



» LA DÉMARCHE GLOBALE

» L'ARMATURE ROUTIÈRE

» LES ORIENTATIONS, MESURES ET OPÉRATIONS

» CAHIER TECHNIQUE

» CARNET DES ITINÉRAIRES

» LE RÉSEAU D'ACCOMPAGNEMENT

Schéma directeur de la voirie départementale 2015

Éditorial

L'Essonne est un territoire contrasté aux multiples richesses, en perpétuelles mutations depuis plusieurs dizaines d'années.

Face aux nouveaux défis et aux perspectives ouvertes, le Département ambitionne de se doter d'un projet de développement durable, maîtrisé et solidaire, dans lequel viendrait s'inscrire une réelle politique globale des déplacements.

A la porte d'entrée du Sud francilien, l'Essonne est le lieu de nombreux échanges.

Aussi, l'évolution du réseau routier départemental constitue un levier essentiel pour l'image de notre département, pour son développement économique et pour le bien-être de ses habitants.

Dans l'optique d'impulser une dynamique nouvelle, le précédent schéma, en date de 1989, a été révisé pour donner naissance au **schéma directeur de la voirie départementale 2015 (SDVD 2015)**.

Le développement « spontané », parfois subi, souvent déséquilibré, doit être remplacé par une action volontariste et ciblée, ce qui implique l'expression d'objectifs départementaux connus et partagés par tous.

Tenant compte des enseignements du passé, une réflexion globale intégrant des prospectives d'aménagement du territoire, d'urbanisme ou de déplacements a été menée avec, pour préoccupations essentielles, la sécurité, la diversité de l'offre de déplacements, la préservation de l'environnement et le développement socio-économique.

Fruit d'une démarche partagée, le schéma directeur doit permettre une lisibilité de la politique routière départementale.

Les priorités défendues par le Conseil général, et exprimées dans le présent schéma, visent à encourager l'usage des transports en commun et des circulations douces et, à modérer la circulation automobile conformément au plan régional pour la qualité de l'air (PRQA) et au plan de déplacements urbains (PDU) régional.

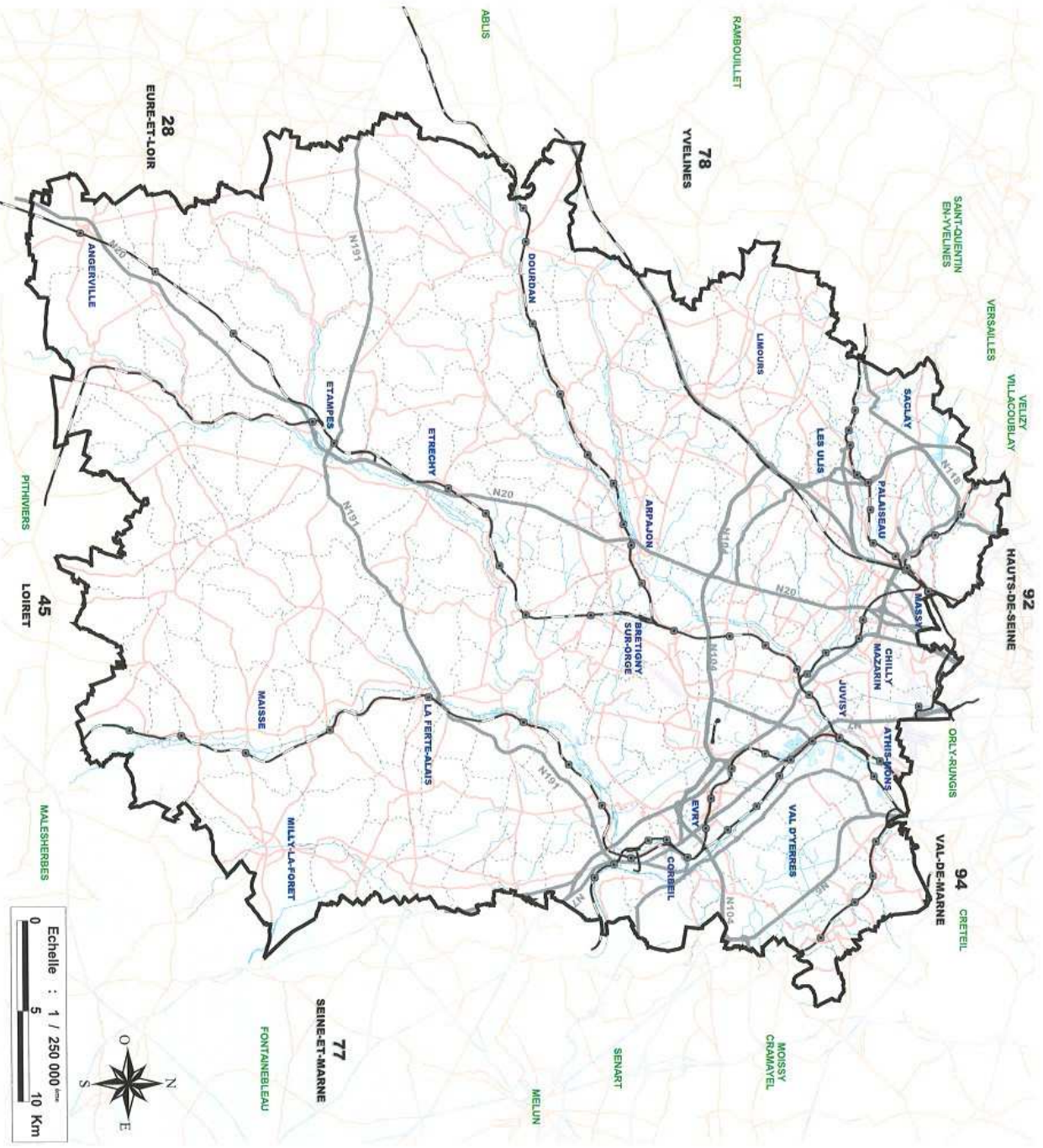
Aujourd'hui, au travers du SDVD 2015, le Département entend poursuivre, avec rigueur, ses actions de modernisation, d'adaptation et d'extension de son patrimoine routier.

Celles-ci doivent désormais être en pleine cohérence avec une organisation des déplacements, conciliant les impératifs des automobiles, des transports publics, des cycles et des piétons.

Le Président du Conseil général

Le département de l'Essonne

Un réseau routier dense





Sommaire

Editorial

page 3

Une démarche globale

page 7

- Un guide pour les actions routières
- Gérer et aménager
- Evolution des déplacements
- Un cadre institutionnel
- Le Plan de Déplacements Urbains
- Un projet de voirie concerté

page 8

page 10

page 12

page 16

page 20

page 24

L'armature routière

page 29

- Répondre à la demande
- Connaître le réseau routier
- Dessiner les itinéraires

page 32

page 36

page 42

Orientations, mesures et opérations

page 51

- Une véritable politique routière
- Le réseau structurant
- Le réseau d'accompagnement
- Des opérations concertées

page 52

page 60

page 62

page 66

Une vision tournée vers l'avenir

page 77

Cahier technique

page 79

- La démarche d'élaboration
- L'évaluation de la section de route
- Des liaisons aux itinéraires
- Caractéristiques principales
- Maitrise foncière transversale

page 80

page 82

page 84

page 86

page 88

Carnet des itinéraires

page 91

Glossaire

page 135

Les services

départementaux

Direction des Infrastructures,
des transports et des équipements

(DITE)

Sous-direction de la voirie

Hôtel du Département

Boulevard de France

91012 EVRY Cedex

Tél. : 01 60 91 91 91

Fax : 01 60 79 23 76

Photage des Etudes

Service Etudes et Grands Travaux

(SEGT)

Autres intervenants

Service d'analyse,
de sécurité et d'exploitation des
déplacements (SASED)

Unité technique

territoriale ouest - (UITT Ouest)

Unité technique

territoriale est - (UITT Est)

CD VIA

Espace BTP

Equipement & Environnement

Ingétop

Conception et réalisation

Agence Publi'imag

01 34 12 99 11

Photos

P. Lebrun

L. Godard

SEGT

Sources cartographiques

IGN

Conseil général

La DITE remercie tout particulièrement
Monsieur le Président du Conseil général,
Monsieur le Vice-Président chargé des équipe-
ments publics et de la voirie, Monsieur
le Président de la 5^{ème} commission des équipe-
ments et de la voirie.

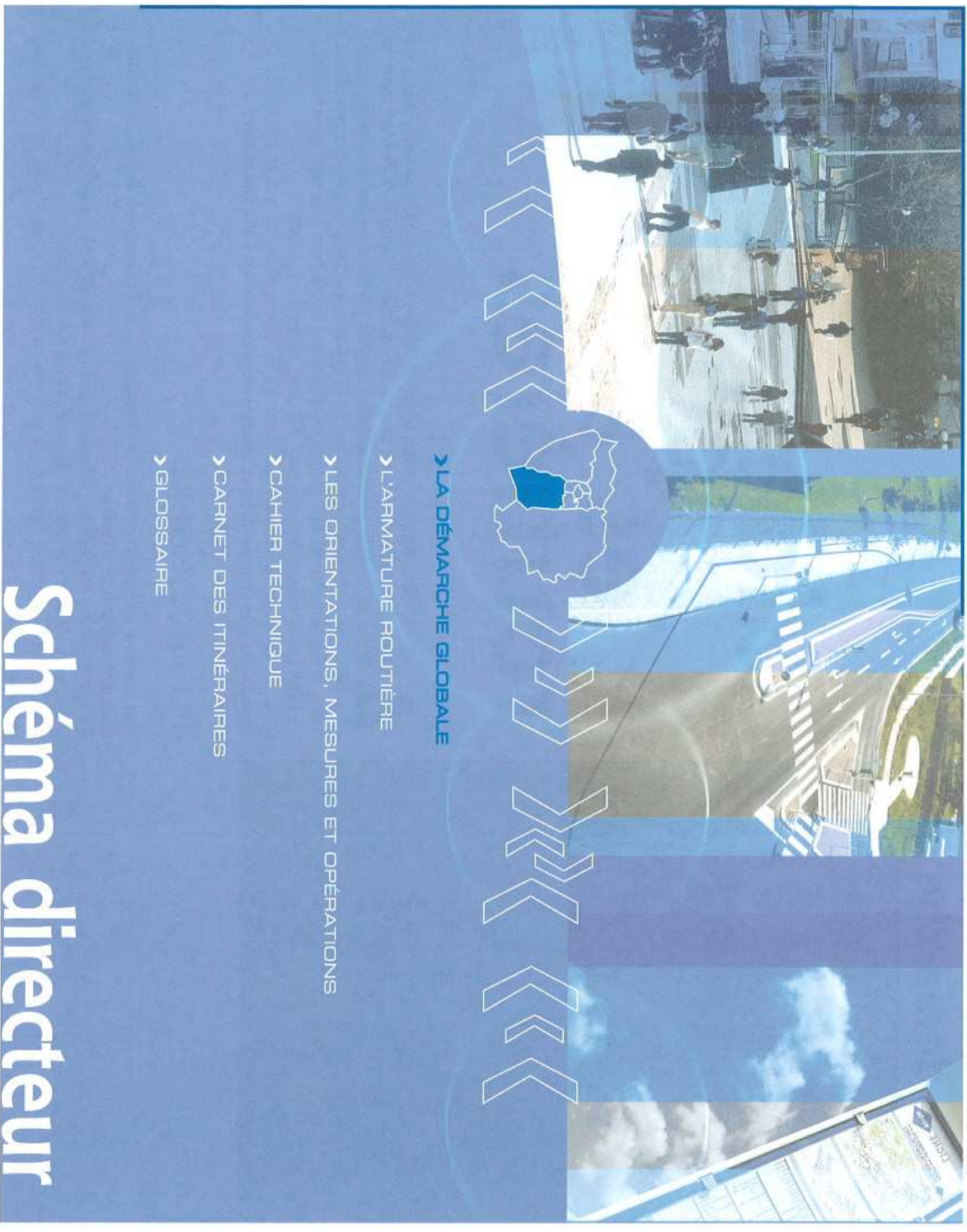


Schéma directeur de la voirie départementale 2015

- › LA DÉMARCHE GLOBALE
- › L'ARMATURE ROUTIÈRE
- › LES ORIENTATIONS, MESURES ET OPÉRATIONS
- › CAHIER TECHNIQUE
- › CARNET DES ITINÉRAIRES
- › GLOSSAIRE



Un guide pour les actions routières

Avec un réseau dense de routes départementales, deux autoroutes (A6, A10), l'aéroport international d'Orly à proximité immédiate, la gare TGV de Massy et trois lignes de RER, le département de l'Essonne constitue un lieu de passage essentiel pour l'activité économique de la région et les déplacements des Franciliens. Aussi, le Conseil général de l'Essonne mobilise ses forces pour entretenir et développer les 1 200 km de voirie – répartis sur 1 820 km² – dont il a la charge.

Il vise à **favoriser les connexions** entre les différents pôles de vie et d'activités du Département afin de **répondre aux attentes des usagers dont 1 134 000 essonnien**s.

Un outil de référence

Pour mener à bien cette mission, le département de l'Essonne se dote d'un nouveau schéma directeur pour sa voirie.

Il s'agit de définir **un outil de référence technique et politique** permettant une exploitation et une gestion cohérentes du réseau routier départemental.

Ainsi, il fixe les grandes lignes de la politique routière du réseau viaire et ce, sur une longue période.

Auparavant, deux schémas directeurs avaient déjà été mis en œuvre par le Département. En 1984, le schéma directeur de la circulation départementale, suivi en 1989, par le schéma directeur routier départemental.

Non actualisé, ce dernier ne permet plus, aujourd'hui, de faire ressortir clairement les objectifs départementaux.

Afin de lui substituer un schéma plus conforme à la politique volontariste du Département en matière de déplacements, une réflexion a été engagée en 1998 pour **donner naissance au schéma directeur de la voirie départementale à l'horizon 2015 (SDVD 2015)**.

Son principe n'est plus de proposer simplement une nouvelle offre en infrastructures routières mais, contrairement à la majeure partie des documents précédents de planification de voirie, d'intégrer cette offre à une démarche globale dont les fruits sont davantage des objectifs, des orientations et des mesures. Il permet de définir les grands traits de l'aménagement du réseau routier départemental et de guider chacun dans ses actions. Ainsi dans la poursuite de ses études, le Département mènera ses réflexions en s'appuyant sur le SDVD 2015.



Une obligation législative

À l'origine, l'établissement de schémas directeurs d'infrastructure est imposé aux collectivités territoriales par l'article 14 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, comme le rappelle le rapport* de la Cour des comptes de novembre 1998.

La loi du 25 juin 1999, relative à l'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) modifie celle du 4 février 1995 (LOADT).

Elle ne reprend pas cette notion de schéma directeur d'infrastructure et bouleverse donc l'ordonnancement établi jusque-là. Elle prévoit, entre autres, de remplacer le schéma national d'aménagement et de développement du territoire par huit schémas de services collectifs appliqués aux transports de marchandises et aux transports de voyageurs.

Elle réaffirme que la compétence de principe, en matière d'aménagement du territoire, revient à la Région.



Le schéma directeur de la voirie départementale définit la stratégie adoptée en matière de déplacements sur la voirie tous modes confondus, à l'horizon 2015.

Dans la continuité des étapes déjà franchies, la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains vise à rénover le cadre juridique des politiques d'aménagement de l'espace, afin d'assurer un développement et un renouvellement urbain cohérents, solidaires et durables.

Les départements doivent donc se doter de schémas directeurs routiers en concordance avec les plans de déplacements urbains en vue notamment d'assurer la cohérence à long terme des réseaux définis pour les différents modes de transport et de fixer les priorités en matière de modernisation, d'adaptation et d'extension des réseaux.

Le schéma directeur a vocation à définir les orientations de la politique routière départementale qui concourent à l'aménagement durable de l'Essonne.

*L'action des Départements dans le domaine de la voirie routière.



Gérer et aménager

Le Conseil général doit faire preuve d'une grande rigueur dans ses priorités et appliquer une véritable stratégie pour traduire sa politique routière. Le schéma directeur fixe le cadre de ses applications et fédère les initiatives d'une manière organisée. En dégageant les priorités sur le réseau routier départemental, ce schéma directeur constitue un véritable outil de planification.

Fruit d'une démarche globale fondée sur une méthodologie innovante et une réflexion multimodale, il constitue un guide pour l'action départementale.

Il définit un cadre de référence pour mettre en œuvre la stratégie départementale en matière de politique routière et il formalise les grandes orientations.

Le présent schéma directeur de voirie :

- conforte la politique départementale d'aménagement du territoire,
- permet de préfigurer la politique départementale des déplacements.

Programme de modernisation et d'équipement de la voirie

414 millions de francs d'investissements en 2000 (autorisation de programme)

• Études, acquisitions foncières et travaux préparatoires	29 MF	7 %
• Développement du réseau (liaisons nouvelles, dessertes d'établissements...)	121 MF	29,2 %
• Conservation du patrimoine (recalibrages, renforcements, ouvrages d'art...)	126 MF	30,4 %
• Aménagement de sécurité (traversées et entrées de ville, abords d'établissements scolaires...)	114 MF	27,6 %
• Exploitation (jalonnement, mesures en faveur des transports en commun...)	6,5 MF	1,6 %
• Programme "fonds de concours"	17,5 MF	4,2 %

Tous les ans, le Conseil général de l'Essonne consacre une part importante de son budget à la modernisation et à l'entretien de ses 1 200 km de routes départementales.



Son objectif essentiel consiste à **garantir une cohérence** dans la structuration et l'exploitation du réseau de voiries, en fonction de la demande de déplacements sur la route et de l'impulsion économique.

Transcription d'une véritable **philosophie nouvelle** en matière de voirie, il est désormais le support à toute réflexion ou action menées sur cette question.

Par exemple, l'élaboration du schéma directeur de signalisation et du schéma départemental des circulations douces ou encore l'adoption de nouvelles mesures en matière d'exploitation et d'entretien du réseau reposeront sur les orientations et principes du SDVD 2015.

Au-delà de ce nouveau schéma, le Département poursuivra ses réflexions en matière d'aménagement de la voirie et d'organisation des déplacements au travers d'études générales. Celles-ci s'appuieront sur le SDVD 2015 mais dépasseront également son cadre pour contribuer à la pleine maturité de la politique routière départementale.

En répertoriant les opérations d'envergure et en fixant les grandes orientations en matière d'aménagement et d'entretien du réseau, le SDVD 2015 doit permettre de mettre en oeuvre **une programmation coordonnée et d'assurer une répartition satisfaisante de l'allocation des moyens**.

Une planification à long terme

La démarche engagée se situe dans une perspective à 15 ans.

Cette durée d'application permet de concilier une approche pragmatique et une réflexion prospective.

En effet, cet horizon à 15 ans permet de se placer à l'articulation d'échéances de programmations opérationnelles et d'horizons d'applications des démarches de planification de l'État et de la Région (SDRIF, Contrat de Plan...).

Le schéma directeur de la voirie 2015 s'accompagnera d'une mise à jour afin de tenir compte des évolutions telles que les modifications des conditions de circulation liées à l'application du PDU ou l'avancement des projets de l'État.

La programmation établie pour 8 ans sera également révisée tous les 4 ans.

Véritable outil de
planification, ce schéma
directeur de la voirie
doit dégager des priorités
de réalisation d'opérations
sur le réseau routier
départemental.



Évolution des déplacements

D'après les études menées en 1999, les croissances rappelées ci-contre conduisent à prévoir une augmentation globale des déplacements de l'ordre de 15% en 2015 par rapport à la situation actuelle. Pourtant, cette évolution tendancielle des déplacements ne doit pas induire une augmentation identique des trafics automobiles.

Les récentes politiques volontaristes mises en œuvre favorisent le report des déplacements en voiture particulière vers les transports collectifs ou les modes doux.

De 1990 à 2005

Les évolutions des déplacements

sont liées à celles de :

- la population, +1% par an
- l'emploi, +1,3% par an.

L'Essonne en chiffres

- Nombre de communes
196 dont 103 rurales
- Superficie
181 950 ha
- Population (1999)
1 134 238 habitants
- Population active (1990)*
44,40 % habitants ayant un emploi,
7 % taux de chômage

S'il doit encore passer l'épreuve de la mise en œuvre pour confirmer les espoirs de changement qu'il suscite, il faudra sans doute attendre la prochaine génération de PDU pour observer une véritable inflexion des politiques et des pratiques de déplacements et d'urbanisme.

À si brève échéance, seule une amorce de changement du comportement des usagers vis-à-vis des différents choix modaux peut être stimulé dans le département. Aujourd'hui, toute prévision de trafic à l'horizon 2015 s'avère donc délicate.

D'ailleurs, la modélisation de la Région utilisée pour estimer les trafics prévisibles en 2015 dans ce schéma, maintient une augmentation du trafic automobile en grande couronne malgré l'intégration des mesures PDU.

Deux explications peuvent être apportées à cette contradiction :

- Les projets en faveur d'un développement significatif de l'usage des transports en commun ne seront pas opérationnels dans un délai de 5 ans,
- il y a lieu de différencier les résultats effectifs en fonction des densités et de la qualité future de la desserte en transports collectifs.

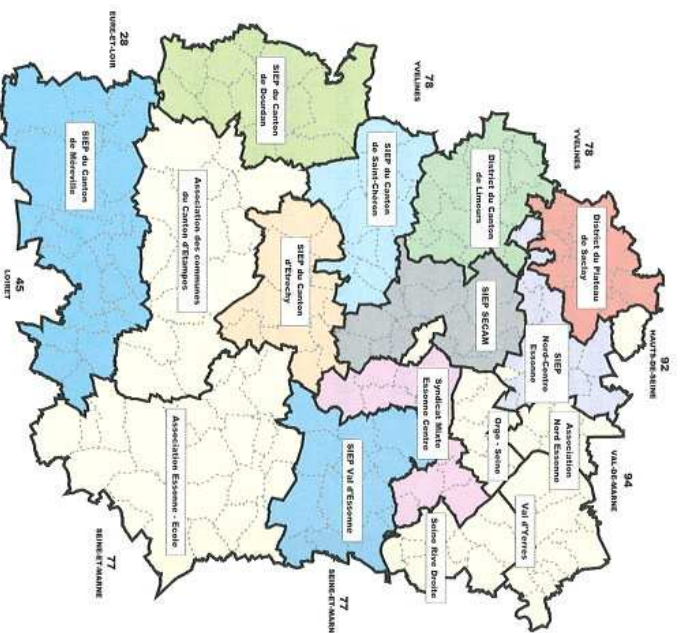
* Les résultats du recensement 1999 ne sont pas encore connus (juin 2000).

Évolutions attendues de l'urbanisation essonnienne (population, emploi) à l'horizon 2005

POPULATIONS	Population		Prévision		EMPLLOIS	Prévision	
	1990	1999	1990-2005	2005		Emploi 1990	1990-2005
NORD CENTRE ESSONNE	144 917	147 239	+ 0,6% /an	156 522	78 564	+ 1,3 % /an	95 360
NORD-ESSONNE	122 091	125 477	+ 0,2% /an	125 805	49 474	+ 0,3% /an	47 778
PLATEAU DE SACLAY	92 270	97 001	+ 1,2%/an	110 349	41 301	+ 0,8% /an	48 345
SEINE RIVE DROITE	65 487	69 120	+ 1,2%/an	78 316	26 095	+ 0,9% /an	29 849
VAL D'YVERRES	162 381	165 757	+ 0,4%/an	172401	52 841	+ 0,3% /an	34 570
SOUS TOTAL NORD	587 146	604 594	+ 0,63%/an	645 395	224 275	+ 0,6% /an	254 101
LIMOURS	18 413	20 912	+ 1,8%/an	24 053	4 380	+ 2,0% /an	5 890
ORGE-SEINE	130 718	130 766	+ 0,6 %/an	142 990	28 109	+ 1,0% /an	32 802
SECAM	58 501	65 314	+ 2,1 %/an	77 169	23 570	+ 1,2 %/an	28 168
SMEC	106 235	117 302	+ 1,9 %/an	140 890	59 155	+ 2,5 %/an	84 226
VAL D'ESSONNE	34 515	38 873	+ 2,2 %/an	47 838	8 561	+ 3,5 %/an	14 343
SOUS TOTAL CENTRE	346 982	373 167	+ 1,5 %/an	423 950	122 775	+ 2,0 %/an	165 239
DOURDAN	14 136	15 174	+ 1,2 %/an	16 906	5 561	+ 1,7 %/an	7 129
ESSONNE ECOLE	27 448	30 226	+ 2,4 %/an	39 175	5 995	+ 1,2 %/an	7 158
ÉTAMPES	30 333	31 185	+ 0,9 %/an	34 696	12 103	+ 1,7 %/an	15 539
ÉTRÉCHY	16 637	18 502	+ 1,4%/an	20 741	4 472	+ 1,4 %/an	5 534
MÉRÉVILLE	12 917	14 037	+ 1,5%/an	16 149	3 130	+ 1,6%/an	3 992
SAINT-CHÉRON	22 681	24 286	+ 1,4 %/an	27 940	3 338	+ 2,2 %/an	4 601
SOUS TOTAL SUD	124 932	133 390	+ 1,5 %/an	155 607	34 589	+ 1,6 %/an	43 888
TOTAL ESSONNE	1 057 980	1 111 151	+ 1,03%/an	1 233 952	381 639	+ 1,3 %/an	463 228

(Source INSEE et étude TETRA - Avril 1998)

La répartition géographique des SIEP*, des communes hors SIEP et des secteurs SDRIF



* SIEP : Syndicat intercommunal d'études et de programmation



Évolution des déplacements

Traffics et accidents en Essonne

Pour l'ensemble du réseau départemental existant, les traffics varient très fortement en fonction du contexte :

- les extrêmes vont de 200 véh./jour minimum en milieu rural à 40 000 véh./jour (D35 aux Ulis) en milieu urbain,
- les moyennes se situent aux alentours de 5 000 véh./jour en secteur ouest et de 7 500 véh./jour en secteur est,
- les flux aux limites du département, importants dans la moitié nord, sont dits en grande partie aux migrations alternantes domicile/travail. Majoritairement pris en charge par le réseau routier et autoroutier national, ils restent importants sur le réseau départemental (20 000 véh./jour à l'ouest sur la D36 en direction des Yvelines, 18 000 véh./jour à l'est sur la D54 en direction du Val-de-Marne).



Quant au bilan des accidents sur les années 1995/1997, il met en évidence :

- une fréquence d'accidents et de blessés graves bien plus importante au nord qu'au sud du département à mettre en relation avec les traffics et les densités de population,
- une proportion globalement identique de tués dans le nord et dans le sud.





Un cadre institutionnel

Dans sa réflexion le Conseil général de l'Essonne a intégré les documents d'aménagement arrêtés tels que le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), les schémas directeurs locaux (SDL) : mais aussi ceux alors en discussion ou en cours d'approbation : le contrat de plan État/Région et le plan de déplacements urbains (PDU).

Le schéma directeur de la région Ile-de-France (2015)

Le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF), approuvé en 1994 et toujours en vigueur selon l'article 50 de la loi du 25 juin 1999, constitue l'un des documents majeurs à intégrer et à respecter dans toute réflexion d'aménagement du territoire.

Dans le SDVD 2015, les répercussions sont perceptibles au niveau de la structuration du réseau départemental.

Les nouvelles infrastructures routières nationales ont dû être retenues comme de futures offres complétant le réseau principal du département, même si la réalisation de certaines d'entre elles est, aujourd'hui, parfois contestée et sera assurément non effective d'ici 2015.

A ce titre, leur représentation sur les documents graphiques ne traduit pas l'adhésion du Département à leur réalisation.

Celui-ci réitère d'ailleurs son avis défavorable quant à la réalisation de certaines opérations dont notamment la liaison A6/N6, l'autoroute A126 et C6.

En matière d'aménagement du territoire, le SDVD 2015 doit s'inscrire dans une stratégie globale définie par le cadre institutionnel, législatif et réglementaire et, à ce titre, être conforme aux documents d'urbanismes.

SDRIF

Principales opérations de transport

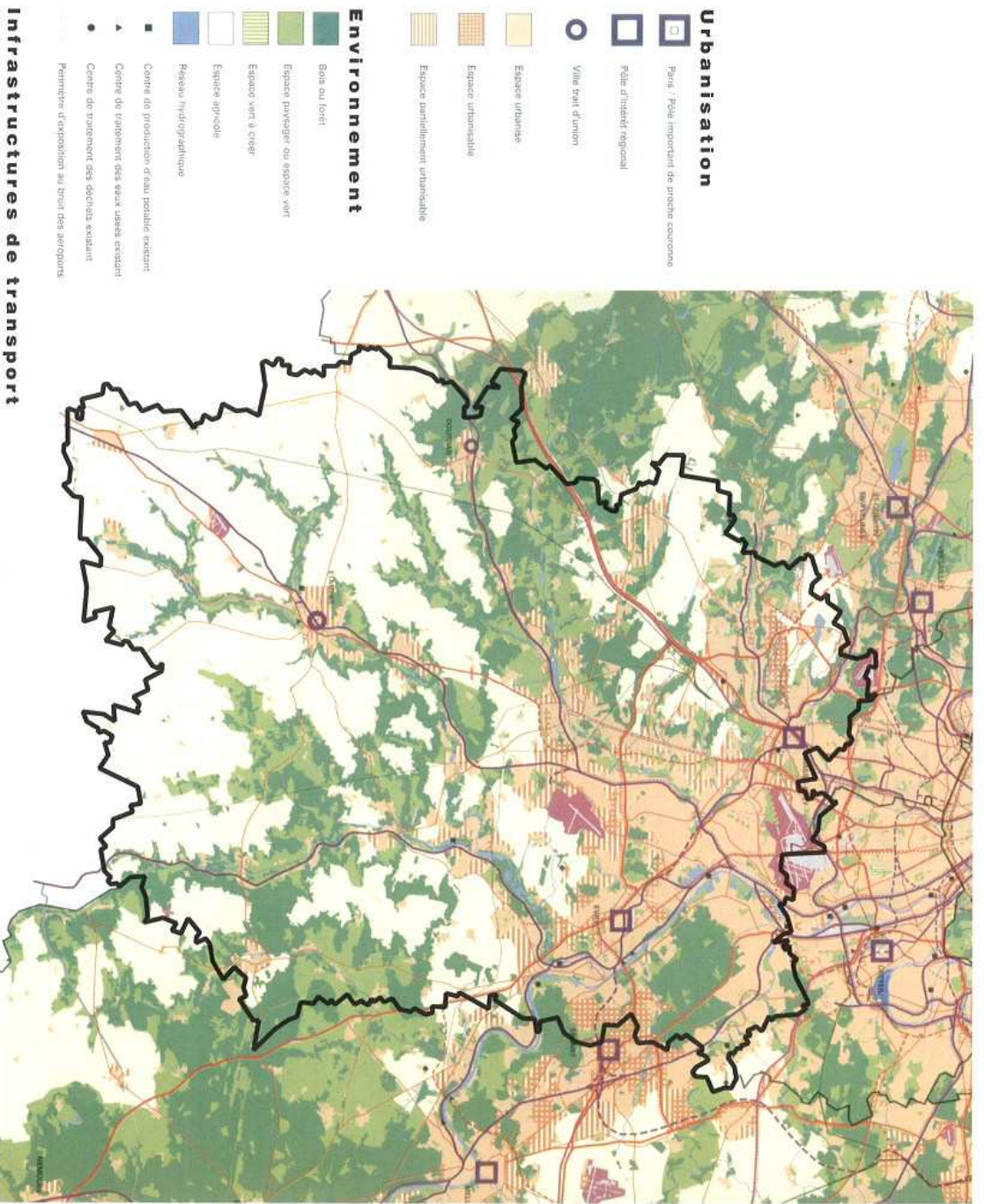
Infrastructures routières

- Réalisation de l'A126, de la liaison A6/RN6, de C5 (Seine-et-Marne),
- Élargissement de la Francilienne, de l'A6 entre C5 et la Francilienne,
- Réalisation de C6,
- Amélioration de la RN6 dans le respect de la forêt de Sénart,
- Aménagement de la RN7 (maillage routier cohérent de desserte locale),
- Déviation de Villeneuve-Saint-Georges (Val de Marne) dont l'aire d'influence s'étend sur le nord-est de l'Essonne.

Transports en commun

- Renforcement du réseau ferré existant,
- Bouclage de la Tangentielle ferrée sud
- Réalisation éventuelle de trois projets de transports en commun en site propre : liaison Saint-Quentin/Saclay/Massy/Orly, liaison Villejuif/Juvisy, le long de la RN7, et liaison Massy/Arpajon, le long de la RN20.

Le schéma directeur de la région Ile-de-France en Essonne





Un cadre institutionnel

Contrat de Plan État/Région

Principaux projets inscrits

Transports en Commun

- Tramway Villejuif/Juvisy
- Tangentielle ferrée sud
- Liaison Sénart-Evry
- TCSP entre le plateau de Saclay et Massy
- Aménagement de la plateforme multimodale de Massy
- Restructuration de la gare de Juvisy-sur-Orge

Infrastructures Routières

- Aménagements et mises en sécurité
- Échangeur des Ulis A10/RN118
- Échangeur de Courtaboeuf
- La Francienne, entre la RN7 et la RD33
- Carrefour de Villeroy
- Contournement de Villeneuve-Saint-Georges (étude)

Hors contrat

- Christ de Saclay, gare routière à Briis-sous-Forges (A10).



Comme de nombreuses communes, le Conseil général souhaite que l'État initie de nouvelles réflexions par le biais d'une véritable concertation, car si certains projets ne font pas l'unanimité, ils répondent à une demande pressante. Dans l'attente, aucun projet ne peut être lancé dans ces secteurs pour lesquels plus aucun "développement durable, maîtrisé et solidaire" n'est assuré, contrairement aux objectifs affichés par le SDRIF.

Le contrat de plan État/Région (2006)

Approuvé le 2 mars 2000, le contrat de plan État/Région fixe les grands projets destinés à assurer un développement harmonieux, équilibré et durable en Ile-de-France.

Grâce à une mobilisation de tous les acteurs du développement de l'Essonne, les objectifs définis dans la politique départementale de déplacement, et ceux notamment exprimés au travers du SDVD 2015, sont retranscrits dans ce contrat.

Ainsi, **la priorité est donnée aux transports en commun** (2,747 milliards de francs, État/CRIF) et certains points névralgiques du réseau routier devraient être réaménagés et sécurisés afin d'améliorer la fluidité du trafic (775 millions de francs, État/CRIF).

La stratégie poursuivie par le Département à travers le SDVD 2015 se trouve ainsi confortée par les opérations inscrites au contrat de plan État/Région, indispensables à la complète exploitation du réseau structurant départemental.

Le plan de déplacements urbains (2005)

Les plans de déplacements urbains (PDU), obligatoires depuis 1996, pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ambitionnent de bousculer les politiques de déplacements menées jusqu'à présent.

La démarche PDU vise à définir des principes d'organisation des déplacements permettant de concourir à la diminution du trafic automobile, à l'augmentation des modes alternatifs et des transports en commun et à la protection de l'environnement conformément aux dispositions de la loi concernant la qualité de l'air de décembre 1996.



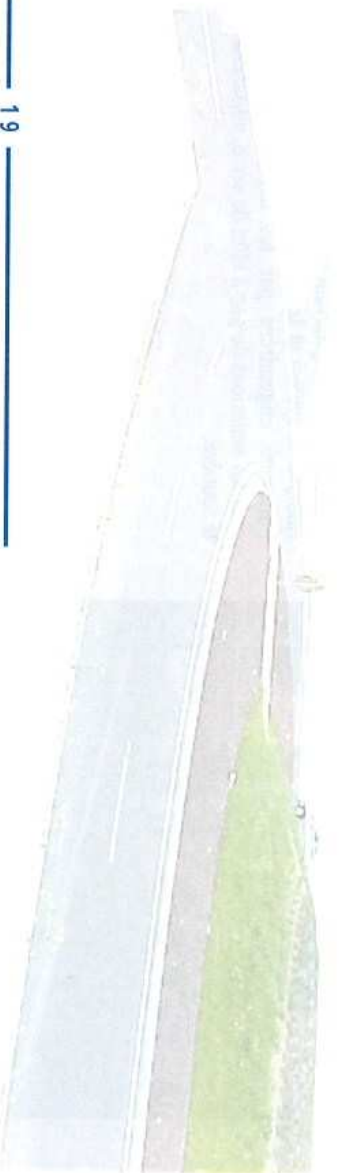
Les schémas directeurs locaux (2015)

La demande locale exprimée au travers des schémas directeurs locaux (SDL) a été prise en compte dès l'origine de la réflexion.

Le Département a cherché à répondre aux problématiques, liées au réseau routier départemental, soulevées dans les SDL et à intégrer les projets retenus dans ces derniers.

La concertation réalisée auprès des syndicats intercommunaux d'études et de programmation (SIEP) a permis de débattre autour des projets inscrits aux SDL ne figurant pas explicitement au SDVD 2015.

Elle conforte les choix retenus pour ce dernier.





Le plan de déplacements urbains

Le PDU définit les principes d'organisation des déplacements des personnes et du transport de marchandises, de la circulation et du stationnement, et préconise des mesures pour :

- diminuer le trafic automobile,
- développer l'usage des transports collectifs,
- développer la marche et l'usage de la bicyclette,
- partager la voirie au profit des modes de déplacements économes en énergie et peu polluants,
- organiser le stationnement,
- organiser le transport et la livraison des marchandises.

En cinq ans, les actions inscrites dans le cadre du PDU visent à **diminuer de 2 %** (en véhicules x kilomètre) le **trafic automobile pour les déplacements en grande couronne**, où le nombre des déplacements motorisés internes devra être ramené à 85 % des déplacements.

Elles doivent aussi permettre d'obtenir une **augmentation de 2 % de l'usage des transports collectifs, un doublement du nombre de déplacements à vélo et une augmentation significative de la part des déplacements piétons** domicile/école et inférieurs à 1 km (10%).

Afin d'atteindre cet objectif, le PDU préconise la mise en place d'une **politique globale de déplacements favorisant le non-recours à l'automobile**, reposant notamment, sur une **exploitation plus efficace des réseaux routiers et ferroviaires ainsi que sur un nouveau partage de l'espace public.**

Les actions futures doivent permettre d'améliorer fortement le confort des modes doux (piétons et cycles) et la qualité de service des transports en commun, de diminuer les nuisances engendrées par les déplacements motorisés (pollution atmosphérique dont les émissions de gaz à effet de serre, nuisances sonores...) et de renforcer la sécurité routière.

Initié par l'État, le plan de déplacements urbains (PDU) d'Ile-de-France est le fruit d'une démarche partenariale et son périmètre d'application s'étend sur l'ensemble de la région.



- Quatre axes principaux ont été retenus :**
- préserver le fonctionnement métropolitain francilien,
 - réduire la dichotomie entre Paris et la zone agglomérée dense (nord du département) en proposant une nouvelle urbanité pour cette dernière,
 - renforcer l'autonomie et la centralité des espaces urbains situés au-delà de la zone agglomérée dense (périurbain),
 - mieux partager l'espace public en donnant la priorité aux modes alternatifs à la circulation des voitures pour que la rue soit accessible à tous.



Les dispositions locales du PDU sont élaborées par les comités techniques locaux (regroupement de communes).
L'Essonne entend également jouer un rôle d'animateur, notamment au travers des comités d'axes et de pôles.

Le Département devrait assurer la présidence de différents comités d'axes.

Citons en exemple la RD120 et la RD156 à Massy, et la RD94 dans le Val d'Yerres. Les voies retenues pour faire l'objet d'un comité d'axes sont celles où la mixité modale est privilégiée (support lignes de bus, accès gare ou pôle intermodal, caractère urbain marqué...). Elles nécessitent des aménagements de type «boulevard urbain» pour présenter de réelles caractéristiques multimodales.

Par ailleurs, en complément du présent schéma de voirie qui conforte les mesures du PDU, d'autres schémas visant le développement des modes de transport différents de la voiture devraient être élaborés.

En matière de transports en commun, suivant l'esprit précédenisé dans le PDU, pour le réseau principal de la zone agglomérée dense, il est prévu une étude de restructuration du réseau armature.

Étroitement associé à l'élaboration du PDU, le Département a pu, en toute connaissance de cause, intégrer celui-ci dans sa réflexion même si des points restent à préciser quant à l'application de certaines mesures.

De plus, ses préoccupations en matière de politique des déplacements rejoignent, en grand nombre, celles énumérées dans le PDU.

Un schéma départemental des aménagements en faveur de la circulation des bus pourrait être étudié. Le département de l'Essonne a déjà mis à l'étude un schéma départemental d'itinéraires cyclables.



Le plan de déplacements urbains

Depuis plusieurs années, l'Essonne joue un rôle moteur en matière de développement de l'offre multimodale de transports, rôle que le Département entend poursuivre en animant, notamment, différents comités d'axes.

De ce fait, les propositions du PDU correspondent à des actions déjà mises en œuvre par le Conseil général, au cours de ces dernières années.

Politique des déplacements

Le SDVD 2015, une des pierres de l'édifice.

Les orientations du SDVD 2015 sont en parfaite cohérence avec celles du PDU, ces deux projections ayant été conçues en parallèle.

Un schéma directeur 2015 en harmonie avec le PDU

L'objet du SDVD 2015 n'est pas de constituer un plan de déplacements pour l'Essonne.

Cette distinction est primordiale pour saisir les limites de ce nouveau schéma.

Il s'agit d'un outil de planification et de programmation des opérations de voirie départementale.

Toutefois, le Département n'a pas souhaité limiter sa démarche d'élaboration à une simple logique d'offre d'infrastructures.

Les politiques en matière d'aménagement du territoire ne doivent pas être cloisonnées, comme le souligne le PDU.

Aussi, le développement de l'ensemble des modes de déplacement, l'urbanisme et le développement économique du département ont été intégrés à la réflexion.

Cependant, si le Département développe aujourd'hui une politique unique des déplacements, il se dote de multiples outils, propres à chaque mode, pour l'appliquer, tels que :

- le schéma directeur des transports,
- le schéma départemental des circulations douces,
- le plan départemental de randonnée,
- le schéma directeur de la voirie départementale...





Aussi, même si l'une des priorités du SDVID 2015 est d'intégrer le développement des transports collectifs, notamment par un meilleur partage de la voirie et un rabattement renforcé sur les gares, son cadre d'application est limité aux infrastructures routières.

Si l'objectif du Département est de favoriser le report des déplacements en voiture particulière vers les transports collectifs ou les modes doux, il ne s'agit pas pour autant de l'imposer en multipliant les contraintes pour les automobilistes.

Dans les zones peu denses ou rurales, la voiture reste un mode de déplacement indispensable. Restreindre son usage aurait des effets néfastes sur la mobilité.

Le recours aux modes alternatifs à la voiture doit être une volonté de chacun et non une pratique imposée par les pouvoirs publics : il s'agit, avant tout, de faire évoluer les comportements.

C'est pourquoi, la volonté du Département est de multiplier les attraits des transports publics en termes de temps de déplacement et de qualité de service, sans pour autant négliger ses efforts pour préserver et améliorer son patrimoine routier.

Il s'agit avant tout d'œuvrer pour une organisation des déplacements qui concilie transports publics, automobiles, cycles et piétons, et non de refuser totalement la modernisation du patrimoine routier.

Le S.D.V.D. 2015 est le reflet de cette volonté.



Un projet de voirie concerté

Partenaires consultés

Décembre 1999

Au niveau régional

- Conseil régional d'Ile-de-France
- Préfecture de région
- Syndicat des Transports Parisiens
- Préfecture et Conseil régional du Centre

Au niveau interdépartemental

- Préfecture et Conseil général des Yvelines
- Préfecture et Conseil général des Hauts-de-Seine
- Préfecture et Conseil général du Val-de-Marne
- Préfecture et Conseil général de Seine-et-Marne
- Préfecture et Conseil général du Loiret
- Préfecture et Conseil général d'Eure-et-Loire
- Chambre Interdépartementale de l'Agriculture d'Ile-de-France

Au niveau départemental

- Préfecture de l'Essonne
- Comité Départemental du Tourisme
- Chambre Départementale de Commerce et d'Industrie
- Chambre Départementale des Métiers



L'élaboration de projets de planification de grande ampleur suppose que se dégage une cohésion entre les différents acteurs concernés. C'est pourquoi, le Département a souhaité conduire une véritable démarche partagée autour de ce nouveau schéma directeur.

Cette démarche s'est traduite, notamment, par l'intégration des projets locaux grâce à l'examen préalable des schémas directeurs locaux (SDL) et par la mise en cohérence des propositions avancées dans le SDVD 2015 avec les projets et stratégies régionaux et nationaux.

Mais la mise en place d'une vaste concertation a surtout traduit une forte volonté d'ouverture du Département.

Après approbation par l'Assemblée départementale de l'avant-projet du SDVD 2015 en octobre 1999, une vaste concertation a été organisée afin de recueillir l'avis et les observations de l'ensemble des acteurs du développement de l'Essonne.

Même si le SDVID 2015 n'est pas de nature réglementaire, son acceptation par les différents partenaires s'assimile à un contrat dans lequel ceux-ci reconnaissent le bien-fondé des orientations du nouveau schéma et approuvent la pertinence du programme d'actions retenu.

Le SDVID 2015 renvoie ainsi à la notion de charte, de protocole d'accord.

Pour le Département, le crédit ainsi accordé au SDVID 2015 est fondamentalement car il présume une vraisemblable adhésion des différentes autorités territoriales dans les futures actions menées pour concrétiser les objectifs, mesures et opérations du nouveau schéma.



Seule **une culture commune** peut permettre de dégager une même orientation vers des objectifs communs et de coordonner les multiples actions de chacun.

En particulier, les partenaires doivent partager la même vision des objectifs assignés à chaque route départementale afin qu'elle puisse conserver à l'avenir les fonctions qui lui ont été reconnues.

Grâce au dialogue qui s'est instauré, la mise en application du SDVID 2015 devrait être facilitée. Les opérations inscrites devraient aboutir dans des délais optimaux et les objectifs devraient être atteints.

À ce titre, la concertation a permis de traduire l'approche de planification dans une réalité locale.



Un projet de voirie concerté

Partenaires consulté

Décembre 1999

Réunions organisées

- Parc naturel régional du Gâtinais français
- Syndicat Mixte Essonne Centre
- Association pour l'Harmonisation et le Développement des Transports en Centre Essonne
- SIEP Nord Centre Essonne
- District du Canton de Limours
- Association Nord Essonne
- SIEP Val d'Essonne
- Union des Maires de l'Essonne
- SIEP SECAM
- SIEP du Canton d'Errechy
- District du Plateau de Saclay
- SIEP du Canton de Méréville
- Association Val d'Yerres/Val de Seine
- SIEP du Canton de Dourdan
- SIEP du Canton de Saint-Chéron
- Association des communes du Canton d'Etampes
- Comité Départemental de l'Environnement

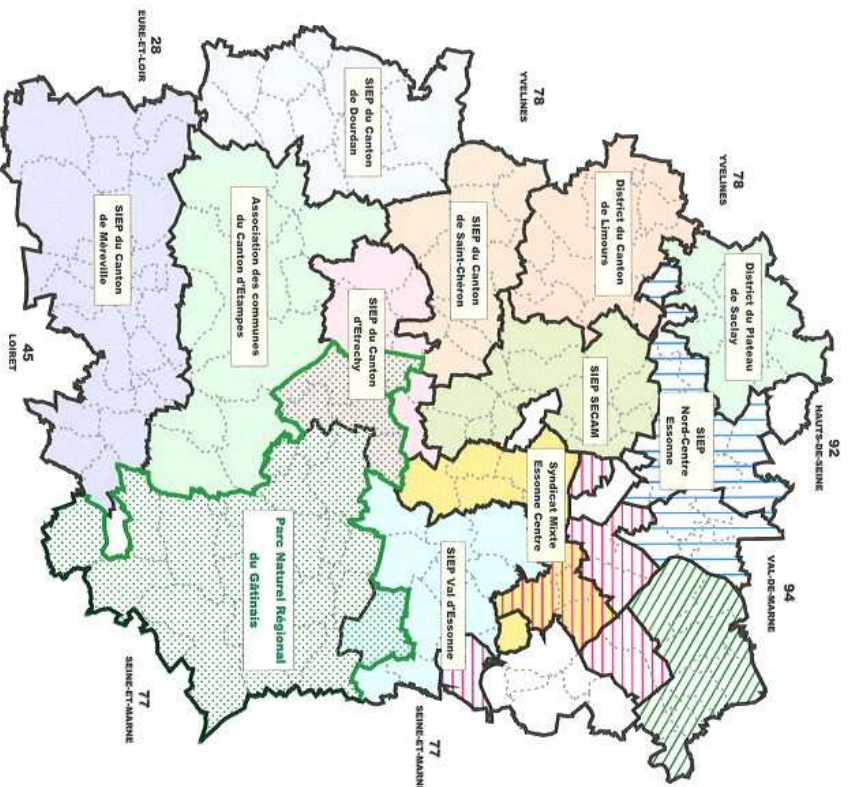
Face à la multitude de consultations à engager pour répondre au vœu de communication du Département, deux procédés ont été adoptés pour réaliser la concertation :

• Dans l'optique d'un large partenariat, **le document technique de l'avant-projet a été adressé aux principaux partenaires concernés pour avis ou information.** Pendant toute la durée de la concertation, le Département est resté à leur écoute, prêt à satisfaire toute demande de réunion complémentaire. Les réponses apportées ont été nombreuses et elles se sont appuyées sur de véritables analyses. Celles-ci sont alors venues nourrir la réflexion du Département.

• A l'échelle locale, cette concertation s'est traduite par **des réunions auprès des syndicats intercommunaux d'études et de programmation (SIEP), des associations chargées d'élaborer les plans de déplacements locaux** ou le cas échéant, pour les communes indépendantes, par le biais de l'Union des Maires de l'Essonne. Ces réunions ont donné lieu à une présentation globale du SDVD 2015 accompagnée d'un exposé sur les réponses apportées aux problématiques routières locales, grâce notamment à une confrontation des SDL et du SDVD 2015.

Une large part du temps était consacrée aux débats afin de répondre aux interrogations de chacun, de relever les différentes attentes ou d'obtenir un avis unanime sur un point particulier.

Concertation SIEP et associations rencontrés



Associations changées
d'élaborer un plan de déplacement local

-  Association Nord ESSONNE
-  Association pour l'Harmonisation et développement des transports en Centre ESSONNE
-  Association VAL DYERRES - VAL DE SEINE

Cette concertation s'est avérée particulièrement constructive avec des interlocuteurs intéressés, prêts à apporter leur contribution.

Elle a été l'occasion d'initier ou d'améliorer la compréhension mutuelle des différents acteurs et décideurs du département sur :

- la complexité des problèmes de déplacements, et leurs interactions,
- les dysfonctionnements, leurs sources et leurs conséquences,
- les possibilités d'amélioration du système de déplacement,
- les enjeux et les responsabilités spécifiques des différents acteurs, Communes, Département, Etat,
- les cohérences du SDVVD 2015 avec les autres documents d'urbanisme et avec le PDU.



› LA DÉMARCHE GLOBALE

› L'APPRÉHENSION PROUTTIÈRE

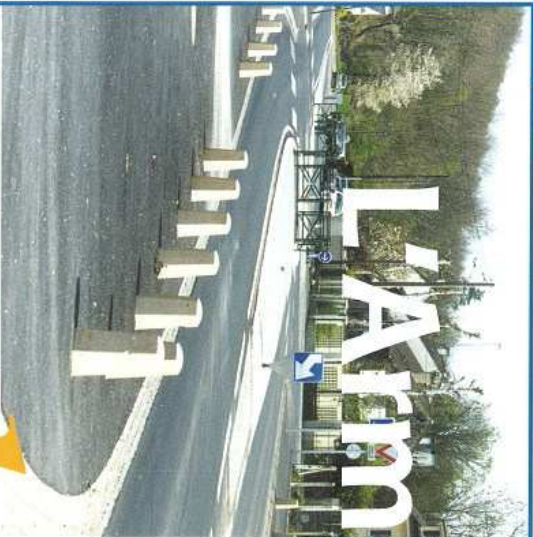
› LES ORIENTATIONS, MESURES ET OPÉRATIONS

› CAHIER TECHNIQUE

› CARNET DES ITINÉRAIRES

› GLOSSAIRE

Schéma directeur de la voirie départementale 2015



L'armature routière

Le Département a engagé une démarche globale en 3 temps :

1 Un diagnostic pour effectuer un bilan du précédent schéma et maîtriser les documents de planification en vigueur et les stratégies actuelles d'aménagement,

2 Une analyse fine des flux et types de déplacements suivie de propositions d'aménagement et de développement ;
constitution de l'avant-projet de SDVD 2015,

3 Une large concertation pour recueillir les observations des 196 communes du territoire et des différents partenaires du Département.

Une présentation détaillée de la démarche est proposée dans le cahier technique.

Au cœur de la démarche, une méthodologie novatrice a été appliquée pour guider et cadrer la réflexion du Département.

Les principes essentiels à retenir sont :

- une **structuration du réseau** établie en considérant les fonctions de chaque route sans faire du niveau de trafic, le critère principal,
- une **combinaison** entre la demande de déplacements et le besoin de développement social et économique,
- une constante recherche de **solutions multimodales** grâce à une offre complémentaire des modes de transports,
- des **objectifs** non plus réduits à la route, mais aux déplacements sur voirie, **tous modes confondus.**

Chaque étape de la méthodologie dégage des propositions, des résultats ou des notions fondamentales qui constituent alors les postulats des étapes suivantes.



L'une des caractéristiques majeures de la méthodologie est **l'application d'une véritable démonstration** justifiant chaque décision ou choix adopté.

Cette méthodologie est essentielle à assimiler pour saisir la pertinence de la structuration du réseau et pour mieux appréhender les objectifs assignés à chacun des réseaux ainsi que les orientations adoptées.

Elle est également une **traduction du raisonnement du Département** en matière de déplacements sur la voirie.

Définir les principaux pôles générateurs de déplacements, décrire et analyser un ensemble de liaisons entre ces pôles.

1^{re} étape

Analyser les fonctions et les potentialités de chaque route départementale.

2^e étape

Transcrire ces liaisons en itinéraires, axes forts du réseau qui devront répondre à la totalité des objectifs départementaux en 2015.

3^e étape

Cette réflexion a ainsi permis d'aboutir à **un maillage ordonné** du réseau, fondé sur deux réseaux aux caractéristiques, fonctions et objectifs propres : **le réseau structurant et le réseau d'accompagnement.**



Répondre à la demande

Afin de déterminer les principaux itinéraires, reflets de l'armature routière, répondant à la demande de déplacements, le Conseil général de l'Essonne a mené une analyse diagnostique et critique de la situation actuelle et future du département en termes d'aménagement du territoire, d'urbanisme et de déplacements.

Définir des pôles socio-économiques et d'habitat

Sur la base d'études socio-économiques et d'études de flux de déplacements, différentes catégories de pôles urbains ont été définies.

Ceux-ci ont été structurés selon leur offre potentielle en logements, équipements collectifs, services publics, population, dynamique économique, intérêt spécifique, influence sur les déplacements...

La définition de pôles adoptée dans le PDU a dû être enrichie car elle se réduit aux pôles de transport collectif, grands générateurs de trafic, aéroports et gares TGV.

Cette définition n'est pas adaptée au contexte présenté par le territoire essonnien, à savoir un nord très urbanisé et un sud à dominante rurale avec une zone de franges périurbaines constituant l'interface entre ces deux spécificités.

Différentes règles tenant compte de cette particularité du département ont donc été instaurées lors de la réflexion du SDVD 2015.

1^{re} étape

Quelques exemples

Pôles majeurs

Massy, Evry, Orly-Rungis, Saint-Quentin-en-Yvelines, ...

Pôles locaux

Breigny, tête de pont du front de croissances de l'agglomération nord, ...

Pôles spécifiques

Plateau de Saclay, pôle scientifique





La classification suivante a ainsi pu se dessiner :

Les pôles majeurs

D'envergure nationale ou européenne, ces pôles identifient l'armature urbaine de l'Essonne. Ces communes sont «locomotives». D'autres pôles se sont développés en synergie avec ces pôles majeurs : ils sont alors qualifiés de pôles secondaires associés.

Les pôles locaux

Ils regroupent de nombreux atouts similaires à ceux des pôles majeurs mais caractérisent une identité territoriale par le poids de la population, par une forte croissance économique, ou encore par un environnement de qualité. Lorsque leur taille est relativement modeste mais qu'ils se développent de manière significative, dans le cadre d'un aménagement équilibré du territoire, ils sont alors qualifiés de pôles locaux secondaires.

Les pôles spécifiques

Ce sont des pôles symbolisant le dynamisme du département dans des domaines spécifiques d'activités.

Cette classification, et non hiérarchisation, a permis d'identifier des pôles générateurs de déplacements, d'intégrer les dimensions socio-économiques et de mesurer les futures demandes de desserte.



Répondre à la demande

Décrire et analyser les liaisons

Considérant l'aire d'influence de chaque pôle et les dépendances, synergies ou complémentarités qui s'exercent entre-eux, **des liaisons correspondant aux principaux flux de déplacements, actuels, en devenir ou à développer**, ont été établies.

Ces flux tiennent compte de leur volume mais aussi de leur spécificité (domicile/travail, domicile/équipements, travail/travail, domicile/loisirs...).

L'approche développée ne s'est pas limitée aux frontières administratives, elle s'est positionnée à l'échelle de la région et du grand bassin parisien afin de développer les échanges interdépartementaux.

La volonté de solidarité et de coordination avec les autres départements et la nécessité de conforter le rayonnement de l'Essonne se traduisent par des liaisons visant à faciliter l'accès des départements voisins aux grands équipements situés en Essonne.

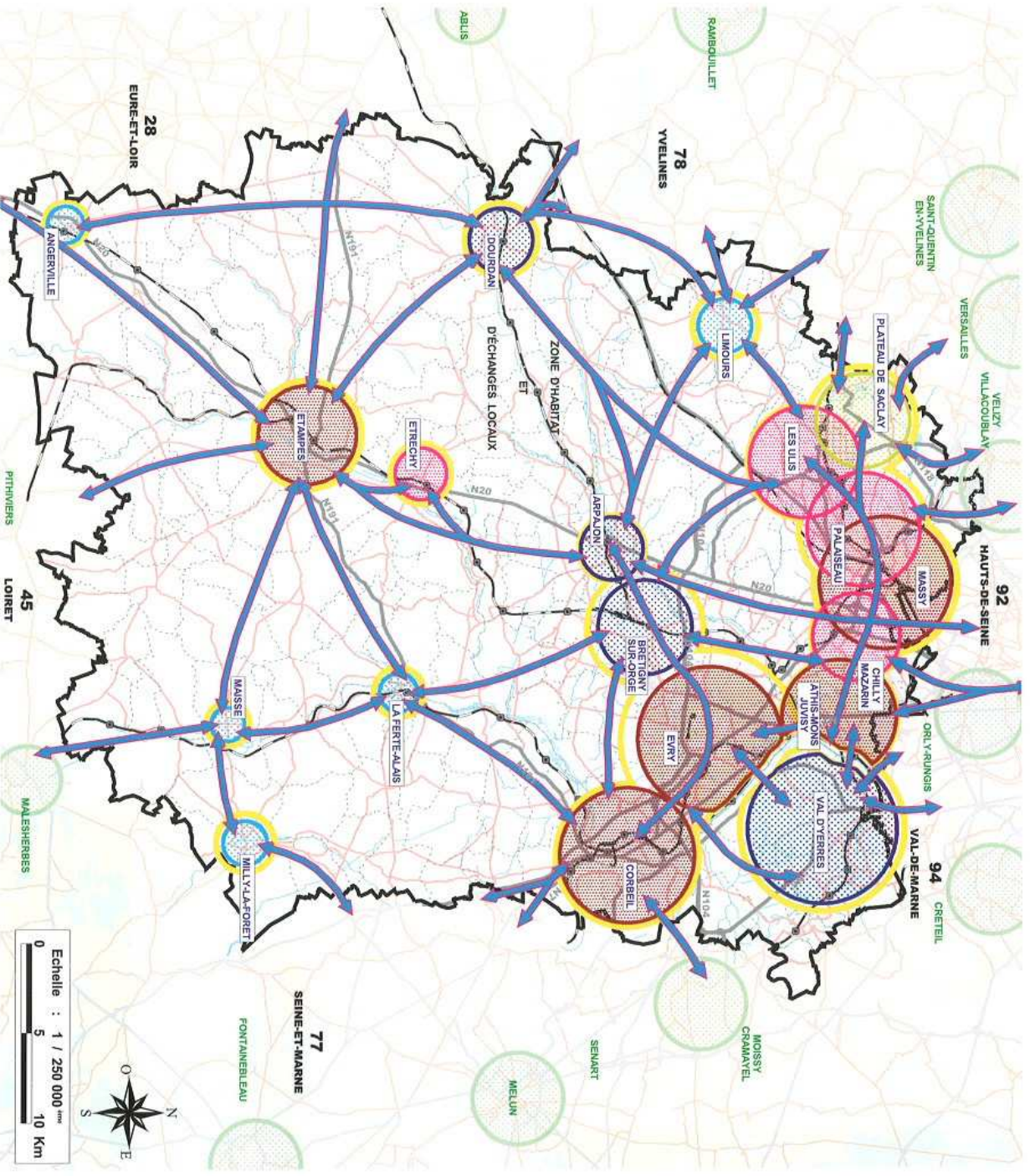
Afin d'élaborer un schéma maîtrisable pour le Département, seules les liaisons principales – reflet de lignes de désirs des déplacements de pôle à pôle – ont été prises en considération.

Le schéma des **liaisons** ainsi établi se décline en cinq types :

- des liaisons **transversales** entre pôles ou internes aux croissants économiques nord et centre,
- des liaisons en "étoile" autour d'un pôle,
- des liaisons **radiales** qui irriguent le territoire et désenclavent certains pôles,
- des liaisons de **rattachement aux croissants économiques**,
- des liaisons avec les **pôles extérieurs** au département.

1^{re} étape

Attractivité des pôles et liaisons pôle à pôle





Connaître le réseau routier

En parallèle à cette démarche théorique, une analyse visant à établir une qualification de chaque route départementale a été menée. L'application est présentée dans le cahier technique.

Un niveau de service a été attribué à chaque route sur la base de trois niveaux d'interprétation.

I Les fonctionnalités assurées

Distinction entre les routes départementales, les voies communales et les routes nationales.

II La réponse apportée à l'objectif départemental

Niveau de sécurité, de confort, garantie d'un temps de parcours raisonnable.

III Le caractère multimodal présent

Partage de la voirie, complémentarité avec les autres modes de transport.

2^e étape



Désormais, ce type d'analyse préfigurera toute approbation de classement-déclassement dans le réseau départemental.

En effet, les 11 fonctions retenues et présentées ci-après sont celles attendues d'une route départementale et l'analyse permet de juger de la compatibilité entre les caractéristiques de la route et ses fonctions.

I - Les fonctionnalités de la route

Les atouts économiques, mais également la qualité du cadre de vie et les richesses naturelles ou patrimoniales, sont des éléments majeurs de l'Essonne et donc un facteur de développement.

Pour affirmer cette position, il était important d'envisager la voirie en tenant compte de ces paramètres.

Onze fonctions potentielles caractérisant les différentes utilités de la route ont été retenues.

Une volonté de développement durable du territoire émerge de ces 11 fonctions.

Celles-ci traduisent le souhait d'un développement économique et urbain équilibré, d'une complémentarité des modes de transport, d'un respect et d'une mise en valeur de l'environnement, de l'affichage d'un maillage routier cohérent...

La particularité de cette analyse fonctionnelle tient dans le fait que le trafic n'est plus le critère prépondérant pour distinguer une route départementale d'un autre type de voie.





RN20 / RD97 / RD+49 - ARRAJON

Accède au réseau régional
Assure une ouverture régionale et nationale au réseau départemental, contribue à la continuité du maillage du réseau de voirie.

Désenclave le réseau communal

Lutte contre l'isolement de certaines communes, libère la voirie communale d'un trafic local excessif.



RD152 - BRETAGNVSUR-ORGE

Accède à un pôle urbain

Dessert des quartiers à populations denses ou géographiquement isolés.



RD116 - ARRAJON / DOURJON

Dessert une gare

Offre un service intermodal : accès, stationnement, sécurité, support lignes de bus.



RD46 - SAINTMICHEL-SUR-ORGE

Permet de découvrir l'Essonne
(renforce l'identité) Invite à découvrir le patrimoine, les richesses naturelles, l'identité du département.



RD901 - Château de COURJANCES

Relie deux pôles

Offre un itinéraire, une liaison directe entre deux pôles ou sous-pôles.



RD35 - LES LIS

Les 11 fonctions potentielles de la route



RD19 - ARPALON

Protège un centre urbain
Permet aux trafics interurbains
de ne pas interférer avec les voies urbaines.

Dessert un pôle d'activités
Favorise le développement
économique en confortant les pôles.



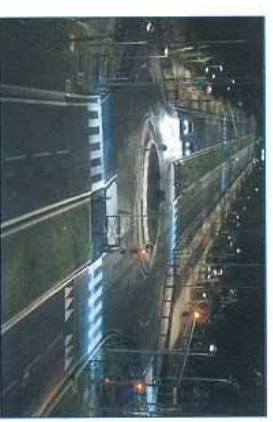
RD117 - SAINT-GENEVIEVRES-BOIS



RD449 - GUEBVILLE

Maille le réseau départemental
(entretien et exploitation)
Offre plusieurs itinéraires pour la même liaison : choix de l'usager, sélection
par mode, entretien et exploitation.

Présente une typologie de voirie urbaine
Satisfait aux fonctions urbaines de base liées à la qualité de vie.



RD310 - Boulevard urbain de GRIGNY



RD99 - TORFOU

Présente une typologie de voirie rurale
Satisfait aux fonctions rurales de base liées à la qualité de vie et
à l'économie locale.



Connaître le réseau



II - La réponse apportée à l'objectif départemental

**Assurer en toute sécurité
un déplacement
confortable en un temps
raisonnable.**

L'évaluation actuelle des routes départementales a été effectuée en appréciant le degré de satisfaction offert par rapport à la sécurité, au confort pour l'utilisateur et le riverain et à la garantie d'un temps raisonnable de déplacement.

Un niveau de service a alors été attribué à la route.

Si l'objectif départemental cité ci-contre a été appliqué en considérant la voiture particulière avant tout, il se prête également aux autres modes de déplacements dont les transports publics.

La sécurité, appréciée en fonction :

- des accidents recensés (densité et gravité),
- des vitesses recensées par rapport aux distances de visibilité,
- des dangers potentiels dus à des non-conformités graves par rapport aux recommandations actuelles*1 ou aux instructions d'aménagement*2,
- de la connaissance du terrain par les agents du Département.

Le confort, appréhendé suivant deux groupes cibles :

- les usagers, concernés par l'état de la chaussée, le jalonnement et le niveau d'exploitation,
- les riverains, concernés par la réduction des nuisances sonores et de l'effet de coupure, et par l'accessibilité.

Le temps de parcours

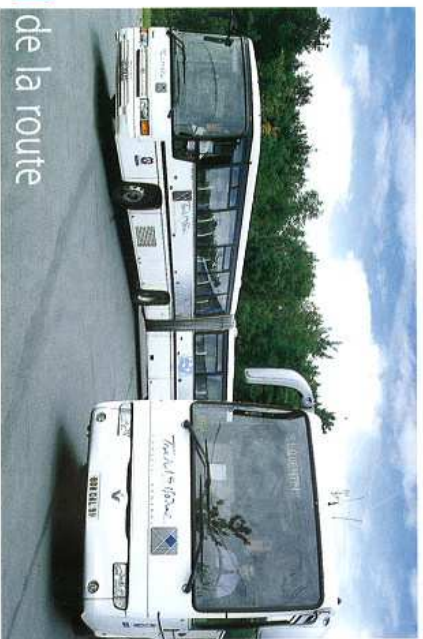
- une route départementale doit garantir un temps de parcours raisonnable, sans pour autant offrir une possibilité de vitesse élevée.

Il convient d'assurer une fluidité des trafics, de limiter voire bannir la congestion et, à fortiori, la saturation.

*1 Sécurité des routes et des rues - 1992

*2 ARP : Aménagement des Routes Principales - 1994





III - Le caractère multimodal de la route

La voirie a été appréhendée comme un espace « partagé » à vocation multimodale que tous les modes de déplacements doivent pouvoir utiliser.

Dans les zones denses, les rabattements sur les gares et l'amélioration de la circulation des bus doivent être favorisés.

En zone rurale, la cohabitation entre les modes de transports spécifiques -les engins agricoles- et les voitures particulières doit être prise en compte pour assurer une sécurité routière optimale.



Par conséquent, la voirie a été également évaluée selon ses potentialités d'offres de déplacement à l'ensemble des modes et selon sa complémentarité avec le réseau ferré.

Ces derniers critères ont été prépondérants dans l'analyse.

Ainsi, pour chacune des 11 fonctions pré-citées, le niveau de service offert pour chaque mode de déplacement a été apprécié.





Dessiner les itinéraires

Si les atouts de l'Essonne sont nombreux et importants, ils sont également fragiles; aussi faut-il les conforter et les valoriser.

3^e étape

Après l'identification des liaisons entre pôles, une transposition en itinéraires a été conduite. Dans l'optique d'un projet de développement durable et dans le cadre de la démarche PDU, chaque transcription d'une liaison en un itinéraire a été réfléchie en considérant l'environnement, le potentiel économique et de développement du département.

Pour préserver le cadre de vie privilégié offert par le département, les itinéraires ont été déterminés en s'appuyant avant tout sur :

- la recherche d'une offre de déplacements plus diversifiée
Les itinéraires adoptés doivent pouvoir accepter un véritable partage de la voirie et ils ont été établis en considérant la présence ou non du réseau ferré.
- une minimisation des infrastructures nouvelles parmi les itinéraires
Grâce à une amélioration et à une utilisation appropriée des voies existantes. Lors de la définition des itinéraires, une politique d'ensemble a été instaurée afin d'offrir le meilleur service possible avec les moyens disponibles. Cela pourrait se traduire, entre autres, par un refus de réalisations aux effets néfastes et irréversibles si des alternatives raisonnables existent.
- une amélioration de la fluidité du trafic
L'ensemble des itinéraires doit constituer un maillage complet du réseau afin de répondre aux besoins de déplacements intercommunaux à moyenne distance et chaque itinéraire doit disposer, après aménagements, des capacités adéquates pour supporter le trafic envisagé.

Liaisons de pôle à pôle et itinéraires structurants proposés

Liaison de pôle à pôle		Itinéraires structurants proposés
Etampes / Maise / Milly-la-Forêt / Seine-et-Marne	A	(N191) + D837 + dév. Bouville + D837 + dév. Maise + D837 + dév. Milly-la-Forêt + D948 + D372
La Ferté-Alais / Maise / Loiret (Malesherbes)	B	D449
La Ferté-Alais / Evry / Corbeil-Essonnes	C	D449 + D31 + dév. Itteville + D31 + D26 + D31 + (N104)
Etampes / Loiret (Pithiviers)	D	D721
Etampes / Dourdan	E	(N191) + D836
Angerville (N20) / Dourdan	F	D838 + D836
Dourdan → Yvelines → Limours → Yvelines → Palaiseau → Massy	G	D836 →+ D836 →+ D149 + D988 + dév. →+ D838 →+ D988 + dév. →+ D988 →+ D35 + D118 + D59
Dourdan / Croissant économique Centre	H	dév. Nord de Dourdan + D836 + D149 + (A10) + (N104)
Limours / Arpajon	I	D152 + D97
Vallée de l'Orge amont / Palaiseau Vallée de l'Orge amont / Arpajon	J	D3 + dév. Bel Air + D3 + (N446) + D35 + route des Carrières D116D
Massy-Palaiseau / Yvelines	K	Liaison D36-A10 + D36 + dév. Saclay + voie nouvelle
Massy-Palaiseau / Chilly-Mazarin / Juvisy	L	D156 + D120 + dév. Morangis
Athis-Mons / Juvisy / Croissant économique Centre Massy / Croissant économique Centre	M	D117 →+ D117 + dév. Longjumeau →+ D257 →+ D25
Val d'Yerres / Evry	N	D94 + D33 + (N6) + (N104) + (N448) + D93
Liaison Orge amont / Val de Seine	O	D19 + (N445) + D310
Liaison Centre Essonne	P	Voie nouvelle + D312 + voie nouvelle + D26 + D260
Transversale Arpajon / Corbeil-Essonnes	Q	D117 + D26 + D260

* Voir cahier technique avec descriptif plus précis rappelant les principales caractéristiques de chaque itinéraire ainsi que les fonctions à assurer.



Dessiner les itinéraires

- le maintien de formes urbaines reflétant l'organisation traditionnelle de l'espace francilien.
Par exemple, la préservation des villages-rues non retenus au sein du réseau d'itinéraires et le classement au sein d'un second réseau aux priorités spécifiques.

- une prise en compte particulière des modes de transport autres que la voiture.
Par exemple, les poids lourds, les engins agricoles, les modes doux (cycles-piétons) et les transports en commun, pour leur assurer une cohabitation avec la circulation des voitures ou une exploitation optimale.

Ces différents principes retenus pour définir les itinéraires structurants témoignent, à nouveau, de l'analogie entre l'approche du présent schéma et celle du PDU. En effet, ce dernier préconise de tels automatismes dans les nouvelles réflexions menées désormais en matière d'aménagement du territoire.

A chaque liaison peuvent être associés différents itinéraires formés indifféremment par utilisation des réseaux autoroutiers, nationaux et départementaux.

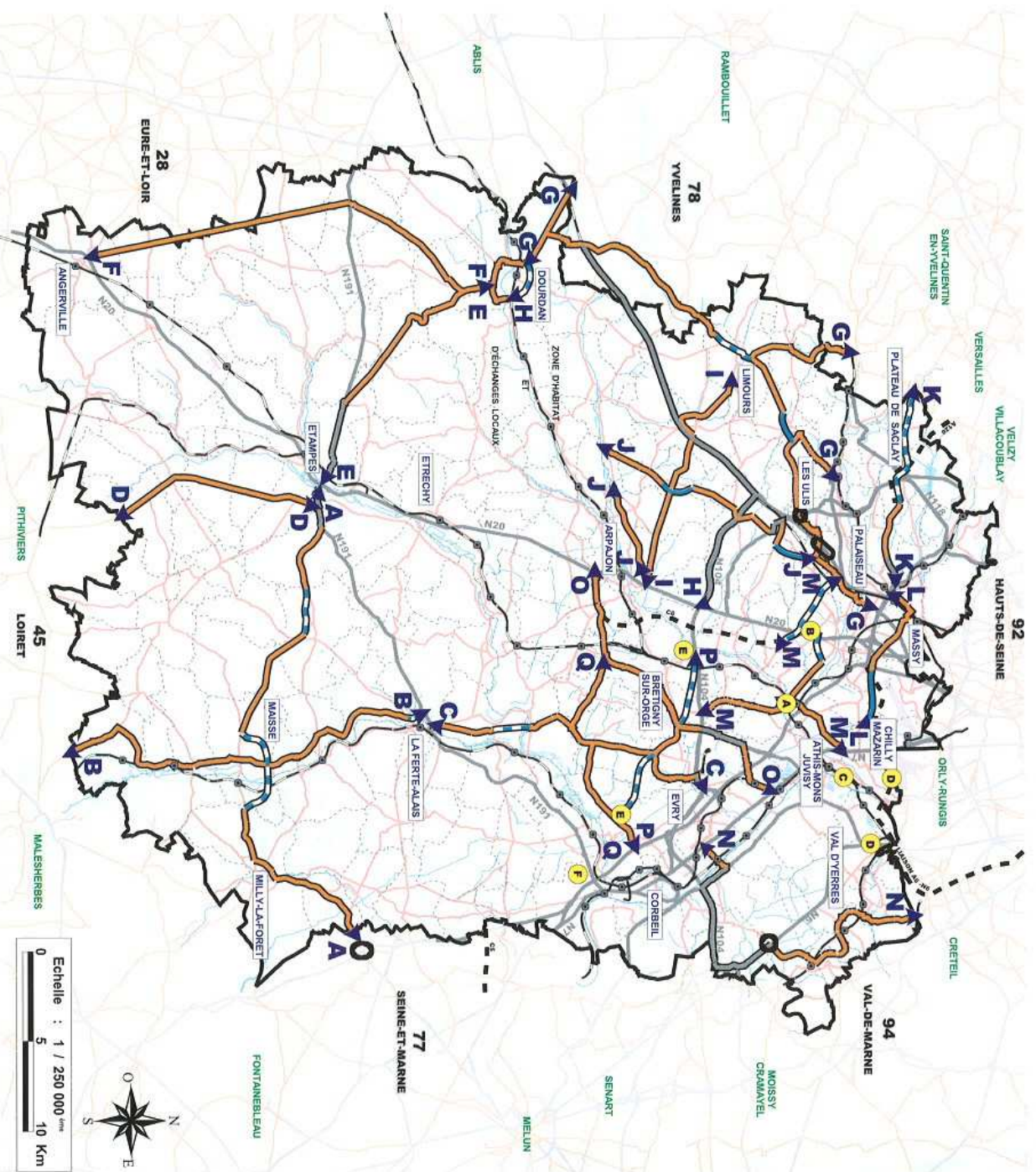
A partir des résultats de l'analyse du réseau routier départemental, une sélection a été effectuée pour retenir un itinéraire unique pour chaque liaison répondant au mieux à l'objectif départemental "assurer, à l'horizon 2015, un déplacement sécurisé et confortable en un temps raisonnable".

Ces itinéraires reposent sur certains critères dont :

- la présence ou non de transports en commun : gares, réseau ferré, ligne de bus du réseau principal PDU,
- son inscription aux schémas directeurs locaux ou au réseau principal PDU,
- son niveau de service,
- ses caractéristiques routières générales (longueur, trafic),
- son niveau de sécurité.



Les itinéraires structurants départementaux





Dessiner les itinéraires

Un ensemble composé de **17 itinéraires** constituant un maillage fort s'est dégagé du reste du réseau routier départemental scindant celui-ci en deux :

- **un réseau structurant**
- **un réseau d'accompagnement**

La carte ci-avant représente le maillage structuré du réseau routier.

Deux réseaux complémentaires

La carte, en page précédente, s'articule de la manière suivante :

- elle rappelle le schéma de la voirie nationale existante (autoroutes et routes nationales) et les projets d'infrastructures routières inscrits au SDRIF.
- elle met en évidence les 17 itinéraires structurants du réseau routier départemental (notés de A à Q) et les nouvelles infrastructures requises ainsi que les points d'échanges à aménager avec le réseau national.

Il convient de noter qu'un itinéraire départemental peut, dans sa dimension longitudinale :

- interférer avec des sections du réseau national (E, O, ...) exceptionnellement de manière importante (H, K avec le projet A126),
- avoir une forme linéaire simple (cas général) ou en arc (G, M),
- être généré par un pôle diffus comme la zone d'habitat et d'échanges locaux (J),
- éventuellement être dédoublé en fonction du mode de déplacement (liaison Arpajon-La Ferté-Alais assurée par O, Q, C pour les véhicules et par la D449 pour les circulations douces).

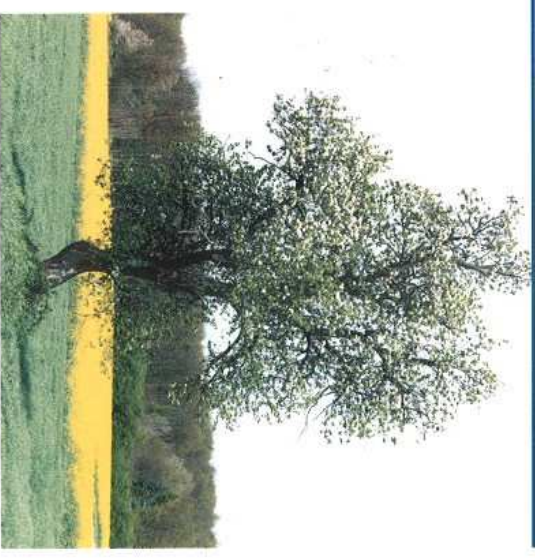
Ainsi, ce schéma structurant départemental complète le réseau national qui se doit de rester structurant au niveau régional mais aussi départemental (A10-A6-N191-N20-N104...).

Comme le préconise
le PDU, il apparaît
nécessaire de hiérarchiser
les réseaux.

3^e étape

Le réseau structurant d'agglomération, défini par le PDU, comprend :

- **un réseau magistral**, constitué des voies rapides, des autoroutes, du réseau ferré et d'une sélection des principales gares, de la voie d'eau. Il déteste le reste du réseau des déplacements de longue distance.
- **un réseau principal**, constitué des principales routes nationales et départementales et support des lignes de bus principales. Il assure les déplacements sans pénaliser la vie locale.



Le réseau structurant

Il assure les principales liaisons entre pôles.

- Il complète le maillage primaire du réseau rapide régional en soutenant la distribution des trafics intercommunaux.
- Il doit assurer efficacement les déplacements à l'intérieur des mailles du réseau autoroutier et national en garantissant un débit élevé mais non démesuré et en limitant l'insécurité routière.

L'objectif est d'utiliser de façon optimale la capacité des voies du réseau structurant et d'assurer la lisibilité des itinéraires en vue de préserver les conditions de déplacements sur le réseau d'accompagnement et donc la qualité de vie locale.

Le raccourci qui consisterait à considérer le réseau structurant comme un axe prioritaire, de type 1ère catégorie (classification usuelle), et le réseau d'accompagnement comme un axe de second ordre est étroné.

Ces deux réseaux sont complémentaires.

Chacun d'entre eux a un rôle propre à remplir et les effets engendrés par l'un se répercutent sur l'autre et ce, de manière réciproque.

Il doit donc être attaché une même valeur aux deux réseaux.

Des objectifs ont été assignés à chacun de ces réseaux et des mesures accompagnatrices leur ont été attribuées afin d'optimiser leur exploitation et leur permettre de jouer pleinement leur rôle.

Il faut aménager les routes départementales, notamment celles au profil routier très marqué, **en fonction de leurs capacités physiques et fonctionnelles** afin de leur conférer un caractère en harmonie avec le tissu qu'elles traversent.

Le réseau d'accompagnement

Il complète le précédent car il irrigue le département.

- Il assure un maillage plus fin avec la voirie communale.
- Il préserve ces dernières d'un trafic parasite en offrant des accès opportuns au réseau structurant.
- Il assure la desserte locale et offre davantage de confort et de mixité pour les modes doux. Si le trafic doit y être fluide, les viesses élevées sont à proscrire afin de porter l'attention des automobilistes sur le tissu traversé en vue de préserver celui-ci mais aussi de le mettre en valeur.



Schéma directeur de la voirie départementale 2015

- › LA DÉMARCHE GLOBALE
- › L'ARMATURE ROUTIÈRE
- › **LES ORIENTATIONS, MESURES ET OPÉRATIONS**
- › CAHIER TECHNIQUE
- › CARNET DES ITINÉRAIRES
- › GLOSSAIRE

Orientations, mesures et opérations

Élaboré à l'horizon 2015, ce nouveau schéma, pour être réaliste, fonctionnel, efficace et donc respecté doit être non seulement évolutif -accompagné de mises à jour- mais aussi, être le parfait reflet des priorités du Département.

De ce fait, il annonce les grands enjeux qui alimenteront la politique routière départementale au cours des prochaines années. Il rappelle également les actions qui seront poursuivies par le Département pour remplir sa mission première de gestion et d'entretien du réseau routier.

Par ailleurs, le SIDVID 2015 devrait trouver toute sa mesure dès lors que les itinéraires pourront répondre à l'ensemble de leurs fonctions.

Dans ce cas, l'organisation des déplacements devrait se structurer d'elle-même.

Certaines opérations sont nécessaires pour donner aux itinéraires toute leur valeur.

Certes, dans un premier temps, leurs effets se répercuteront sur le réseau structurant mais ils gagneront également le réseau d'accompagnement du fait de leur complémentarité.

Les opérations retenues sur le réseau structurant ne sont pas à considérer de manière ponctuelle. Car l'intérêt global présenté par une opération n'est pas une caractéristique intrinsèque de celle-ci.

Il est étroitement lié au contexte dans lequel l'opération est appréciée et, en particulier, à l'itinéraire dans lequel elle s'insère.

La présence ou l'absence d'opérations concurrentes ou valorisantes pour l'itinéraire sont à apprécier.

De ce point de vue, ce sont plutôt des groupes homogènes d'opérations qui sont à considérer.

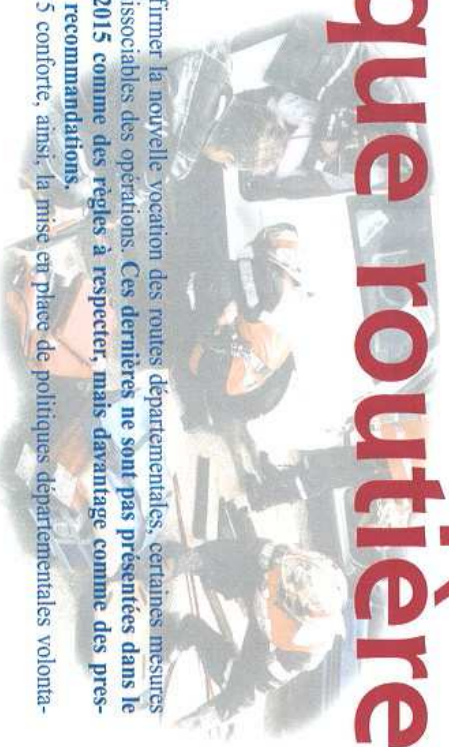
Exemple d'un groupe homogène d'opérations

- *déviaton de Linours*
- *déviaton de Gometz*
- *doublément de la RD35*
- *Ring des Ulis*
- *Echangeur de Courtaboeuf*



Une véritable politique routière

fin d'affirmer la nouvelle vocation des routes départementales, certaines mesures sont indissociables des opérations. Ces dernières ne sont pas présentées dans le **ASD VD 2015 comme des règles à respecter, mais davantage comme des prescriptions, des recommandations.** Le SDVD 2015 conforte, ainsi, la mise en place de politiques départementales volontaristes.



1. L'amélioration de la sécurité routière

L'objectif du Département est double :

- minimiser le nombre de victimes,
- limiter le risque individuel de chaque usager.

Pour atteindre ce premier objectif majeur, le Département cherche, en permanence, à accroître sa connaissance, voire sa maîtrise des flux de déplacements dans le département.

Dans ce cadre, **un observatoire départemental de sécurité routière est en cours de création.**

La définition de deux réseaux distincts, aux objectifs propres, s'inscrit également dans cette optique.

Elle traduit une volonté d'affectation des usagers sur les routes départementales selon les fonctionnalités de celles-ci, l'objet des déplacements ou encore la nature des modes de transport.

De plus, au regard de la demande de trafic, la recherche d'une structuration du réseau a déjà intégré le niveau de sécurité.

La meilleure correspondance a été recherchée entre les flux les plus importants et les aménagements à risque faible.

Si certaines mesures favorables à la sécurité sont mises en œuvre dès le niveau de la conception, des solutions sont à rechercher quant à la configuration générale du réseau et au choix de nouvelles liaisons.

Le Département s'est attaché à rechercher ces solutions dans l'élaboration du présent schéma.





Le SDVD 2015 est un outil performant pour maîtriser les flux de déplacements.

Il a été élaboré en tenant compte de prospectives d'aménagement, d'urbanisme et de déplacements.

Il doit, ainsi, permettre d'assurer la compatibilité des infrastructures avec la future demande.

Le Département mène, également, diverses actions afin de **modifier le type et la qualité d'informations routières, communiquées à l'usager.**

L'usager doit pouvoir anticiper aisément sur les événements qui se présentent à lui et adapter son comportement à l'environnement qu'il traverse.

L'aménagement de la route doit également être conçu de façon à infirmer ou redresser les situations consécutives à des dysfonctionnements, à éviter ou limiter la gravité des chocs.

La plupart **des mesures** touchant la voirie peuvent induire des comportements de conduite difficiles. **Elles sont donc à appliquer avec prudence.** Un accident est un processus complexe où les facteurs liés au conducteur, au véhicule et aux caractéristiques routières interagissent entre eux.

D'ores et déjà, il a été établi un guide méthodologique des entrées d'agglomérations afin de définir les principes à respecter dans ce type d'aménagement.

Les zones identifiées comme accidentogènes font l'objet d'études approfondies afin d'apporter des solutions singularisées. Les aménagements ou équipements, recensés comme dangereux (certains passages à niveau, quelques arbres d'alignement, des carrefours, ...) sont supprimés ou modifiés après études. La sécurité constitue une réelle priorité pour le Département mais seules des mesures justifiées et vérifiées peuvent être adoptées. Les diagnostics, les tests et les études sont donc des préalables indispensables.

En marge des actions proprement liées aux aménagements de voirie, le Département participe également, depuis 10 ans, aux plans départementaux d'actions de sécurité routière. Par sa participation, il vise à sensibiliser un large public sur la sécurité routière et à renforcer son intervention en direction des jeunes.

La voie doit exprimer certaines « valeurs » compatibles du point de vue de la sécurité avec ses usagers et son environnement.

Le Département, en collaboration avec différents partenaires tels que la chambre interdépartementale d'agriculture, mène différentes démarches visant à diminuer le risque individuel :

- l'aménagement des entrées de villes,
- la création de chemins latéraux,
- la réalisation d'axes de changement de betteraves,
- la requalification d'itinéraires,
- le contournement de centres urbains, etc.

Le Département poursuit ses réflexions afin d'encourager des initiatives similaires.



Une véritable politique routière

2. Le renforcement de la politique foncière

Le Département rappelle l'enjeu de la politique foncière en soulignant l'interdépendance de celle-ci avec la politique routière.

Ainsi, la requalification de la voirie se traduit par exemple, **par la définition de différents types de profils en travers qui, dans certains cas, font appel à une reconquête des emprises.**

D'une manière générale, pour préserver la possibilité de réaliser les réseaux qui seront nécessaires à une meilleure prise en compte de la multimodalité, les emprises doivent être réservées dès aujourd'hui.

Il est en effet primordial de faire preuve de prévoyance en réservant les emprises de tous les aménagements dont la rentabilité à terme apparaît plausible même si elle n'est pas totalement assurée.

Le coût de la réserve foncière est extrêmement modeste par rapport aux dépenses qu'implique l'absence de prévoyance lorsque les urbanisations existantes empêchent toute réalisation d'infrastructure nouvelle utile à la Collectivité.

Désormais, le Département applique certains principes pour définir les largeurs d'emprises. Ces largeurs minimales sont à respecter (voir le cahier technique).

Cette définition joue un double rôle : technique et pédagogique.

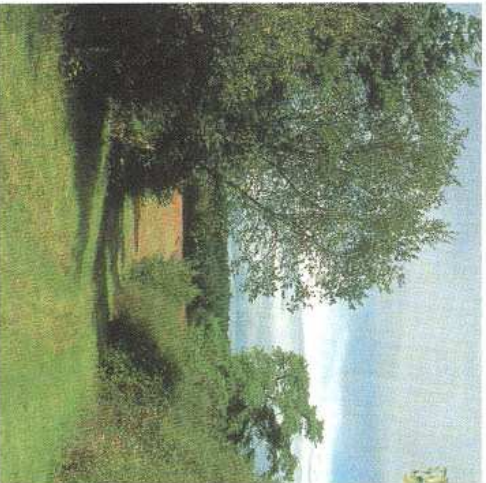
En inscrivant ces profils, le Département attire l'attention sur les contraintes physiques des aménagements multimodaux désormais préconisés et sur la nécessité d'anticiper les besoins.

Cette dernière notion a souvent été oubliée dans les précédents schémas comme le montrent les situations de blocage actuelles dans les projets de requalification.

Aussi le SDVD 2015 rappelle que les largeurs d'emprises doivent réserver des marges de capacité pour maintenir, à long terme, une souplesse et une possibilité d'adaptation à des situations d'urbanisation un peu différentes des prévisions.

Au travers de la démarche adoptée pour élaborer le SDVD 2015, le Département réaffirme la nécessité d'une politique foncière multi-institutionnelle qui réaliserait l'arbitrage entre l'extension et la reconquête urbaine en cohérence avec des textes comme ceux des schémas directeurs, PDU et PLH.

La politique foncière est un complément indispensable de la politique de voirie.





3. La diminution des clivages sectoriels aménagement/voirie

La planification des déplacements urbains s'intègre dans le cadre de plusieurs procédures dont les périmètres et les horizons sont multiples et dont les démarches doivent être mises en cohérence.

Il apparaît nécessaire de **renforcer la coordination entre les documents d'urbanismes** prévisionnels, réglementaires et opérationnels et **les différentes démarches de déplacements**.

Si l'influence de la forme urbaine et de la planification de l'urbanisation sur les comportements de déplacement est jugée fondamentale par tous, les actions correspondantes sont très limitées.

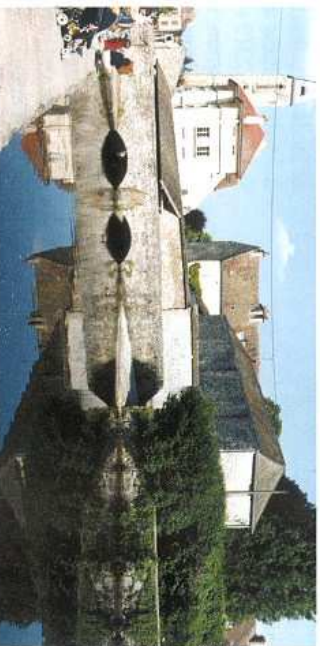
C'est donc autour de l'aménagement de l'espace urbain qu'il s'agit de revoir les équilibres et la dynamique des transports : réappropriation des centres-villes par les piétons, reconfiguration de la voirie et des espaces affectés aux transports collectifs, développement des voiries dédiées aux cyclistes...

L'implantation d'activités spécifiques ou de zones d'habitat peut engendrer des problèmes importants si l'évolution de la voirie n'a pas été envisagée. De nouveaux flux de déplacements, de nouveaux usages de la voirie sont alors créés ou modifiés, quelques fois bien au-delà de la zone concernée.

Il faut donc les prévoir et examiner leur compatibilité avec la voirie existante pour déduire les aménagements nécessaires et mieux organiser le réseau routier.

Le SDVD 2015, dans son élaboration et sa composition, a initié une telle démarche.

La réflexion a été menée en intégrant, dans l'esprit, l'aménagement du territoire, notamment en tenant compte de perspectives d'évolution socio-économique.





Une véritable politique routière

Dans la réflexion actuelle (PDU), il semble qu'à terme la seule solution viable soit de renforcer les transports publics.

4. Le développement de la politique en matière de transports publics

L'évolution socio-économique, l'évolution des modes de vie et la croissance des villes se traduisent aujourd'hui par une demande accrue des déplacements. Conséquence des choix d'aménagement des dernières décennies comme de l'amélioration générale du niveau de vie, cette demande s'est portée plus largement sur la voiture particulière. **Pour freiner cette prépondérance de la voiture devenue excessive, ce sont désormais des choix qu'il s'agit de faire, en prenant en compte le long terme.** Il faut intégrer, en parallèle des paramètres économiques immédiats, les dimensions de qualité de vie, et de responsabilité écologique et énergétique des autorités locales.

Depuis quelques années déjà, les choix d'aménagement et de voirie du Département visent à appuyer la diffusion des transports collectifs. Cependant, les efforts à fournir sont nombreux pour que les transports en commun soient plus compétitifs, plus attractifs et supplantent ainsi partiellement la voiture. Des questions de confort, de fréquence, d'amplitude, de sécurité, de fiabilité, de rapidité, de facilité d'utilisation, ou même d'information sur les réelles possibilités des transports collectifs freinent aujourd'hui les utilisateurs potentiels.

Si le SDVD 2015 n'a pas pour objet de proposer une restructuration des lignes de transports en commun, il rappelle le souhait du Département de mettre en oeuvre des mesures en faveur de la multimodalité telles que :

- le partage de la voirie, avec des couloirs réservés, une gestion des carrefours avec priorités aux bus,
- une signalisation accrue des interfaces entre l'automobile et les autres modes,
- une amélioration de l'accessibilité des points d'arrêt pour les personnes à mobilité réduite,
- des aménagements de voirie visant à résorber les points durs de circulation pour améliorer la productivité des bus notamment pour les liaisons de pôle à pôle...

Ces mesures ont pour objectif de favoriser le développement des modes alternatifs à l'automobile.





5. La préservation du patrimoine viaire

Si le SDVD 2015 constitue un outil de planification des opérations de modernisation du réseau routier départemental, il doit conforter la politique de préservation du patrimoine viaire. A ce titre, le Département mène différentes actions afin de l'entretenir et de le mettre en valeur.

Son attention porte, entre autres, sur la chaussée, le petit patrimoine, les dépendances vertes....

Les interventions sont de divers ordres, allant de l'entretien quotidien à l'application de nouvelles techniques à titre expérimental.

Ainsi, le Département prend différentes mesures afin de préserver les nombreux atouts du territoire.

Pour optimiser ses actions, il met en place différents programmes dans lesquels s'inscrit le SDVD 2015 et il se dote d'outils informatiques performants dont un système d'information géographique (SIG).

Ces outils informatiques lui permettent non seulement de connaître son riche patrimoine et d'évaluer son vieillissement mais aussi de gérer des actions préventives ou curatives sur la voirie et ses équipements, les plantations et les ouvrages d'art...

Chaque année, le Département met alors en œuvre des opérations de remise à niveau, de recalibrage, de renforcement, de réhabilitation d'ouvrages d'art,... Ces interventions ont un double objectif : maintenir le niveau d'exploitation du réseau et offrir des conditions optimales de sécurité. Elles sont primordiales à la préservation du réseau existant et participent à son amélioration.

Un niveau de service minimum, fixé selon les fonctionnalités de chaque route, doit être offert en permanence à l'usager.

Dans cette optique, le Département participe à divers programmes et réalise différentes analyses de situations de crise pour optimiser la prévention et définir les principes à appliquer lors d'événements exceptionnels (intempéries naturelles, accident important, déviation du réseau national, convois exceptionnels, ...).

Désormais toute intervention ou action devra être définie et programmée en cohérence avec les objectifs et priorités du SDVD 2015, en considérant la structuration du réseau et les fonctionnalités de la route à aménager.





Une véritable politique routière

6. L'adaptation aux réalités économiques

Si le réseau routier départemental doit être développé et modernisé pour répondre aux nouvelles exigences d'exploitation, il doit aussi s'adapter aux réalités économiques.

Les moyens engagés pour l'entretien des routes départementales doivent être mesurés et réparés.

La mise en place de politiques préventives doit faciliter le maintien et l'exploitation du réseau existant afin de permettre à tous de circuler dans de bonnes conditions et ce, quel que soit la période de l'année.

Cette optimisation de la voirie se traduit par des opérations de mise hors gel, de renforcement de chaussée, de stabilisation des accotements, de recalibrage...

Par ailleurs, si le Département préconise un meilleur partage de la voirie afin de favoriser le développement des transports en commun et des cycles, il encourage également les aménagements nécessaires aux activités locales.

L'économie de l'Essonne est riche et porteuse d'avenir.

Il est donc important, pour la conforter, de lui offrir un réseau routier à sa mesure.

Ainsi, si une bonne desserte des zones d'activités doit être assurée, le Département cherche également à appliquer des profils en travers propres à chaque contexte local.

Dans les zones rurales, la création de chemins latéraux pour les agriculteurs est développée si nécessaire. De même, sur les routes à fort trafic de poids lourds, des largeurs minimales de chaussée sont imposées afin d'assurer le croisement de deux véhicules d'un tel gabarit.

Aujourd'hui, la voirie est amenée à satisfaire des déplacements de divers ordres : domicile-travail, loisirs, transports de marchandises, activités agricoles... Chaque usager exige des conditions de déplacement différentes. Pour conserver un niveau de service satisfaisant (sécurité, confort, temps de parcours), la route ne peut et ne doit présenter que des caractéristiques appropriées à ses principales fonctions. En contrepartie, un équilibre fonctionnel est à rechercher en considérant la globalité du réseau routier. À ce titre, des classements et déclassements de voies sont à entreprendre par exemple lors de déviations ou dans le cadre d'études menées à l'échelle d'une commune.





7. La préservation des espaces naturels

Voirie et environnement sont très souvent opposés dans l'opinion publique. Dans ses projets routiers, le Département cherche à réconcilier ces deux notions. Un impact minimal des nouvelles infrastructures routières sur l'environnement est recherché.

C'est à la route de s'adapter à l'environnement et non l'inverse.

Aussi, pour tout projet, il est veillé aux répercussions sur la qualité de l'air, le bruit, le cadre de vie mais aussi au respect de la faune et de la flore en fonction, notamment, de :

- la loi sur le bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application,
- la loi sur l'eau du 3 janvier 1992 et son décret d'application du 29 mars 1993,
- la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996 et ses décrets d'application.

Le Département ambitionne d'assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des Franciliens et la protection de l'environnement.

Des mesures sont également mises en œuvre afin de permettre aux routes existantes de mieux se fondre dans l'environnement. Ainsi, le Département veille à optimiser la gestion des dépendances vertes.

Une attention particulière est apportée aux aménagements paysagers situés aux abords des routes.

Les mesures adoptées sont destinées à concilier l'environnement, la sécurité et la route.

Les richesses naturelles du Département constituent un véritable patrimoine touristique.

La voirie départementale doit, également, participer à la mise en valeur de ces richesses.

L'une des onze fonctions attribuées aux routes départementales dans le présent schéma exprime d'ailleurs cet objet : "permettre de découvrir l'Essonne".

A titre d'exemple, une signalisation verticale spécifique peut être déployée, des itinéraires cyclables peuvent être aménagés, des aires de stationnement ou des dessertes privilégiées vers des sites d'intérêt paysager peuvent être développés.





Le réseau structurant

L'objectif du réseau structurant est **d'assurer en toute sécurité un déplacement conforme en un temps raisonnable**. Les niveaux de services définis selon l'analyse fonctionnelle du SDVD 2015 doivent donc être élevés.

Une vingtaine d'opérations d'aménagement ont été identifiées sur la totalité des 17 itinéraires. Leur ordre de réalisation sera primordial afin de ne pas aller à l'encontre du but recherché.

En cela, le SDVD 2015 constitue, également, un support à la détermination d'une programmation coordonnée. **D'une manière générale, les opérations sur le réseau structurant doivent s'intégrer dans l'un des thèmes suivants.**

Etudes - Acquisitions foncières - Travaux préparatoires
(opérations limitées)

- Reconquête d'emprises.

Développement du réseau

- Liaison nouvelle : itinéraire, déviation, élargissement,
- Création d'infrastructures multimodales (piste cyclable, TCSP),
- Raccordement et desserte du réseau routier majeur.

Conservation du patrimoine et protection de l'environnement

- Remise à niveau géométrique,
- Mise en conformité aux lois (eau, bruit ...).

Aménagements de sécurité

- Entrées et traversées d'agglomérations,
- Carrefours majeurs,
- Remise à niveau (section diffuse),
- Suppression de passages à niveau.

Une fiche a été établie pour chaque itinéraire. Ces fiches sont indexées dans le carnet des itinéraires, et s'accompagnent d'un tracé schématique de l'itinéraire considéré.

Les actions du Département seront structurées en trois volets :

- Les opérations sur le réseau structurant,
- Les opérations sur le réseau d'accompagnement relatives à la restructuration du réseau départemental,
- Les opérations locales dont l'ampleur est plus limitée.

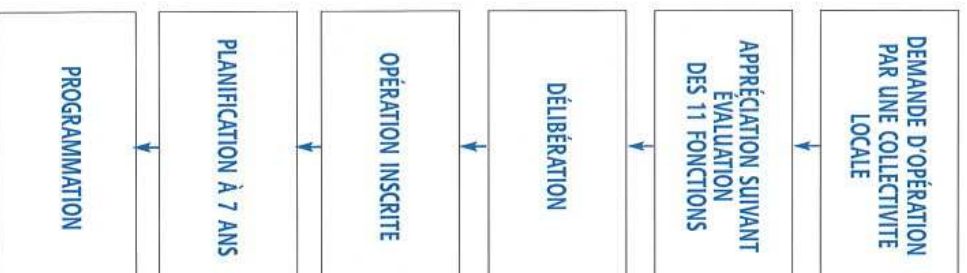
2/3 du budget devrait être dégagé pour les 2 premiers volets et 1/3 pour le troisième.

Catalogue des opérations à mener sur le réseau structurant départemental

ITINÉRAIRES	OPÉRATIONS	COÛTS
A Beauce - Gâtinais Etiampes / Maisse / Echangeur de Cély	1	Contournement Nord de Maisse - D837
	2	Déviations de Bouville – D837 Echangeur de Cély
B Vallée de l'Essonne La Ferté-Alais / Malesherbes	3	Barreau D449 / N191
	4	Déviations d'Itteville - D31
C Vallée de l'Essonne / Croissant économique Centre La Ferté-Alais / Evry / Corbell - Essonnes	5	Doublément de la D31 et de la D26
	6	Remise à niveau de l'itinéraire D836
D Routes de Beauce Etiampes / Loiret	7	Remise à niveau de l'itinéraire D838
	8	Déviations de Limours - D988
E Routes de Beauce Etiampes / Dourdan	9	Déviations de Gometz-la-Ville - D988
	10	Doublément de la D35
F Routes de Beauce Angerville / Dourdan	11	Doublément de la D59 (de Gutenberg à Courtaboeuf)
	12	Mesures d'accompagnement de l'échangeur de Courtaboeuf <i>Ring des Ulis, échangeur de Courtaboeuf</i>
G Routes de l'Hurepoix Dourdan / Pôles économiques Nord	13	Contournement Nord de Dourdan
	14	Doublément de la D97 entre Ollainville-La Roche et l'échangeur d'Arpajon (PK 0 à 0,8)
H Routes de l'Hurepoix Limours / Arpajon	15	Déviations de Bel Air
	16	Routes des Carrières
I Liaisons vallées de l'Orge / Croissants économiques Vallée de l'Orge amont / Palaiseau	17	Doublément de la D36 et contournement Sud de Sacy
	18	Doublément de la D120, pont sur A6 / A10
J Liaison Essonne / Yvelines Maasy-Palaiseau / Yvelines	19	Doublément de la D156
	20	Doublément du pont de la D120
K Liaison Nord Essonne Maasy-Palaiseau / Chilly-Mazarin / Juvisy	21	Déviations de Chilly-Mazarin, Morangis et Wissous - D120 / D118
	22	Route de Chasse Contournement Sud de Longjumeau - D59 / D117
L Liaison Nord Essonne Maasy-Palaiseau / Chilly-Mazarin / Juvisy	23	Doublément de la D19 <i>Croix de Villeroy</i>
	24	Liaison Arpajon - Brétigny / Evry – Corbell
M Liaison des croissants économiques Nord et Centre Athès-Mons / Juvisy / Croissant économique Centre Maasy / Croissant économique Centre	25	Echangeurs D26 / D31 et D31 / D26
	26	
N Val d'Yerres / Evry	27	
	28	
O Liaison Orge amont / Val de Seine RD 19 / Francillenne	29	
	30	
P Liaison Centre Essonne	31	
	32	
Q Transversale Arpajon / Corbell - Essonnes	33	
	34	



Le réseau d'accompagnement



L'objectif du réseau d'accompagnement départemental est **d'assurer en toute sécurité un déplacement confortable** :

- la sécurité reste toujours prioritaire,
- le confort est nécessaire pour l'utilisateur et important pour le riverain,
- en revanche, le temps de parcours n'est pas un critère d'aménagement étant donné les faibles distances à parcourir et les moindres niveaux de trafic.

En fait, les opérations sur le réseau d'accompagnement seront de deux ordres :

- les opérations s'inscrivant dans la stratégie globale de structuration du réseau départemental définie dans le SDVD 2015. Celles-ci feront l'objet d'une programmation au même titre que celles du réseau structurant,
- les opérations répondant à une demande exclusivement locale et très ponctuelle.

Sur le réseau d'accompagnement, les opérations relèvent de diverses origines et natures. Elles sont multiples, et ne peuvent être toutes inscrites au SDVD 2015. Les opérations seront étudiées au gré des demandes locales.

Toutefois, le schéma ci-contre détermine un processus aboutissant à leur inscription.

L'analyse des 11 fonctions de la route permettra de s'assurer du respect de la structuration du réseau et de la pertinence de l'aménagement envisagé.

Un avis technique sera ainsi porté sur l'aménagement avant son inscription définitive par l'Assemblée.

Pour être inscrites, les opérations proposées devront être en adéquation avec la politique routière départementale.

La liste thématique figurant ci-après rappelle les principaux objectifs départementaux et propose des aménagements types adaptés au réseau d'accompagnement.

Sécurité

- Traversées et entrées d'agglomérations (D46 à Saint-Michel-sur-Orge),
- Aménagement de carrefours (D194 à Bondoufle),
- Abords de groupes scolaires (collège de la Norville),
- Suppression de passages à niveau dangereux...

Développement économique

- Desserte de Z.A.C./Z.I. (Z.A.I. d'Étampes liaison N20-D207),
- Desserte d'activités agricoles, (chemins latéraux de desserte agricole, aire de stockage de betteraves...)...

Protection de l'environnement

- Paysagement (mur antibruit sur la D40 à Gometz-la-Ville),
- Mise en conformité aux lois environnementales,
- Traitement et stockage des eaux de ruissellement...

Partage de la voirie

- Développement des transports en commun (projets de transport en commun en site propre, gares routières),
- Intégration des circulations douces (Vallée de la Bièvre),
- Amélioration des accès aux gares (ligne C4 du RER)...

Conservation et développement du patrimoine

- Revalorisation d'ouvrages d'art (pont d'Itteville sur la D74),
- Recalibrage et ou renforcement (D82 à Breuille - Saint-Yon),
- Classement-déclassement de voies (CV2-CV3 à Saclay, rue JP Benard à Athis-Mons),
- Réhabilitation du petit patrimoine...





Le réseau d'accompagnement

Exploitation du réseau

- Jalonnement (élaboration du schéma directeur de signalisation),
- Eclairage (carrefour giratoire d'Authon-la-Plaine),
- Viabilité hivernale (circuits de salage),
- Connaissance du trafic...

Développement urbain

- Traitement de la voirie urbaine en boulevard urbain (D217 à Longjumeau), villages-rues,
- Amélioration des traversées d'agglomérations (Roinville, Bures-sur-Yvette...).

Confort des usagers et riverains

- Lutte contre le bruit, (participation financière aux protections phoniques et enrobés acoustiques sur A6),
- Intégration des voiries dans leur milieu (programme de stabilisation des accotements verts),
- Opérations pour préserver le cadre de vie (déviations de Guibeville, Bouray-sur-Juine...),
- Etudes d'itinéraires spécifiques pour les poids lourds...



Liste non exhaustive des opérations à mener sur le réseau d'accompagnement

RD CONCERNÉES	OPÉRATIONS TYPES	RD CONCERNÉES	OPÉRATIONS TYPES
RD1	MILLY-LA-FORÊT Aménagement de sécurité, lisibilité de la route, en milieu rural.	RD63	ÉTAMPES, MORIGNY-CHAMPIGNY, LA FORÊT-SAINTE-CROIX et MESPULTS Renforcement et mise hors gel
RD8	SAINT-VRAIN Aménagement de sécurité en traversée d'agglomération.	RD63	Sécurité, intégration dans l'environnement, séparation du trafic, chemins latéraux de desserte agricole.
RD8 E	SAINT-VRAIN Remise en état avant déclassement.	RD95	BURES-SUR-YVETTE Aménagement urbain - Voie Kastler.
RD17	BOURAY-SUR-JUINE Aménagement de sécurité du carrefour du Petit-Mesnil	RD95 - RD988	BURES-SUR-YVETTE Protection de l'environnement, stockage et traitement des eaux de chausées.
RD18	MEREVILLE Aménagement et renforcement de chaussée.	RD99	LARDY Pont de l'Îlêtre.
RD18	MEREVILLE Remembrement, réalisation de travaux annexes.	RD116	SAINT-CHÉRON Contournement Nord de SAINT-CHÉRON.
RD21	ETAMPES Amélioration des accès RD21 / RN20.	RD116	SAINT-CHÉRON Suppression du PN36.
RD26	MAROLLES-EN-HUREPOIX Aménagement de sécurité en traversée d'agglomération.	RD117 - RD59	CHAMPLAN Déviation de CHAMPLAN.
RD26	CORBELL - ESSONNES Aménagement urbain.	RD128	GIF-SUR-YVETTE et SACLAY Desserte de pôle scientifique - Motorola.
RD26	GUBEVILLE Déviation de la RD26	RD133	BRÉTINGNY-SUR-ORGE Aménagement de la traversée.
RD26 - RD19	EGLY et BOISSY-SOUS-SAINT-YON Classement de la voie communale de desserte de la Z.A. de Villelouvette.	RD133	LEUVILLE-SUR-ORGE Désenclavement de LEUVILLE-SUR-ORGE.
RD26 - RD82	BREUILLET Suppression des PN 28 et 30.	RD153	MENNECY Suppression des PN 19 et 20.
RD27	VAL SAINT-GERMAIN Déviation du VAL SAINT-GERMAIN.	RD186	ÉPINAY-SUR-ORGE et BALLAINVILLIERS Création d'un giratoire.
RD31	RIS-ORANGIS Création de giratoire - Z.A.C. de l'Orme Pomponne.	RD217	LONGJUMEAU Aménagement d'un giratoire en entrée d'agglomération.
RD31	BONDOUFLE et RIS-ORANGIS Mise hors gel.	RD260	VILLABÉ Aménagement de carrefour giratoire.
RD31	RIS-ORANGIS Aménagement urbain.	RD449	BOURAY-SUR-JUINE Déviation de la D449.
RD31	RIS-ORANGIS Suppression du PN9.	RD207	ÉTAMPES, MORIGNY-CHAMPIGNY et BRIÈRES-LES-SCÉLLES Desserte de la Zone d'activités Industrielle.
RD33	TIGERY Aménagement de carrefour d'accès à la Z.A.C. des Fossés Neufs.	RD821	SAINT-HILAIRE Classement de CV3 en RD821 - Liaison RD821 / RN191.
RD35	NOZAY Déviation partielle de la RD35.	RD931	WIRY-CHATILLON Aménagement de carrefour - Desserte de Z.A.C.
RD49 - RD18	ESTOUCHES et MEREVILLE Aménagement de carrefour.	RD937	SAINT-PIERRE-DU-PERRAY Création du giratoire dit de Frêne, traitement de l'entrée d'agglomération.
RD50	YERRES, CROISNE, BRUNOY et MONTGERON Aménagement urbain en traversée d'agglomération.	RD988	ORSAY Aménagement rue de Paris.
RD54	BRUNOY Aménagement de sécurité, réaménagement d'un carrefour.	RD988 - RD995 - RD680	ORSAY Desserte de pôle scientifique - Faculté d'ORSAY.
RD60	IGNY Aménagement de carrefour - Desserte de la Z.A.C. des Sablons.		



Des opérations concertées



Recherche d'un itinéraire dans Epinay-sur-Orge Contournement de la RD117

La RD117 a été retenue dans le réseau structurant au sein de l'itinéraire M.

Aujourd'hui, elle constitue l'épine dorsale du réseau viaire d'Epinay sur Orge (Grande Rue) qu'elle traverse en son centre.

Toutefois, si sa vocation départementale structurante est évidente, il est indispensable d'approfondir la réflexion dans le secteur afin d'intégrer des projets d'aménagement susceptibles de modifier fortement son fonctionnement dans le contexte local.

Ainsi, la volonté de limiter le transit dans la Grande Rue au profit d'une réhabilitation du centre-ville, de désenclaver la rue du Petit Vaux (voie communale) coupée par la fermeture du PN50 et d'appréhender, au mieux, les incidences en terme de trafic et d'accessibilité de la future gare d'interconnexion RER C/Tangentielle ferrée sud conduisent à la recherche d'un itinéraire de contournement de la RD117 dans la commune d'Epinay-sur-Orge.

D'ores et déjà, il est possible d'avancer que l'efficacité de ce contournement sera corrigée à :

- toute impossibilité d'interférence avec le réseau national saturé (A6/RD257),
- le report du transit nord/sud essentiellement local engendré par la fermeture du PN50,
- sa compatibilité avec le schéma d'aménagement de la future gare d'interconnexion,
- son éventuel prolongement à long terme vers le nord/ouest,
- son intégration dans le tissu urbain.

Différentes solutions de contournement sont à l'étude mais elles nécessitent encore aujourd'hui d'être approfondies.

Quelle que soit la solution adoptée, celle-ci devra tenir compte des besoins en rabattement de type multimodal vers la gare et s'accompagner de mesures de requalification de la RD117 en boulevard urbain.





Le secteur ouest de Longjumeau (RN20 et routes départementales)

La déviation sud de Longjumeau et la route de Chasse sont deux projets retenus au SDVD 2015 car ils s'intègrent au réseau structurant.

Ils nécessitent d'être accompagnés d'un aménagement spécifique afin de les relier et donc de former un itinéraire complet (itinéraire M) assurant une liaison entre le secteur de Longjumeau et les pôles de Maassy et des Ulis. Cet aménagement requiert une réflexion propre afin d'intégrer la desserte locale du secteur.

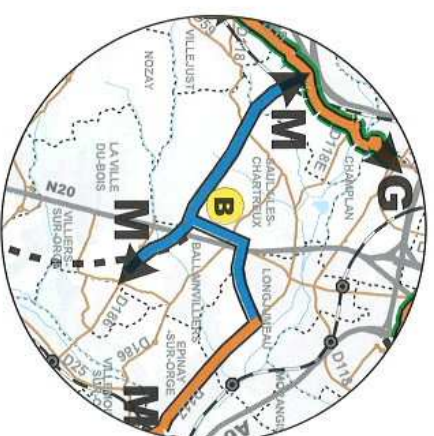
Les raccords entre le réseau départemental et la RN20 doivent être réalisés de sorte à apporter une réponse aux mouvements directionnels variés (vers RD117, RD118, RD118E, route de Chasse, RN20...).

Si une enquête a permis de juger de l'efficacité du nouvel itinéraire, le secteur est également propice à divers déplacements locaux et cibles.

Il conviendra donc de les intégrer au projet afin que celui-ci, en tant que nouvelle infrastructure routière, réponde au mieux aux besoins du secteur et à son développement.

Des études doivent donc être lancées par le Département afin de définir le type d'aménagement à réaliser.

Elles devront tenir compte de l'environnement, des différents flux de déplacements, du contexte local pour aboutir à un projet offrant la meilleure compatibilité entre les intérêts locaux et la demande de déplacements.





Des opérations concertées



Athis-Mons et Juvisy Recherche d'itinéraires

Le secteur couvert par les communes d'Athis-Mons, Juvisy et Viry-Chatillon dispose d'un réseau viaire où les fonctions sont faiblement organisées.

Les préjudices sur le tissu urbain sont nombreux tels qu'une saturation quasi-permanente de certains réseaux et une prolifération d'un trafic de transit parasite et diffus.

En concertation avec les communes du secteur, le Conseil général de l'Essonne a effectué un diagnostic dans la perspective d'améliorer la lisibilité du réseau routier et de promouvoir les modes alternatifs à la voiture.

Il est indispensable qu'une nouvelle structuration du réseau soit définie en vue de redistribuer les rôles de chaque axe.

De véritables itinéraires doivent être recherchés afin de préserver les voies dédiées à la desserte locale et améliorer les relations inter-communales (rive droite - rive gauche de la Seine) et les communications intra-communales.

Ces itinéraires sont à définir dans une optique PDU : les centres-villes devront pouvoir être réappropriés par les modes doux, le trafic de transit sera réduit à certains axes, les accès à la gare de Juvisy seront renforcés et mis en valeur pour faciliter la circulation des transports en commun, des cyclistes et des piétons...

Aujourd'hui, l'organisation des déplacements est totalement déstructurée et engendre de nombreuses perturbations. L'essor de ces secteurs est paralysé et ces derniers sont dévalorisés malgré les nombreux attraits qu'ils présentent.

Les réseaux étant diversifiés et les projets nombreux, il convient aux acteurs de l'aménagement local de ces secteurs de se mobiliser afin d'apporter une réponse rapidement.

Le Département a approfondi les études menées et a déjà établi des premières propositions reposant sur une réhabilitation des voiries en centres-villes et une protection de ces derniers, des itinéraires aux abords de la voie ferrée et de la Seine, à moyen et long terme, avec différents franchissements de la Seine.

Ce projet ambitieux nécessitera obligatoirement une participation et une adhésion de tous.





Liaisons Orly/Val d'Yverres/Val de Seine



Les analyses menées au cours de l'élaboration du SDVD 2015 confirment la nécessité de liaisons entre Orly, le Val de Seine et le Val d'Yverres, sans pour autant apporter de propositions concrètes d'itinéraires.

Alors qu'une forte demande de déplacements en direction du pôle d'Orly s'exprime en provenance des communes situées au nord-est du département, il n'existe, à ce jour, aucune infrastructure routière adéquate.

Le Département préconise la desserte de ce pôle par des transports en commun performants et, de ce fait, ne souhaite pas la concurrencer par un axe routier fort (itinéraire structurant).

La liaison A6/N6 qui ne s'intégrait pas au tissu urbain traversé est rejetée par de nombreuses collectivités du secteur.

Ces dernières ont proposé, au cours de la concertation, la possibilité d'aménager une voie circulaire autour de l'aéroport.

Ce projet intéressant mérite une étude approfondie associant l'ensemble des communes concernées, le Département, aéroport de Paris, le Val de Marne et l'Etat.

Une perméabilité multimodale est également à rechercher entre le Val d'Yverres et le Val de Seine d'une part et le Val d'Yverres et le pôle d'Orly d'autre part. Aujourd'hui le Val d'Yverres, bien que très ouvert vers les départements limitrophes, connaît de nombreuses difficultés de communication avec ces deux secteurs.

Celles-ci semblent s'expliquer par une double ségrégation :

- celle dans son espace lui-même, résultant d'une composante naturelle forte : espaces verts et boisés dont la forêt de Sénart, ceinture formée par la Seine,
- celle du fonctionnement de l'espace, résultant principalement du déséquilibre des aménagements routiers existants et de l'inadaptation du réseau de transport en commun.





Des opérations concertées

Pourtant, le Val d'Yerres et le Val de Seine disposent de traits propres qui favorisent leur complémentarité.

Le Val d'Yerres dispose d'un capital forestier et fluvial qui peut jouer un rôle de poumon écologique pour le Val de Seine. En contrepartie, le Val de Seine et le pôle d'Orly offrent une grande attractivité en terme de zones d'activité économique alors que le Val d'Yerres en est dépourvu.

C'est pourquoi de nouvelles possibilités d'échanges doivent être établies.

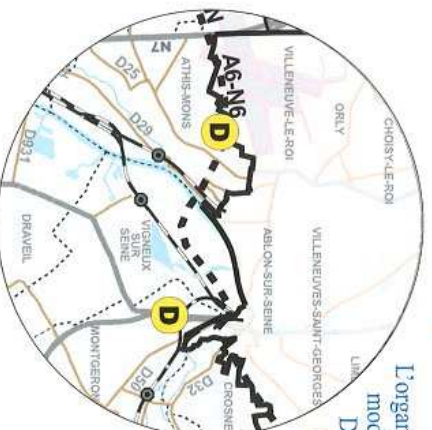
La perméabilité recherchée doit, toutefois, être acquise par la création simultanée de plusieurs franchissements aux caractéristiques multimodales.

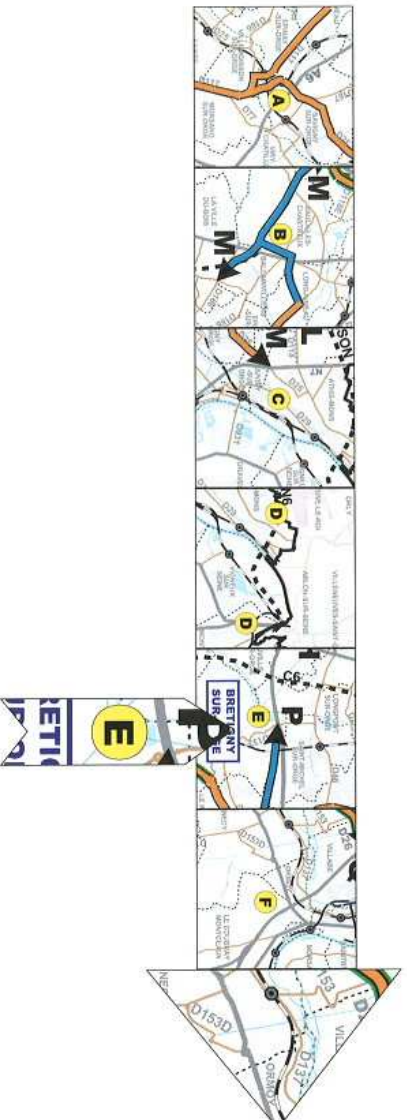
Il est à souligner que ceux-ci auront de nombreuses répercussions sur les communes situées en bordure de la Seine telles que Viry-Chatillon, Juvisy-sur-Orge, Athis-Mons, Draveil ou Vigneux.

L'organisation des déplacements connaît notamment d'importantes modifications.

Des solutions ont été recherchées par le Département dans le cadre des études également engagées sur la rive gauche de la Seine.

La réflexion menée a confirmé l'intérêt complémentaire de chacun des secteurs (pôle d'emplois, pôle de loisirs, pôle vert, pôle intermodal, pôle d'activités,...) et a permis de formaliser l'inadéquation entre l'offre de liaisons entre ces pôles et la demande potentielle de déplacements.





Liaison Centre-Essonne Compatibilité avec les réseaux routiers aux abords des pôles d'Evry et de Brétigny



L'aménagement d'une voie de liaison entre Brétigny-sur-Orge et la Ville Nouvelle d'Evry a été retenu au sein du réseau structurant (itinéraire P).

Ce projet doit permettre de répondre à deux problématiques :

- l'expansion socio-économique du secteur
- l'absence de liaison est-ouest maillant le réseau départemental

Des études ont, d'ores et déjà, été lancées sous le contrôle d'un comité de pilotage chargé de leur suivi.

Toutefois, quelques interrogations et/ou réserves sont émises quant aux répercussions de ce nouvel itinéraire sur le secteur.

Si cette liaison devait à terme centraliser un trafic aujourd'hui diffus, certaines communes craignent qu'elle n'engendre également diverses nuisances en des points spécifiques du secteur.

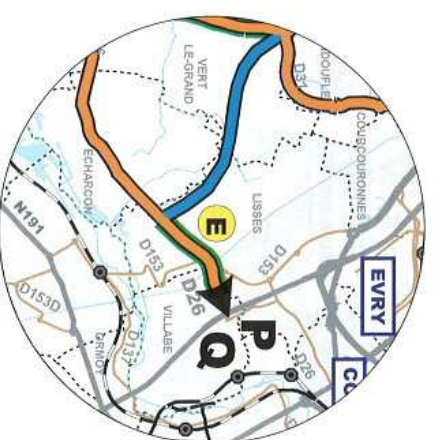
Il importe donc de mettre ceux-ci en exergue, dès aujourd'hui, afin d'obvier à la création de nouveaux conflits.

A l'Est, l'environnement (urbain et naturel) d'une part, et la structuration du réseau routier d'autre part, semblent constituer une entrave à la parfaite intégration du projet dans le secteur.

Pour que celle-ci soit satisfaisante, les voiries avoisinantes existantes doivent présenter des caractéristiques suffisantes leur permettant de supporter une augmentation relative de trafic (trafic induit par le projet en ses extrémités).

Le cas échéant, des mesures accompagnatrices doivent être adoptées (modification des plans de circulation par exemple).

Ainsi, le trafic généré doit être orienté afin de minimiser les perturbations sur le réseau existant et ne pas forcément induire de nouveaux franchissements de l'Essonne.





Des opérations concertées

La réflexion menée par le Département tend à proposer un raccordement sur la RD26 en limite de commune d'Echarcon, mais elle nécessite d'être approfondie à l'échelle du bassin de vie.

Ce projet doit véritablement s'inscrire dans une démarche globale d'aménagement.

Le Département poursuit les études menées, en étroite collaboration avec les acteurs du développement du secteur, afin de finaliser le projet.

La liaison Centre-Essonne doit être en premier lieu une voie de desserte interne des zones industrielles et commerciales.

Or, dans sa configuration actuelle, elle ne permet pas de drainer la circulation de la vallée de l'Orge aval.

Le classement d'une voie communale située le long des bords de l'Orge à Brétigny et jouant par défaut ce rôle a donc été proposé au Département.

Cependant, celle-ci ne présente aucun caractère structurant et se situe dans une zone trop fragilisée au niveau environnemental pour supporter les opérations que nécessiterait son classement (des adaptations importantes seraient requises pour lui permettre de remplir les fonctions d'une route départementale).

La fonction de desserte locale de cette voie semble alors davantage à privilégier.

En contrepartie, un examen détaillé des potentialités du secteur a permis de souligner une autre solution.

D'une part, une voie pourrait être créée à partir du diffuseur de la RN104 et de la RD133 en longeant les futures zones d'habitat et d'activités de Brétigny en direction de La Norville (RD152).

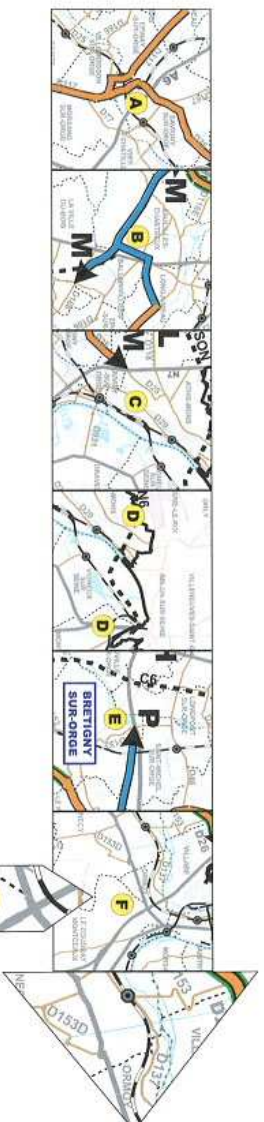
D'autre part, une voie communale, parallèle à la voie ferrée pourrait être renforcée.

Actuellement, cette voie, très empruntée, rejoint la RD19 - axe structurant - par un échangeur sous-dimensionné. Son aménagement pourrait permettre de drainer un trafic plus important, non seulement vers les zones d'activités de Brétigny (itinéraire O) mais aussi vers les pôles d'Evry et de Corbeil-Essonne via la RD26 (itinéraire Q).

L'aménagement de cette voie permettrait de diminuer les nuisances engendrées par le trafic parasite actuel, de compléter le maillage routier départemental dans le secteur et également de préserver les bords de l'Orge, voire de les réhabiliter.

Le Département se propose d'approfondir la réflexion avec les acteurs du développement du secteur sachant qu'à terme tout projet retenu devra relever du réseau d'accompagnement.





Le Val d'Essonne Développement d'un maillage cohérent et adapté



Le secteur Val d'Essonne connaît des problèmes de trafic liés en partie à la mauvaise adéquation entre son offre d'infrastructures routières et la demande de déplacements qu'il génère.

Actuellement une trop faible correspondance est observée entre les fonctions théoriquement assurées par les diverses voies et celles réellement remplies. De ce fait, de nombreuses perturbations sont engendrées.

Au niveau du réseau structurant, le Val d'Essonne est essentiellement traversé par la RN191.

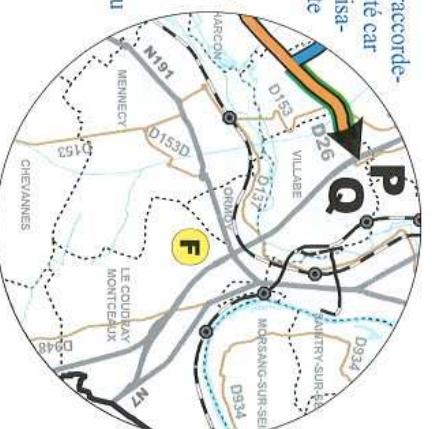
Or, aujourd'hui cette voie est bordée de zones d'habitat et d'activités avec des perspectives de développement sur Memncy et Ornoy de plus de 450 hectares, inscrits au SDRIF. En plus d'assurer les fonctions confiées par son rang de réseau national, elle doit donc répondre à une forte demande de desserte locale.

Ses caractéristiques et ses capacités ne sont pas adaptées à une telle diversité de fonctions.

Pour le Département, comme pour les communes du secteur, le raccordement entre la RN191 et l'A6 est primordial et constitue une priorité car son absence engendre de nombreuses perturbations dans l'organisation des déplacements et il permettrait de répondre à une forte demande.

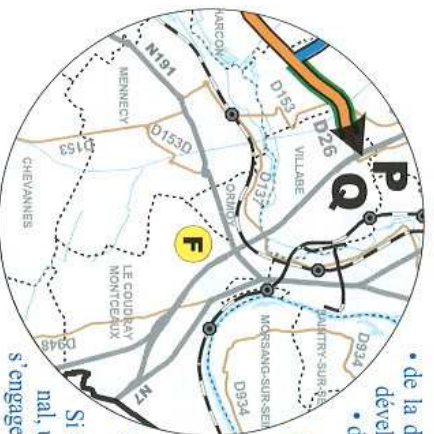
Cependant, il doit s'accompagner d'un débat entre les différents acteurs concernés par l'aménagement du secteur autour :

- du devenir de la RN191,
- de la possible réalisation d'un nouvel axe structurant ou d'une déviation de la RN191.





Des opérations concertées



- de la desserte des différentes zones industrielles amenées à être développées,
- de la desserte de proximité (équipements publics et habitat).

D'ores et déjà, le SIEP Val d'Essonne a mené une réflexion autour de ces différents thèmes et avance diverses propositions sur la base de la déviation de la RN191 inscrite dans son schéma directeur local.

De plus, il attire également l'attention sur la nécessité d'une liaison est/ouest afin de développer les secteurs compris entre Melun et Arpajon.

Si les problématiques soulevées mettent en jeu le réseau national, une large démarche s'avère indispensable et le Département s'engage à la soutenir.

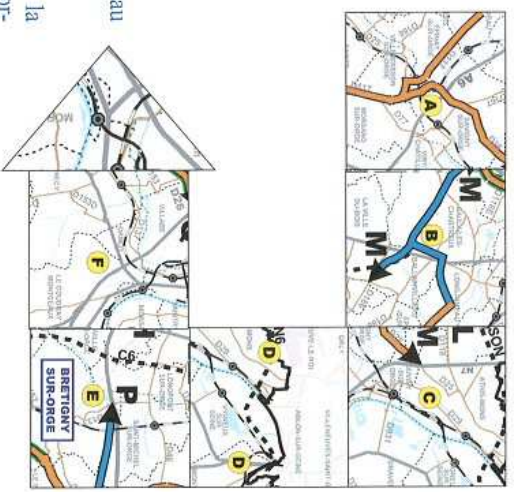
D'autre part, le secteur connaît diverses difficultés et nuisances liées aux déplacements locaux.

Ainsi, la traversée de Mennecy est relativement difficile et nécessiterait une restructuration. Diverses liaisons méritent d'être renforcées telles que la liaison entre Mennecy et Corbeil-Essonnes ou encore la liaison entre Mennecy et les communes de la partie sud du Val d'Essonne.

En s'appuyant notamment sur la réalisation de la déviation d'Itteville, le Département renforce la liaison entre La Ferté-Alais et les pôles d'Evry-Corbeil par la RD31.

Ce nouvel itinéraire présente de nombreux intérêts pour le secteur du Val d'Essonne dont celui de minimiser les traversées relatives au transit ou encore celui de contourner Mennecy.

Dans l'ensemble, les routes départementales du secteur doivent être dédiées à un trafic local. Ainsi le rôle de la RD153 est à minimiser même si la suppression du PN19 est à réévaluer pour améliorer la sécurité.



Aujourd'hui le renouveau de la vie locale semble freiné par l'inadéquation entre le réseau viaire existant et projeté et les perspectives d'évolution du secteur.

Dans l'optique d'un développement équilibré de l'Essonne, le Département souligne la nécessité d'une mobilisation de tous les acteurs du développement du secteur pour apporter au plus vite des réponses appropriées à chacun des différents problèmes pré-cités.

Une vision tournée vers l'avenir

Document de référence, le schéma directeur de la voirie départementale 2015 est destiné à guider la conduite du Département dans ses actions sur le réseau routier départemental.

Véritable capital patrimonial, le réseau routier départemental nécessite une exploitation, des traitements et des aménagements particuliers.

A défaut, le développement durable de notre territoire sera freiné et déséquilibré.

En définissant deux réseaux aux fonctions propres :

- le réseau structurant,
- le réseau d'accompagnement,

le schéma directeur de la voirie départementale 2015 a l'ambition d'accentuer la mise en place d'une meilleure organisation des déplacements et d'assurer une réparation adaptée des moyens affectés aux infrastructures routières.

Il est le reflet de la politique routière départementale, composante d'une politique plus globale, des déplacements.

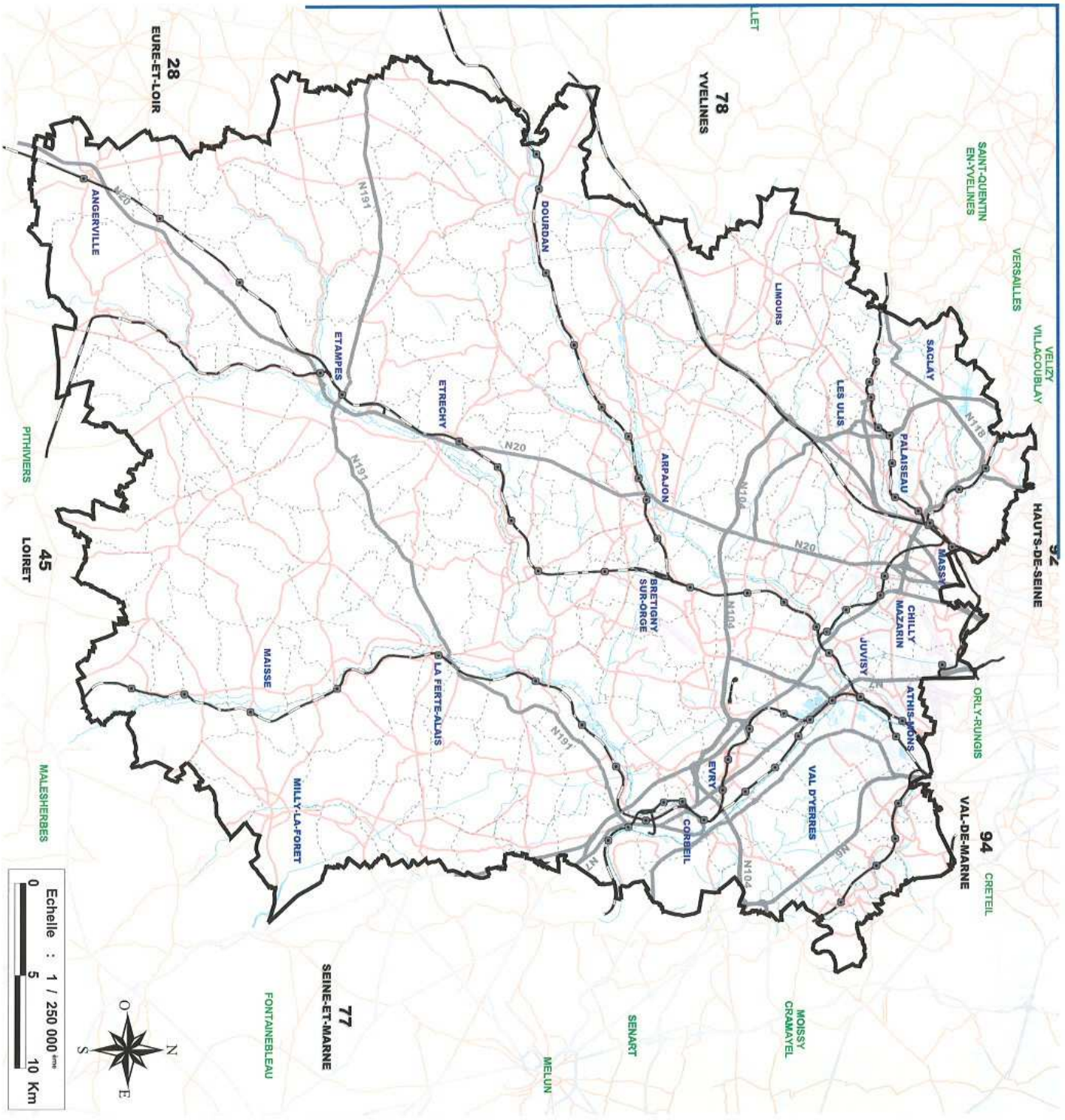
Multimodalité, sécurité et maîtrise des flux sont plus que jamais les objectifs du Département en matière de voirie.

La route doit désormais être considérée dans sa globalité.

Elle doit s'adapter aux nouvelles réalités économiques et environnementales.

L'ambition du schéma directeur de la voirie départementale 2015 est à la mesure des besoins exprimés.

Il marque la volonté nouvelle du Conseil général d'agir pour l'intérêt de tous en plaçant ses actions en faveur de la route et des déplacements au plus haut niveau de ses préoccupations, tout en intégrant la priorité affichée aux transports en commun et aux circulations douces.



Cahier technique



La démarche d'élaboration

1^{re} partie

Diagnostic
Janvier 1999/Février 1999

Phase 1

- Vérification de la compatibilité du schéma directeur de la voirie départementale avec les autres schémas.
- Justification de la durée d'application du schéma directeur de la voirie départementale.

2^e partie

Analyse
Mars 1999/Octobre 1999

Phase 2-a

- Démarche théorique ** (les pôles et les liaisons)

Phase 2-b

- Démarche pragmatique ** (la dynamique du réseau actuel)

Phase 3

- Etablissement d'itinéraires modaux
- Proposition d'un catalogue d'opérations

3^e partie

Concertation
Novembre 1999/Juin 2000

Phase 4

- Discussions – Débats

Phase 5

- Consultation de l'Assemblée départementale

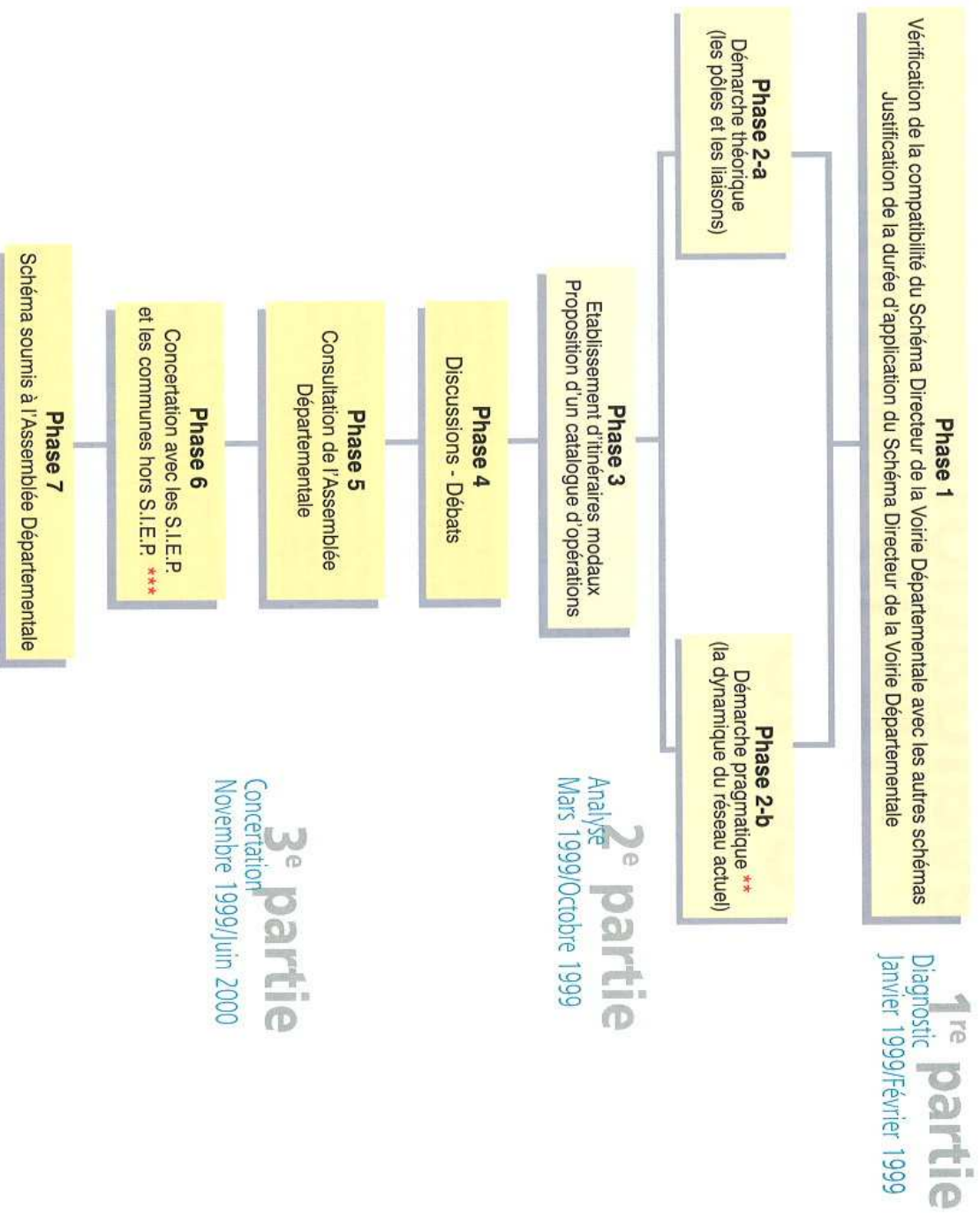
Phase 6

- Concertation avec les SIEP et les communes hors SIEP ***

Phase 7

- Schéma soumis à l'Assemblée départementale

La démarche d'élaboration et de validation du SDVD 2015



** Cf glossaire

*** SIEP : Syndicat intercommunal d'études et de programmation.
Les SIEP représentent la structure de programmation pour les cantons.



L'évaluation de la section de route

Cette évaluation consiste :

- à définir les fonctions assurées et à apprécier le niveau de service. Exigeant une bonne connaissance du terrain, cette analyse est effectuée par l'unité technique territoriale (UTT) concernée,
- à calculer, pour chaque fonction, une note qui est le produit du coefficient de mode par le niveau de service. La note totale de la section de route s'obtient alors en sommant les notes obtenues pour l'ensemble des fonctions assurées par la section de route concernée,
- à calculer le niveau de service global d'une section de route. Il est le quotient de la note totale par la somme des coefficients de mode des différentes fonctions assurées par la section de route. Ainsi, ce critère final tient compte d'une pondération entre les différentes fonctions.

Les nombres de sections de route sont semblables pour les secteurs ouest (78) et est (77), mais des différences significatives sont à noter :

- les trafics sont inférieurs dans le secteur ouest (55 % de moins de 5 000 véh./jour et 6 % compris entre 10 000 et 15 000 véh./jour),
- à ceux du secteur est (30 % de moins de 5 000 véh./jour et 28 % compris entre 10 000 et 15 000 véh./jour),
- les niveaux de services estimés sont également inférieurs dans le secteur ouest avec 68 % des routes au-dessous du niveau moyen de service (2) contre 49 % dans le secteur est.

Cette analyse globale laisse supposer des aménagements :

- assez nombreux dans le secteur ouest, mais portant sur des routes à plus faible trafic,
- plus conséquents dans le secteur est, en particulier pour les routes dont les trafics sont compris entre 10 000 et 15 000 véh./jour.

FONCTIONS (CRITÈRES)	MODES DE DÉPLACEMENT						Coef. de mode	Niveau de service		Commentaires
	voiture	2-voies	VE	voiture légère	bus	TC		TC	TC	
1 - Accès au réseau régional (RV - Autoroute)										
2 - Disponibilité de réseau commercial	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
3 - Existence de RV	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
4 - Existence de RV urbains	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
5 - Existence de RV	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
6 - Existence de RV de proximité	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
7 - Niveau de sécurité (accidents / kilomètre / heure/jour)	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
8 - Niveau de confort (accidents / kilomètre / heure/jour)	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
9 - Niveau de confort (accidents / kilomètre / heure/jour)	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
10 - Niveau de confort (accidents / kilomètre / heure/jour)	X	X	X	X	X	X	2	3	4	
11 - Niveau de confort (accidents / kilomètre / heure/jour)	X	X	X	X	X	X	2	3	4	

NOTE TOTALE = Somme des Coef. de mode X Niveau de Service
 NIVEAU DE SERVICE GLOBAL = NOTE TOTALE / Somme des coef. de mode
 (Pour les fonctions assurées)

Dans les options les fonctions relatives
 en découlent de manière - Coef. de mode = 8

Pour chaque secteur territorial (est et ouest), un graphique donne la répartition fonctionnelle actuelle des différentes sections de route suivant 2 paramètres :

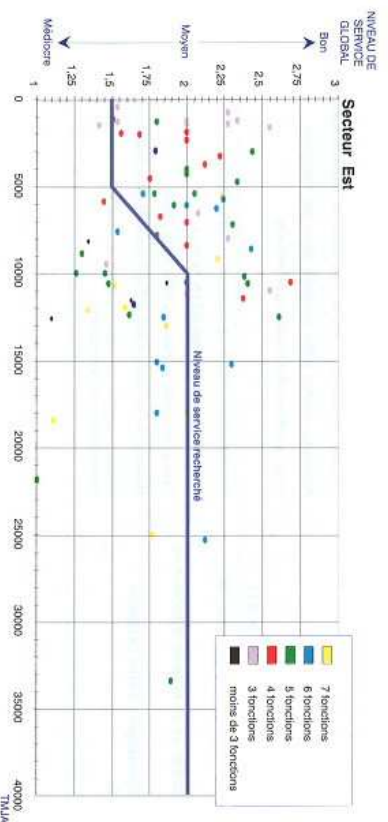
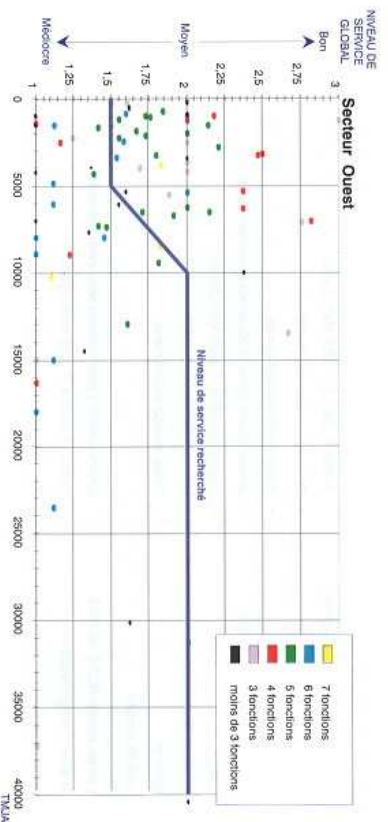
- le trafic moyen journalier Annuel (TMJA),
- le niveau de service global.

Cette représentation graphique schématise l'évolution du réseau à rechercher pour atteindre l'objectif départemental.

Ainsi, les niveaux de services suivants sont préconisés :

- 2 pour les routes aux trafics supérieurs à 10 000 véh./jour,
- entre 1,5 et 2 pour les routes aux trafics compris entre 5 000 et 10 000 véh./jour,
- 1,5 admissible pour les routes aux trafics inférieurs à 5 000 véh./jour.

L'évaluation des sections de routes homogènes



L'objectif départemental

Réseau structurant

Assurer en toute sécurité un déplacement confortable en un temps raisonnable.

Réseau d'accompagnement

Assurer en toute sécurité un déplacement confortable.

Des liaisons aux itinéraires

	Liaison	Rappel des fonctions principales	Choix et caractéristiques de l'itinéraire
A	Beauce - Gâtinais Etampes / Maisse / Echangeur de Cély	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison transversale avec accès N20 et A6 - Desserte pôles Maisse, Milly-la-Forêt, Etampes - Découverte de l'Essonne - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D837 + D948 + D372 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 4 600 à 15 200 Véh./jour - Niveau de Service 1,1 à 2,3 - Type multimodal rural
B	Vallée de l'Essonne La Ferté-Alais / Malesherbes	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison Nord - Sud avec accès N191 - Desserte pôles La Ferté-Alais, Maisse, Malesherbes - Desserte Gares SNCF - Découverte de l'Essonne - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D449 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 1 800 à 3 800 Véh./jour - Niveau de service 1,80 - Type multimodal rural
C	Vallée de l'Essonne / Croissant économique Centre La Ferté-Alais / Evry / Corbell-Essones	<ul style="list-style-type: none"> - Qualification de la voirie rurale - Liaison Nord-Sud entre N191 et croissant économique Centre - Desserte pôle La Ferté-Alais - Desserte activités Bondoufle - Maillage du réseau départemental - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D449 + D31 vers Evry - Rappels : N191 vers Corbell-Essones . D26 pour transversale Q . Aucune traversée de la vallée de l'Essonne - Trafic 5 500 à 12 500 Véh./jour - Niveau de service 1,80 à 2,40 - Type multimodal rural
D	Routes de Beauce Etampes / Loiret	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison radiale avec accès N191 et N20 - Desserte pôle et activités Etampes et Loiret - Maillage du réseau départemental - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D721 - Trafic 6 000 à 7 500 Véh./jour - Niveau de service 1,50 - Type multimodal rural
E	Routes de Beauce Etampes / Dourdan	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison radiale avec accès N191 (et N20) - Desserte pôle Dourdan - Desserte pôle et activités Etampes - Découverte de l'Essonne - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D836 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 2 600 à 7 100 Véh./jour - Niveau de service 1,60 - Type multimodal rural
F	Routes de Beauce Angerville / Dourdan	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison Nord - Sud avec accès N191 et N20 - Desserte pôles Dourdan / Angerville - Maillage réseau départemental (Yvelines) - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D838 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 1 400 à 7 100 Véh./jour - Niveau de service 1,60 - Type multimodal rural
G	Routes de l'Hurepoix Dourdan / Pôles économiques Nord	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison Nord - Sud avec accès A10 et Yvelines - Desserte pôles Dourdan - Limours - Desserte croissant économique Nord (Les Ulis - Palaiseau - Massy) - Desserte Gares RER - Maillage réseaux départementaux (78 et 91) 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D988 à partager avec Yvelines justifié par accès A10 - Trafic variable 4 800 à 41 500 Véh./jour - Niveau de service 1,00 à 2,40 dans le département - Aménagements déjà réalisés dans les Yvelines - Type multimodal rural à périurbain
H	Routes de l'Hurepoix Dourdan / Croissant économique Centre	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison transversale avec accès au réseau N20 - N104 - Desserte pôles Dourdan et de la zone d'habitat et d'échanges locaux - Accès croissant économique Centre (Arpajon - Brétigny-sur-Orge) 	<ul style="list-style-type: none"> - Préservation D116 et communes traversées - Insertion difficile par D116 et D27 - Trafic variable 4 900 à 6 000 Véh./jour - Niveau de service 1,60 à 2,40 dans le département - Choix reporté sur réseau A10 et N104 ne satisfaisant pas l'ensemble des fonctions

Liaison		Rappel des fonctions principales	Choix et caractéristiques de l'itinéraire
I	Routes de l'Hurepoix Limours / Arpajon	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison transversale avec accès N20 - Desserte pôles Limours – Arpajon - Accès croissant économique Centre - Découverte de l'Essonne - Maillage réseau départemental - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D152 – D97 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 5 000 à 25 400 Véh./jour - Niveau de service 1,50 à 2,00 - Type multimodal rural
J	Liaisons vallée de l'Orge / Croissants économiques Vallée de l'Orge amont / Palaiseau Vallée de l'Orge amont / Arpajon	<ul style="list-style-type: none"> - Liaisons Nord – Sud vers accès à A10 - Desserte de la zone d'habitat et d'échanges locaux - Accès croissant économique Nord - Maillage réseau départemental 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D3 – D59 d'une part, et D116D d'autre part - Trafic 2 400 à 9 600 Véh./jour - Niveau de service 1,40 à 1,90 - Type multimodal rural
K	Liaison Essonne / Yvelines Massy-Palaiseau / Yvelines	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison transversale avec accès A10 et - Contournement du Christ de Saclay - Desserte pôle du plateau de Saclay - Accès croissant économique Nord - Maillage réseau départemental - Qualification de la voirie péri-urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D36 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 14 800 à 20 300 Véh./jour - Niveau de service 1,1 - Type multimodal périurbain avec futur TCSP Saint-Quentin – Massy
L	Liaison Nord Essonne Massy-Palaiseau / Athis-Mons / Juvisy	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison transversale avec accès A10 - A6 - N20 - Desserte croissant économique Nord - Desserte Gares RER / TGV, future Tangentielle - Accès réseau communal urbain - Qualification de la voirie urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D156 – D120 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 6 400 à 23 700 Véh./jour - Niveau de service 1,10 à 1,30 - Type multimodal urbain
M	Liaison des croissants économiques Nord et Centre Athis-Mons / Juvisy / croissant économique Centre Massy/croissant économique Centre	<ul style="list-style-type: none"> - Liaisons Nord – Sud entre les croissants économiques Nord et Centre avec accès A6 et N104 - Desserte croissants économique Nord et Centre - Desserte Gares RER, future Tangentielle ferrée Sud - Accès réseau communal urbain - Qualification de la voirie urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix itinéraire en « arbre » pour liaison et desserte (D117 – D25) - Trafic 9 000 à 35 800 Véh./jour - Niveau de service 1,20 à 1,90 - Type multimodal urbain
N	Val d'Yerres / Croissant économique Centre Val d'Yerres / Evry	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison de désenclavement avec accès N6, N7 et N104 - Desserte des pôles urbains - Desserte de Gares SNCF et support de lignes de bus - Accès croissant économique Centre - Maillage réseau départemental - Qualification de la voirie urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix Sud par D94 – D33 (N6 + N104) et D93 (pas d'itinéraire concurrent) - Trafic 14 000 à 17 800 Véh./jour - Niveau de service 1,10 à 2,30 - Type multimodal urbain
O	Liaison Orge amont / Val de Seine RD 19 / Francilienne	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison semi-transversale - Avec accès N20 – N104 – A6 – N7 - Desserte des pôles urbains - Desserte zones d'activités - Qualification de la voirie périurbaine et urbaine 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D19 (N445) – D310 - Trafic 13 800 à 32 100 Véh./jour - Niveau de service 1,70 à 1,80 - Type multimodal périurbain et urbain
P	Liaison Centre Essonne	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison transversale du croissant économique Centre avec accès N104 et A6 - Desserte zones d'activités - Maillage du réseau départemental - Contournement de pôles urbains - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix proposé par étude spécifique - Trafic de 9 200 à 16 500 Véh./jour - Niveau de service 2,4 à 2,5 - Type multimodal périurbain
Q	Transversale Arpajon / Corbeil-Essonne	<ul style="list-style-type: none"> - Liaison transversale avec accès A6 - Liaison pôle à pôle Brétigny – Evry - Maillage réseau départemental - Qualification de la voirie rurale 	<ul style="list-style-type: none"> - Choix D117 – D26 (complémentaire à P) - Trafic 1 240 à 16 500 Véh./jour - Niveau de service 2 à 2,40 - Type multimodal rural



Caractéristiques principales

1. Le Réseau structurant

Entre deux pôles, chaque itinéraire structurant est généralement existant, direct et fréquenté :

- le trafic est en général de 5 000 à 20 000 véh./jour, exceptionnellement moins (B) ou plus (L, O). Pour un itinéraire donné, le trafic peut varier du simple au triple maximum,
- les niveaux de services globaux correspondants sont variables, de médiocre (NS = 1, sur D988) à bon (NS = 2,30 à 2,50 sur C).

Les aménagements linéaires à prévoir seront donc de consistances différentes : “de importants à moyens” pour NS < 2, et “de moyens à faibles” pour NS > 2,

- les liaisons nouvelles peuvent être réalisées en plusieurs phases : itinéraire P en deux sections, branche Ouest de l’itinéraire M en 2 ou 3 sections,
- chaque itinéraire devient réellement structurant quand il a fait l’objet d’un aménagement complet et multimodal avec aménagement sur place et nouvelles infrastructures (déviations),
- enfin, il convient de rappeler l’importance du caractère multimodal d’un itinéraire. Il se doit d’assurer toutes les fonctions qui lui ont été attribuées lors de la phase 2b.

2. Le Réseau d'accompagnement

- Les niveaux de trafic généralement modestes ne dépassent pas 10 000 à 15 000 véhicules/jour (sauf cas exceptionnels méritant une attention particulière).
- En principe, ils justifient des profils en travers avec une chaussée à 2 voies de largeur 6 à 7 m.
- Les niveaux de trafic et les fonctions à assurer peuvent être maîtrisés suivant un schéma local volontariste (au niveau d'un SIEP par exemple).
- Les routes qui composent un schéma local peuvent être analysées d'après leur niveau de trafic et le nombre de fonctions qu'elles ont à assurer.
- Elles peuvent avoir un caractère monomodal ou multimodal avec des niveaux de service moyens de 1,5 à 2.

Maitrise foncière transversale

L'augmentation de capacité et/ou l'attribution d'un caractère multimodal à une route départementale demandent de la part du Département une bonne maîtrise foncière transversale pour toute route, et notamment pour les routes existantes. Pour structurer la dimension transversale multimodale vis-à-vis de

l'objectif (confort, capacité et surtout sécurité), il convient que les modes de déplacements se partagent harmonieusement la voirie, au mieux de l'espace disponible, de manière à obtenir un niveau de service global optimal.

Chaque module des profils peut varier mais les largeurs minimales suivantes sont à respecter :

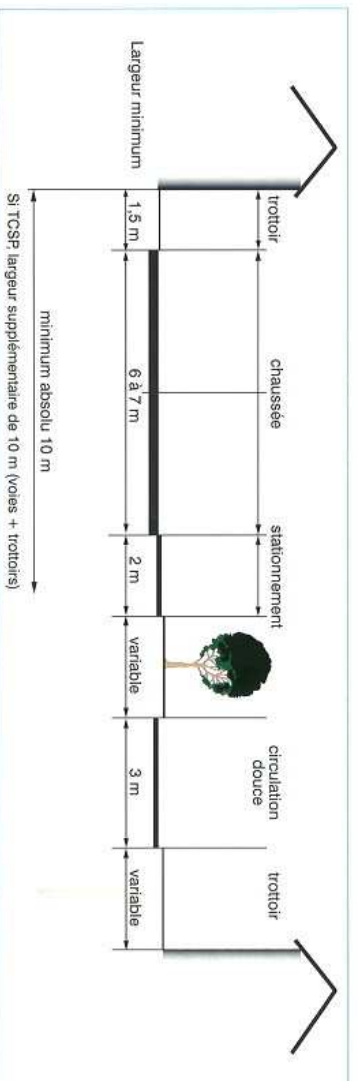
- ❖ Trottoir : 1,50 m
- ❖ Accotement : 1,50 à 2,50 m - A dimensionner selon l'objectif prioritaire recherché
- ❖ Chaussée : 6 à 7 m - A dimensionner selon l'objectif prioritaire recherché (sécurité, mixité des modes, intensités du trafic poids lourds, vitesses modérées) et selon les contraintes ordinaires de circulation
- ❖ Stationnement : 2 m
- ❖ Cycles : 3 m - Le choix entre bande et piste cyclable est à définir selon les cas (niveau des vitesses, type de trafic, composition du trafic, type de pratiques de cycles, ...)
- ❖ TCSP : 7 m + trottoirs

Les profils en travers présentés ci-dessous constituent deux exemples types.

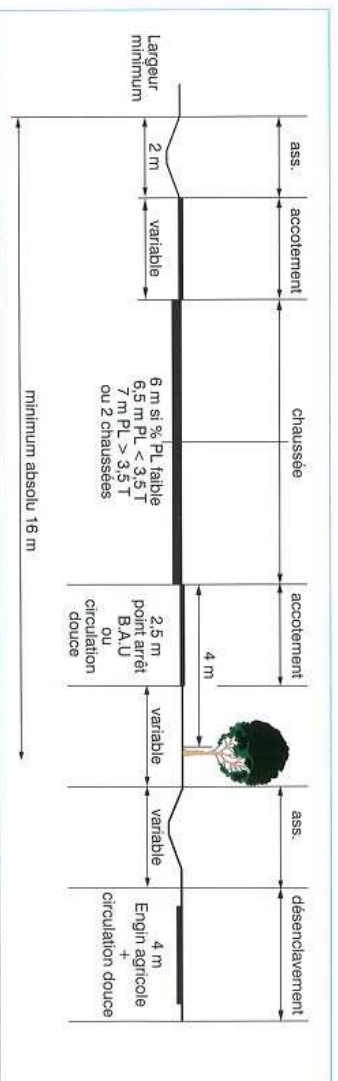
Les largeurs d'emprises devront être désormais définies en fonction de la mixité des modes de déplacement recherchés, des fonctions remplies par la voie et des objectifs énoncés dans la politique routière départementale.

Sécurité et multimodalité sont les principaux critères de définition.

Type urbain



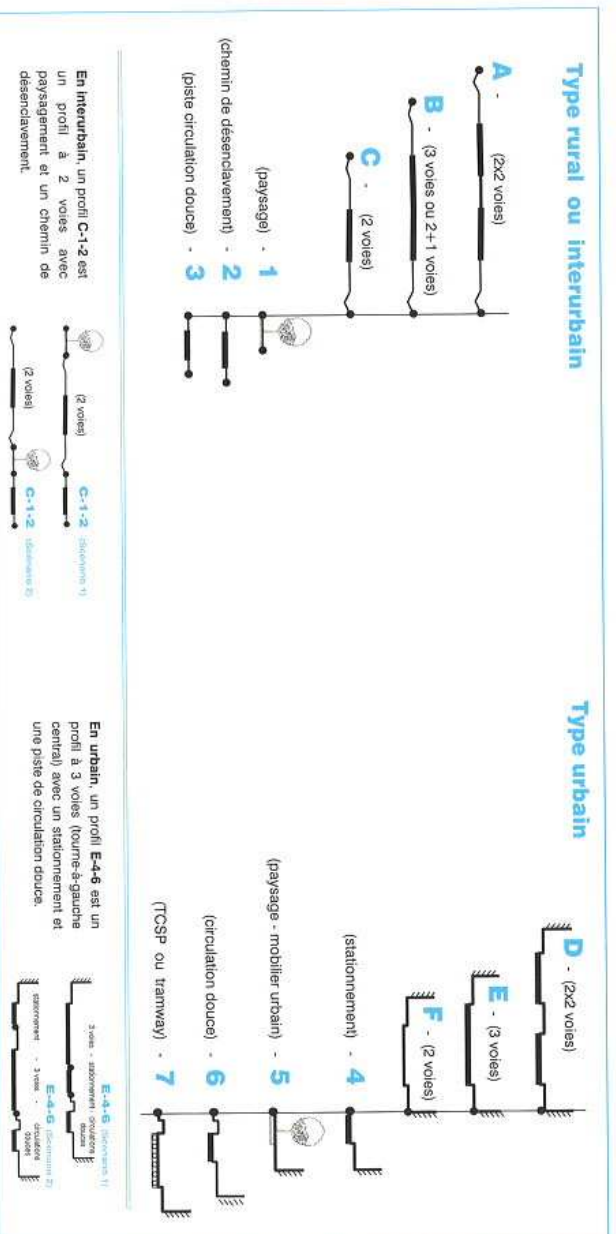
Type interurbain et/ou rural



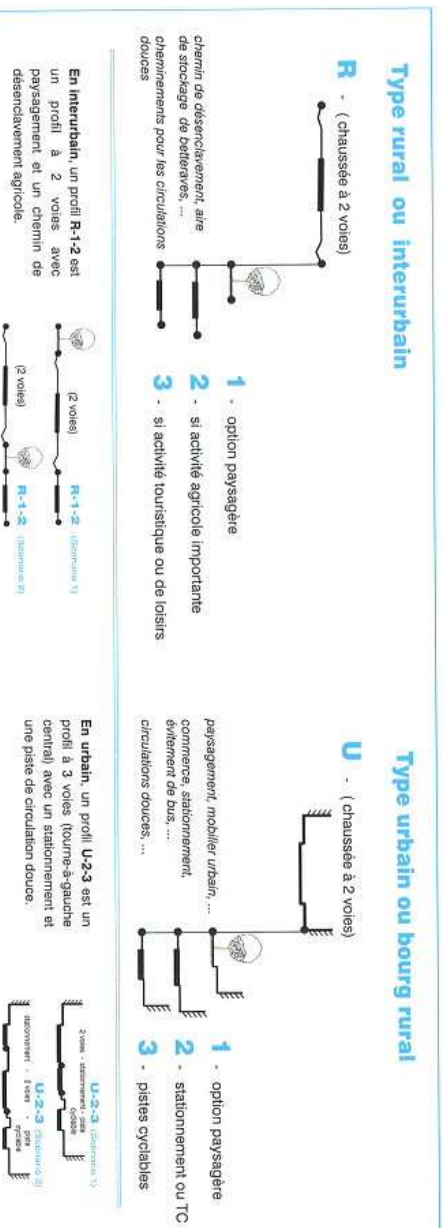
Codification type pour les routes départementales de l'Essonne

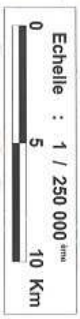
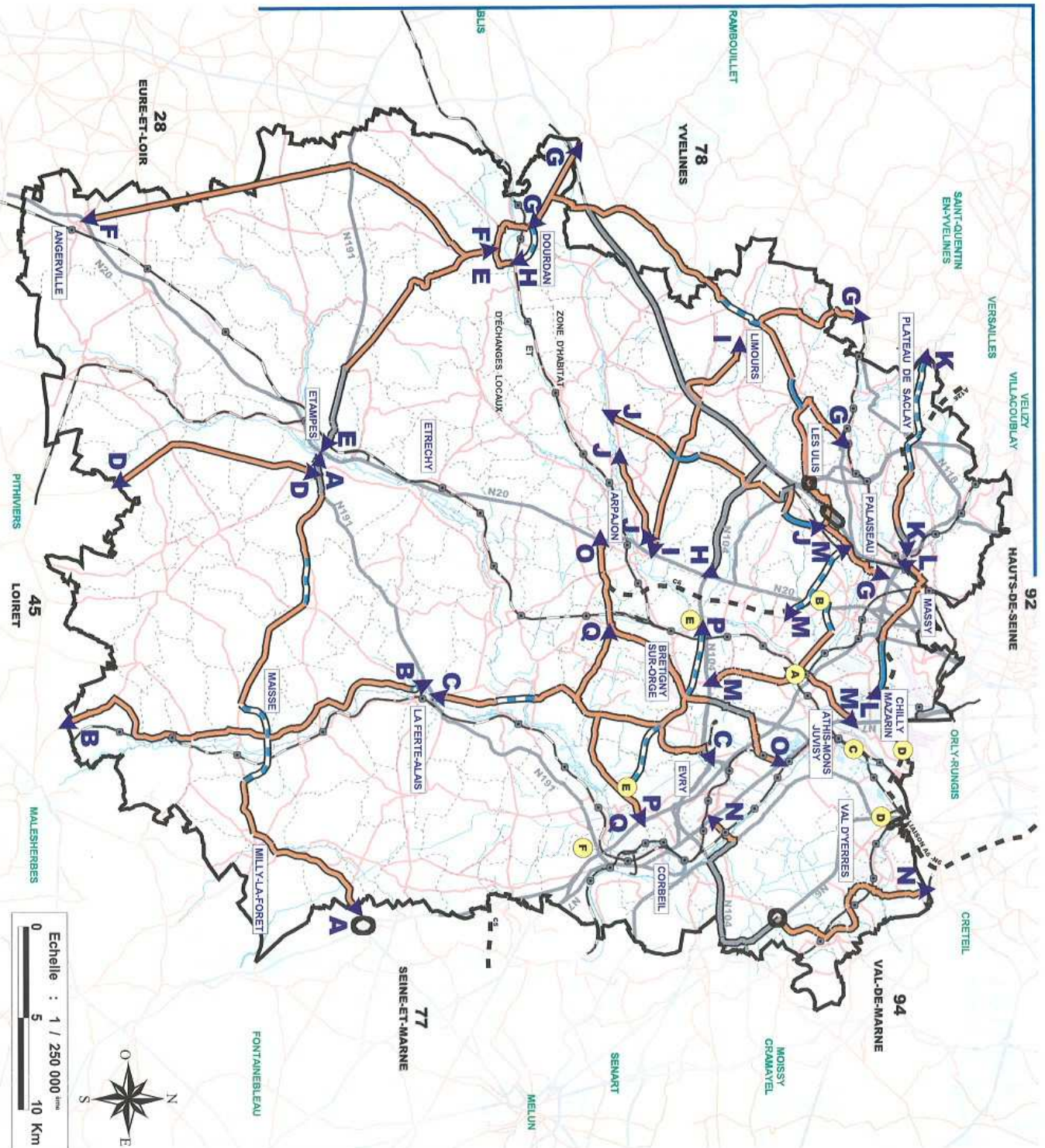
Le réseau structurant

Différents principes simplifiés de profils en travers figurent ci-dessous. La codification correspondante est utilisée dans les descriptifs itinéraires par itinéraires.



Le réseau d'accompagnement

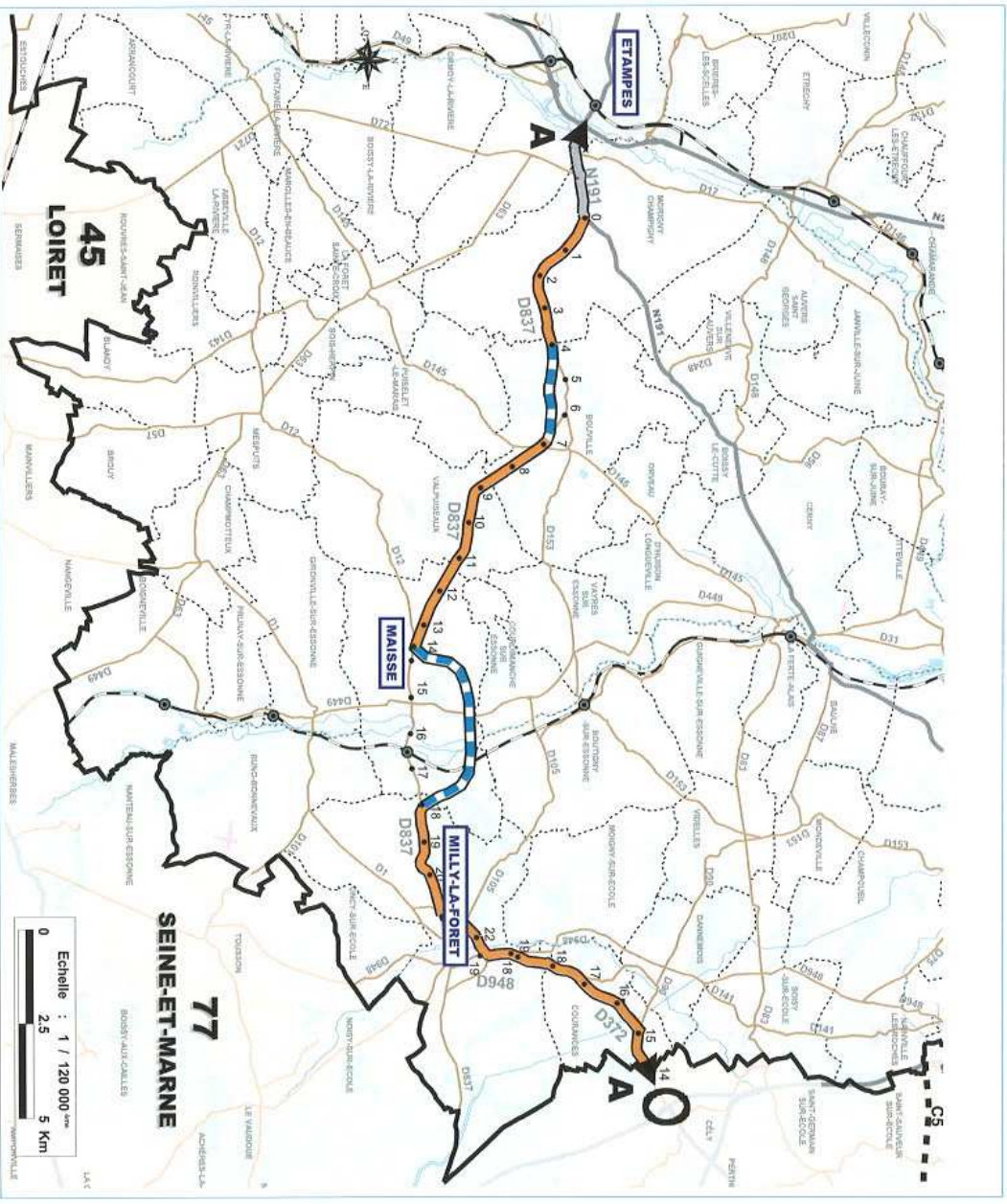




Carnet des itinéraires



Itinéraire A



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement
- Ordonnancement nouvelle (révision/autorisation administrative)
- Déclaration d'Utilité Publique
- Etude en cours
- Echangeur à aménager
- Projet de l'Etat

Fond de plan

- Espace urbanisé
- Limite départementale
- Bois - Forêts
- Autoroute ou route communale
- Rivière - Plan d'eau
- Route départementale
- Voie ferrée et gare



Itinéraire A

Beauce / Gâtinais

Etampes/Maisse/Milly-la-Forêt/Echangeur de Cély

Liaison transversale Sud rurale reliant la N20 à l'autoroute A6

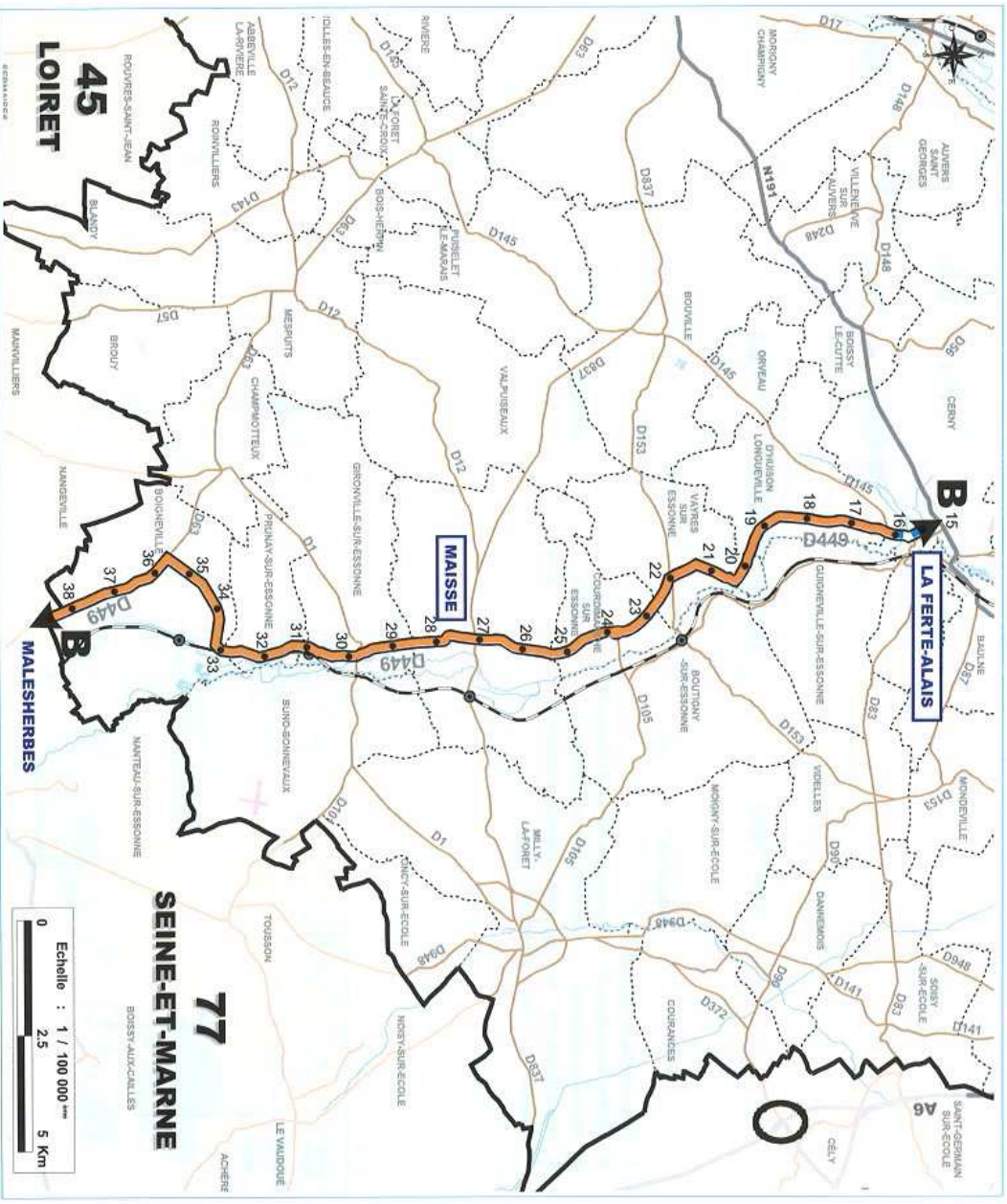
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Améliorer la sécurité de l'itinéraire notamment à Bouville et à l'Ouest de Milly-la-Forêt
- ❖ Préserver la vocation départementale de l'itinéraire, ne pas transformer l'itinéraire en quatrième rocade (jalonnement adéquat)
- ❖ Reconquière des emprises pour des profils en travers mieux marqués (chemins latéraux si nécessaire)
- ❖ Circulations douces sur chemins latéraux









Numéro de voie	Intitulé ou P. K.	Traffic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
N191	PK 2,8 à 35	13 610		Liaison N20 Accès SNCF	Emprises Est 9,6 % de PL	Voie Etat		
D837	PK 0 à 4	4 760	1,17		12,2 % de PL Nombreux accidents dans la traversée de Bouville	C-1-(2 ou 3)	Voie nouvelle - déviation de Bouville Déclassement de la D837 dans la traversée de Bouville	20 à 30 MF
D837	PK 7 à 14	4 630	1,17			C-1-(2 ou 3)		
Dévation	Voie nouvelle			Liaison <i>linéaire B</i>	Nombreux accidents	C-1-(2 ou 3)	Voie nouvelle - contournement Nord de Maisse Déclassement de la D837 dans la traversée de Maisse	170 à 200 MF
D837	PK 18 à 21	8 250	2,29		Nombreux accidents	C-1-(2 ou 3)	Aménagement de sécurité Aménagement du carrefour D837 - D837Z	
D837	PK 21 à 22,5	8 250	2,29		Nombreux RL à Milly-la-Forêt	C-1-(3)		
D948	PK 18 à 19	15 155	1,83		6 % de PL Nombreux accidents Liaison avec la Seine-et-Marne vers Melun et Fontainebleau	B-1-(2 ou 3)	Aménagement du carrefour D948 - D37Z	
D37Z	PK 14 à 19	11 350	2	Liaison A6		B-1-(2 ou 3)	Fonds de concours à l'échangeur avec l'A6 à Cély	



Itinéraire B



Itinéraire structurant

-  Sur réseau routier national (point repère 1)
-  Sur réseau routier départemental (point repère 1)
-  Travaux de doublement
-  Opération nouvelle : (Reconstruction extensives)
-  Déclasse d'Unité Publique
-  Etude en cours
-  Echangeur à aménager
-  Projet de Etat

Fond de plan

-  Limite départementale
-  Limite communale
-  Espace urbanisé
-  Bois - Forêts
-  Rivière - Plan d'eau
-  Autoroute ou route nationale
-  Route départementale
-  Voie ferrée et gare

Itinéraire B

Vallée de l'Essonne

La Ferté-Alais/Maisse/Malesherbes

Liaison Nord-Sud rurale reliant la N191 au Loiret (Malesherbes)

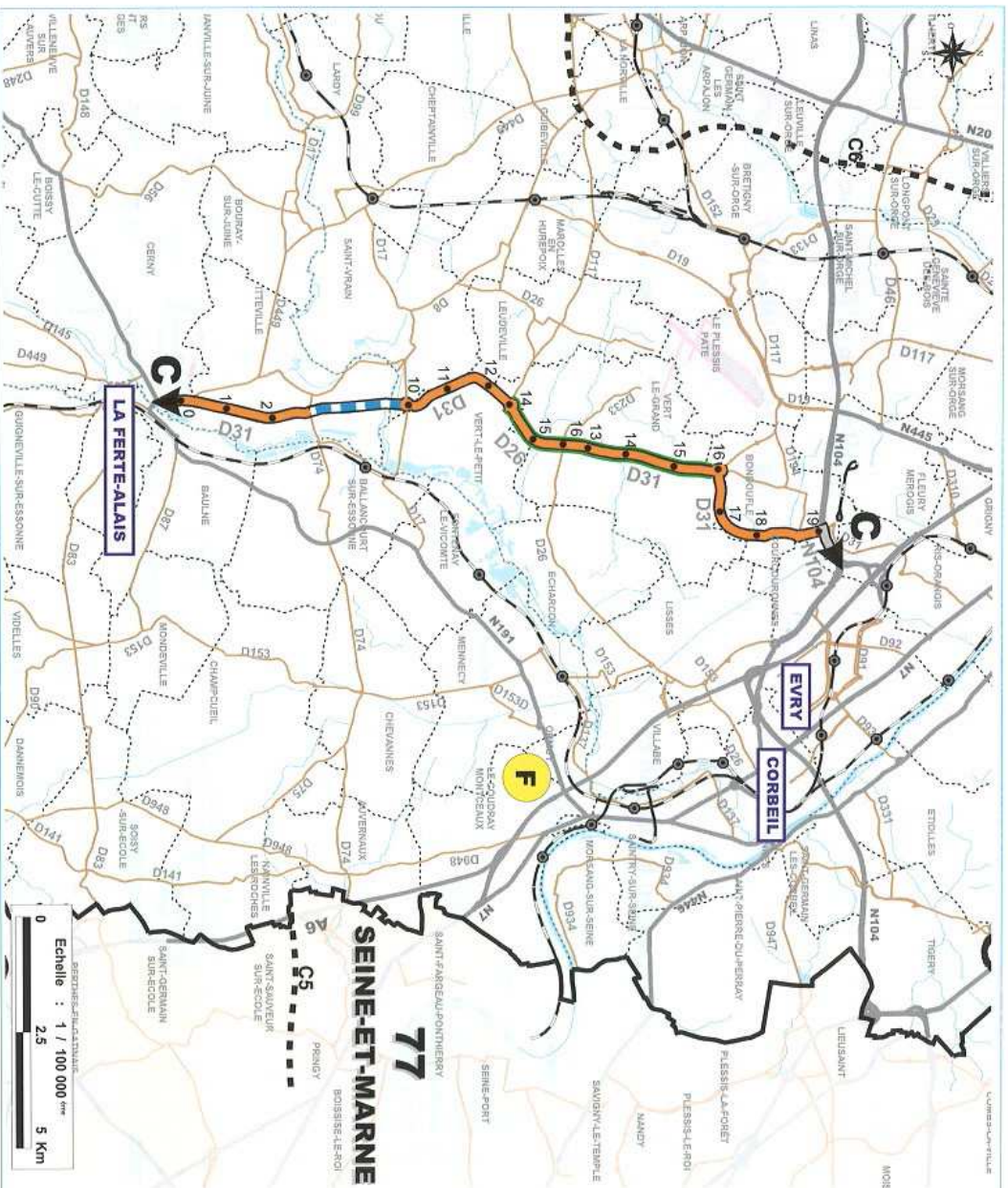
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Reconquête des emprises pour de nouveaux profils en travers (Chemins latéraux)
- ❖ Préservation du réseau d'accompagnement
- ❖ Amélioration des traversées d'agglomérations pour les engins agricoles et PL
- ❖ Piste ou bande cyclable à étudier

Numéro de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, ferr., ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D449	Pk 13 à 26	2 885 à 3 770	1,83	Liaison N19, continuité assurée avec l'itinéraire C	Traversées de nombreux villages Vallée de l'Essonne Voie inondable	C-1(2 ou 3)	Barreau D449 - N191 à la Ferté-Alais Déclassement de la D449 dans la traversée de La Ferté-Alais	40 à 60 M€
D449	Pk 26 à 28	2 335	1,83	Croûlaisons douces Déviation Nord de Maisse (projet) Liaison avec l'itinéraire A	Traversée de Maisse Trafic Nord-Sud très inférieurs aux trafics Est-Ouest	F-4-S-6		
D449	Pk 28 à 38,5	2 335 à 1 870	1,83	Liaison D63 vers Etampes Liaison N152 à Malesherbes Liaison SNCF	Traversées de villages Vallée de l'Essonne 135% de PL en direction de Malesherbes, de la N152 et d'Etampes	C-1-(2 ou3)	Aménagement du carrefour D449 - D63 (orientation privilégiée vers la D449) Aménagement de croûlaisons douces	



Itinéraire C



Itinéraire C

Vallée de l'Essonne

/ Croissant économique Nord

La Ferté-Alais/Evry/Corbeil-Essonne

Liaison Nord-Sud rurale et interurbaine reliant la N191 au croissant économique Centre

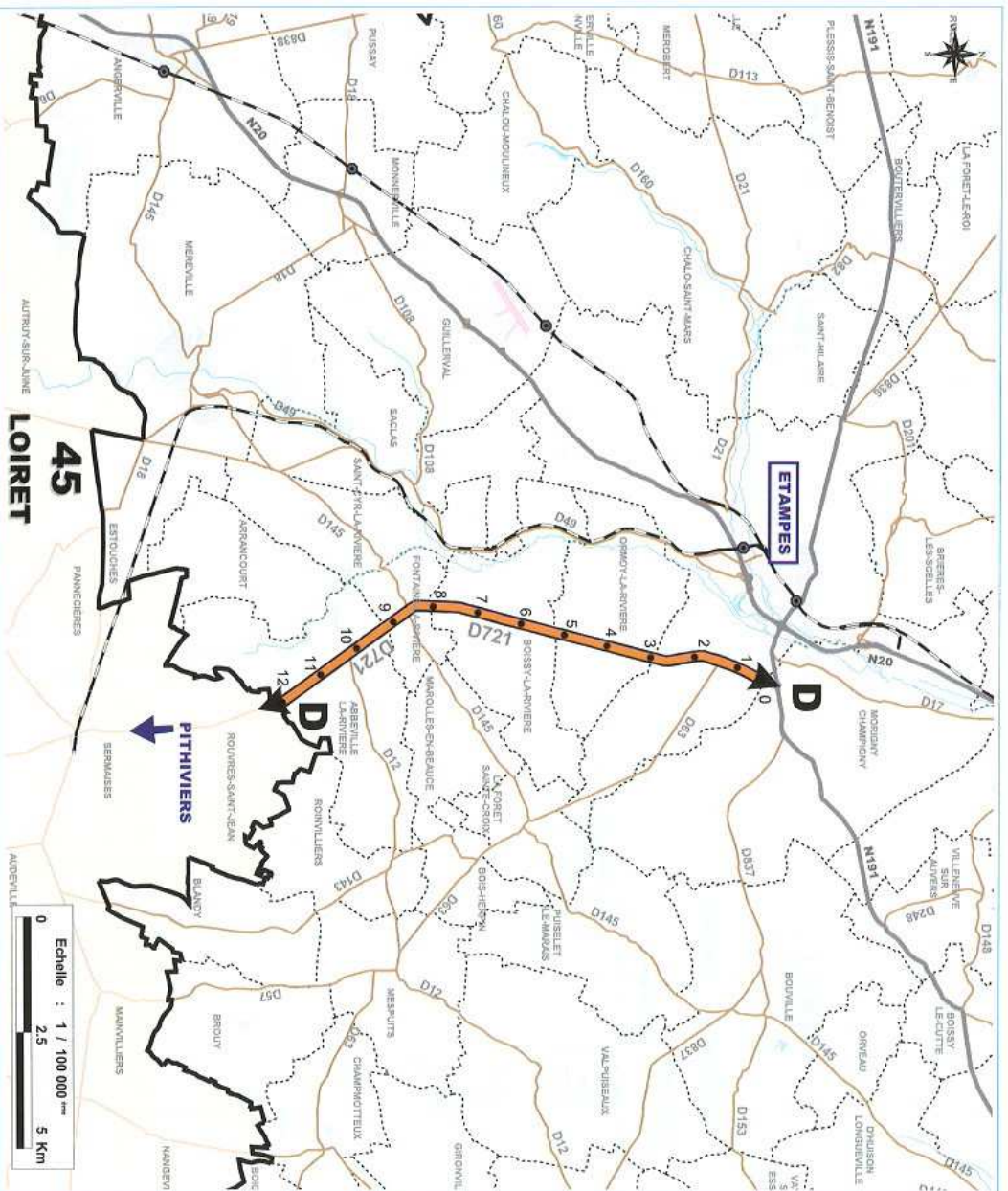
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Création d'un nouvel itinéraire radial structurant (grâce à la déviation d'Iteville)
- ❖ Préservation du réseau d'accompagnement
 - préserver le cadre de vie des communes traversées (ex : sur la RD449)
 - développer des itinéraires cyclables (partage de voirie)
- ❖ développer la liaison la Ferté-Alais / Arpajon / Evry par des itinéraires structurants (temps de parcours à optimiser)
- ❖ Traitements ponctuels de la sécurité
- ❖ Reconquête des emprises :
 - nouveaux profils ruraux
 - nouveaux profils urbains
- ❖ Aménagements spécifiques :
 - dessertes et cheminements agricoles en zone rurale et périurbaine
 - transport en commun et circulations douces en zone urbaine

Numero de voie	Intitulé ou P.K.	Traffic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D449	PK 14 à 15	5 540	1,83	Liaison N191 Liaison SNCF Continuité itinéraire B	La Ferté-Alais Nord Vallée de l'Essonne	C-2		70 à 100 MF
D31	PK 0 à 2,5	5 520	2,2			C-2		
Déviations								
	Voie nouvelle							
D31	PK 10 à 12,5	11 715	2,2		Nombreux accidents	C-2	Aménagement de la D31 - Déviation d'Iteville	70 à 100 MF
D26	PK 14 à 16	12 410	2,42	Liaison itinéraire Q		A-2	Aménagement du carrefour D31 - D26	
D31	PK 12,5 à 16	11 157	2,2		Nombreux accidents	A-2	Mise à 3x2 voies de la D26 Mise à 3x2 voies de la D31	70 à 100 MF
D31	PK 16 à 19,3	6 919	2,2	Liaison itinéraire P		C-2		
N104	PK 41 à 42	79 000		Liaison M46 et M6 Liaison SNCF	Zone urbaine jonction avec les différents réseaux de l'Etat	voie Etat		



Itinéraire D



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement

Fond de plan

- Espace urbanisé
- Bois - Forêts
- Plan d'eau
- Route départementale
- route nationale
- Voie ferrée et gare
- Limite intercommunale
- Limite communale
- Autoroute ou route nationale
- Echangeur à aménager
- Projet de l'Etat

Opération nouvelle :
(Représentation conventionnelle)

- Déclarée d'Utilité Publique
- Etude en cours
- Echangeur à améliorer

Itinéraire structurant

Opération nouvelle :
(Représentation conventionnelle)

- Déclarée d'Utilité Publique
- Etude en cours
- Echangeur à améliorer
- Projet de l'Etat

Echelle : 1 / 100 000

0 2.5 5 Km

Itinéraire D

Routes de Beauce

Etampes / Loiret

Liaison Nord-Sud rurale reliant la N191 au Loiret (Pithiviers)

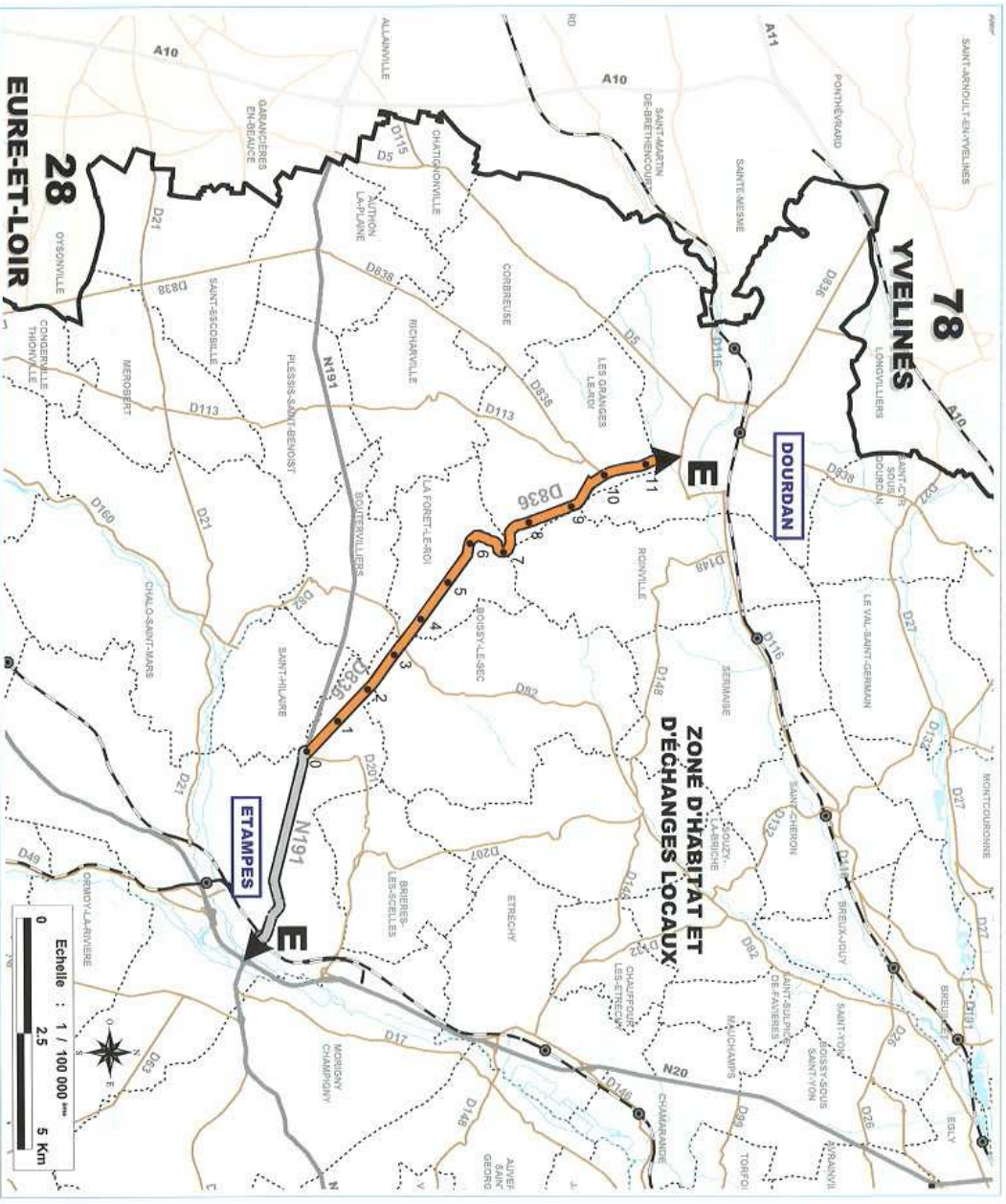
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Reconquête des emprises
- ❖ Traitement des aires de stockage de betteraves
- ❖ Traitement des chemins latéraux

Numéro de voie	Intitulé ou P. K.	Trafic 1998 (Veh./J.)	Niveau de Service	Infrastructures de Transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D721	Pk 0 à 12	6 000 à 7 530	1,47	Liaison N191 (Etampes) D921 à 3 voies dans le Loiret Liaison avec l'itinéraire A	Nombreux accidents Liaison avec le Loiret (Pithiviers et N152)	C-2	Recalibrage et traitement des emprises (Greniers latéraux et aires de betteraves) programmés en 2000 [carrefours déjà aménagés] Aménagements de sécurité	



Itinéraire E



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement

- Opération nouvelle : (opération de valorisation)
- Déclatée d'utilité Publique
- Etude en cours
- Echangeur à aménager
- Projet de Etat

Fond de plan

- Limite départementale
- Limite communale
- Autoroute ou route nationale
- Route départementale
- Voie ferrée et gare
- Espace urbanisé
- Bois - Forêts
- Rivière - Plan d'eau



100

Itinéraire E

Routes de Beauce

Etampes/Dourdan

Liaison transversale rurale entre pôles

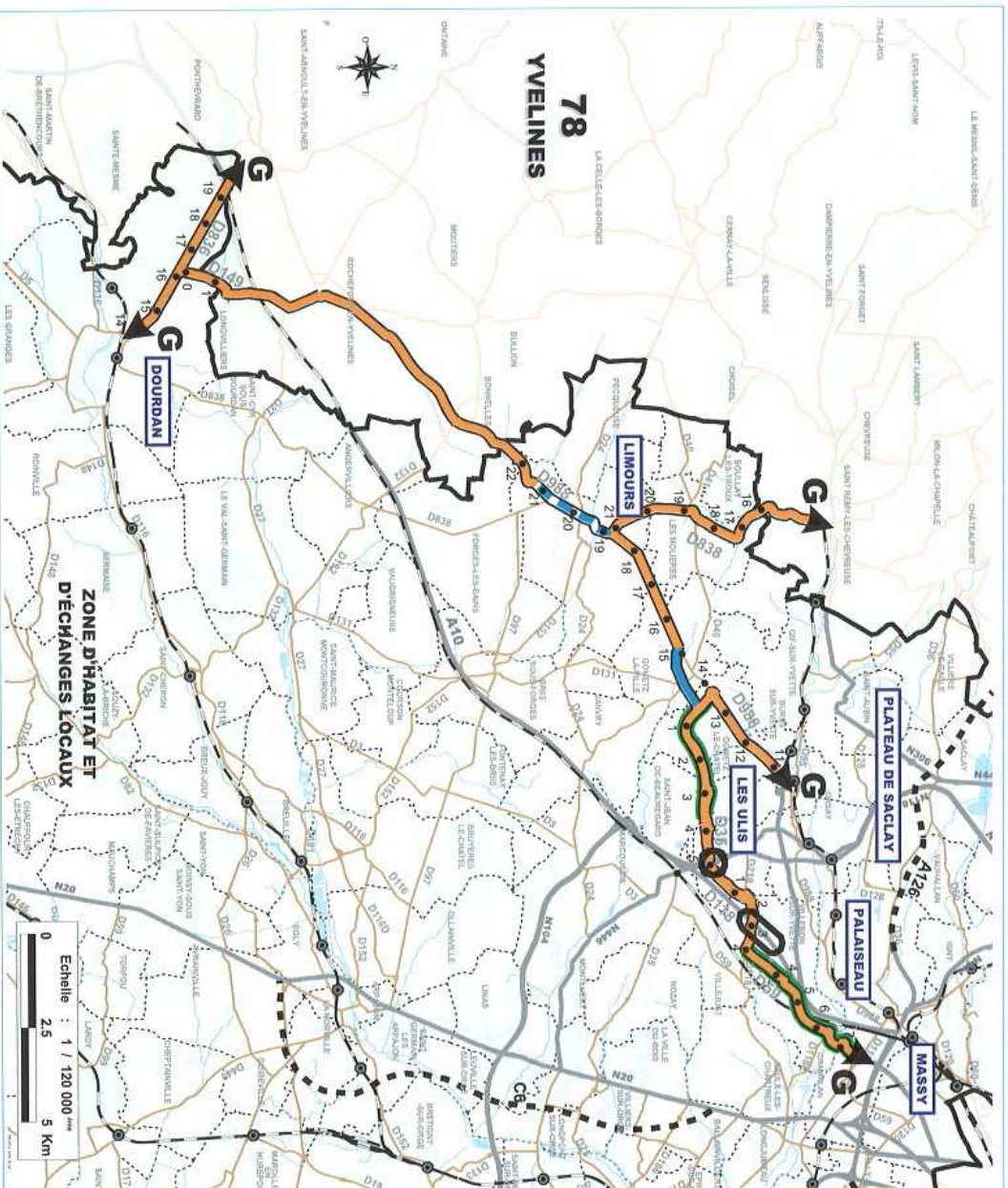
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Reconquête des emprunts
- ❖ Amélioration de la sécurité :
 - casser les vitesses (routes droites)
 - traiter les entrées et les traversées de ville

Numero de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./J.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
N191	Pk 35 à 40	8 120		Liaison N20 Liaison SNCF Liaison Itinéraire A	Etampes Nord 9,9 % de PL	Voie Etat	Remise à niveau de la D836 Traitement des traversées urbaines	
D836	Pk 0 à 9,8	2 660	1,63	Liaison Dourdan puis A10 Liaison SNCF Section commune à l'itinéraire F	La Forêt-le-Roi Les Granges-le-Roi Accidents mortels	C-1-2	Mise en sécurité de l'itinéraire et aménagement de chemins latéraux et/ou d'aires de stockage de bettes/traves	40 à 50 MF
D836	Pk 9,8 à 11,4	7 090	1,63		Dourdan Sud	C-3	Traitement des traversées urbaines Mise en sécurité de l'itinéraire et aménagement de chemins latéraux et/ou d'aires de stockage de bettes/traves	



Itinéraire G



- Itinéraire structurant**
- Sur réseau routier national (point repère 1)
 - Sur réseau routier départemental (point repère 1)
 - Travaux de doublement
- Fond de plan**
- Espace urbanisé
 - Bois - Forêts
 - Rivière - Plan d'eau
 - Limite départementale
 - Limite communale
 - Autoroute ou route nationale
 - Route départementale
 - Voie ferrée et gare
- Opération nouvelle : (présentation schématisée)**
- Déclassement d'Unité Publique
 - Etude en cours
 - Echangeur à aménager
 - Projet de Teat

Itinéraire G

Routes de l'Hurepoix

Dourdan/Limours/Pôles économiques Nord

Liaison radiale rurale et interurbaine reliant le croissant économique Nord

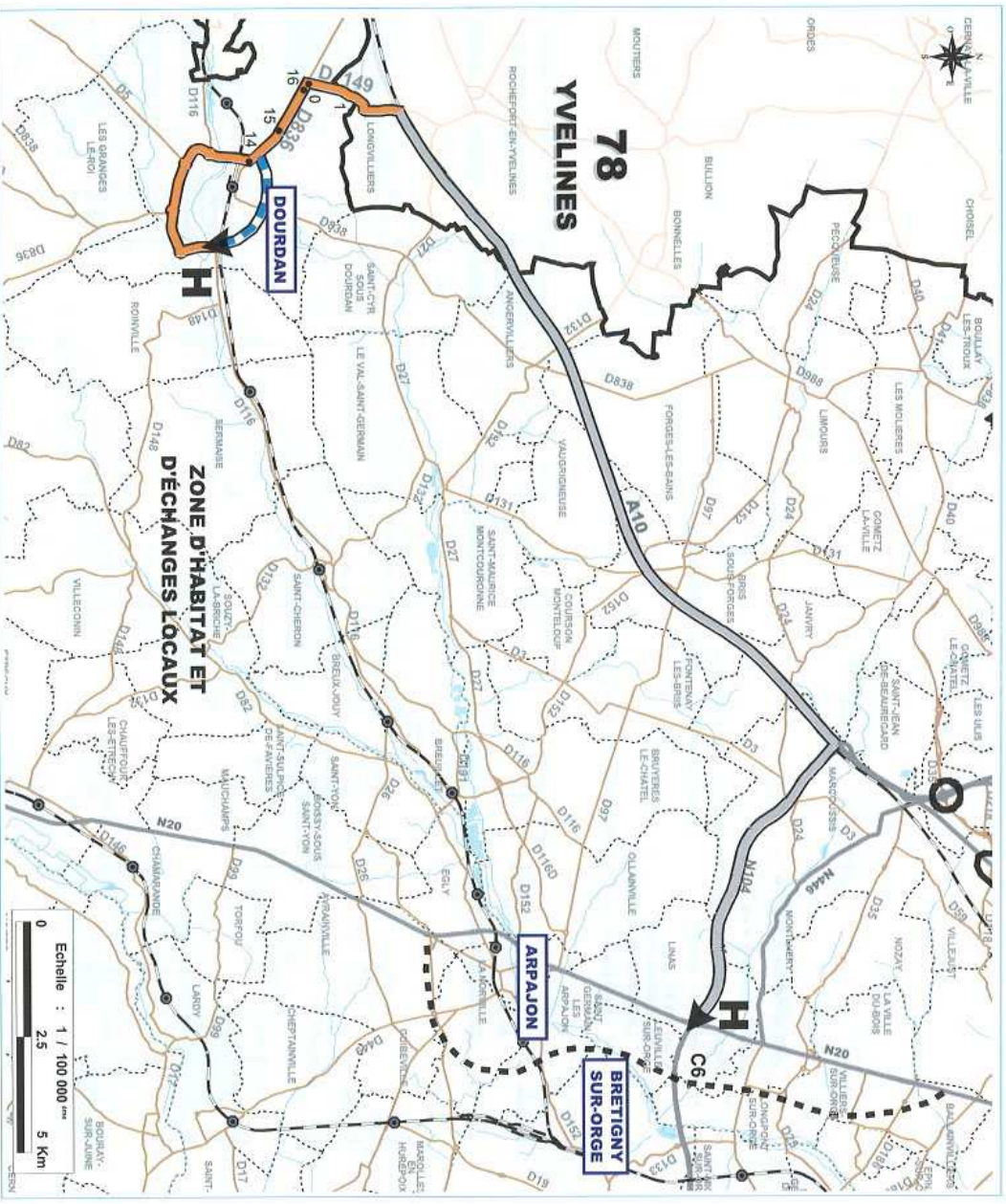
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Traitement des principaux points d'échanges (carrefours et échangeurs)
- ❖ Traitement des principaux points noirs (Limours, Gometz-la-Ville, Les Ulis, Courtaboeuf, ...)
- ❖ Reconquête des emprises :
 - pistes cyclables (forêt)
 - aménagements divers (urbain)
- ❖ Amélioration de la sécurité sur l'itinéraire, au Nord Est, à partir de Limours

Numero de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est., 2000)
D836	PK 14 à 16,2	5 990	1,6	Liaison - déviation Sud de Dourdan Liaison SNCF Section commune à l'itinéraire N	Dourdan Ouest Fort de Dourdan 6,4 % de Pl	C-3		
D836	PK 16,2 à 19,5	5 990	1,6	Liaison avec les Yvelines	Fort de Dourdan	C-3		
D149	PK 0 à 1	4 970	2,37	Liaison avec les Yvelines Section commune à l'itinéraire N	Fort de Dourdan	C-3		
D149 D988	Département des Yvelines			Liaison avec 46		Yvelines	Itinéraire déjà aménagé dans les Yvelines	
D988	PK 21 à 22,5	7 010	1	Liaison avec les Yvelines	Traversée difficile de Limours	C-3	Création d'une voie nouvelle déviation de Liaison avec les Yvelines Déclassement de la D988 dans la traversée de Limours	100 à 200 MF
D838	PK 16 à 21	4 800	1,83	Liaison avec les Yvelines	Les Moillères	C-3	Recalibrage de la D838 en direction des Yvelines Traitement de la traversée urbaine des Moillères	
D988	PK 15 à 18,6	12 895	1	Liaison SNCF		B-1	Remise à niveau tronçonne de carreaux à 3 voies entre Limours et Gometz-la-Ville	
D988	Voie nouvelle			Liaison avec la N118 Liaison SNCF	Traversée difficile de Gometz-la-Ville	C-3	Création d'une voie nouvelle déviation de Gometz-la-Ville Déclassement de la D988 dans Gometz-la-Ville	170 MF
D988	PK 10,5 à 13,5	9 725	1	Liaison avec la N118 Liaison SNCF	Bures-sur-Yvette Nombres accidents	F-4-5		
D35	PK 0,5 à 5	24 550 à 41 510	1,45	Echangeur avec N118	Ring des Ulis Nombres accidents	A-1-3	Mise à 2 x 2 voies de la D35 (PK 0 à 3,2) Traitement des points noirs	40 à 60 MF
D118	PK 0 à 4	13 280 à 36 870	1,61	Echangeur avec A10 Liaison Indéfinie J	Zone industrielle de Courtaboeuf Nombres accidents	D-5-6		
D59	PK 3 à 7,5	15 935 à 24 350	1,7	Echangeur avec A10 et N188 Liaison Indéfinie M	Nombres accidents	A-1-3	Mise à 2 x 2 voies de la D59 (Guzenberg à Courtaboeuf) Traitement des points noirs de sécurité Echangeur Ring des Ulis-Courtaboeuf à aménager	200 à 400 MF 20 à 30 MF



Itinéraire H



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement

- Opération nouvelle : (Représentation administrative)
- Déclarée d'Utilité Publique
- Etude en cours
- Echangeur à aménager
- Projet de ferai

Fond de plan

- Limite départementale
- Espace urbanisé
- Limite communale
- Bois - Forêts
- Rivière - Plan d'eau
- Autoroute ou route nationale
- Route départementale
- Voie ferrée et gare

Itinéraire H

Routes de l'Hurepoix

Dourdan/Croissant économique Centre

Liaison transversale reliant Dourdan au croissant économique Centre

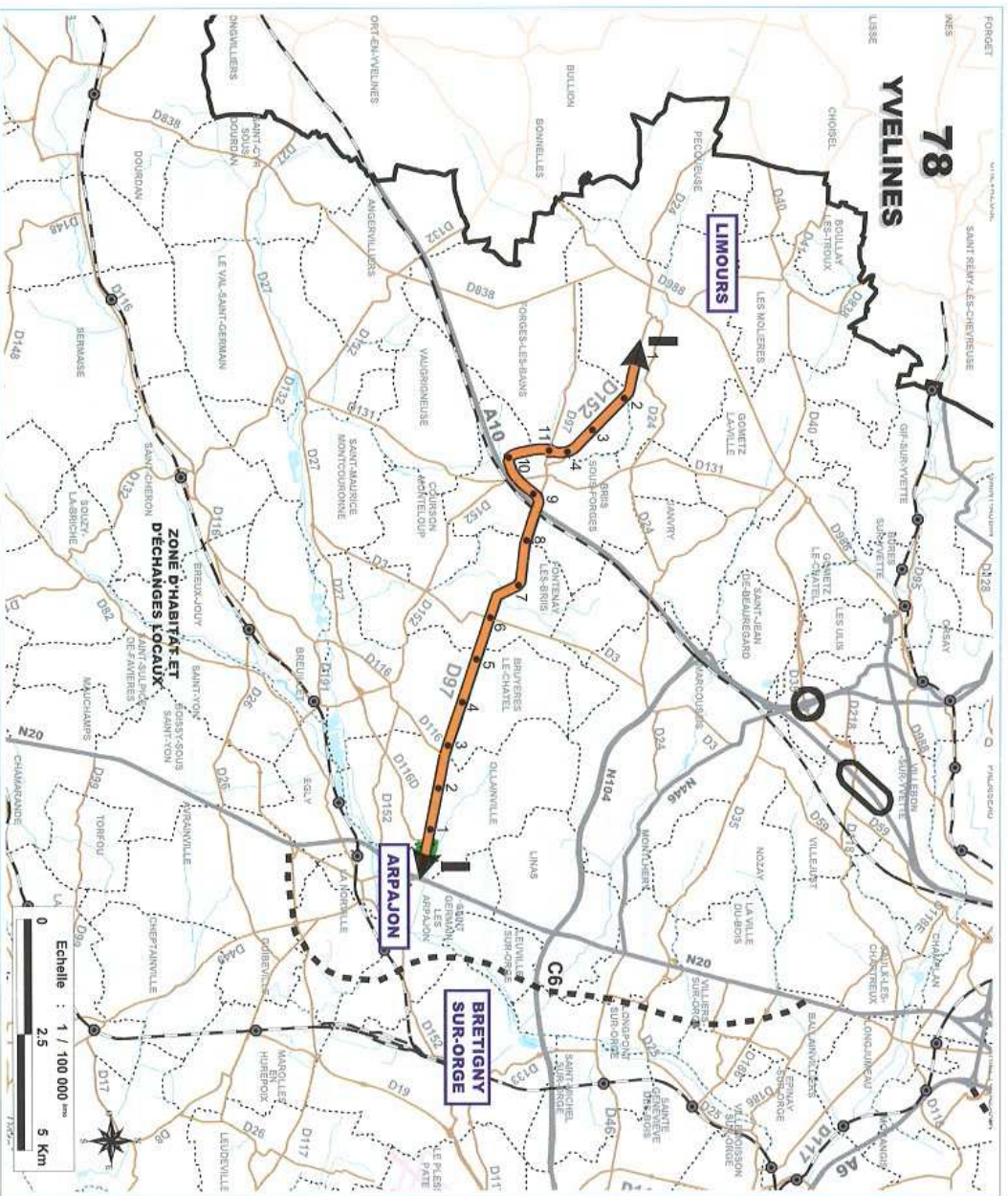
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Préserver le cadre de vie de la zone d'habitat et d'échanges locaux comprise entre Dourdan et Arpajon
- ❖ Renforcer le caractère local du réseau d'accompagnement (RD116)
- ❖ Favoriser le développement de la liaison Dourdan / Croissant économique Centre par le RER
 - Reconquête des emprises :
 - voie nouvelle (contournement Nord de Dourdan)
 - pistes cyclables en forêt de Dourdan
- ❖ Traitement des zones d'échanges (carrefours et échangeurs)
- ❖ Partenariat avec le département des Yvelines




Numéro de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./J.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D836	Pk 14 à 16,2	5 990	1,6	Liaison SNCF vers le croissant économique Centre	Dourdan (Nord) Forêt de Dourdan 6,4 % de PL	C-3	Création d'une voie nouvelle pour le bouclage Nord du contournement de Dourdan	50 à 70 MF
D149	Pk 0 à 1	4970	2,37		Forêt de Dourdan	C-3	Aménagement de pistes cyclables en forêt domaniale de Dourdan	
D149	Département des Yvelines			Echangeur avec A10 à Longvilliers (Yvelines)	Yvelines			
A10	Section Longvilliers-Marcoussis	78 000		Future gare routière de Brins-sous-Forges	Voie Etat			
N104	Section Marcoussis - N20	53 700		Liaison N20	Voie Etat			







Itinéraire I



Itinéraire structurant

-  Sur réseau routier national (point repère 1)
-  Sur réseau routier départemental (point repère 1)
-  Travaux de doublement

Opération nouvelle :
(Représentation schematisée)

-  Déclasse d'Utilité Publique
-  Etude en cours
-  Echangeur à aménager
-  Projet de l'Etat

Fond de plan

-  Limite départementale
-  Limite communale
-  Bois - Forêts
-  Rivière - Plan d'eau
-  Autoroute ou route nationale
-  Route départementale
-  Voie ferrée et gare

Itinéraire I

Routes de l'Hurepoix

Limours/Arpajon

Liaison transversale entre pôles

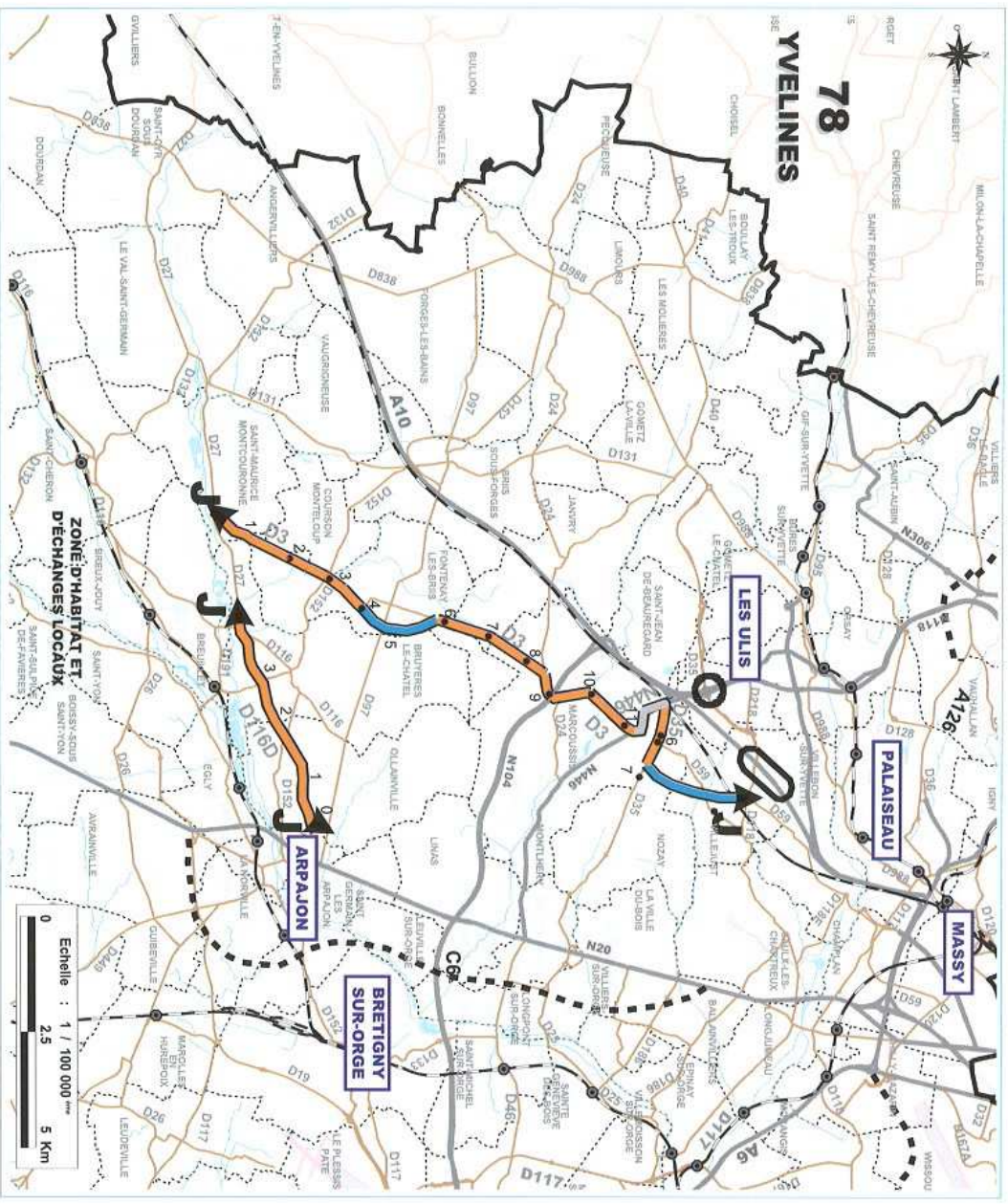
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Traitement des lignes droites accidentogènes vers Bruyères-le-Châtel
- ❖ Traitement des points d'échanges avec les autres RD
- ❖ Reconquête des emprises
- ❖ Préservation des zones urbaines




Numéro de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Véh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (est. 2000)
D152	PK 1,5 à 4,4	6-410	1,47	Accès à Limours		C-3	Élargissement des emprises pour renforcer, à l'horizon 2015, les circulations croisées entre Limours et Bruyères-Forges	
D97	PK 9 à 11	5 000 à 6 000 *	2,00	Sans point d'échange avec A10 Future gare routière de Bras-sous-Poipe		C-1-3		
D97	PK 0,8 à 9	7 103 à 9 230	2,00	Liaison (ondéaire) J	Fontenay-le-Bits Nombreux accidents 5 à 9 % de PL	C-1-3	Traitement de la traversée urbaine à Fontenay-le-Bits Aménagement du carrefour D97 - D3 Traitement (sécurisation) des lignes droites très accidentogènes pour cause de vitesse élevée	
D97	PK 0 à 0,8	25 370	2,00	Liaison avec la N20 Liaison avec Arpajon Liaison SNCF	Arpajon (Nord) Trafic très important: 6 % de PL	D-4-5-6	Mise à 2x2 voies de la D97 (PK 0 à 0,8)	15 à 20 MF

* section non complétée - Trafic estimé

Itinéraire J



Itinéraire structurant

-  Sur réseau routier national (point repère 1)
-  Sur réseau routier départemental (point repère 1)
-  Travaux de doublement

-  Opération nouvelle : (réalisation administrative)
-  Déclarée d'utilité Publique
-  Etude en cours
-  Echangeur à aménager
-  Projet de Etat

Fond de plan

-  Limite départementale
-  Limite communale
-  Autoroute ou route nationale
-  Route départementale
-  Voie ferrée et gare
-  Espace urbanisé
-  Bois - Forêts
-  Rivière - Plan d'eau
-  Route nationale
-  Route départementale

Itinéraire J

Liaisons de la vallée de l'Orge amont aux croissants économiques Nord et Centre

*Vallée de l'Orge amont/Palaisseau
Vallée de l'Orge amont/Arpajon*

Liaisons Nord-Sud rurales d'accès aux croissants économiques Nord et Centre

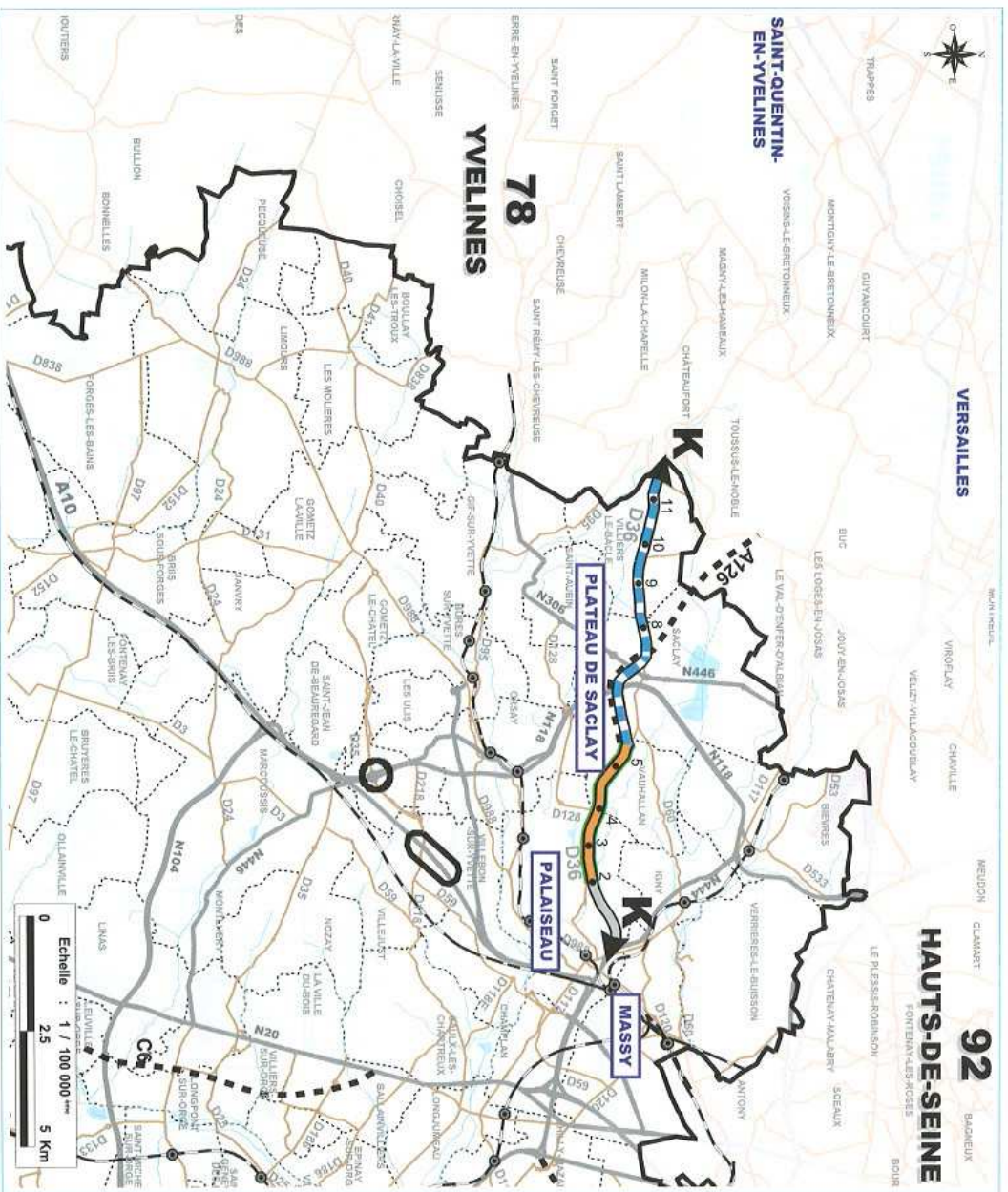
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Traitement de sécurisation des carrefours et échangeurs
- ❖ Reconquête des emprises
- ❖ Traitement de sécurisation de la traversée des hameaux
- ❖ Circulation douce sur l'ensemble et circulation agricole sur la Route des Carrrières

Numéro de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D3	PK 1,5 à 4	2 455	1,88			C-1-3		30 à 40 MF
Déviaton	Voie Nouvelle			Carrefour avec D97 Liaison itinéraire 1		C-1-3	Déviaton du hameau de Bul Air Traitement du carrefour déviaton - D97	
D3	PK 5,5 à 9	6 310	1,88		Divers hameaux Carrefour D3 - D24 à sécuriser	C-1-3	Aménagement du carrefour D3 - D24	
D3	PK 9 à 11,2	7 525	1,88	Pas de liaison avec la N104 pour éviter le report de trafic de A10 Liaison avec N46	Topographie difficile entre D3 et D55	C-1-3	Aménagement du carrefour D3 - N46	
N446	PK 10,25 à 11,5	8 200		Liaison avec A10		Voie Etat		
D35	PK 5,5 à 7	5 420	1,45			C-1-2-3	Aménagement du carrefour N446 - D35	
Déviaton	Voie Nouvelle			Liaison itinéraire G	Divers hameaux	C-1-1 (2 ou3)	Déviaton de hameaux et aménagement d'une liaison D35 - D59 (route des Carrrières)	40 à 50 MF
D116D	PK 0 à 4,2	9 615	1,83	Liaison avec D97 puis N20 Liaison itinéraire F	Bruyères-le-Châtel Sud : Ollainville Nord Vallée de la Bernarde Carrefour D116D - D97 Nombreux accidents	C-1-1 (2 ou3)	Traitement carrefour D116D - D97 dans le cadre de la mise à 2x2 voies de la D97 (PK 0 à 0,8)	



Itinéraire K



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement
- Opération nouvelle : (Représentation schématisée)
- Déclairee d'Utilité Publique
- Etude en cours
- Echangeur à aménager
- Projet de TEAL

Fond de plan

- Espace urbanisé
- Bois - Forêts
- Rivière - Plan d'eau
- Limite départementale
- Limite communale
- Autoroute ou route nationale
- Route départementale
- Voie ferrée et gare

Itinéraire K

Liaison Essonne/Yvelines

Massy-Palaiseau/Yvelines

Liaison multimodale transversale reliant le croissant économique Nord aux Yvelines

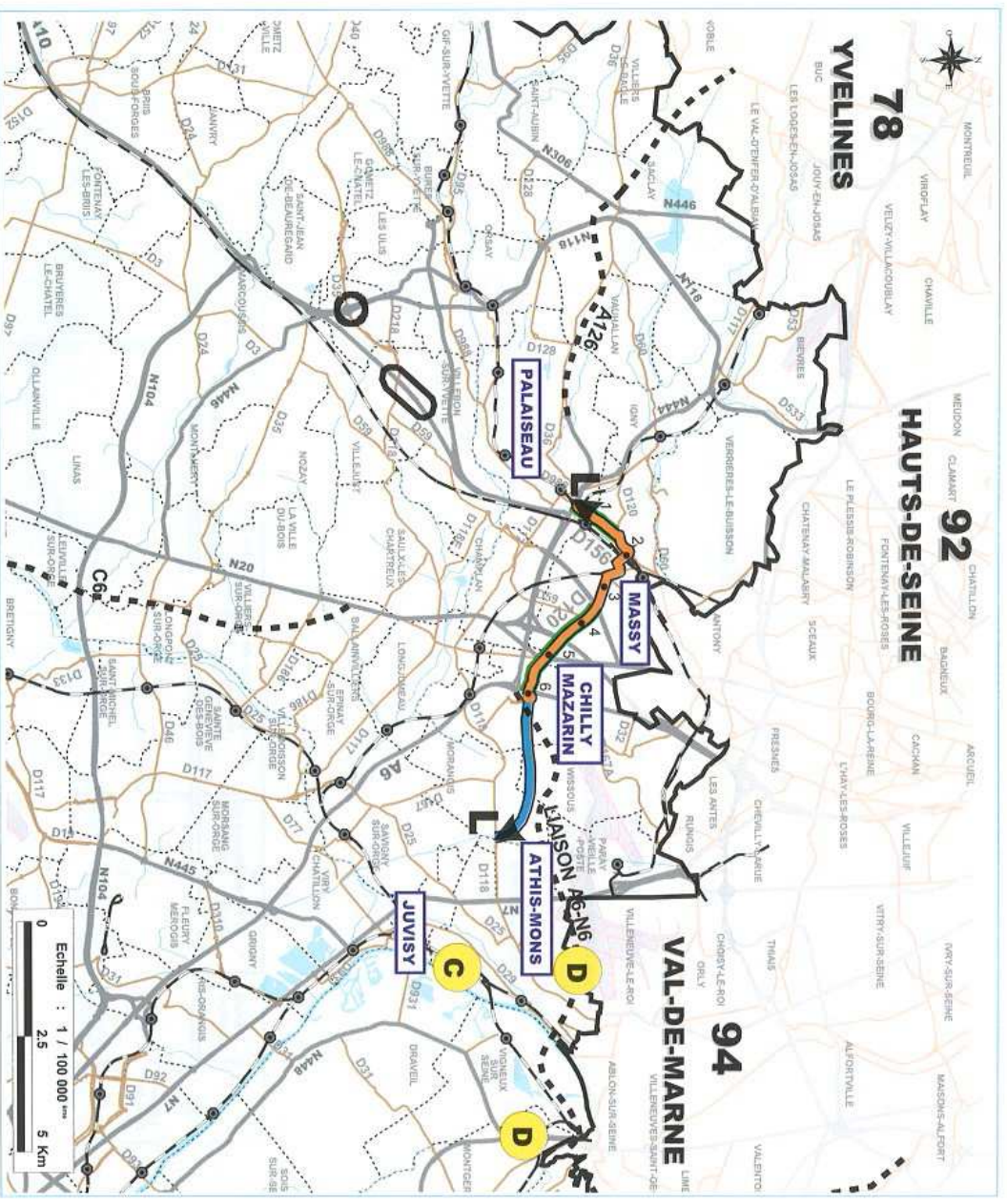
Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Mise à 2x2 voies de la RD36 et contournement du Christ de Saclay
- ❖ Circulations douces et TCSP sur l'itinéraire
- ❖ Reconquête des emprises
- ❖ Sécurisation des échanges et trafics

Numéro de voie	Intitulé ou P. K.	Trafic 1998 (Véh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de Transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
Liaison D36-A10	Etat			Liaison N444 Liaison A10		Etat		
D36	PK 2,5 à 5,8	14 820	1,1	TCSP en projet	Nombreux accidents	A-1-3	Projet de TCSP de Saint-Quentin-en-Yvelines à Massy-Palaiseau	
Deviation	Voie Nouvelle			Liaison réseau d'Etat	Déviations Christ de Saclay/ Très fort trafic	A-1-3	Doublément de la D36 entre les Yvelines et Massy-Palaiseau et contournement Sud de Saclay	200 à 300 MF
D36	PK 7,3 à 12	17 000 à 20 230	1,1	Liaison avec les Yvelines	Très fort trafic 9 % de PL C.E.A	A-1-1 (2 ou 3)		



Itinéraire L



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement

- Opération nouvelle : (représentation schématisée)
- Déclarée d'utilité publique
- Recherche d'itinéraires entre Athis-Mons et Juvisy
- Liason Orly / Val d'Ivryes / Val de Seine

Fond de plan

- Limite départementale
- Espace urbanisé
- Bois - Forêts
- Rivière - Plan d'eau
- Limite communale
- Autoroute ou route nationale
- Route départementale
- Voie ferrée et gare

Itinéraire L

Liaison Nord de l'Essonne

Massy-Palaiseau/Chilly-Mazarin/Juvisy

Liaison transversale interne au croissant économique Nord

Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Continuité de l'itinéraire K
- ❖ Cohérence avec la liaison A6/M6 et traversée de la Seine vers le Val d'Yerres
- ❖ Reconquête des emprises
- ❖ Traitement des carrefours et zones d'échanges
- ❖ Aménagement en boulevard urbain au niveau de la plateforme multimodale de Massy-Palaiseau
- ❖ Desserte des zones d'activités de Morangis

Numéro de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement, ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D156	Pk 0 à 2	6 415	1,12	Liaison N444 Pôle multimodal de Massy	Massy	D-4-5-6-7	Doublement de la D156 (Boulevard urbain autour du pôle de Massy)	30 à 40 MF
D120	Pk 1,5 à 3	8 000 à 20 000 *	1,32	Liaison SNCF	Massy	D-4-5-6-7	Doublement du Pont-rail de la D120 (Boulevard urbain autour du pôle de Massy)	100 à 200 MF
D120	Pk 3 à 3,7	23 650	1,32	Liaison N188	Nombreux accidents	D-4-5-6-7	Doublement de la D120 Pont pour le franchissement de A6 et A10	130 à 150 MF
D120	Pk 3,7 à 6,2	15 020 à 21 060	1,32	Liaison A6 - A10	Chilly-Mazarin Liaison avec Orly à assurer Nombreux accidents	D-4-5-6-7	Aménagement en boulevard urbain	
Liaison D120-D118	Voie nouvelle			Cohérence avec le projet Etat de liaison A6 - N6	Chilly-Mazarin Morangis Juvisy Desserte des zones d'activités	D-4-5-6-7	Déviotion de Morangis D59 - D118	50 MF

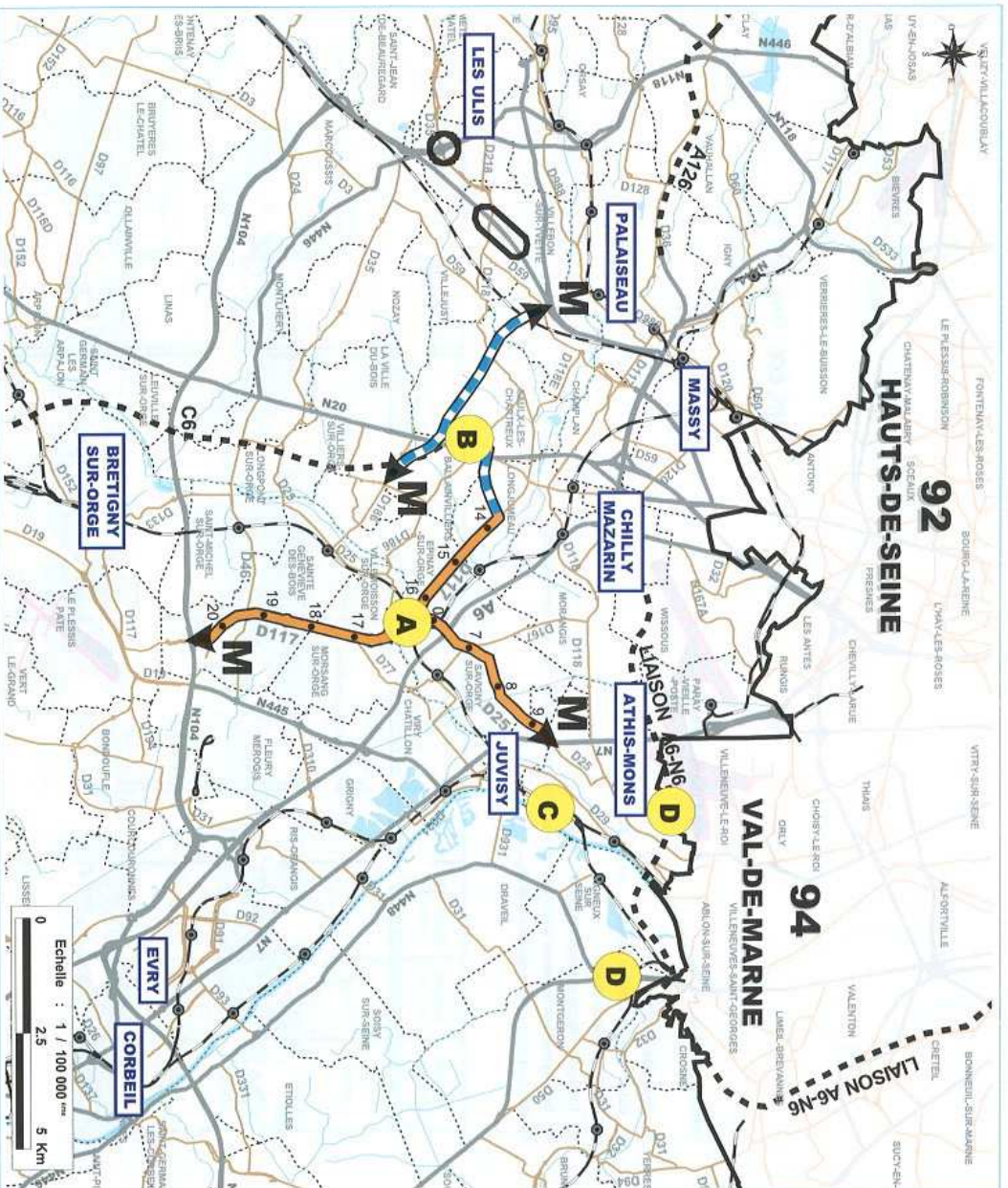
* section non complète - Trafic estimé

C Recherche d'itinéraires entre Athis-Mons et Juvisy




D Liaison Orly / Val d'Yerres / Val de Seine



Itinéraire M



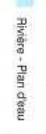






Itinéraire structurant

-  Sur réseau routier national (point repère 1)
-  Sur réseau routier départemental (point repère 1)
-  Travaux de doublement

- Opération nouvelle : (présentation schématisée)
-  Désaffecté d'utilité Publique
 -  Etude en cours
 -  Echangeur à aménager
 -  Projet de Etat
- A** Recherche d'un itinéraire de contournement de la RD117 dans Epigny-sur-Ogne.
 - B** Etude des échanges au confluent des réseaux RN et RD du secteur ouest de Longjumeau.
 - C** Recherche d'itinéraires entre Athis-Mons et Juvisy.
 - D** Liaison Chy / Val d'Yerres / Val de Seine.

Fond de plan

-  Limite départementale
-  Limite communale
-  Rivière - Plan d'eau
-  Autoroute ou route nationale
-  Route départementale
-  Voie ferrée et gare
-  Espace urbanisé
-  Bois - Forêts

Itinéraire M

Liaison des croissants économiques Nord et Centre

*Athis-Mons/Juvisy/croissant économique Centre
Massy/croissant économique Centre*

Liaisons interurbaines entre les croissants économiques Nord et Centre

Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Améliorer la lisibilité d'un itinéraire structurant en secteur urbain
- ❖ Complémentarité entre aménagements de voirie et projets TC (Tangentielle sud)
- ❖ Préserver les traversées de centre-villes (Epinay-sur-Orge, Longjumeau)
- ❖ Améliorer la sécurité du trafic
- ❖ Requalifier les secteurs urbains
- ❖ Favoriser les TC et les circulations douces avec rabattement sur les gares proches
- ❖ Fluidifier le trafic

Numero de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D117	PK 19,2 à 20,2	12 840	1,8	Liaison N104	Sainte-Geneviève-des-Bois	F-4-5-6		
D46	PK 5,5 à 6,5	12 840	1,2		Nezang-sur-Orge	F-4-5-6		
D117	PK 17 à 19,2	21 655	1,8		Villemonsson-sur-Orge	D-4-5-6		
D117	PK 16,5 à 17	24 920	1,8	Liaison SMCF	Nombreux accidents Epinay-sur-Orge	D-4-5-6	Requalification urbaine avec aménagements spécifiques aux TC et 2 rous	
D257	PK 0 à 1	23 485 à 35 800	1,9	Echanges avec A6 Liaison SMCF FUTURE Tangentielle sud	Nombreux accidents et 3,2 % de PI SAVIGNY-sur-Orge	D-4-5-6		150 à 180 MF
D25	PK 7 à 9,8	11 400	1,45	Liaison N7	SAVIGNY-sur-Orge JUVISY	F-4-5-6		
D117	PK 13 à 16,3	9 025 à 9 720	1,8	FUTURE Tangentielle sud	Accidents ponctuels Epinay-sur-Orge	F-4-5-6	Contournement du centre ville Accessibilité à la gare de la "Tangentielle sud" Suppression de passage à niveau Requalification du centre-ville	
Déviaton	Voie Nouvelle			Liaison N20 Liaison Zénéfane G	Déviaton Sud de Longjumeau Conférence avec le Schéma Directeur local	C-1(2 ou3)	Contournement Sud de Longjumeau et Route de Chasse D59 / D117 Etude des échanges entre les routes départementales et la N20 Répartition des trafics	

A Recherche d'un itinéraire de contournement de la RD17 dans Epinay-sur-Orge.

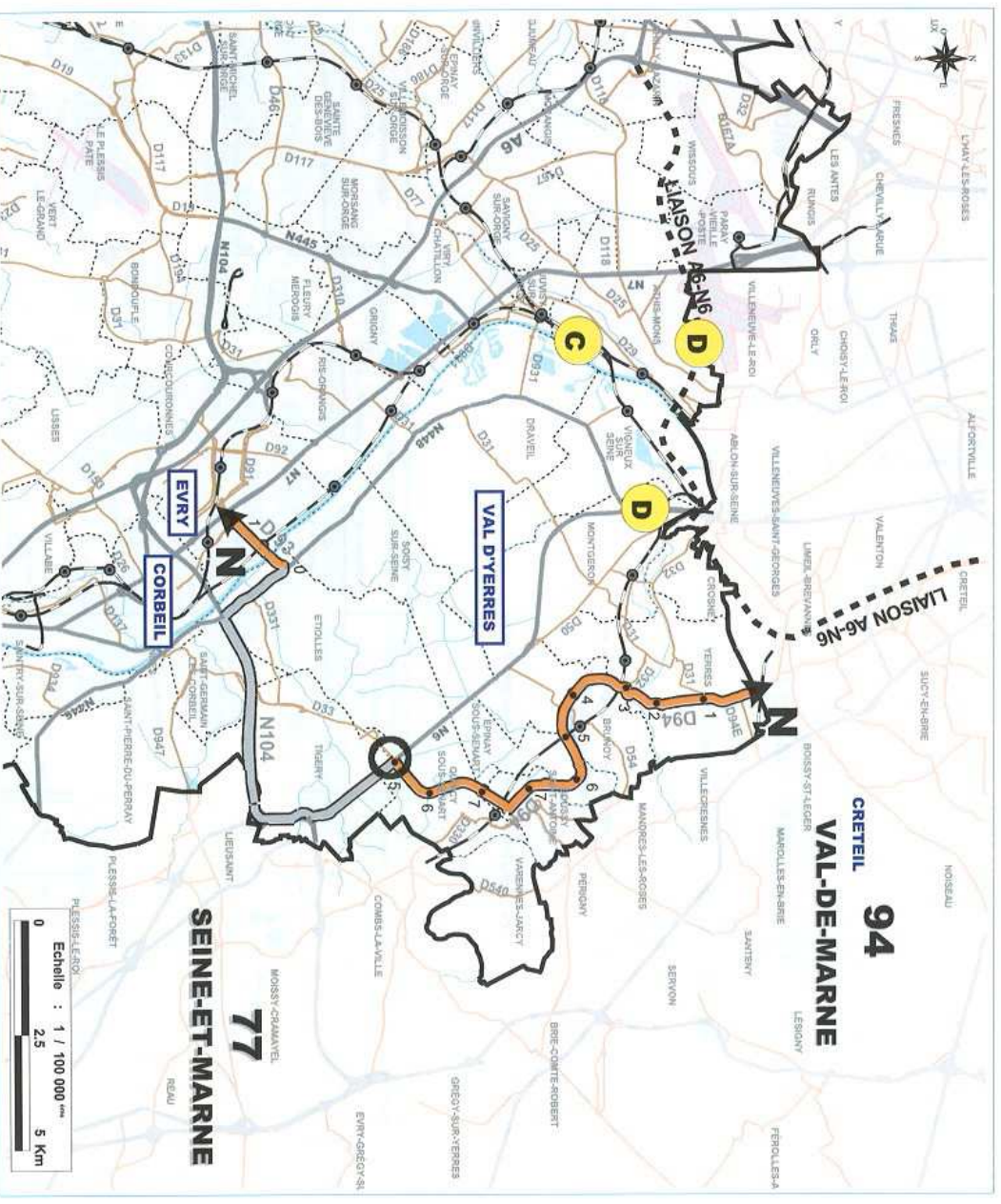
B Etude des échanges au confluent des réseaux RN et RD du secteur ouest de Longjumeau.

C Recherche d'itinéraires entre Athis-Mons et Juvisy.

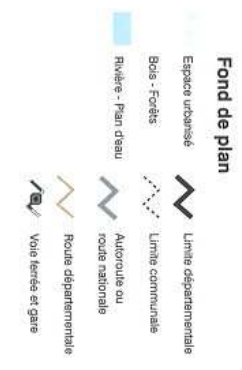
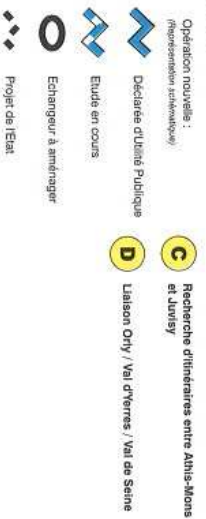
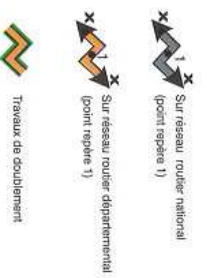
D Liaison Orly / Val d'Yverres / Val de Seine.



Itinéraire N



Itinéraire structurant



Itinéraire N

Val d'Yverres / croissant économique Centre

Val d'Yverres/Evry

Liaison radiale urbaine et interurbaine entre le val d'Yverres et le croissant économique Centre

Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Aménager la RD94 en boulevard urbain
- ❖ Favoriser les TC et deux roues et notamment rabattre le trafic vers les gares
- ❖ Améliorer les points d'échanges
- ❖ Sécuriser les trafics dans la vallée de l'Yverres
- ❖ Reconquête des emprises
- ❖ Préservier l'environnement
- ❖ Recherche d'une liaison Orly / Val d'Yverres / Val de Seine

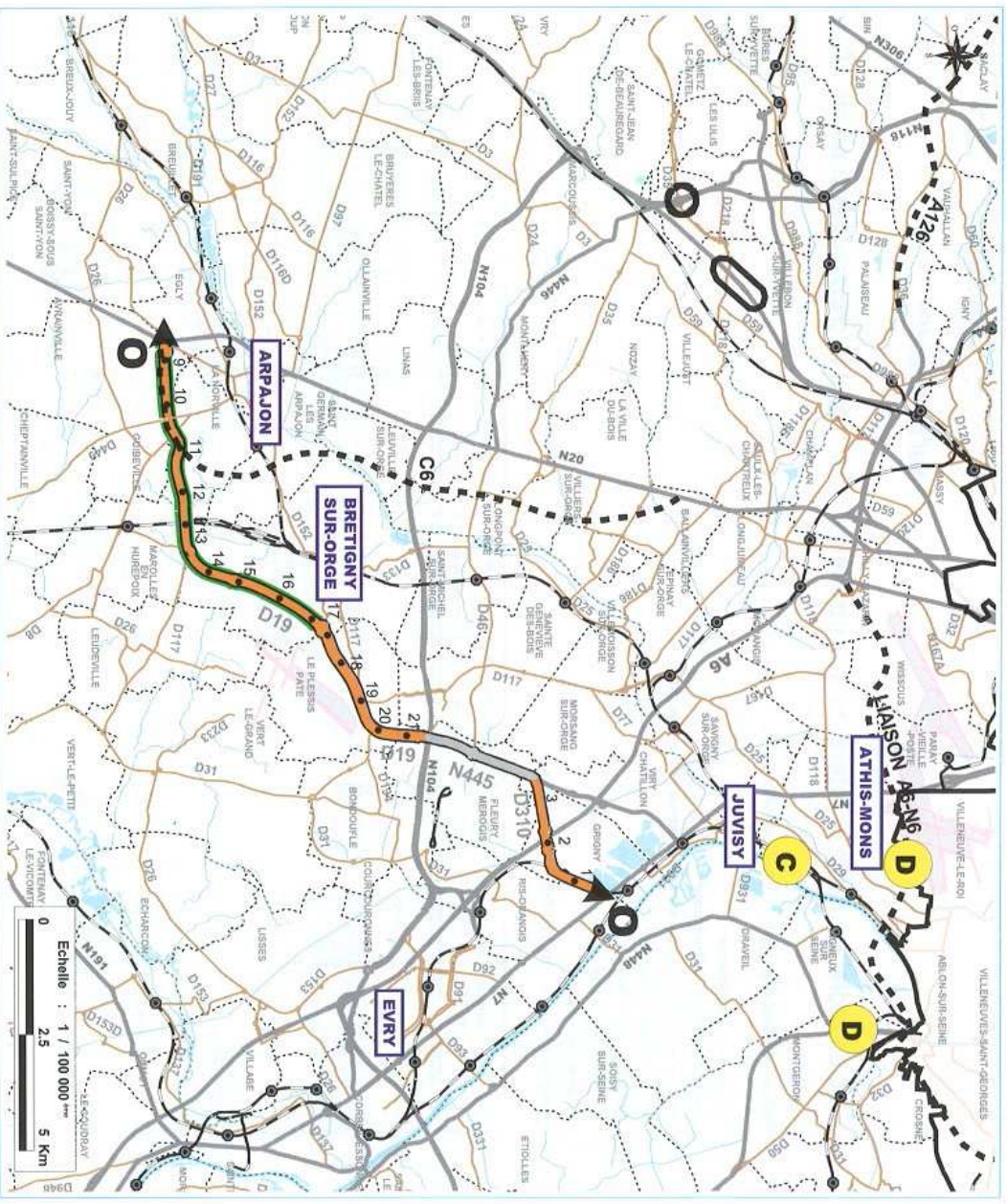
Numéro de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Veh./J.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D94	Pk 0 à 3	15 035	1,83	Liaison SNCF	Yverres Point noir de Villeneuve-Saint-Georges Longue la vallée de l'Yverres	F-4-5-6	Projet de déviation Villeneuve-Saint-Georges intégré	
D94	Pk 3 à 5	17 740	1,83	Liaison SNCF	Brunoy Nombreux accidents	F-4-5-6	Traitement des sections accidentogènes dans la vallée de l'Yverres Aménagement du carrefour D94 - D54 Desserte Gare de Brunoy	
D94	Pk 5 à 7,8	13 960	1,83	Liaison SNCF	Epinay-sous-Sénart Boussy-Saint-Antoine Nombreux accidents	F-4-5-6	Traitement en boulevard urbain de la D94 et rattrapage du tronçon d'Epinay-sous-Sénart	
D33	Pk 5 à 8,5	15 160	1,11	Liaison N6	Quincy-sous-Sénart Forêt de Sénart Nombreux accidents	C-3		
N6	Pk 9,6 à 11,5	25 420		Liaison N104	Yverres Déviation de Villeneuve-Saint-Georges Longue la vallée de l'Yverres	Voie Ent	Traitement de la Croix de Villeroz Dissuader le report de trafic de la N104 sur la D33	
N104	Pk 27 à 33	37 000 à 84 400		Liaison N448	1-4-4 % de Pl.	Voie Ent		
N448	Pk 12 à 13,7	12 860			Etiolles Sud	Voie Ent		
D93	Pk 0 à 1,2	15 180	2,29	Liaison N7	Franchissement de la vallée de Seine	F-4-5-6		

C Recherche d'itinéraires entre Athis-Mons et Juvisy

D Liaison Orly / Val d'Yverres / Val de Seine



Itinéraire O



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement

Fond de plan

- Opération nouvelle : (Prévisionnel admm/2015/16)
- Recherche d'itinéraires entre Athis-Mors et Juvisy.
- Déclasse à Utilité Publique
- Liaison Orly / Val d'Ormes / Val de Seine.
- Etude en cours
- Echangeur à aménager
- Projet de FEAT
- Espace urbanisé
- Limite départementale
- Bois - Forêts
- Limite communale
- Rivière - Plan d'eau
- Autoroute ou route nationale
- Route départementale
- Voie ferrée et gare

Itinéraire O

Liaison Orge Amont / Val de Seine

N20/N445/N7

Liaison urbaine et interurbaine reliant l'Arpajonais aux grands axes du croissant économique Centre

Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Mise à 2x2 voies de la RD19
- ❖ Sécurisation des échanges entre l'itinéraire et les autres RD (secteurs accidentogènes)
- ❖ Favoriser la desserte des TC et les circulations douces
- ❖ Veiller au respect de l'environnement
- ❖ Séparer trafic de transit et cabotage
- ❖ Préservation des circulations agricoles (Pk 9 à 21,4)

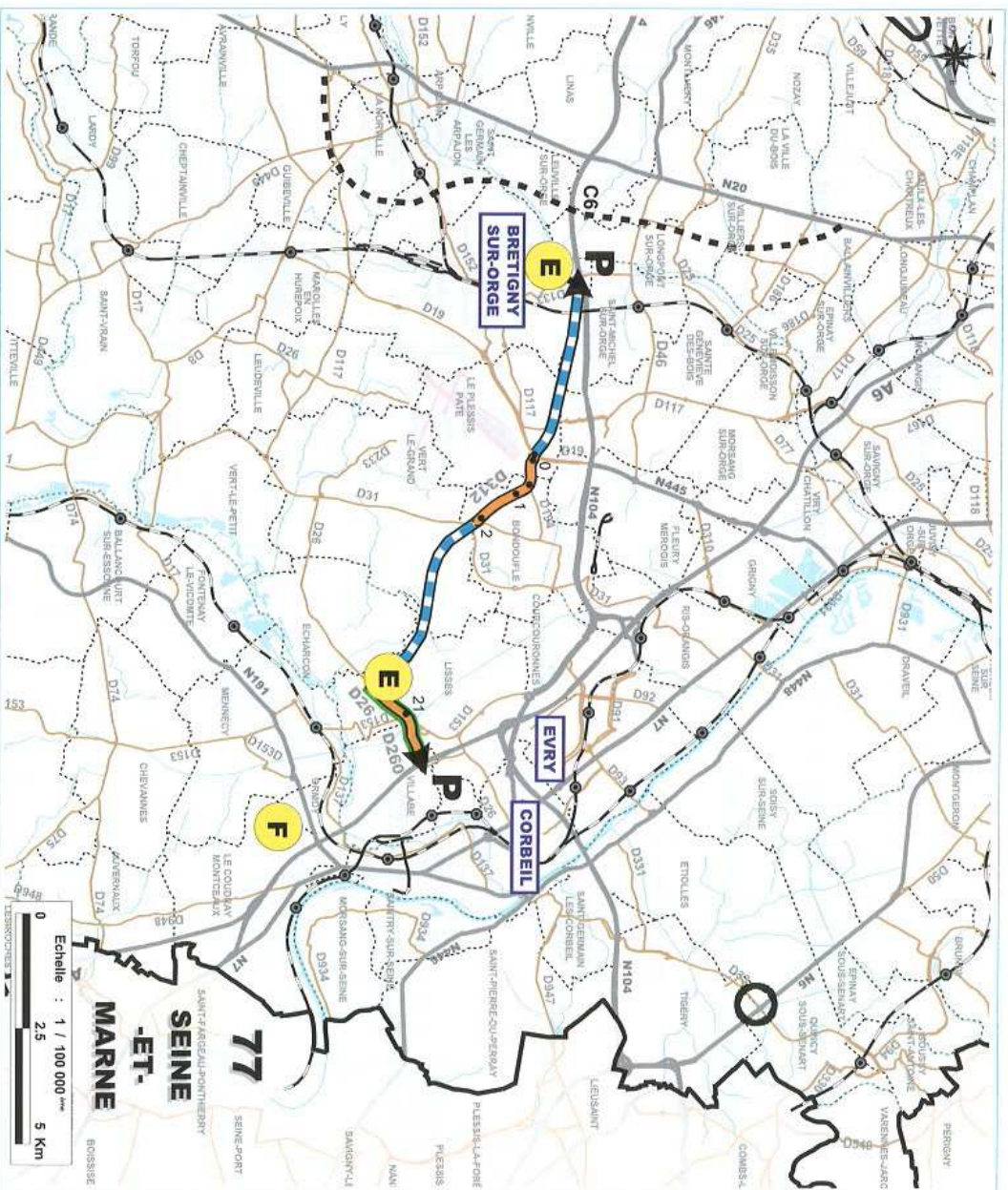
Numero de voie	Intitulé ou P.K.	Trafic 1998 (Véh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, ferr, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D19	Pk 9 à 17	18 110 à 20 088	1,76	Liaison N20 Liaison N2F Liaison adroforme de Gisors Liaison Indroire Q	Arpaion Sud Sudory-sur-Orge Est Déviation de Guitteville (à l'étude) Nombreux accidents entre N20 et D449	A-1-(2 ou3)	Mise à 2 x 2 voies de la D19 Traitement du carrefour D19 - D449	150 à 200 MF
D19	Pk 17 à 21,4	21 940 à 32 055	1,76	Liaison N104 Liaison Indroire P	Le Pressat-Pati Niveau de service 72,5 % de PL	A-1-(2 ou3)	Traitement des deux carrefours D19 - D117	
N445	Pk 3,5 à 6	32 960			Feuilly-Ménogis 5,6 % de PL	Voie Est	Aménagement de la place de la Gare à Gigny	
D310	Pk 1 à 3	17 100	1,8		Tramway entre Evry et Sénart (en projet)	D-4-5-6		
D310	Pk 0 à 1	13 850	1,8	Liaison A6 Liaison N7 Liaison SNCF	Gigny	A-1-3		

C Recherche d'itinéraires entre Athis-Mons et Juvisy

D Liaison Orly / Val d'Yerres / Val de Seine



Itinéraire P



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement

- Opération nouvelle : (réhabilitation architecturale)
- Déclarée d'Utilité Publique
- Compatibilité de la liaison Centre Essonne avec les réseaux routiers aux abords des pôles d'Evry et de Breigny-sur-Orge.
- Développement d'un maillage cohérent et adapté dans le Val d'Essonne.

- ## Fond de plan
- Espace urbanisé
 - Bois - Forêts
 - Limite départementale
 - Limite communale
 - Rivière - Plan d'eau
 - Autoroute ou route nationale
 - Route départementale
 - Voie ferrée et gare

Itinéraire P

Liaison Centre Essonne

Liaison Transversale périurbaine irriguant le croissant Économique Centre

Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Desserte des zones d'activités + privilégier
- ❖ Traitement des points d'échanges de fort trafic
- ❖ Favoriser le développement des transports en commun
- ❖ Reconquête des emprises (voies existantes) :
 - trottoirs (urbain)
 - pistes cyclables (interurbain)
- ❖ Respecter l'environnement

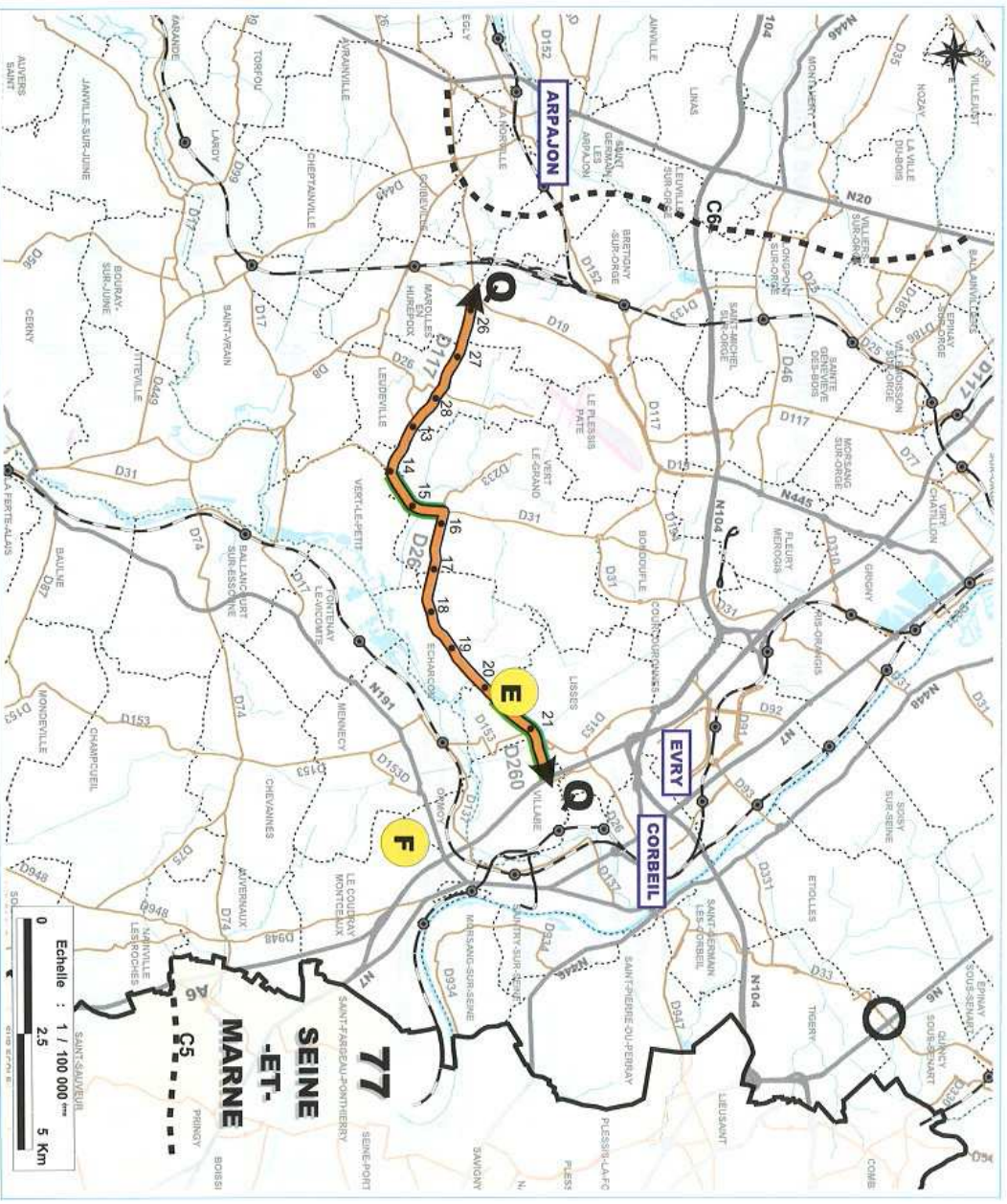
Numéro de voie	Intitulé ou p.k.	Trafic 1998 (VEH./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, O)	Principales contraintes (urbanisation, environnement, O)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
Liaison D153-D19	Voie nouvelle			Liaison D19 Liaison N104	Briègny-sur-Orge	D-6		
D312	PK 0 + 2	9 196 ± 15 053	2,54	Liaison D19 - D31	Croissance industrielle et commerciale rapide (le Plessis-PTE) Bardouille Ouest	D-6		
Liaison D312-D153	Voie nouvelle				Lisses Sud	D-6	Liaison Briègny / Evry-Corbell	150 ± 200 M€
D26	PK 21 ± 21,4	15 860	2,42	Liaison D31 - D26	Lisses Sud	D-6		
D260	PK 0 + 1,1	16 530	2,37	Liaison A6	Lisses Sud Echangeur avec A6 + réaménagement	D-5		

E Compatibilité de la liaison Centre Essonne avec les réseaux routiers aux abords des pôles d'Evry et de Briègny-sur-Orge.

F Développement d'un maillage cohérent et adapté dans le Val d'Essonne.



Itinéraire Q



Itinéraire structurant

- Sur réseau routier national (point repère 1)
- Sur réseau routier départemental (point repère 1)
- Travaux de doublement.

- Orientation nouvelle : (représentation actualisée)
- Déclaire d'utilité Publique
- Compatibilité de la liaison Centre Essonne avec les réseaux routiers aux abords des pôles d'Evry et de Bretilly-sur-Orge.
- Développement d'un maillage cohérent et adapté dans le Val d'Essonne.
- Etude en cours
- Echangeur à aménager
- Projet de l'Etat

Fond de plan

- Limite départementale
- Limite communale
- Espace urbanisé
- Bois - Forêts
- Rivière - Plan d'eau
- Autoroute ou route nationale
- Route départementale
- Voie ferrée et gare

Itinéraire Q

Transversale Arpajon/Corbeil-Essonnes

Liaison transversale rurale desservant la frange sud du croissant économique Centre

Principe général d'aménagement de l'itinéraire

- ❖ Remise à niveau de l'itinéraire
- ❖ Reconquête des emprises
- ❖ Traitement des points d'échanges (carrefours)
- ❖ Préservation de l'environnement

Numero de voie	Intitulé ou P.K.	Traffic 1998 (Veh./j.)	Niveau de Service	Infrastructures de transport (route, fer, ...)	Principales contraintes (urbanisation, environnement ...)	Statut type proposé	Caractéristiques principales du projet	Budget (Est. 2000)
D117	PK 26 à 29	7 300	2	Liaison itinéraire Q		C-1-(2 ou 3)		
D26	PK 13 à 14,2	1 340	2,42		Nombreux accidents au carrefour D117 - D19	C-1-(2 ou 3)		
D26	PK 14,2 à 16	12 410	2,42		Verte-Grand Est	A-1-(2 ou 3)	Echangeurs D26 - D31 et D31 - D26	30 à 40 MF
D26	PK 16 à 20	7 020	2,42	Pas de liaison RD26 - RN191 (traversée de l'Essonne)	Echercon Nord Vallée de l'Essonne, pas de nouveaux franchissements Longe le marais d'Echercon Intérêt touristique des marais d'Echercon	C-1-2-3		
D26	PK 20 à 21,6	7 020 à 15 860	2,42	Liaison itinéraire P Itinéraire P commun		A-1-(2 ou 3)	Jonction avec le rocade Centre Essonne	
D260	PK 0 à 2	16 530	2,37	Liaison A6 Itinéraire P commun	Echangeur A6 adapté Secteur touristique	A-1-(2 ou 3)		

E Compatibilité de la liaison Centre Essonne avec les réseaux routiers aux abords des pôles d'Evry et de Brétigny-sur-Orge.

F Développement d'un maillage cohérent et adapté dans le Val d'Essonne.



Le réseau d'accompagnement

Diagnostic préalable

Notice explicative

Chaque aménagement projeté sur le réseau d'accompagnement fera l'objet d'une analyse préalable à sa réalisation. Celle-ci reposera sur l'examen de la route concernée, dans sa configuration actuelle et projetée, à travers les 11 fonctions potentielles définies dans le SDVD 2015.

D'ores et déjà, un diagnostic a été effectué pour chaque route afin de définir ses caractéristiques actuelles (2000). Ces informations sont indiquées dans les tableaux ci-après. Elles sont accompagnées par la définition des profils en travers à rechercher à l'horizon 2015 pour permettre à chaque route de remplir ses fonctions.

Chaque route départementale est découpée en sections présentant une homogénéité de trafic et de fonction. Les sections sont identifiées par leur point de repère de début et de fin.

L'objectif fonctionnel

Il correspond à la fonction première attribuée à la route et permet de définir le profil en travers à rechercher.

Le trafic

Le trafic 1998, exprimé en T.M.I.A. (trafic moyen journalier annuel).

Les fonctions attribuées

- 1- Accède au réseau régional
- 2- Désenclave le réseau communal
- 3- Accède à un pôle urbain
- 4- Protège un pôle urbain
- 5- Dessert une gare
- 6- Dessert un pôle d'activités
- 7- Permet de découvrir l'Essonne (renforce l'identité)
- 8- Maille le réseau départemental (entretien et exploitation)
- 9- Rejette deux pôles
- 10- Qualifie la voirie urbaine
- 11- Qualifie la voirie rurale

il est appréciée par les 3 qualificatifs suivants :

NS	Appréciation
<1,5	Mauvais
1,5 à 2	Acceptable
>2	Bon à excellent

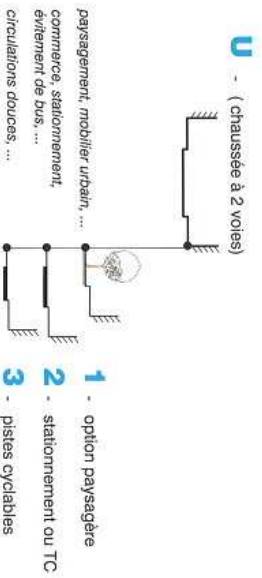
Le niveau de service

Le profil en travers

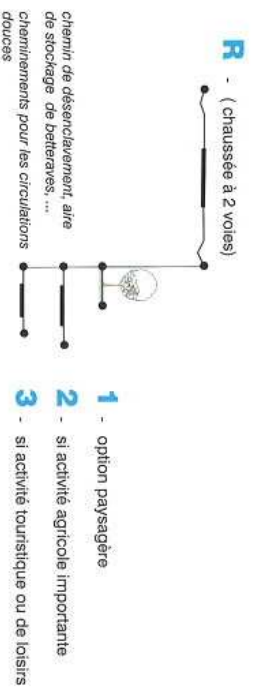
Le profil "actuel" est le profil constaté en 2000.

Le profil "futur" est la transcription des volontés du SDVD 2015. Il est fixé en fonction des objectifs assignés à la route.

Type urbain ou bourg rural



Type rural ou interurbain





Le réseau d'accompagnement

RD	Section		Caractéristiques			Profil en travers				
	PR début	PR fin	T.M.J.A. actuel	Rappel des fonctions	Niveau de Service	Rural ou interurbain (R)	Actuel	Futur	Actuel	Futur
RD1	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	1 (1)	1	5	1055	3, 4, 8, 11	1,5	R	R	-	U
	1 (2)	5	14,367	645 à 1410	8,11	2	R	R		U
RD3	Objectif fonctionnel : Déclassement									
			env 5,5	6310	1, 7, 8	1,6			A déclasser	
RD5	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	0			1740 à 9225	1,2,3,7,11	2,2	R		R1-2	
RD6	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	0			4+1040	1,3,6,8,9	2,2	R		R	
RD8	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	8 (1)	0	7,36	4194	2,5,6,8,10	2,4			U2	U2
	8 (2)	7,36	9,525	6415	2,3,6,7,8,9	2,17			U2	U2
	8 (3)	9,525	10,955	6415	2,3,10	2,07			U2	U2
RD12	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	0			15,085	160 à 370	2,8,11	1,67	R	R	R à R12
RD17	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques									
	17 (1)	0	env 7,5 (Auver)	1800	1,2,7,8,11	1,4	R à R3	R-3	U	U -3+TPC
	17 (2)		env 7,5 (Auver)	15+507	1,2,7,8,11	1,4	R	R	U	U
	17 (3)		15,507	18,485	3651	2,5,8,11	2	R	U	U
	17 (4)		18,485	22+1350	5680	1,4,5,6,7,8	2,33	R	U	U
RD18	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	0			lim. département	1170 à 1865	1,5,7,8,11	1,6	R		R à R12
RD19	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	0			env 7,5 (RN20)	4161 à 4720	2,5,10	1,7	R	R	R
RD21	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	0			15+727	555 à 1930	1,7,8,11	2	R	R	R
RD24	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	13			29,323	1000 à 2680	1,3,7,8,11	1,8	R	R	R
RD25	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques ; Boulevard urbain									
	25 (1)	0	5,522	7430 à 16045	2,3,5,6,10	2			U2	U2 à U23
	25 (2)	N7	12+1296	3010 à 5800	1,2,3,8,10	1,6			U2	U2
RD26	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques									
	26 (1)		env 12,5	1300	2,8,10	2,33			U à U2	U à U2
	26 (2)	0	9,903	3080 à 6715	1,3,5,8,11	1,8		R		U à U2
RD27	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)									
	27 (1)	15	env 22 (D132)	2950	1,2,3,7,8,11	1,67	R	R à R2-3		
	27 (2)		27+1013	3045 à 3410	1,2,3,7,8,11	1,67	R	R à R2-3		
RD29	Objectifs fonctionnels : Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques ; Boulevard urbain									
	0			4+1150					U	U
RD31	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain									
	31 (1)	env 19,5		7875	1,3,4,6,8,9,11	1,57			U à U2	U2-3
	31 (2)	20,8		33+1215	9728 à 16190	1,2,3,5,6,8,10	1,57		U à U2	U à U23
	31 E	0		env 2					A déclasser	
RD32	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain									
	32 (1)	0	0,91	9610	1,2,6,8,9	2,4			A déclasser	
	32 (2)	1	5,914	8210 à 11335	1,2,5,8,10	1,2			U2	U2 ou U23

RD	Section	Caractéristiques				Profil en travers			
		T.M.J.A. actuel	Rappel des fonctions	Niveau de Service	Rural ou Interurbain (R)	Urbain ou bourg local (U)			
PR début	PR fin				Actuel	Futur	Actuel	Futur	
RD33	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;			Boulevard urbain					
33 (1)	0	1,61	10625	1, 3, 6, 8, 10	2,4		U3	U3	
33 (2)	1,61	5,1	19450	1, 3, 4, 6, 7, 8, 9	1,14			voir étude	
33 (3)	8,02	9+1237	6510	1, 2, 7, 8, 10	1,25		U	U	
RD35	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;			Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques					
35 (1)	env 6,7 (R. Carrières)	env 11,8 (N20)	5420	1,2,3,4,6,8	1,5	R	R3		
35 (2)	env 11,8 (N20)	env 13,5 (D186)	11000	1,2,3,4,6,8	1,5		A déclasser		
35 (3)	env 13,5 (D186)	14+1020	11000	1,3,5,8,9,10,11	1,57	R	R3	U3	
35 A							Déclassement en 2000		
RD36	Objectifs fonctionnels : Desserte de pôle d'activité ;			Maillage du réseau routier départemental ;					
36 (1)	0	env 2	6630	1,3,6,8,9,10,11	1,14		U	U	
36 (2)	env 5,8	env 6,8	11900	1,3,6,8,9,10,11	1,14	R	R		
RD40	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
40 (1)	1 (lim dép)	env 4,5 (les Molières)	2630	2,8,10,11	2,5	R	R1-2		
40 (2)	env 4,5 (les Molières)	env 8,5 (Gomez)	5300	2,8,10,11	2,5	R	R1-2		
40 (3)	env 8,5 (Gomez)	11+919	1070	2,8,10,11	2,5	R	R		
RD41	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;			Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)					
0		2+300	1215	2,8,10	1	R	R		
RD46	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;			Boulevard urbain					
46 (1)	0	2,65	16065	1,2,5,6,8,10	1,2		U à U2	U à U2 (ou U2)	
46 (2)	2,65	5,401	9360	1,2,3,5,6,8,9,10	1,13		U à U2	U à U2 à U23	
46 (3)	env 6,5	env 7,5					A déclasser		
RD49	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;			Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)					
49	0	16,203	1495 à 3750	1,2,3,7,8,11	1,5	R	R à R3		
49 C							A déclasser		
RD50	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;			Boulevard urbain					
0		4,728	9945 à 10350	1,2,3,5,10	1,4		U23	U23	
RD53	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;			Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)					
1		4+951	7000	1,2,5,10	2,25		U	U	
RD54	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;			Boulevard urbain ; Dessert une gare					
0		7,927	7800	1,2,3,5,10	1,8		U à U2	U à U2	
RD56	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;			Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)					
0		6,312	1810	2,7,8,11	1,5	R	R à R1		
RD57	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;			Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)					
0		4,783	230	2,11	2	R	R		
RD59	Objectifs fonctionnels : Desserte de pôle d'activité ;			Maillage du réseau routier départemental ;					
59 (1)	0	env 3 (RD118)	2100	1,3,6,8,9,10,11	1,71		A déclasser		
59 (2)	7+800	9+1163	3180	2,4,6,8	2,33	R	R		
RD60	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;			Liaison entre pôles d'habitats et économiques					
60 (1)	0	env 4 (N444)	2370	2,3,8,10	2,75	R	R	U	
60 (2)	env 4 (N444)	7 + 357	9140 à 10690	2,3,8,10	2,75			U3	
60 (3)	8	9+539							
RD63	Objectifs fonctionnels : Desserte de pôle d'activité ;			Itinéraire touristique ;					
0		17,415	1345 à 1400	2,7,8,9,11	1,8	R2 à R1-2	R2		
RD74	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
0		11,55	1215 à 3788	1,7,8,11	2,25	R	R	U à U2	



Le réseau d'accompagnement

RD	Section	Caractéristiques	Profil en travers					
			Rural ou interurbain (R)	Urbain ou bourg local (U)				
	PR début	T.M.J.A. actuel	Rappel des fonctions	Niveau de Service	Actuel	Futur	Actuel	Futur
RD75	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD77	0	3+649	1460	7,8,11	2,33	R	R	
	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain							
RD82	0	4+1219	4800 à 9200	1,2,3,5,8,10	1,54			U2
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD82	0	82 (1) 21,048	680 à 2470	1,2,7,8,11		R	R	U3
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD83	0	82 (2) 21,048	4300	2,5,8,10,11	1,38	R	R	
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD87	0	12,835	1746	3,7,8,11	1,75		R12	U
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD90	0	4,27	1325	7, 8, 11	2	R	R	
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD91	0	6+775	780	7, 8, 11	2,33	R	R	U
	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain							
RD91	0	91 (1) 0	1,864	6350	1,2,3,6,8,10	2,17	R3	R3
	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD92	0	91 (2) 2	3+1460	25415	1,2,3,6,8,10	2,17		U2
	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain							
RD93A	0	2+1006	12500 à 19205	1,2,3,6,8,10	1,83			U2
	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain							
RD94E	2	-941	4,36	16410	1,2,3,5,8,10	2,33		U2
	Objectif fonctionnel : Déclassement							
RD95	0	95 (1) 0	6,058	7470	1,2,5,6,10	1,4		U - 2
	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain							
RD97	0	95 (2) 6,058	7+1039	4285	1,7,10	2		U-3
	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD99	env 10 (D152)		13,94	3410	1,7,8,9,11	2	R	R
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD99	0	99 (1) 0	5,667	1255	1,2,11	1		A déclasser
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD101	0	99 (2) 5,667	7,305	2400	8,10,11	1,33		U
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD105	0	RD105	2,418	390	7, 8, 11	1,67	R	R
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD108	0	RD108	14,54	2200 à 2610	7,8,9,11	2	R	R
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD113	0	RD113	6,828	690	1,2,7,8,10,11	1,67	R	R
	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD115	0	RD115	15,405	221	1,2,7,11	1,5	R	R
	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (innerve le tissu rural ou urbain)							
RD116	0	RD116	lim. département	350			R	R
	Objectifs fonctionnels : Dessert une gare ; Maillage du réseau routier ; Liaison entre pôles d'habitats et économiques							
RD116	0	RD116	3,45	925 à 1570		1,38	R	R3
	Objectifs fonctionnels : Dessert une gare ; Maillage du réseau routier ; Liaison entre pôles d'habitats et économiques							
RD116	0	RD116	116 (2) 3,45	3860 à 6770	1,2,3,5,8,9,10,11		R	R3
	Objectifs fonctionnels : Dessert une gare ; Maillage du réseau routier ; Liaison entre pôles d'habitats et économiques							
RD116	0	RD116	3+1075	9615			R	R2-3
	Objectifs fonctionnels : Dessert une gare ; Maillage du réseau routier ; Liaison entre pôles d'habitats et économiques							

RD	Section	Caractéristiques				Profil en travers			
		T.M.J.A. actuel	Rappel des fonctions	Niveau de Service	Rural ou interurbain (R)	Urbain ou bourg local (U)			
PR début	PR fin				Actuel	Futur	Actuel	Futur	
RD117	Objectifs fonctionnels : Dessert une gare ; Maillage du réseau routier ; Liaison entre pôles d'habitats et économiques ; Boulevard urbain								
117 (1)	3	4,52	7650	1,2,8	1		U	U	
117 (2)	4,52	4,876	36400				3 voies	U	
117 (3)	5	11	7810 à 10980	1,2,3,6,8,9,10	1	R	U	U2	
117 (4)	env 17 (D77)	19+355	21655				U2	U2	
117 (5)	19+355	24+760	5080				U2	U2	
117 (6)	24+760	28+809	7010	2,5,8,11	2		U2	U2	
117 (7)	25+809	28+760	7300				U2	U2	
117 (8)	28+760	29+652	504				U2	U2	
RD118	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier ; Liaison entre pôles d'habitats et économiques ; Boulevard urbain								
118 (1)	0	3 (A10)	34680	1,2,6,8,10,11	1,5		2x2 voies	U2-3	
118 (2)	3 (A10)	env 7 (D118E)	13280	8,11	2		A déclasser	U2	
118 (3)	env 7 (D118E)	RN 20	13000	1,3,6,8,9	1,6		U2	U2	
118 (4)	A6	D167	27580	1,2,3,5,6,8,10	1,86		A déclasser (entre A6 et Morangis)	U2	
118 (5)	D167	17,56	10590 à 15595	1,2,3,5,6,8,10	1,86		U2	U23 ou déclassé	
118 E	env 4(D59)	env 7 (D118)	13185	1,3,6,8,9	1,6	R - 3	R - 3	U2	
RD119	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
0	0	lim. département	330			R	R		
RD120	Objectif fonctionnel : Boulevard urbain								
120 (1)	0	env 1,5	7640	1,2,3,5,6,8,9,10	1,3		U3	U3	
120 (2)	env 6	74+591	14710	1,2,3,5,6,8,10	2		A déclasser		
RD128	Objectifs fonctionnels : Desserte de pôle d'activité ; Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
0	0	4,99	7150	1,6,8	2,67				
RD131	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
131 (1)	0	env 5,8 (RD97)	5675, 5450	7,8,11	2	R	R		
131 (2)	env 5,8 (RD97)	11,7 (Val St Germain)	940	7,8,11	2		R à R2		
RD132	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
132 (1)	9 (lim. département)	env 11,2 (RD838)	1200	2,5,7,8,11	1,6	R	R à R3		
132 (2)	env 11,2 (RD838)	env 19 (St Chéron)	1200	2,5,7,8,11	1,6	R	R		
132 (3)	env 19 (St Chéron)	env 23 (Souzy)	7	2,5,7,8,11	1,6	R	R à R3		
132 (4)	env 23 (Souzy)	26+771	880	2,5,7,8,11	1,6	R	R	U	
RD133	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
0	0	env 5,5	8755 à 12260	1,2,3,5,6,8,10	1,88	R3	R3	U3	
RD137	Objectifs fonctionnels : Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques ; Boulevard urbain								
0	0	7,487	5990	2, 5, 7, 10	1,75	R	R	U2	
RD141	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
0	0	7,12	1575	2, 7, 11	2	R	R	U	
RD142	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
0	0	1,26	4300	4,5,7,8,11	2,4		U	U 2 3	
RD143	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
0	0	9,382	210 à 240	7,8,11	2	R	R		
RD145	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (Innervé le tissu rural ou urbain)								
145 (1)	0	28,075	320 à 1230	1,2,7,8,11	1,8	R	R		
145 (2)	28,075	34,885	2210	2, 7, 8, 11	1,75	R à R3	R à R3	U3 (Huissin)	

Le réseau d'accompagnement

RD	Section		Caractéristiques			Profil en travers		
	PR début	PR fin	T.M.J.A. actuel	Rappel des fonctions	Niveau de Service	Rural ou interurbain (R)	Urbain ou bourg local (U)	
						Actuel	Futur	Actuel
RD146	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;		Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					
	0	8+698	1530 à 4955	1,2,4,7,8,10	2			U
RD148	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;		Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					
	148 (1)	env 13,5	880 à 930	2,7,8,9,11	1,8	R	R	
	148 (2)	env 13,5 (RN20)	1470	2,7,8,9,11	1,8	R	R-3	
	148 (3)	env 14,5 (RD17)	21,295	2,7,8,9,11	1,8	R	R	
RD152	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;		Maillage du réseau routier départemental ; Liaison entre pôles d'habitats et économiques					
	152 (1)	env 4,5 (A10)	1371	2,8,9,11	1,85	R	R1-3	
	152 (1)	env 4,5 (A10)	10	2,8,9,11	1,85	R	R1-3	U
	152 (2)	env 11	?	2,3,5,6,8,10	1,83			U
	152 (3)	env 11 (D116D)	2280	2,3,5,6,8,10	1,83			U2
	152 (4)	env 13 (RN20)	5945	2,3,5,6,8,10	1,83			U
	152 (5)	env 18	5945	2,3,5,6,8,10	2			U3
						A déclasser		
RD153	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;		Liaison entre pôles d'habitats et économiques					
	153 (1)	29+1053	4930 à 13600	1,2,3,5,6,7,8,10	1,38	R2 à R1-2	R2-3 à R1-2-3	U à U2-3
	153 (2)	20,341	665 à 5170	2,5,7,8,11	1,8	R	R	U à U3
	153 D	env 2						U
RD160	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;		Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					
	0	9,815	970	2,7,8,11	2,25	R(Gm)	R à R3	
RD167	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier ;		Liaison entre pôles d'habitats et économiques ;			Boulevard urbain		
	167 (1)	6	11405	1,2,4,5,6,8,9,11	1,63	R3	R3	U23
	167 A	10+1055	7910					
RD174	Objectif fonctionnel : Déclassement					A déclasser (après déviation D31)		
	0	1,893	5200	2, 5, 7, 8, 10	1,8			
RD186	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;		Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques					
	186 (1)	2	16090	1,6,8,11	1			
	186 (2)	5	6090	1,8,11	2,33	R à R3	R à R3	U
	186 A					Voie nouvelle		
RD191	Objectif fonctionnel : Déclassement					A déclasser		
	0	1+430	1100					
RD193	Objectif fonctionnel : Déclassement					A déclasser		
	0	1+641	6541	1,3,5,8,10	2,2			
RD194	Objectifs fonctionnels : Desserte de pôle d'activité ;		Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					
	0	1+1396	4457 à 8750	2, 3, 6, 8, 11	2	R	R	U2 à U2-3
RD201	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					A déclasser		
	0	3+996	1395	1,5,8,11	1	R	R	
RD205	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					A déclasser		
	0	0+1145	1608	7,8,11	2,67	R	R	
RD207	Objectifs fonctionnels : Desserte de pôle d'activité ;		Itinéraire touristique ;			Maillage du réseau routier départemental		
	207 (1)	2,447	7890	1, 6	1			U
	207 (2)	2,447	550	7,11	1,625	R	R	U
RD217	Objectif fonctionnel : Déclassement					A déclasser		
	0	2,821	11350	1,2,3,6,8,10	1,67			
RD218	Objectif fonctionnel : Desserte de pôle d'activité					A déclasser		
	0	1,52	10505	1,3,6,9,10	1,8			U2 à U2-3
RD233	Objectif fonctionnel : Déclassement					A déclasser		
	0	env 2	546					
RD248	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ;		Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					
	0	2+544	425	1,11	1,62	R	R	U
RD296	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (inserve le tissu rural ou urbain)					A déclasser		
	0	1+1102	10470	1,2,3,8	2,75			U3
RD313	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ;		Boulevard urbain					
	0	0,842						U

RD	Section	Caractéristiques				Profil en travers			
		T.M.J.A. actuel	Rappel des fonctions	Niveau de Service	Rural ou interurbain (R)	Actuel	Futur	Actuel	Futur
RD317	Objectif fonctionnel : Déclassement								
317 (1)	env 1	140 à 1618					A déclasser		
317 (2)	env 3	140 à 1618					A déclasser		
RD324	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
	env 1	140 à 1618							
	env 3	140 à 1618							
RD330	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain								
	0	0+1015	13300	2,3,5,8,10	1,6			U2	U2
	0	2,339	11215	2,3,5,8,10	2,6			U	U à U 2
RD331	Objectif fonctionnel : Déclassement								
	0	2+1004	1455	1, 2, 10	1,33			A déclasser	
RD361	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
	0	0+1181	4130	8,11	1,5	R			
RD449	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
449 (1)	8+286	14,643	Non compté	1,2,7,8,9,11	1,83	R à R1	R1	U	U
449 (2)	0	8+286	7465 à 12930	1,3,5,6,7,8,11	1,86	R	R	U-2	U-2
RD491	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain								
	0	4,59	820	7,11	2	R	R		
RD533	Objectif fonctionnel : Déclassement								
	0	2,292	5630	2,1	1,5			A déclasser	
RD540	Objectif fonctionnel : Déclassement								
	?	?	Non compté	?	?			U12	a voir
RD545	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
	0	1+176	1315					A déclasser	
RD603	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
	0	2+599	770	3,5,6,7,11	2	R	R		
RD680	Voie déclassée								
	env 2,5(0988)		2750					Voie déclassée	
RD836	Voie déclassée								
	env 12	env 14	7090	1,3,5,6,7,8,9,11	1,61			Voie déclassée	
RD837	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques								
837 (1)	env 4	env 7	4760			R	R2-3		
837 (2)	13,7	27,605	4790 à 8250	1,4,5,7,8,9,11	2,29	R	R1-2-3	U	
837 Z								U	
RD838	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques								
838 (1)	env 20 (024)	34,82	2840 à 5980	3,5,6,7,8,9,11	1,86	R	R à R1		
838 (2)	lim. département	lim. département	4860						
RD901	Objectifs fonctionnels : Itinéraire touristique ; Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
	0	env 2,5						U	
RD931	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain								
931 (1)	0	2,414	22070	1,2,3,5,10	1			U	U3
931 (2)	2,414	3+1062	8380	1,2,6,8	2			U2	U3 ou U3A U23
RD933	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain								
	0	0,939	4000	1,2,3,5,10	2			U à U2	U à U2
RD934	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
	1	6,66	2230	1,2,7,11	2			U2	U2
RD939	Objectif fonctionnel : Maillage du réseau routier départemental (imnerve le tissu rural ou urbain)								
	0	1+102	1160	3,5,6,7,11	2	R		R	
RD947	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain								
	0	3+1045	6955	1,2,3,10	1,75	R	R	U	U 2 ou U 2-3
RD948	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Liaison entre pôles d'habitats et pôles économiques								
	0	22,743	4810 à 15155	1,2,3,7,8,11	1,83			R2 ou R1-3	U2 à U2-3
RD988	Objectifs fonctionnels : Maillage du réseau routier départemental ; Boulevard urbain								
988 (1)	3	10	9000	2,3,5,10	1,25			U - 2	U - 2
988 (2)	env 13,5	env 15	9728 à 12895					A déclasser	

o u e

Glossaire





Glossaire

Comités d'axes

Comités regroupant l'Etat, la Région, les Départements, le Syndicat des transports parisiens ainsi que les communes et les transporteurs concernés ayant pour mission, dans un délai d'un an, de déterminer l'aménagement d'un axe ou d'un pôle particulier en matière de stationnement, de livraison, de partage de l'espace public ainsi que de régulation au profit des autobus.

Démarche pragmatique – Itinéraire

Démarche axée sur l'analyse de l'offre constituée par l'ensemble des routes existantes, en terme de fonctions, de niveaux de services ...
Un itinéraire est un ensemble continu de sections de routes (existantes ou nouvelles) qui relient deux ou plusieurs pôles entre eux.

Démarche théorique - Liaison

Démarche axée sur l'analyse de la demande exprimée en termes d'armature économique, (pôles d'urbanisation et d'activités) et de flux de déplacements (liaisons nécessaires). Elle s'exprime concrètement par des liaisons entre pôles.

Gestion

Processus de suivi et d'optimisation des moyens.

Identification des pôles

- L'identification hiérarchisée de l'armature urbaine repose sur une double caractéristique :
- d'une part sur l'importance des pôles urbains suivant 3 critères :
 - la capacité d'accueil en logements et la population,
 - la dynamique économique (activités, centres commerciaux et emplois),
 - l'offre en équipements collectifs
 - d'autre part sur leur capacité à engendrer des flux importants.

Planification

Étude générale à un horizon de long terme du schéma directeur.

Pôles locaux et pôles locaux secondaires

Les pôles locaux principaux sont des pôles attractifs regroupant de nombreux atouts et s'inscrivant dans une logique territoriale qui leur est propre.

Lorsque leur taille est relativement modeste mais qu'ils se développent de manière significative dans le cadre d'un aménagement équilibré du territoire, ils sont alors qualifiés de pôles locaux secondaires.

Exemple : Brétigny constitue la tête de pont du front de croissance de l'agglomération nord.

Pôles majeurs et pôles secondaires associés

Ce sont les pôles les plus importants identifiant l'armature urbaine de l'Essonne aux échelles nationale et européenne : Massy, Evry ou Corbeil-Essonnes.

Ces pôles sont « moteurs ».

Ils sont majeurs lorsqu'ils obtiennent des notes élevées pour chacun des trois critères définis ci-avant.

Exemple : autour de Massy, les pôles secondaires associés sont notamment Palaiseau, Les Ulis et Chilly-Mazarin.

Certains pôles se sont développés en synergie avec les pôles majeurs : ils sont alors qualifiés de pôles secondaires associés.

Pôles spécifiques

Ce sont des pôles symbolisant le dynamisme du département dans des domaines spécifiques d'activités : scientifiques, universitaires, culturels ...

Politique de voirie

C'est une démarche d'intention et de planification qui concerne les déplacements utilisant la voirie.

Elle doit permettre la gestion et le développement du réseau, et doit déboucher sur une programmation.

Programmation

Enchaînement des opérations dans un programme de réalisation.

Schéma directeur routier

Dans son rapport rendu public le 26 novembre 1998, la Cour des comptes estime que les Départements pourraient donner plus de rigueur à la définition de leurs priorités concernant les réseaux de voiries (sécurité, aménagement du territoire, désenclavement, service public de desserte...).

Le réseau routier départemental représente 40 % du réseau routier français. Or, souligne la Cour, les informations relatives à l'état du patrimoine et aux flux de circulation comportent des lacunes importantes.

Dans l'ensemble, les conseils généraux ne sont pas dotés de schémas directeurs d'infrastructures, comme le prévoit l'article 14 de la Loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1992.

