallées de la Bièvre au nord et de l'Yvette au sud

Les deux vallées sont le lieu des communications (RER B et C, RN 444...) et du développement du tissu urbain. L'urbanisation y est quasi continue entre les différentes communes.

Les communes de Gometz-le-Châtel, Gif-sur-Yvette, Bures-sur-Yvette, Orsay et Palaiseau se trouvent dans la vallée de l'Yvette. La seule commune de la vallée de la Bièvre appartenant au territoire de la CAPS est Igny.

La vallée de l'Yvette est également le siège de pôles de recherche et d'enseignement majeur. On peut citer l'Université Paris Sud XI à Orsay ou encore la délégation Ile-de-France du CNRS à Gif-sur-Yvette.

¹ La Ceinture Verte est une zone périurbaine qui a vocation à lier des espaces urbains et ruraux dans un paysage de grande qualité. Les objectifs de la Ceinture Verte, tels que définis dans le Plan Vert sont notamment de :

- Maîtriser le front urbain
- Protéger le patrimoine naturel de la faune et de la flore
- Créer de nouveaux équipements récréatifs
- Favoriser le maintien d'une agriculture périurbaine

1.3 Les projets d'urbanisation

Sur la carte ci-après figurent en violet les projets d'urbanisation menés par la CAPS. Ces projets sont concentrés sur le territoire de la CAPS.

La zone autour de l'Ecole Polytechnique constitue un important secteur d'urbanisation futur avec :

- à l'est un programme de centre nautique intercommunal et de logements (environ 40 ha). 1000 à 1500 personnes sont attendues (n°1 sur la carte).
- à l'ouest, un programme à vocation économique et scientifique (environ 50 ha). (n°2 sur la carte)

Le Plateau du Moulon (n°3 sur la carte), où se trouvent déjà Supélec et l'IUT notamment, est l'autre zone importante à urbaniser. Le projet prévoit d'y implanter un centre des affaires et un centre de recherche (Soleil). Ce secteur représente 350 ha dont 220 sont à ouvrir à l'urbanisation.

Tous ces programmes prennent en compte les circulations douces (à savoir les piétons, les cyclistes et les Personnes à Mobilité Réduite) à l'intérieur de leur périmètre. L'accès à ces sites, lui, ne dépend pas uniquement de la CAPS. A noter que l'accès aux principaux secteurs à urbaniser sera facilité par le projet de Site Propre pour les Transports en Commun (en rouge sur la carte), le long de la RD 36. En effet celui-ci est accompagné d'aménagements pour les circulations douces. Les projets de rond point entre la RD 36 et la RD 128, et à la sortie de l'Ecole Polytechnique avec le barreau de la RD 36, devraient améliorer la circulation dans les secteurs d'urbanisation prévus à l'est du territoire.

Les communes ont aussi des projets d'urbanisation soutenus par la CAPS :

- Programme de 200 logements et extension de l'école à Saclay Val d'Albien. (n°4 sur la carte)
- Extension du bourg à Saclay bourg (n°5 sur la carte)
- Extension du bourg à Villiers-le-Bâcle (programme en cours de définition). (n°6 sur la carte)
- Projet de ZAC à vocation économique à Gometz-le-Châtel (en phase de consultation des aménageurs)
- Reconversion du site de la SAGEM à Palaiseau en un programme intercommunautaire de logements, bureaux et équipements publics (marché de définition).

Annexe à la
motion d'orientation
votée le 23/06/2005

CAPS Juin 2005



1.4 La politique de la CAPS en matière de circulation

1.4.1 La voirie d'intérêt intercommunautaire

Pour qu'une voie soit prise en charge par la CAPS, elle doit répondre à l'un des critères suivants :

- ✓ relier au moins deux communes du territoire
- ✓ être limitrophe d'au moins deux communes du territoire
- ✓ desservir une ou plusieurs zones économiques ou d'aménagement concerté d'intérêt communautaire.

Actuellement, seules huit voies ont été transférées à la CAPS. Les travaux engagés sur ces voies ou qui vont l'être sont plutôt de l'ordre de la remise à niveau que d'une transformation importante et lourde.

Les voiries où circulent les Transports en Commun conventionnés par la CAPS et la voirie des zones d'activités, soit au total 115 km (ou environ 25% du territoire) vont également faire l'objet d'un transfert des compétences.

Le transfert des compétences peut, en relation avec les circulations douces, générer des difficultés de partage. La CAPS devra veiller à deux problématiques sur ces voies soumises :

- ✓ le partage des compétences avec la commune qui garde la compétence en matière de stationnement et de police. Le stationnement étant souvent en concurrence avec des aménagements cyclables,
- ✓ le partage des compétences avec le département dans le cas des départementales. En effet, la chaussée dépend du département, mais devient, à partir du caniveau, soit du domaine de la commune soit de celui de la CAPS.

1.4.2 Les circulations douces relevant du domaine intercommunautaire

La CAPS a déjà en charge le Tour du Plateau de Saclay, d'une cinquantaine de kilomètres. L'aménagement de ce tour n'est pas homogène et la partie 2 s'attachera à le décrire et à en dégager les principales caractéristiques et lacunes.

La CAPS a pour ambition de développer les circulations douces sur son territoire. Ceci passe dans un premier temps par l'élaboration du présent schéma de principe.

La CAPS a défini ses premières opérations en matière de circulations douces : la création, la réhabilitation et l'entretien des circulations piétonnes et cyclables suivantes :

- Le Tour du Plateau de Saclay et ses 4 boucles
- Les itinéraires piétonniers et cyclables situés dans les secteurs de développement urbain prévus sur le plateau

Pour les autres itinéraires de desserte (les axes majeurs de desserte piétonnes et cyclables à l'échelle du territoire communautaire, les liaisons plateau - vallées, les dessertes des pôles stratégiques), un travail de recensement avec les communes, puis de hiérarchisation par la CAPS, doit être réalisé afin d'aboutir à un schéma de principe cohérent et structurant.

2 LE TOUR DU PLATEAU DE SACLAY

2.1 Diagnostic du tour.

Le tour du plateau est constitué d'un montage de quatre boucles, dont près de 43 kilomètres appartiennent au territoire de la CAPS.

Il ressort de l'analyse que le tour est constitué d'une grande variété de chemins dont les usages sont divers mais dominés par les activités de loisirs.

L'unité de l'ensemble provient en partie du fait des faibles pentes constatées sur la majeure partie du tour. Cependant, certains points de forte dénivelée interdisent d'envisager le tracé actuel comme un itinéraire cohérent confortable, et surtout cyclable.

Il se dégage également une unité paysagère grâce à la présence des rigoles, à la proximité de terres agricoles, et au caractère rural de toutes les parties de communes traversées.

Le diagnostic du Tour du Plateau de Saclay est présenté ci-après en trois parties :

- Une partie cartographique :
 1. une carte du tour indiquant le tracé, et la segmentation qui en a été faite pour l'analyser,
 2. une carte descriptive des revêtements et dénivelés,
 3. une carte descriptive des largeurs de voies, et des contraintes observées,
- Un tableau récapitulatif du diagnostic par segments cohérents,
- Une typologie photographique précisant le mode d'évaluation de l'état existant.

Remarques sur le diagnostic

- Les cheminements empruntés par le Tour du Plateau de Saclay sont soit propriété du Syndicat d'aménagement Yvette-Bièvre (les rigoles), soit propriété des communes, soit encore des chemins ruraux, voire privés (c'est le cas pour le tronçon entre la ferme de la Martinière et la RD 128). La prise en charge de l'entretien est donc variable, d'autant qu'il n'existe pas de charte d'entretien.
- Les chemins pédestres sont souvent praticables à vélo, même si parfois des aménagements seraient nécessaires pour permettre cette pratique.
- La signalétique est globalement minimale, sinon absente.
- Plusieurs segments traversent des Espaces Naturels Sensibles du département de l'Essonne. L'incidence de ce classement prendra son sens dans les traitements à préconiser dans le schéma de principe. En effet, le conservatoire départemental des espaces naturels sensibles limite les aménagements à l'intérieur des ENS.

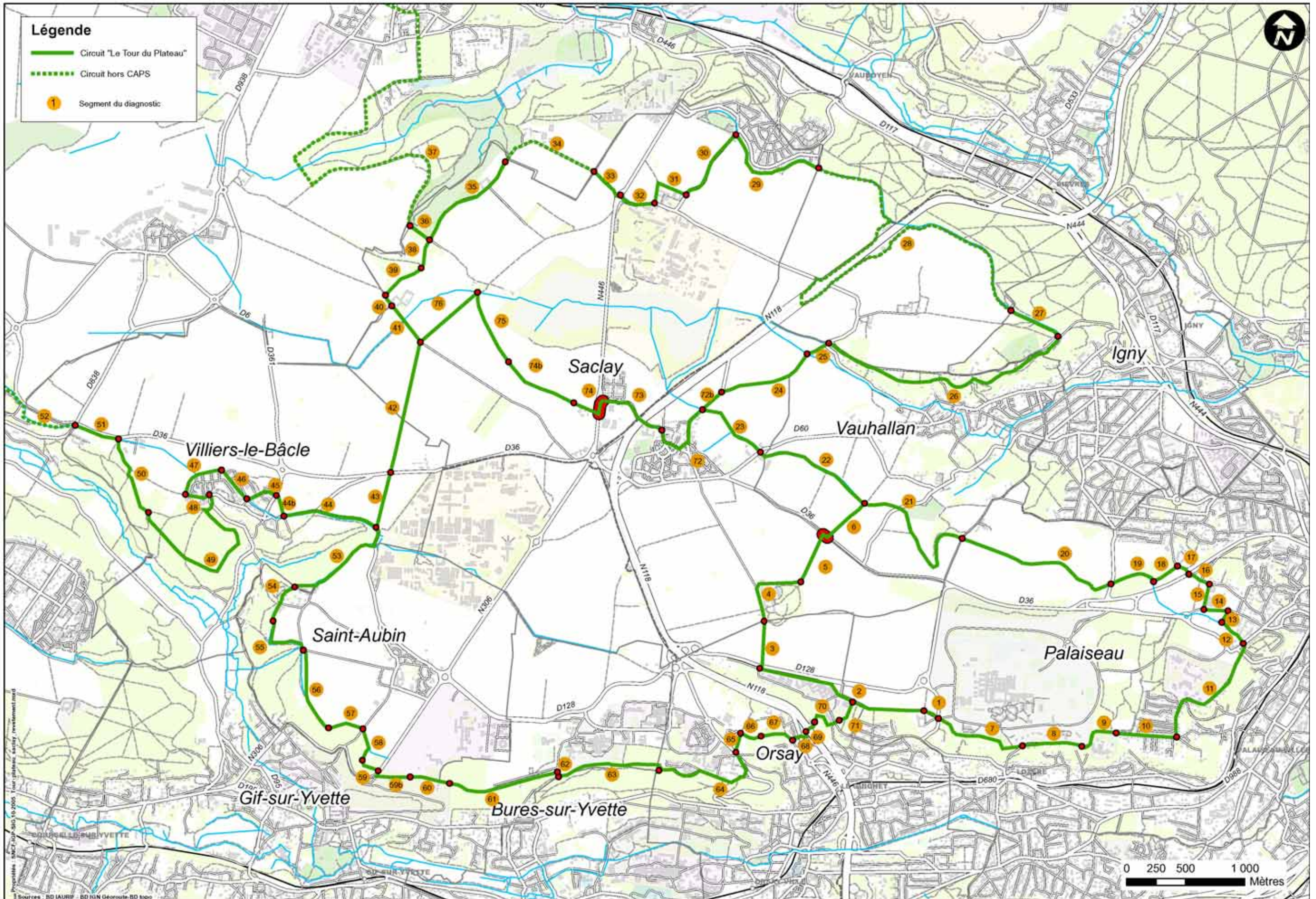
Ce diagnostic nous indique qu'il est permis d'entrevoir la possibilité de modifier le tracé du tour pour le mettre en cohérence, et notamment permettre :

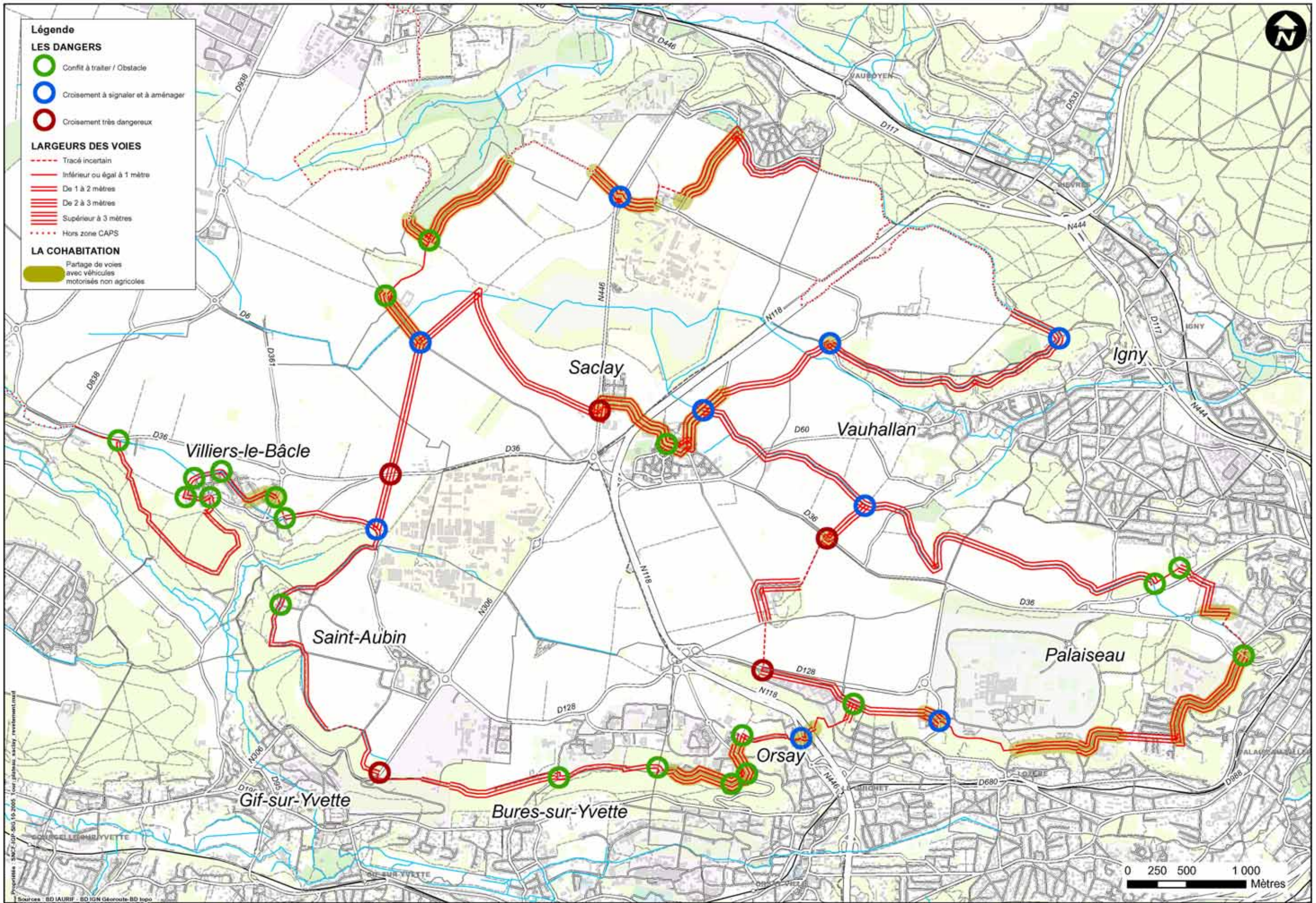
- d'éviter les sections de trop forte pente,
- de sécuriser les croisements dangereux,
- d'en dégager des sections importantes autonomes cyclables,
- de concevoir des itinéraires partiels viables accessibles aux personnes à mobilité réduite, aujourd'hui absents du tour.

2.2 L'accès au Tour

Il existe des possibilités de liaison entre le tour du plateau, les vallées et les communes environnantes. Par exemple, la commune d'Igny souhaite développer un accès au tour par le chemin du Picotois, mais l'ensemble des communes a également exprimé le besoin de liaisons plateau - vallées qui permettraient, de fait, d'accéder au tour du plateau depuis les gares en vallée.

En s'appuyant sur l'environnement favorable aux circulations douces dans les dix communes, ces liaisons devront participer aux loisirs aussi bien qu'aux déplacements entre les pôles stratégiques.





CIRCUIT DU TOUR DU PLATEAU : DIAGNOSTIC

Segment d'itinéraire	Longueur approximative	Largeur	Nature du revêtement	Etat du revêtement	Type de cheminement	Type d'usage	Partage d'usage	Pente	Environnement (rigole, tissu)	Eclairage	ENS	Groupe de segments	Observations : Mobiliers, aménagements particuliers
1	100	plus de 3 m	enrobé	médiocre	voie carrossable	riverains/loisirs	piét./vélo/auto	faible	rural, assez calme, rigole	non		Corbeville - Thalès	(Rigole embroussaillée)
2	1600	2 à 3 m	enrobé	moyen/médiocr	piste 2 sens	loisirs/Thalès?	vélo/piétons	faible	rigole embroussaillée	non	oui		Traversée de la D 128 entre segments 2 et 3
3	400	Visible < 1m	terre/enherbé	pas aménagé	champ	?	?	faible	espace ouvert, bruyant	non		La Martinière	Tracé éventuellement à matérialiser à travers champ
4	700	plus de 3 m	enrobé	moyen	chaussée	desserte locale	tous véhicules	faible	bord de champs	non	oui		Une courte section en béton ; barrière côté château
5	500	Visible < 1m	terre/enherbé	pas aménagé	champ	?	?	faible	espace ouvert, bruyant	non			Et 50 m sur la D36 entre segments 5 et 6
6	400	2 à 3 m	grave/bitume	mauvais	chemin agricole	loisir/agricole	piét./VTT/tract	faible	espace ouvert, bruyant	non		D 36 à rigole	
7	900	≤ 1 m	terre/cailloux	mauvais	sentier pédestre	loisir (GR pays)	piétons	forte	boisé	non	oui	Le Bois de la Vauve	Pas de balisage
8	650	2 à 3 m	enrobé	moyen	voie riverains	desserte/loisir	piét./vélo/auto	faible	en partie boisé	ville	oui		(Auto pour riverains)
9	350	plus de 3 m	enrobé	moyen	chaussée	desserte locale	tous véhicules	faible	bois et résidences	ville (faible)		Les Clos - Vallée Française	
10	500	2 à 3 m	enrobé	bon	piste sur trottoir	desserte	piétons/vélos	faible	tissu urbain résidentiel	ville			
11	1200	plus de 3 m	enrobé	assez bon	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	faible	tissu urbain résidentiel	ville	oui		Plus (+) petit tronçon de piste / enrobé
12	300	< 1 m	terre/cailloux	mauvais	sentier pédestre	loisirs et (?)	piétons	faible	rigole embroussaillée	non		Les Granges	Inaccessible en l'état ; un accès accidenté
13	150	< 1 m	terre/champs	pas aménagé	(champ)	?	?	faible	champ	non			Pas de signalétique
14	300	plus de 3 m	enrobé	moyen	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	faible	tissu urbain équipements	ville		Les Grands Bilhauts	Pas de signalétique
15	250	2 à 3 m	enrobé	bon	voie sans auto	lycée, loisir	piétons/vélos	faible	tissu urbain équipements	oui			Pas de signalétique
16	150	2 à 3 m	enrobé	moyen	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	faible	tissu urbain résidentiel	ville			Pas de signalétique
17	100	2 à 3 m	enrobé	médiocre/moye	passage piét./vélo	mixte	piétons/vélos	faible	passerelle bruyante	ville		Passerelle	Plus (+) trottoir / enrobé ; pas de signalétique
18	300	≤ 1 m	terre/cailloux	mauvais	sentier pédestre	loisir	piétons	forte	bois, mais bruit présent	non	oui	Villebois	Fort dénivélé aux deux bouts ; pas de signalétique
19	400	2 à 3 m	stabilisé	médiocre/moye	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	rigole embroussaillée	non		La Remise de Villebois	
20	1550	2 à 3 m	stabilisé	bon	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	ouvert, rigole	non			Piste aérée en bord de champ
21	1100	2 à 3 m	stabilisé	bon	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	rigole	non	oui	Les Mittez	Piste aérée en bord de champ
22	1100	2 à 3 m	stabilisé	bon	piste vélo/piétons	loisir	vélo/piétons	faible	rigole embroussaillée	non		Le Moulin à Vent	Traversée de la D 60 entre segments 22 et 23
23	700	2 à 3 m	stabilisé	assez bon	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	rigole embroussaillée	non		La Folie	Piste aérée en bord de champ
24	900	2 à 3 m	terre/enherbé	médiocre	chemin agricole	loisir (GR pays)	piét./VTT/tract	faible	champ	non		Les Engoulevents	
25	200	2 à 3 m	enrobé/grave	moyen	voie d'accès	desserte mixte	tous véhicules	moyenn	rural	non		Le Bois Maréchal	Gr de pays
26	2500	2 à 3 m	enrobé	médiocre	piste 2 sens	loisir (gr, divert)	piétons/vélos	faible	arbres, rigole ~ entretenue	non	oui	Le Picotois	Promenade pied/vélo, jogging (boucle 6 km avec 26/28)
27	500	2 à 3 m	enrobé	médiocre/moye	piste 2 sens	loisir	piétons/vélos	faible	boisé, rigole	non	oui	Les Bois Brûlés	Parcours sportif : panneau d'exercice, rondins etc..
28		variable	enrobé	(variable)	piste 2 sens			(faible)	(rigole)	non		Le Plateau de favreuse	Hors CAPS ; largeur de 1,60 m à 2,50 m (4000 m)
29	1000	1 à 2 m	enrobé	bon	piste cyclable	loisir	piétons/vélos	faible	rigole, calme, aéré	non	oui	Val d'Albian	Largeur 1,80 m ; signalée comme réservée aux piétons
30	750	plus de 3 m	enrobé	assez bon	route	circ. mixte	tous véhicules	faible	rural ouvert sur champs	non			
31	400	≤ 1 m	terre/champs	pas aménagé	(champ)	?	?	faible	champs	non		La Ferme de Villeras	
32	300	plus de 3 m	enrobé	bon	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	faible	bruit	non			Pas de signalétique aux abords de la N 446
33	300	plus de 3 m	enrobé	moyen	route	circ. mixte	tous véhicules	faible	bruit	seulement au rond point		La Mare de Bois	Pas de signalétique aux abords de la N 446
34		plus de 3 m	enrobé	(médiocre)	(chaussée)			(faible)				La Ferme de Viltain	Hors CAPS (800 m)
35	1100	plus de 3 m	enrobé	médiocre	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	faible	route rurale	non	oui	Le Grand Viltain	Gr de pays
36	250	plus de 3 m	grave améliorée	mauvais	voie d'accès	desserte locale	tous véhicules	moyenn	desserte rurale	non		La Croix des Mortiers	
37	nord ouest	plus de 3 m	grave/stabilisé	(?)	(piste mixte)			(faible)					Hors CAPS
38	250	1 à 2 m	terre/enherbé	moyen	sentier pédestre	loisir	piétons/VTT	faible	chemin champêtre, bois	non	oui	L'Etang d'Orsigny	Gr de pays
39	450	2 à 3 m	terre/enherbé	médiocre/moye	sentier pédestre	loisir	piétons/VTT	faible	chemin champêtre, bois	non	oui		Gr de pays
40	50	plus de 3 m	terre/cailloux	mauvais	chemin agricole	loisir, agricole	piét./VTT/tract	forte	desserte rurale	non		La Ferme d'Orsigny	Gr de pays
41	450	plus de 3 m	enrobé	moyen	route	desserte locale	tous véhicules	faible	route rurale	ville (faible)			Gr de pays
42	1150	2 à 3 m	terre/enherbé	médiocre	chemin agricole	loisir, agricole	piét./VTT/tract	faible	chemin champêtre	non		Les Fonds d'Orsigny	Traversée de la D 36 entre segments 42 et 43
43	500	2 à 3 m	terre/enherbé	médiocre	chemin agricole	loisir, agricole	piét./VTT/tract	faible	chemin champêtre	non		CEN Saclay	
44	900	1 à 2 m	stabilisé	assez bon	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	rigole entretenue	ville	oui	Villiers Est	
44 bis	200	plus de 3 m	terre/enherbé	moyen	voie de parc	?	piétons/vélos	faible	allée dans jardin	non (?)			Portail d'accès fermé
45	300	1 à 2 m	stabilisé	bon	piste vélo/piétons	écoliers, loisir	piétons/vélos	faible	urbain mixte peu dense	ville			
46	300	1 à 2 m	stabilisé	bon	piste vélo/piétons	écoliers, loisir	piétons/vélos	moyenn	urb mixte peu dense, rigole	ville		Villiers-le-Bâcle	Bancs proches ; rigole souterraine ; 1 partie enrobé
47	500	1 à 2 m	stabilisé	assez bon	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	pavillonnaire, rigole	non			Une partie enherbée
48	200	1 à 2 m	terre/cailloux	mauvais	piste vélo/piétons	loisir	(piétons seuls)	tr. forte	limite pavillon./bois/rigole	non	oui	Le Bois de la Terre Ronde	largeur proche de 1 m
49	2000	2 à 3 m	grave/stabilisé	assez bon	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	boisé	non	oui		Quelques incertitudes mineures de tracé
50	300	2 à 3 m	terre/cailloux	en travaux	piste vélo/piétons	loisir	piétons/VTT	faible	bois et champ	non	oui	La ferme de Voisins-le-Thuit	Sous réserve de la finalité des travaux en cours
51	400	1 à 2 m	terre/grave	moyen	sentier pédestre	loisir	piétons/VTT	faible	rigole embroussaillée, bruit	non	oui		Sentier longeant la D 36
52	ouest	1 à 2 m	grave	(?)	(piste vélo/piéton)			(faible)	(rigole)			La Côte d'Orce	Hors CAPS

CIRCUIT DU TOUR DU PLATEAU : DIAGNOSTIC

Segment d'itinéraire	Longueur approximative	Largeur	Nature du revêtement	Etat du revêtement	Type de cheminement	Type d'usage	Partage d'usage	Pente	Environnement (végétation, bruit, tissu urbain)	Eclairage	ENS	Groupe de segments	Observations : Mobiliers, aménagements particuliers
53	950	1 à 2 m	stabilisé	bon	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	rigole	non	oui	Le Mesnil Blondel	Largeur 1,80 m
54	400	1 à 2 m	stabilisé	moyen/médiocre	piste vélo/piétons	loisir	piétons/vélos	faible	rigole	non	oui		
55	550	1 à 2 m	grave/stabilisé	moyen	chemin pédestre	loisir	piétons/vélos	faible	rigole	non	oui	Billehou	1 banc au début ; > 2 m de large en fin de segment
56	800	1 à 2 m	stabilisé	moyen	chemin pédestre	loisir	piétons/vélos	faible	rigole	non	oui		Affichage, poubelle ; un passage à pente moyenne
57	300	Visible < 1 m	terre/enherbé	pas aménagé	(champ)	?	?	faible	rigole	non	oui	St-Aubin	Tracé à peine visible
58	250	1 à 2 m	terre/enherbé	médiocre	chemin pédestre	loisir	piétons/vélos	faible	rigole	non	oui		Traversée dangereuse de la N 306 vers 59 bis
59	200	1 à 2 m	terre/cailloux	médiocre	chemin pédestre	desserte, loisir	piétons/VTT	moyenn	bruit	non	oui		
59 bis	300	< 1 m	terre/cailloux	médiocre/moyen	chemin pédestre	étudiants, loisir	piétons/vélos	faible	bruit	non	oui	Le Bois des Plants de Moulon	Pas de signalétique aux abords de la N 306
60	550	1 à 2 m	grave	moyen	chemin pédestre	étudiants, loisir	piétons/vélos	faible	rural, bois	non	oui		Pas de signalétique
61	800	2 à 3 m	enherbé/enrobé	médiocre	piste vélo/piétons	étudiants, loisir	piétons/vélos	faible	rural, bois, jardins	non	oui		Pas de signalétique
62	50	2 m	béton	bon	chemin pédestre	étudiants, loisir	piétons/vélos	forte	bois	non	oui	La Côte - Supelec	Pas de signalétique
63	1000	1 à 2 m	terre/cailloux	moyen	chemin pédestre	étudiants, loisir	piétons/vélos	faible	bois, propriétés institutions	non		Le Bois de la	Acroches à vélos ; pas de signalétique
64	1100	plus de 3 m	enrobé	assez bon	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	faible	bois/campus	ville	oui	Le Bois des Rames	Abris bus, indications pour piétons
65	200	plus de 3 m	enrobé	moyen	voie mixte	circ. mixte	tous véhicules	faible	pavillons et champ	ville	oui	Gendarmerie	Et une partie en grave avant le champ
66	200	1 à 2 m	terre/enherbé	médiocre	chemin pédestre	loisir	piétons/VTT	faible	bordure de champ	non		Champ du Guichet	Chemin longeant un champ inattendu
67	400	≤ 1 m	terre/cailloux	médiocre	sentier pédestre	loisir	piétons	faible	bois	non			Liaison (forte pente) entre impasse résidentielle et champ
68	100	≤ 1 m	terre/cailloux	médiocre	tracé mixte	desserte, loisir	(piétons seuls)	tr. forte	bruit	1 partie ville		Le Guichet	Traversée de la N 446 vers segment 68
69	150	plus de 3 m	enrobé	moyen	chaussée...	desserte, loisir	partiel : tous v.	escalier	bruit	ville (faible)			...et passage en tunnel de 2 m de largeur sous N 118
70	400	≤ 1 m	terre/cailloux	médiocre	sentier pédestre	desserte, loisir	piétons/VTT	tr. forte	bois	non	oui	La Troche	
71	200	1 à 2 m	enrobé	moyen	piste vélo/piétons	desserte, loisir	piétons/vélos	faible	bois, équipements	non	oui		Et une courte section en enrobé
72	800	plus de 3 m	enrobé	assez bon	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	faible	tissu urbain peu dense	ville		Saclay Bourg	Gr de pays ; pas de signalétique
72 bis	200	plus de 3 m	enrobé	assez bon	route	circ. mixte	tous véhicules	faible	tissu urbain peu dense	non		Saclay nord est	Gr de pays
73	700	plus de 3 m	enrobé	bon	chaussée	circ. mixte	tous véhicules	moyenn	bruit, équipements, activité	ville		Saclay N 118	100 m sur la N 446 entre segments 73 et 74
74	200	2 à 3 m	grave/stabilisé	moyen	voie mixte	desserte, loisir	tous véhicules	faible	bruit	oui		La Croix Constance	Gr de pays ; pas de signalétique aux abords de la N 446
74 bis	700	2 à 3 m	terre/enherbé	moyen/médiocre	chemin agricole	desserte, loisir	piét./VTT/tract	faible	chemin champêtre	non			Gr de pays
75	700	2 à 3 m	terre/enherbé	moyen	chemin agricole	desserte, loisir	piét./VTT/tract	faible	chemin champêtre	non		L'Etang Vieux	Passage à pente moyenne vers segment 76, Gr de pays
76	650	2 à 3 m	terre/enherbé	mauvais	chemin agricole	desserte, loisir	piét./VTT/tract	faible	chemin champêtre	non		Ville Dombe	Passage à pente moyenne vers segment 42, Gr de pays

Résumé	Total en m	10% ≤ 1 m	40% aménagé cyclable	45 % bon état	65% du tour exploitable en itinéraire cyclable	Loisirs majoritaires et dessertes localisées	Cohabitation avec voitures sur 20 % du tour, soit la quasi totalité des voies larges revêtues	92% : pente faible ou nulle	33% du tour longe une rigole	Circuit majoritaire-ment non éclairé	33% du tour concerné par ENS	(50 groupes)	. Bruit : le secteur Est est généralement un peu plus bruyant. . Les segments 26, 27 et une partie de 28 forment la majeure partie d'une boucle de 6 km relativement fréquentée (loisirs). . Très peu de linéaire adapté à la circulation des pmr. . Une certaine continuité se dessine des segments 19 à 23, et 44 à 55.
		21% 1 à 2 m	15 % dédié en enrobé										
		47% 2 à 3 m	65% en enrobé ou stabilisé exploitable pour le vélo										
		22% > 3 m	25 % mauvais état										

Légende couleur Segment hors CAPS Aménagement spécifique cyclable Tracé incertain



Béton en bon état



Béton en état moyen



Béton / dallage en mauvais état



Autre type de pavage, assimilé au type "béton"



Enrobé en bon état



Enrobé en état moyen



Enrobé en mauvais état



Enrobé en mauvais état

L'ETAT DES REVETEMENTS
exemples photographiques



Stabilisé en bon état



Grave / stabilisé en état moyen



Stabilisé en état moyen



Grave en mauvais état



Chemin enherbé en bon état



Chemin enherbé en état moyen



Chemin enherbé en mauvais état



Chemin de terre caillouteux en état moyen



Chemin de terre caillouteux en mauvais état

L'ETAT DES REVETEMENTS
exemples photographiques

3 DIAGNOSTIC DES COMMUNES DE LA CAPS : LES CIRCULATIONS DOUCES, LES DEPLACEMENTS, LES POLES STRATEGIQUES

Les résultats statistiques obtenus, tant en Ile-de-France que dans le département de l'Essonne, montrent une baisse de l'utilisation des « modes doux » et, parallèlement, une augmentation de leur nombre d'accidents.

Entre 1976 et 1998 :

- les déplacements ont augmenté de manière importante (+30%) au profit presque exclusif de la voiture particulière (52% des déplacements au lieu de 36%),
- la part des déplacements en transport en commun a stagné,
- la part des déplacements doux (marche et vélo) a diminué pour ne représenter que 32% du total des déplacements (au lieu de 44%),
- en particulier, la part du mode « vélo » atteint à peine 2%.

3.1 Les aménagements en faveur des circulations douces existants

Toutes les communes ont été consultées afin d'avoir un état des lieux de leurs aménagements cyclables. Cet état des lieux est synthétisé sur la carte au format A0 jointe au présent diagnostic, ainsi que dans les comptes-rendus des rencontres avec les communes, en annexe. A noter que les entretiens avec les communes de Saint-Aubin et de Gometz-le-Châtel se sont fait par téléphone et par courrier électronique.

La carte distingue les aménagements en faveur des circulations douces existants, soit sur voirie soit sur chemins dédiés, et ceux en projet.

Il ressort de ce recensement :

- Une prise en compte des circulations douces variable selon les communes mais une sensibilité commune pour ce thème (étude de circulations douces menée par un bureau d'études spécialisé en cours à Orsay, plan des circulations douces en cours de validation à Palaiseau, étude de réseau vert à Igny, aménagements en cours à Vauhallan...). Elle semble moindre en ce qui concerne la commune de Saclay.
- Une compréhension du terme « circulations douces » différente selon les communes mais dans l'ensemble très orientée « piétons ». En effet les aménagements spécifiquement cyclables (type bande, piste ou contresens cyclable) sont peu présents. Ceci est souvent dû à des contraintes techniques (largeurs des voiries). Quelle que soit la compréhension du terme, plusieurs objectifs récurrents sont privilégiés :
 - l'amélioration des cheminements pour les piétons (trottoirs élargis etc.),
 - la sécurisation de la pratique du vélo pour les enfants (qui circulent alors sur ces trottoirs confortables)
 - et la volonté concomitante de sécurisation de la route (diminution de la vitesse).

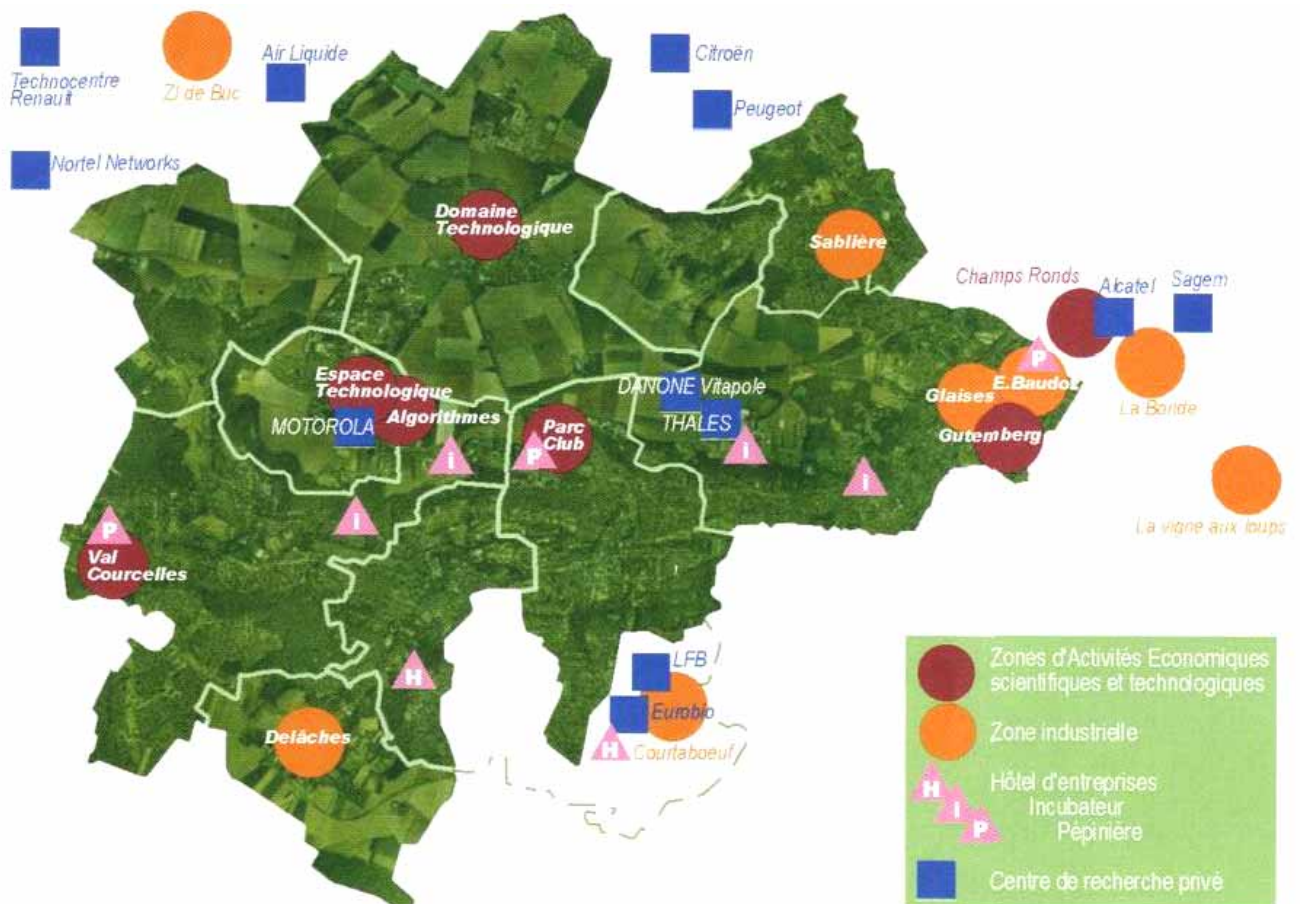
Enfin, la prise en compte des déplacements des Personnes à Mobilité Réduites semble, elle aussi, peu abordée (excepté dans le cadre strictement réglementaire lors de rénovation de voirie).

- Des aménagements souvent au coup par coup sans vraiment de lien entre eux.
- Le vélo est essentiellement perçu comme un loisir et les aménagements qui en découlent privilégient cet aspect (aménagements des sentiers à Villiers-le Bâcle et Saint-Aubin, sentier du Picotois à Igny).
- Les aménagements pour les piétons, quant à eux, abordent aussi bien l'aspect déplacement fonctionnel (c'est le cas surtout dans les communes situées dans les vallées) que les loisirs (aménagement de sentiers de promenade sur le plateau et dans les coteaux boisés).
- La commune de Saint-Aubin indique que ses habitants se déplacent également à cheval entre les bourgs, les fermes et le centre-village.

Schéma de principe – Programme pluriannuel des circulations douces 2005

Les zones d'activité et les entreprises sont réparties sur l'ensemble du territoire. Citons tout particulièrement la zone d'activité du Val de Courcelle à Gif-sur-Yvette, celle de Gutenberg à Palaiseau, le Parc Club d'Orsay ou encore les entreprises Danone, Thales, implantées à Palaiseau, ou encore Motorola à Saint-Aubin.

La carte ci-dessous permet de visualiser leur localisation (source CAPS - « L'essentiel n°3 »), mais elles sont également présentées sur la carte A0 du diagnostic.



Les **gares** sont nombreuses dans l'aire d'étude. En effets, deux lignes de RER traversent le territoire : le RER B dans la vallée de l'Yvette et le RER C dans la vallée de la Bièvre.

Les **gares** du sur le territoire de la CAPS sont :

- Palaiseau (RER B),
- Palaiseau Villebon (RER B). Cette gare est aussi très empruntée par les habitants de Villebon, qui s'y rendent majoritairement en bus,
- Lozère (RER B),
- Le Guichet (RER B), environ 4 000 montants par jour en 2001,
- Orsay Ville (RER B) : environ 7 000 montants par jour en 2001,
- Bures-sur-Yvette (RER B),
- La Hacquinière (RER B),
- Gif-sur-Yvette (RER B),
- Courcelle-sur-Yvette (RER B),
- Igny (RER C) : environ 700 montants par jour,

Toutes les **gares** n'ont pas le même périmètre d'attraction ni la même fonctionnalité (gare de fin de parcours ou gare « résidentielle »). En effet, un réseau de bus (cf. carte de la page suivante) permet de desservir, depuis les **gares** de la vallée, les différents quartiers, zones d'activité et communes du plateau. C'est le maillage de ce réseau de bus qui est à l'origine du périmètre d'attractivité et de la fonctionnalité de chacune des **gares** du territoire de la CAPS :

Ainsi, le Guichet et Orsay-Ville sont des **gares** fin de parcours utilisées par les étudiants et les personnes se rendant sur leur lieu de travail pour près de 50% des utilisateurs du RER.

Mais la gare du **Guichet** est également la gare la plus utilisée par les habitants de Saclay bourg, Saint-Aubin, Villiers-le-Bâcle. Ces communes ainsi que celle d'Orsay sont reliées à la gare du Guichet par trois lignes de bus.

Courcelle-sur-Yvette est également une gare de fin de parcours permettant de rejoindre le lycée et la zone d'activité Val Courcelles,

En revanche, **Palaiseau et Palaiseau-Villebon** sont des **gares** résidentielles, elles servent principalement aux personnes résidant dans la commune de Palaiseau pour se rendre sur leur lieu de travail grâce au RER B. Certaines sont encore plus locales, peu de rabattement et peu de montée descente. C'est par exemple le cas de **Lozère** et de **la Hacquinière**.

Le territoire de la CAPS est également à proximité d'un important nœud de correspondance, à savoir la gare de Massy-Palaiseau desservie par les RER B et C, un important réseau de bus et une desserte TGV. L'aire d'influence du pôle de Massy-Palaiseau est importante.

Par exemple, **Igny** est en soi la gare la plus proche de Vauhallaan mais elle n'est pas accessible directement par le bus, contrairement à Massy-Palaiseau (accessible par les lignes 495 et 4966).

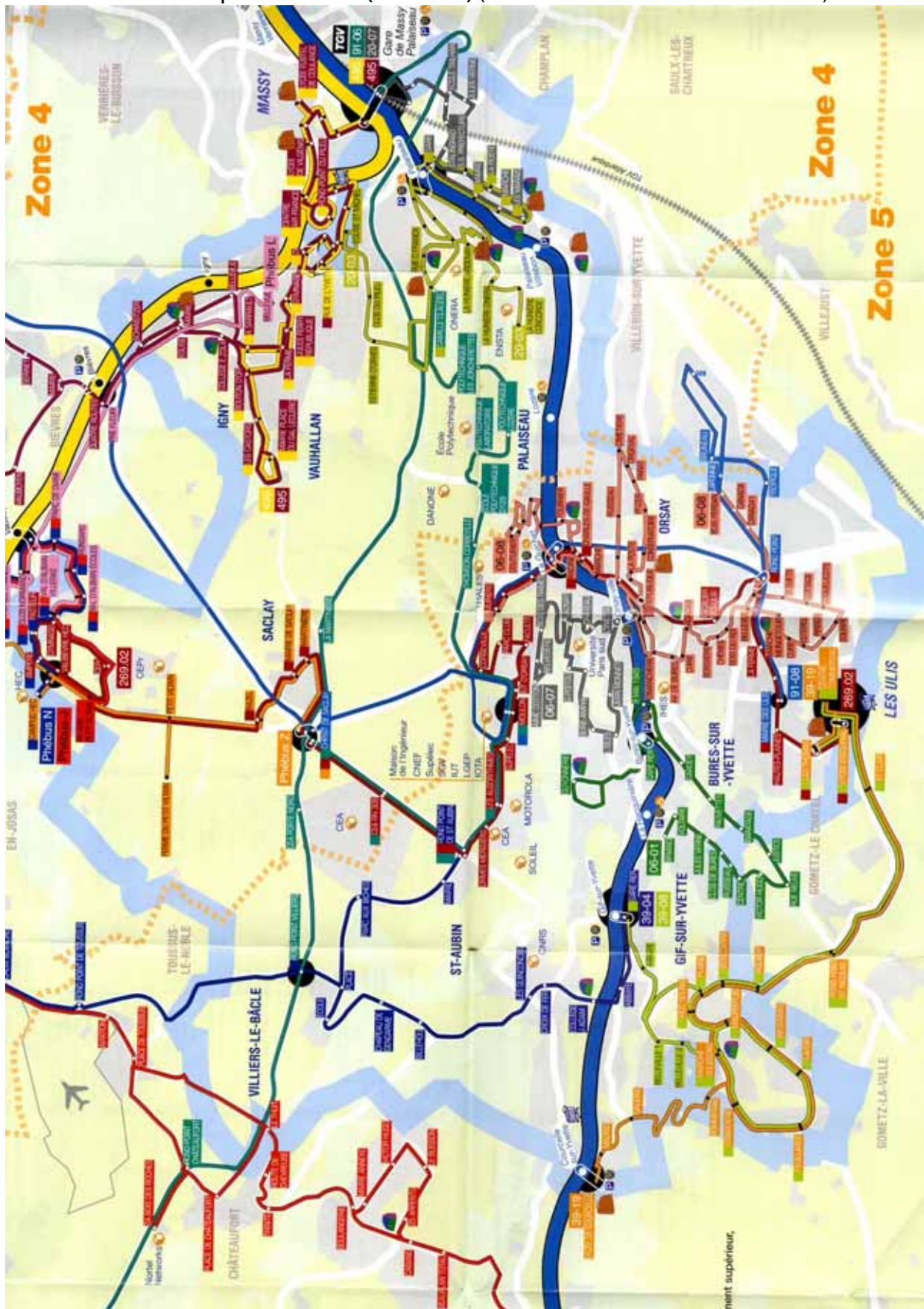
Enfin, la zone de Saclay Val d'Albien est plus proche de la gare de Vauboyen (en dehors de la CAPS)

Toutes ces **gares**, exceptée la gare d'Igny, sont équipées d'un abri pour les vélos.
Les RER B et C sont accessibles aux vélos en dehors des heures de pointe.

3.2.2 Les déplacements

- Le réseau de transport en commun

Plan du réseau de transport en commun (bus et RER) (source CAPS – Plan du réseau 2003-2004)



▪ Les grands axes structurants

Le territoire de la CAPS est traversé par de grands axes structurants :

- Les lignes du RER B et C
- La RD 906, la RD 95, la RD 988 et la RN 188 en vallée de l'Yvette
- La RN 444 et la RD 11 en vallée de la Bièvre
- La RD36, la RD 128, la RD 906, la RD 446 et la RN 118 sur le plateau.

▪ Les déplacements domicile-étude

Les communes sur le Plateau de Saclay (Villiers-le-Bâcle, Vauhallan, Saint-Aubin, Saclay) n'ont ni collège ni lycée. Les élèves vont donc dans les communes de la CAPS situées dans les vallées (Igny pour Vauhallan, Orsay pour Saclay, Gif-sur-Yvette et Palaiseau pour Saint-Aubin et Villiers-le-Bâcle) voire à Massy (pour Igny et Vauhallan) ou aux Ulis (pour Bures-sur-Yvette).

La CAPS est aussi le siège d'importants établissements d'enseignement supérieur situés pour la plupart sur le Plateau, exception faite de l'université de Paris Sud XI à cheval sur les communes d'Orsay et de Bures-sur-Yvette. Certains de ces établissements bénéficient de logements pour étudiants sur place ; c'est le cas de Supélec et de l'Ecole Polytechnique. Les étudiants habitent aussi pour partie dans les résidences universitaires de Bures-sur-Yvette et d'Orsay. Ils rejoignent alors en général l'université ou leur école à pied ou en transport en commun.

Les principales gares permettant de rejoindre ces établissements d'enseignement supérieur sont :

- Lozère (Ecole Polytechnique)
- Le Guichet (puis bus 269-02 jusqu'à la faculté, Supélec, l'IUT)
- Orsay-ville (faculté)
- Bures-sur-Yvette (faculté)
- Gif-sur-Yvette (Supélec, IUT)

Ces déplacements domicile-étude sont schématisés sur la carte « déplacements ».

▪ Les déplacements domicile-travail

(source : www.insee.fr)

Lieu de travail

Selon les communes, 10 à 20% des actifs ayant un emploi travaillent et résident dans la même commune. La plupart travaillent dans une autre commune que leur lieu de résidence, cette commune faisant partie de la même unité urbaine¹.

COMMUNES	Population active ayant un emploi	% de salariés	Lieu de résidence – lieu de travail	
			Actifs ayant un emploi travaillant et résident dans la même commune (%)	Actifs ayant un emploi travaillant et résident dans deux communes différentes de la même unité urbaine (%)
Bures-sur-Yvette	4 049	92%	11,6%	83%
Gif-sur-Yvette	9 454	91%	19,8%	75%
Gometz-le-Châtel	877	87%	12,9%	81%
Ignny	4 148	91%	13%	84%
Orsay	6 888	92%	23,5%	72%
Palaiseau	13 590	94%	19,8%	77%
Saclay	1 410	92%	16,6%	79%
Saint-Aubin	357	91%	10,6%	Commune rurale
Vauhallan	913	90%	10,3%	85%
Villiers-le-Bâcle	561	92%	10,5%	Commune rurale

¹ Une unité urbaine fait intervenir la notion d'agglomération de population définie comme un ensemble d'habitations. Dans cet ensemble, qui doit abriter au moins 2 000 habitants, aucune habitation ne doit être séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. Dans le cas contraire, les communes sont classées comme rurales.

Mode de déplacement domicile-travail

COMMUNES	Mode de transport (%)				
	Marche à pied	Deux roues	Voiture particulière	Transport en commun	Plusieurs modes
Bures-sur-Yvette	4,1	1,6	63,4	17,6	10
Gif-sur-Yvette	4,0	1,4	68,5	14,8	8,5
Gometz-le-Châtel	3,1	3,2	71,5	9,9	10,3
Igny	4,0	2,7	70,9	10,8	8,5
Orsay	6,6	1,8	59,4	19,3	10
Palaiseau	5,9	1,9	54,7	24,9	9,1
Saclay	4,0	2,6	74,5	5,2	9,6
Saint-Aubin	2,0	2,0	79,6	5,0	7,3
Vauhallan	3,0	2,5	74,6	6,0	7,8
Villiers-le-Bâcle	5,2	2,1	79,7	3,6	7,7

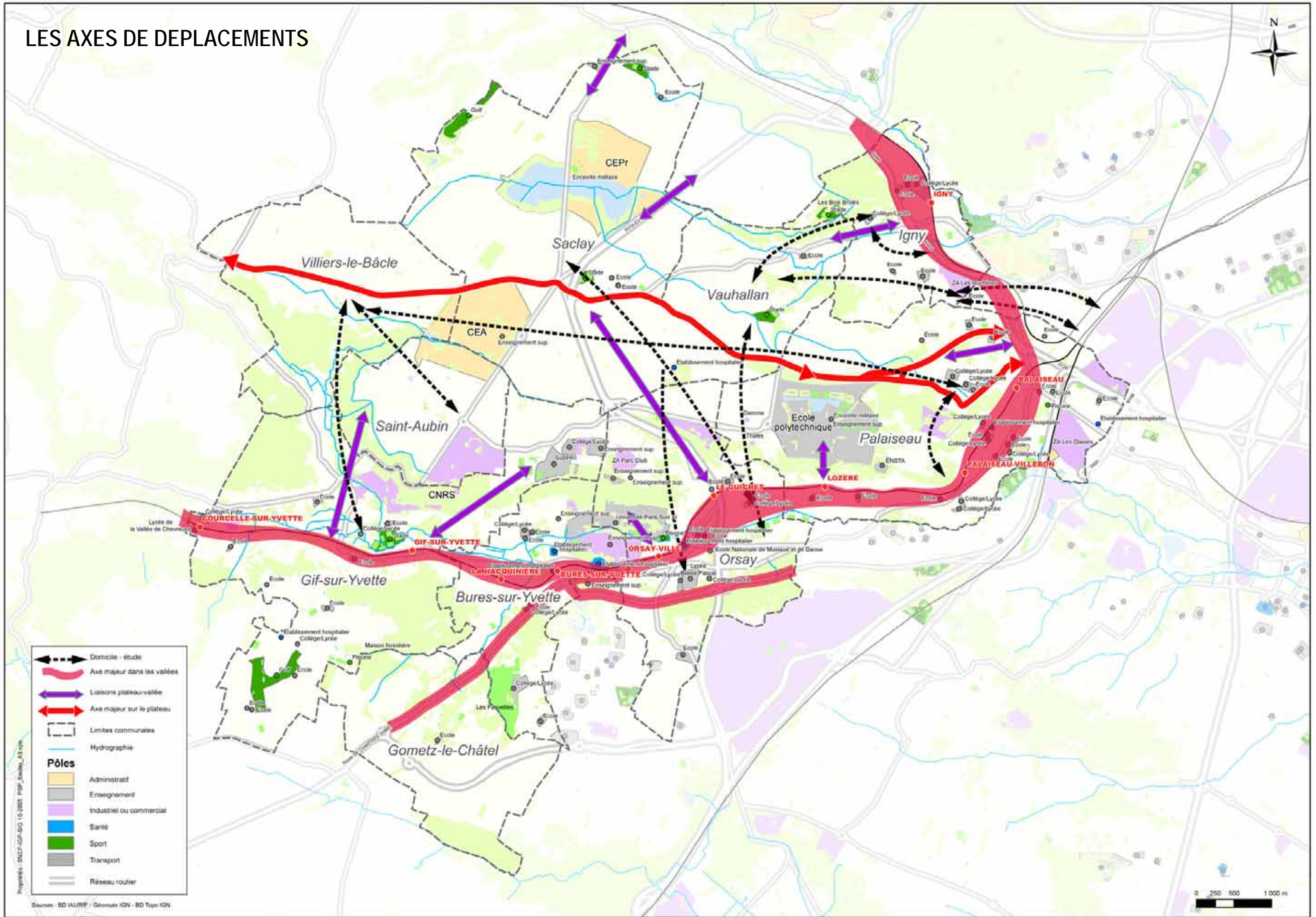
Les habitants de la CAPS utilisent majoritairement la voiture particulière pour se rendre sur leur lieu de travail. A noter la faible part de la marche à pied ou des deux roues (c'est-à-dire vélos mais aussi engins motorisés).

Certains utilisent plusieurs modes de transport (par exemple la voiture puis le RER) mais les données INSEE ne détaillent pas ces moyens de transport.

La population qui pourrait être intéressée par des aménagements pour circulations douces pour ses déplacements fonctionnels est essentiellement celle qui utilise la marche à pied, la part d'utilisateurs de vélos comprise dans les utilisateurs de deux roues ou plusieurs modes de transport (une partie de son trajet pouvant se faire alors potentiellement via un de ces aménagements pour les circulations douces).

Les grands axes de déplacements dans le territoire de la CAPS sont visualisables sur la carte « déplacements » ci-après.

LES AXES DE DEPLACEMENTS



4 LA POLITIQUE DES AUTRES INTERVENANTS SUR LE TERRITOIRE DE LA CAPS

4.1 Le syndicat d'aménagement Yvette-Bièvre (SYB)

Le SYB a en charge la gestion et l'entretien des rigoles et aqueducs du Plateau de Saclay. La CAPS fait partie de son conseil d'administration.

Les rigoles (à savoir la rigole en elle-même, le fond et les berges) sont propriété du SYB.

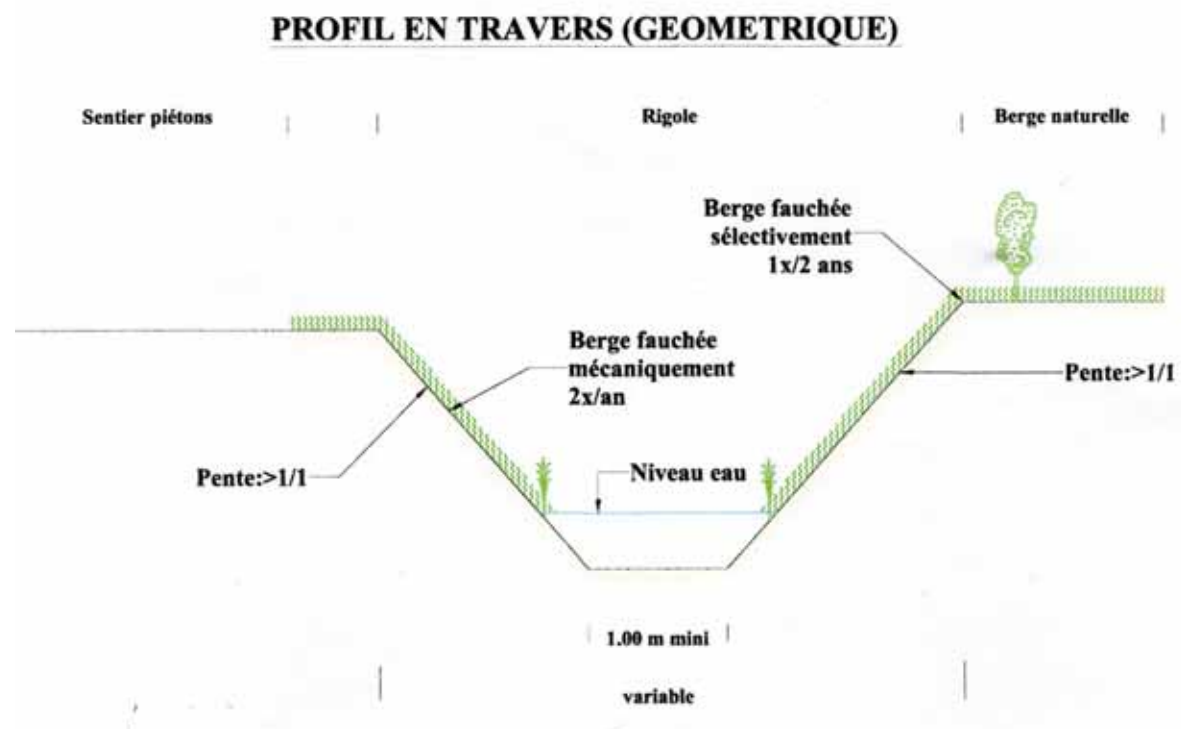
Ce réseau historique, qui servait à alimenter les fontaines du château de Versailles, s'est dégradé faute d'entretien. Actuellement ces rigoles se déversent dans les affluents de la Bièvre.

La vocation du SYB est surtout hydraulique et vise 3 axes :

- Assurer la continuité des rigoles et éviter ainsi l'inondation des vallées
- Intégrer les rigoles aux projets d'urbanisation
- Restaurer la vocation d'alimentation en eau du domaine de Versailles

A cette orientation hydraulique s'ajoute la volonté de préserver l'environnement unique de ces rigoles et de développer les circulations douces le long de leurs berges.

Le principe d'aménagement retenu est le suivant :



- Un sentier mixte piéton/vélo en revêtement de type grave ciment aménagé sur une des berges. La berge est fauchée mécaniquement deux fois par an.
- La berge opposée est elle laissée dans un état plus « sauvage » (berge fauchée sélectivement une fois tous les deux ans).

La carte A0 du diagnostic reprend l'ensemble des rigoles et les aménagements existants ou en projet en faveur des circulations douces.

4.2 Le Conseil Général de l'Essonne

Le conseil général de l'Essonne a édité un Schéma Directeur des Circulations Douces. Celui-ci se compose d'un réseau de 35 projets d'itinéraires de circulation douce sur l'ensemble du département. Il s'appuie sur un programme spécifique sur les routes départementales et nationales.

Sept de ces itinéraires concernent directement le territoire de la CAPS.

- Itinéraire 6 : Limours – Bures-sur-Yvette,
- Itinéraire 18 : Massy – Bièvres,
- Itinéraire 17 : Bures-sur-Yvette – Massy,
- Itinéraire 30 : Bièvres – Saclay,
- Itinéraire 31 : Saclay – Bures-sur-Yvette,
- Itinéraire 33 : Gometz-le-Châtel – St Michel,
- Itinéraire 35 : Massy – Saclay,

Les itinéraires suivants, concernant le territoire, de la CAPS font actuellement l'objet de projets :

- Itinéraires 6 et 17 de Limours à Massy par Bures-sur-Yvette : le projet de requalification de voirie intègre des mesures de traitement de la sécurité mais pas d'espace dédié aux vélos. Au niveau de la traversée de Bures-sur-Yvette, un élargissement de trottoir est prévu (accessible aux enfants à vélos).
- Itinéraire 35 : cet itinéraire concerne la RD36 dans toute sa traversée du territoire de la CAPS. La partie ouest sera réaménagée en 2x2 voies et site propre pour les transports en commun (SPTC) ainsi qu'une piste cyclable bidirectionnelle, et ce jusqu'au CEA au niveau duquel le SPTC s'écarte de la RD36. Dans la partie est de la RD36, une piste cyclable bidirectionnelle est également prévue. A noter que l'ensemble du trajet du SPTC intégrera des aménagements pour les vélos (espace partagé avec les TC ou pistes cyclables). Le démarrage des travaux de la RD36 est prévu pour début 2008.

Concernant les autres itinéraires, les projets ne sont actuellement pas à l'étude. Une demande de la CAPS de concert avec les communes, pour l'itinéraire 35 en particulier, pourrait accélérer la démarche de traitement de l'itinéraire.

A noter que les autres itinéraires concernent principalement la voirie nationale (à noter que les RN 306, RN 444 et RN 446 devraient être transférées au département).

Lors de la requalification de routes départementales non inscrites au schéma directeur des circulations douces du Conseil Général, les circulations douces seront tout de même systématiquement prises en compte.

5 ANALYSE DU DIAGNOSTIC – EXPRESSION DES BESOINS PAR LES COMMUNES

Les visites sur le terrain et les données recueillies auprès de la CAPS et des différentes communes mettent en évidence un ensemble de contraintes :

- **Contraintes naturelles** : les versants abrupts entre le plateau et les vallées peuvent constituer un frein en terme d'aménagement et de pratique pour certains usagers.
- **Contraintes urbaines** : les infrastructures ferroviaires et certaines infrastructures routières constituent par endroit des barrières difficilement franchissables (peu de points de franchissement).
- **Contraintes techniques** : le tissu urbain est par endroit très dense, les rues y sont étroites. Un aménagement spécifique pour les vélos est dans ce cas impossible.
- **Points noirs** : les routes à fort trafic et les carrefours non aménagés constituent des points noirs pour les circulations douces.

Ces contraintes auront un impact important dans la définition du schéma de principe.

Cette phase de diagnostic a également permis d'identifier trois types d'itinéraires :

- Les **itinéraires de liaisons** qui permettent de relier les vallées, le Plateau et la vallée, de desservir une gare ou un pôle stratégique et de relier ainsi les communes entre elles.
- Les **itinéraires de loisirs** permettant de découvrir le territoire de la CAPS. C'est le cas typiquement du Tour du Plateau de Saclay. Ces itinéraires sont généralement non revêtus et mixtes (promeneurs/cyclistes), par exemple le long des cours d'eau (aménagement des rigoles par le Syndicat Yvette Bièvre), dans les forêts ou en site propre.
- Les **itinéraires de desserte locale** aménagés par les communes et ayant pour vocation de desservir des quartiers et des équipements.

Les deux premiers types d'itinéraires peuvent relever de la compétence de la CAPS.

**Schéma de principe – Programme pluriannuel des circulations douces
2005**

Les communes ont été interrogées sur les cheminements qu'elles souhaiteraient voir privilégier par la CAPS. L'importance de la **desserte des pôles stratégiques** a été clairement exprimée par l'ensemble des communes.

Le tableau ci-dessous réalisé grâce aux entretiens avec les communes reprend les besoins, les cheminements, les liaisons identifiés par les communes comme étant prioritaires :

COMMUNES	Besoins en liaisons douces identifiés par les communes
Bures-sur-Yvette	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison le long de la RD 988 - Liaison le long de la RD 95
Gif-sur-Yvette	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison dans la vallée - Liaison Plateau - Vallée en accompagnement de la RN 306 - Liaison Vallée – Plateau du Moulon
Gometz-le-Châtel	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison Gometz – Bures par la coulée verte et le viaduc des Fauvettes
Igny	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du Chemin du Picotois dans les Bois Brûlés permettant de rejoindre le Tour du Plateau - Liaison Plateau - Vallée via la route de Vauhallan - Liaison Plateau - zone industrielle via la rue Jules Ferry, le boulevard Marcel Cachin et la rue Lavoisier
Orsay	<p>Besoins d'intervention identifiés par le bureau d'études Targeting (auteur du plan de circulation douces de la commune) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une signalétique directionnelle des chemins piétons, - Adaptation du plan de circulation aux trajets cyclistes : diffusion des contresens cyclables et sas vélo aux principaux carrefours à feux. - Multiples petites interventions d'adaptation cycliste des passages et liaisons piétonnes. <p>La complémentarité et la coopération avec la CAPS sont prônées à tous les niveaux. Besoin exprimé par la population : liaison plateau - vallée.</p>
Palaiseau	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison Plateau-Yvette via la future zone d'activités et de logements - Liaison Plateau-Yvette depuis la gare de Palaiseau-Villebon
Saclay	<ul style="list-style-type: none"> - Pas de besoin exprimé
Saint-Aubin	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcement de la liaison historique entre la vallée (Gif-sur-Yvette) et le plateau (St-Aubin) par le CR1 au travers du CNRS - Aménagement de voies consacrées aux cyclistes sur les routes à grand trafic routier permettant de sortir de la commune telles que la RD 128 et la RN 306
Vauhallan	<ul style="list-style-type: none"> - Aménagement du ruisseau de Vauhallan - Accès au collège d'Igny depuis Vauhallan
Villiers-le-Bâcle	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison Villiers-le-Bâcle – Gif-sur-Yvette - Liaisons sur le Plateau

6 PERSPECTIVES

Ce document de diagnostic et d'analyse des besoins doit permettre l'établissement du schéma de principe d'élaboration du programme pluriannuel des circulations douces sur le territoire de la Communauté d'Agglomération du Plateau de Saclay.

La prise en compte de circulations douces par les différentes communes, les aménagements existants ou en projet et les besoins de liaisons intracommunautaires sont autant d'éléments qui permettront de construire la stratégie de la CAPS pour la définition, la hiérarchisation et la programmation d'un schéma de principe des circulations douces.