

PLAN VÉLO DÉPARTEMENTAL DES YVELINES

2022 - 2027



Yvelines
Le Département

Sommaire

En bref.....	4
Le Plan vélo départemental des Yvelines	4
Introduction : La place du vélo est tout aussi bien à la ville qu'à la campagne.....	5
Le vélo aujourd'hui sur nos territoires : Des efforts engagés de longue date à poursuivre	6
Une vision d'avenir portée par le Département des Yvelines	11
Une démarche stratégique claire.....	12
Un plan d'action départemental ambitieux.....	13
Gouvernance et concertation	20
Évaluation et suivi	20
Empreinte carbone	20
Programmation pluriannuelle et coûts.....	21
Conclusion	23
Annexe 1	24
Annexe 2	26

En bref

Le Plan vélo départemental des Yvelines



En donnant un coup d'accélérateur au développement du vélo dans l'ouest francilien, le Département des Yvelines mène une politique publique de santé, de mobilité du quotidien, d'amélioration du cadre de vie, et de lutte contre le changement climatique.

Le Département s'inscrit dans les objectifs de la loi d'orientation sur les mobilités de 2019 visant un triplement de la part du vélo dans les déplacements, ainsi que dans la deuxième Stratégie nationale bas carbone (SNBC2) issue de la loi Energie et Climat de 2019, pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

La stratégie adoptée consiste à **créer de l'offre de mobilité cyclable, par l'aménagement d'infrastructures** pour la mobilité du quotidien en priorité, mais aussi pour les loisirs et le sport ; **et par la mise en place de subventions** pour les collectivités afin qu'elles complètent par une offre locale le maillage structurant départemental et les services aux cyclistes.

Le plan vélo départemental 2022-2027 des Yvelines permettra les réalisations suivantes :

- **Le développement de la Seine à Vélo** et des deux autres véloroutes nationales touristiques ;
- **L'aménagement des axes régionaux « RER-V »**, en lien avec les départements voisins ;
- **La desserte des sites des Jeux Olympiques de Paris 2024** ;
- **La réalisation de franchissements** aux points d'interruption du réseau cyclable ;
- **L'accessibilité des établissements scolaires** à vélo dans un rayon de 3 km ;
- **L'accessibilité des gares** à vélo dans un rayon de 5 km ;
- **La continuité des itinéraires structurants prioritairement dédiés à la mobilité du quotidien** en lien avec les aménagements cyclables des communes et intercommunalités, ainsi qu'avec les départements limitrophes ;
- **L'aménagement d'espaces de loisirs et de sport.**

Une attention particulière sera accordée à la ruralité et aux quartiers relevant de la politique de la ville.

Ce sont ainsi **78 km** de voies cyclables supplémentaires qui seront réalisées dans les Yvelines d'ici 2027 pour un investissement départemental de **50 M€**, et **12 M€ de subventions** qui seront attribuées aux collectivités soit 2 M€/an créant un effet levier pour aménager environ **50 km supplémentaires**.

Introduction

La place du vélo est tout aussi bien à la ville qu'à la campagne



© 78_Seineàvélo_DDarrault

Les enjeux reconnus sont aujourd'hui multiples : **la liberté de circulation** (en évitant les encombrements routiers), **l'amélioration de la santé**, **l'efficience environnementale** (par la diminution du bruit et des émissions de gaz à effets de serre, l'amélioration de la qualité de l'air et de la qualité de vie), enfin **l'accessibilité économique** (l'usage du vélo permet des déplacements à faible coût et donc **une mobilité inclusive**).

Avec l'essor du vélo à assistance électrique (VAE) qui voit ses ventes s'envoler de 20 % par an et fait l'objet de progrès technologiques permanents, la portée des déplacements peut être augmentée considérablement, en s'affranchissant du problème des dénivelés qui pouvait auparavant limiter l'usage du vélo.

Seul ou combiné avec les transports en commun, le vélo se révèle une alternative crédible à la voiture particulière tout en apportant des réponses environnementales. Il devient un mode actif multigénérationnel, générateur de changement des mentalités et ouvrant vers des nouveaux usages facilement accessibles pour la mobilité du quotidien comme de loisirs.

Levier du développement durable, la pratique cyclable doit être encouragée et s'appuyer sur une logique d'écosystème vélo pour garantir son efficience. Ainsi, le triptyque « infrastructures - services - promotion » garantira l'attractivité de ce mode de transport du début à la fin de la chaîne cyclable.

Pour accompagner ce changement social opéré par ses habitants, le Conseil départemental des Yvelines s'engage dans une politique publique volontariste, visant à **un développement ambitieux et exemplaire** de l'usage du vélo dans l'ouest francilien.

Le vélo aujourd'hui sur nos territoires

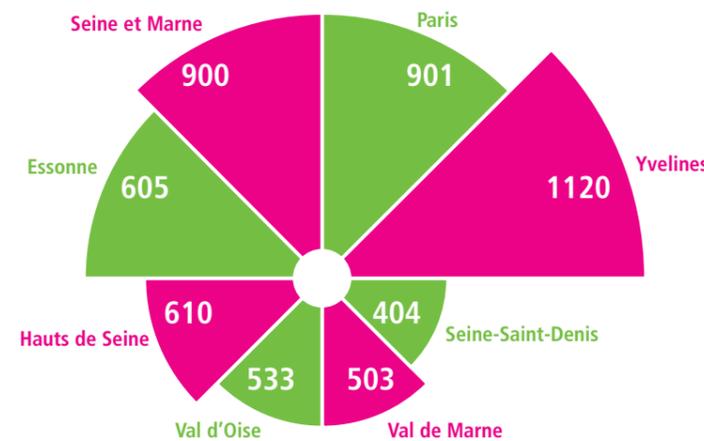
Des efforts engagés de longue date à poursuivre

Les déplacements à vélo représentaient en 2018, avec 840.000 trajets quotidiens, tous motifs confondus, en Ile-de-France, seulement 1,9% du total des déplacements¹, mais avec une croissance de 30% entre 2010 et 2018. C'est le double du nombre de trajets effectués en deux-roues motorisés.

Aux 840.000 déplacements en vélo s'ajoutent 90 000 déplacements² quotidiens comprenant des trajets à vélo combinés avec les transports en commun. Mais l'on est encore loin du potentiel de 5 millions de trajets quotidiens de quelques kilomètres qui pourraient être effectués à vélo³. **Le constat commun à l'ensemble de l'Ile-de-France⁴ montre que le linéaire cyclable ne fait pas encore globalement système**, les aménagements et services restent encore très hétérogènes en qualité et praticité, peu de continuités cyclables sont véritablement offertes sur l'intégralité d'un parcours (coupures multiples de toutes natures), et que les tronçons terminaux d'accès à un pôle (gare, service ou équipement) font souvent défaut.

La politique départementale yvelinoise adoptée en 2006, puis complétée en 2010 et en 2012, avait été modifiée en 2015. Le 24 mai 2019, le Département des Yvelines avait voté un plan de relance vélo 2019-2022 qui préfigurait le présent plan vélo départemental. Il rehaussait significativement les dispositifs de subventions départementales, relançant ainsi son attractivité auprès des acteurs du territoire pour la réalisation d'aménagements cyclables. Il maintenait par ailleurs son soutien à la ruralité ainsi qu'aux projets contribuant à la desserte des gares et des collèges, et intégrait des nouvelles cibles ou actions, à savoir les quartiers en Politique de la Ville et les services aux cyclistes.

LES YVELINES POSSÈDENT DÉJÀ DES INFRASTRUCTURES CYCLABLES SIGNIFICATIVES AU SEIN DE LA RÉGION ILE-DE-FRANCE



La politique cyclable du Département des Yvelines est ainsi portée au moyen de plusieurs outils, dont les principaux sont les suivants :

- un Schéma Directeur Cyclable Structurant des Yvelines, document de cadrage, dont plus de la moitié du linéaire est réalisée (475 km aménagés sur 733 km inscrits) ;
- un programme spécifique d'investissement « circulations douces » pour les routes départementales hors agglomération dont le Département assure la maîtrise d'ouvrage ;

- un programme d'aide aux collectivités via l'octroi de subventions. Il contribue à l'aménagement de maillages fins au sein des agglomérations et des pôles d'emplois, du ressort des communes et des intercommunalités.
- des conventions de partenariats pluriannuelles avec les comités d'itinéraires des trois véloroutes nationales (La Seine à Vélo, L'Avenue Verte Paris-London, et La Véloscénie) ;
- une convention pluriannuelle avec la Fédération Française de Cyclisme (FFC) sur les volets « événementiels », « sport-santé » et « éducation et sensibilisation ».

En complément, des liaisons douces sont réalisées dans le cadre des opérations de sécurité ou d'infrastructures routières neuves. Des contrats Yvelines Territoires signés avec les intercommunalités ont également mis l'accent sur l'étude et la réalisation d'infrastructures dédiées aux modes actifs.

Pour autant, la carte de la page 8 de la situation actuelle met en évidence de nombreuses discontinuités du réseau, et une nécessité de **construire un réseau « armature » solide**, continu, pourvu de services à l'intention des cyclistes et irriguant les principaux pôles identifiés comme propices à la pratique cyclable. Les territoires pourront alors s'appuyer sur cette colonne vertébrale pour développer leur propre réseau cyclable sur un tissu plus fin.

Par ailleurs, des navettes domicile-travail importantes ont lieu au droit de la frange Yvelines / Hauts-de-Seine (sur une distance inférieure à 20 km), ce qui implique également des liaisons vélo à consolider entre ces territoires.

Ces liaisons de pôle à pôle mettent en évidence l'intérêt de porter des efforts particuliers sur des axes cyclables depuis la vallée de la Seine vers La Défense d'une part, et depuis la zone d'habitat et d'emplois de Versailles – Saint-Quentin-en-Yvelines vers le sud altoséquanais (Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Châtillon).

¹ Source : Ile de France Mobilité, Enquête Globale des Transports 2018, Présentation Assises de la Mobilité du 24 septembre 2019.

² Source : Ile de France Mobilité, Enquête Globale des Transports 2018, Présentation Assises de la Mobilité du 24 septembre 2019.

³ Source : Enquête Générale des Transports 2010, citée dans le rapport au Conseil Régional d'Ile de France de mai 2017 « plan vélo régional ».

⁴ Source : colloque « Le vélo nouveau mode de vie, nouveau mode de ville ? », Institut Paris Région, 20 novembre 2019.

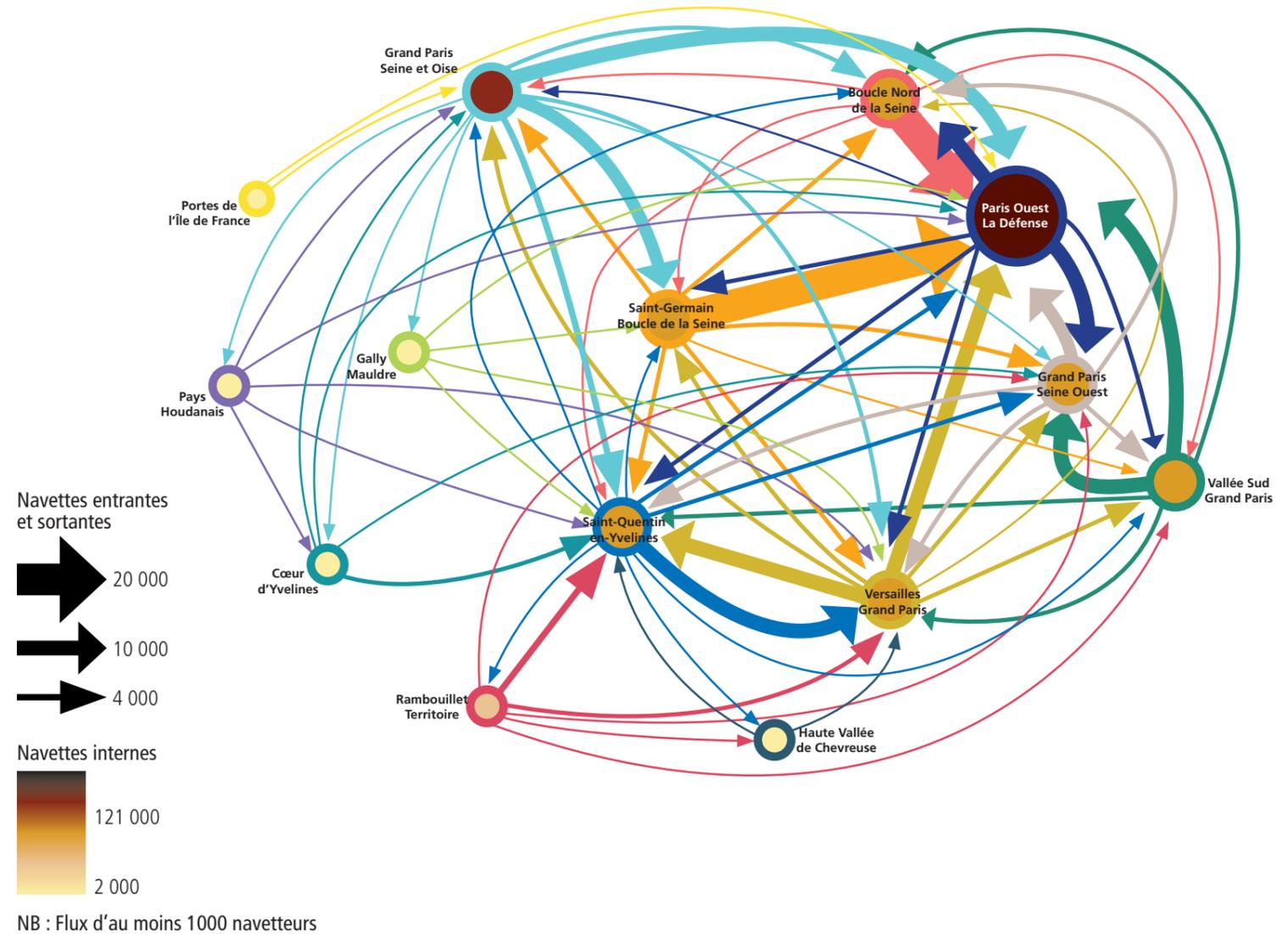
Leur bien-fondé a pu être vérifié au travers des échanges avec les associations cyclistes, regroupées en Collectif vélo Ile-de-France. Celui-ci a traduit sa perception d'un réseau à l'échelle de la région par le schéma d'un maillage d'axes cyclables pour des liaisons domicile-travail sous la forme d'un plan « RER V ».

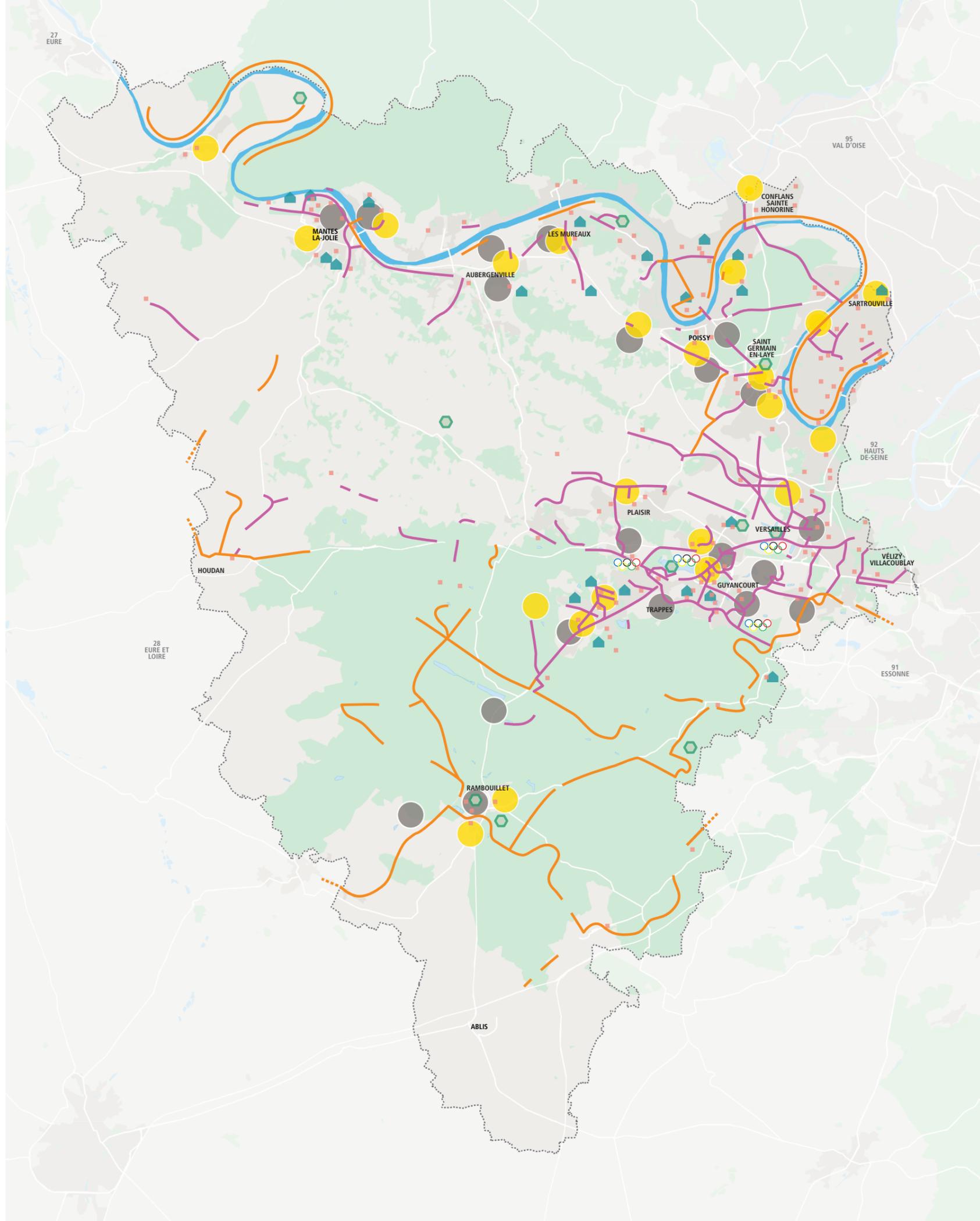
L'Etat et la Région Ile-de-France ont ajusté leur action, respectivement au travers du Plan vélo & mobilités actives (intégré dans la Loi d'Orientation des Mobilités) et du Plan vélo régional, dont l'objectif est de tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens.

Enfin, depuis 2020 les pistes cyclables remportent un franc succès parce qu'elles sont l'expression d'un besoin social adapté à la nouvelle donne sanitaire et environnementale. Plus généralement elles sont le signe d'une évolution des usages de l'espace public urbain. Acteur de ces enjeux, le Département répond aux besoins de la population en impulsant une nouvelle politique forte en faveur du vélo.

La nouvelle politique départementale en faveur du vélo inscrit dans la durée et démultiplie l'ensemble des actions engagées par le Département depuis plus de quinze ans, en parfaite cohérence avec l'ensemble des orientations prises par les autres acteurs publics et les attentes de la société civile. Au-delà des mesures programmatiques et financières, elle porte par ailleurs la vision concrète et opérationnelle d'un acteur de proximité essentiel du territoire.

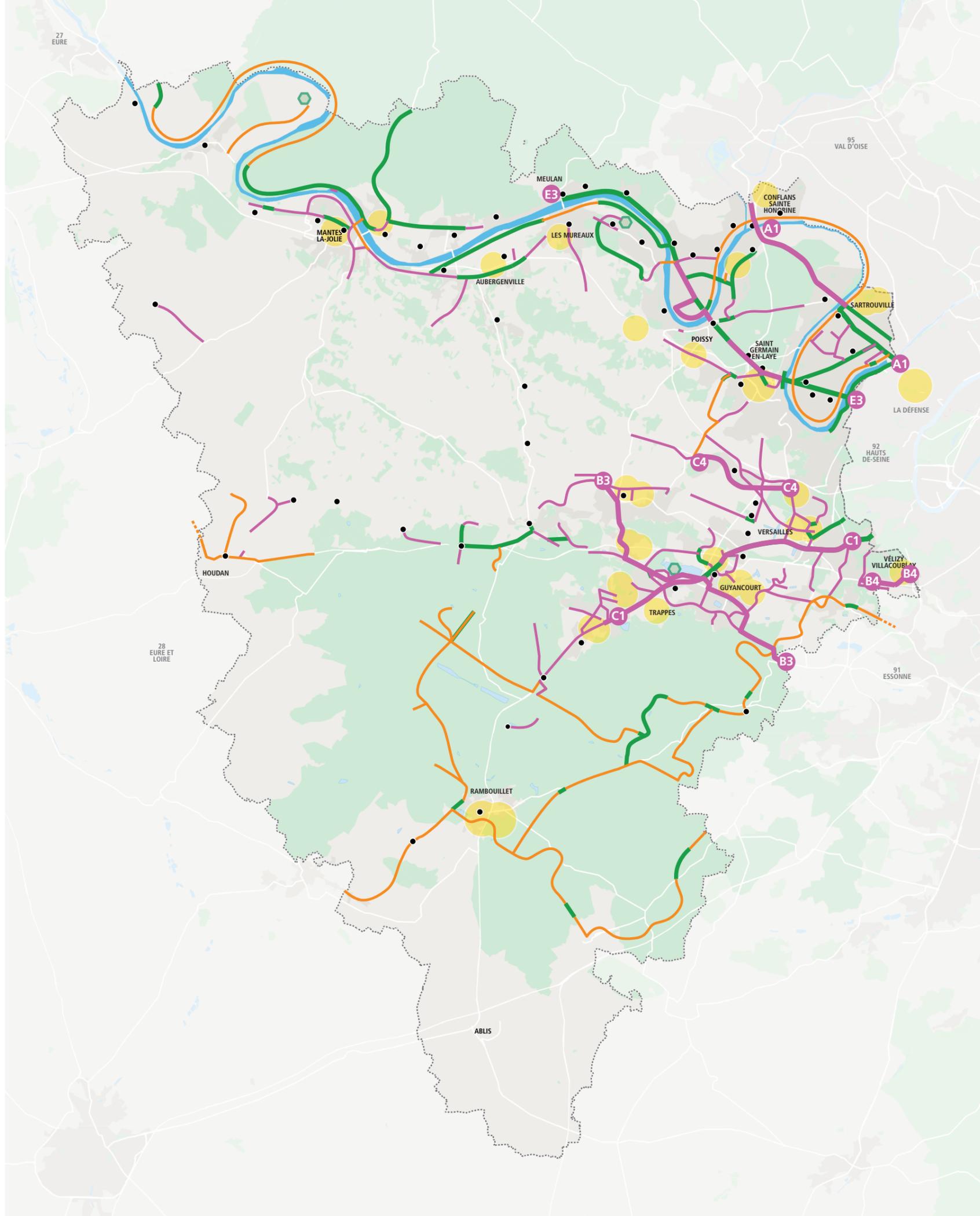
DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2016 ENTRE LES EPCI ET EPT DES HAUTS DE SEINE ET DES YVELINES





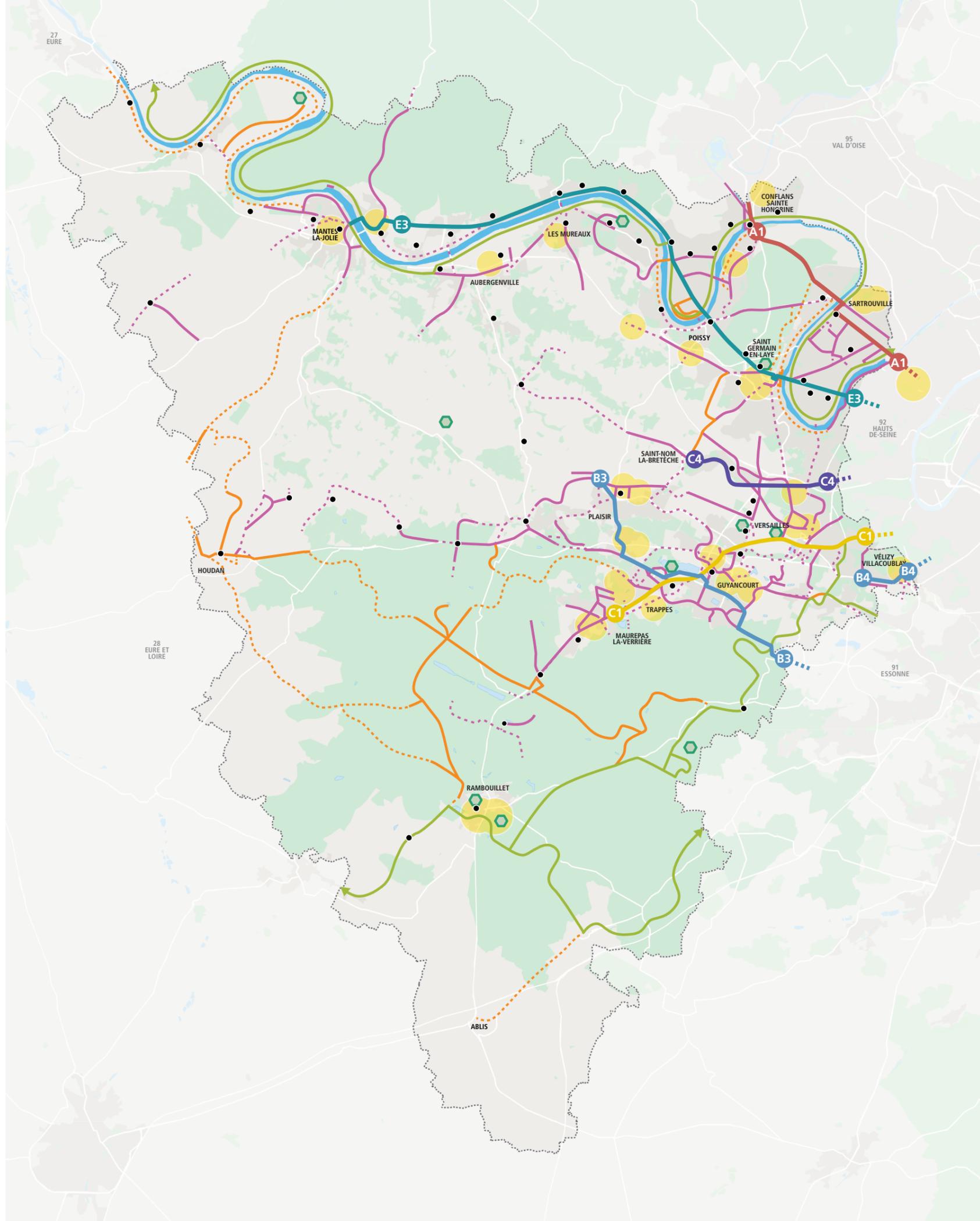
ITINÉRAIRES VÉLO SITUATION ACTUELLE

- Itinéraires du quotidien
- Itinéraires de loisirs
- Zones urbaines
- Zones agricoles
- Zones boisées
- Sites touristiques : musées, châteaux, parcs et jardins, parcs de loisirs
- Zones d'emploi
- Zones commerciales
- Quartiers prioritaires de la politique de la ville
- Collèges



ITINÉRAIRES CYCLABLES À L'HORIZON 2027

- Itinéraires à réaliser
- Itinéraires du quotidien
- Itinéraires de loisirs
- ⬡ Bases de loisirs
- Bassins d'emplois et/ou commerces
- Gares
- RER-V



VISION À TERME (2030 +) DES ITINÉRAIRES CYCLABLES STRUCTURANTS DES YVELINES

Le schéma de la vision à terme donne à voir les aménagements existants, les enjeux de maillage et de continuité selon une maille lisible à l'échelle départementale. Il tient compte de l'articulation avec les réseaux communaux et intercommunaux (existants et en projet) sans toutefois les représenter sur la carte.

Il pourra faire l'objet d'une révision de sa déclinaison opérationnelle en fonction de l'avancement des projets d'aménagements et de leurs procédures éventuelles ou de l'évolution des possibilités de subventions spécifiques permises par les délibérations de l'assemblée délibérante du Département des Yvelines, ainsi que d'une modification de la vision stratégique à long terme.

La maîtrise d'ouvrage de la réalisation du schéma directeur cyclable structurant est essentiellement départementale. Toutefois, les itinéraires peuvent relever d'autres maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voiries. Ces derniers peuvent alors bénéficier d'aides financières du Département, en plus de celles de la Région ou de l'Etat, dans l'exécution de la mise en œuvre de la section cyclable envisagée.

- — — RER-V
- Itinéraires nationaux
- Itinéraires du quotidien
- - - Itinéraires du quotidien à réaliser après 2027
- Itinéraires de loisirs
- - - Itinéraires de loisirs à réaliser après 2027
- Bassins d'emplois et/ou commerces
- ⬡ Bases de loisirs
- Gares

Une vision d'avenir portée par le Département des Yvelines



Le Département s'inscrit dans les objectifs de la **loi d'Orientation sur les mobilités** de 2019 visant un triplement de la part du vélo dans les déplacements, ainsi que dans la **Stratégie nationale bas carbone 2 (SNBC2)** issue de la loi Energie et Climat de 2019, pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

L'ambition du Département des Yvelines est de créer les conditions d'une augmentation significative de la part modale¹ actuelle du vélo et de la fréquentation cycliste.

Pour cela, un réseau structurant composé d'itinéraires longs, continus, sécurisés et maillés entre eux doit être réalisé en priorité. C'est le socle nécessaire au développement du vélo utile pour les déplacements entre le domicile et le travail ou les études, mais aussi pour les itinéraires touristiques et le vélo loisirs.

S'agissant du vélo utile :

Les infrastructures cyclables desserviront les principales zones économiques et commerciales, les quartiers enclavés, les gares, les collèges et les lycées de manière continue, confortable et lisible. Les grandes coupures observées aujourd'hui sur les liaisons structurantes seront résorbées progressivement (franchissements fluviaux, ferrés ou routiers). La culture du vélo doit être largement répandue et partagée dès l'école primaire et confortée au collège. Les collectifs représentatifs des utilisateurs du vélo doivent être associés au développement des infrastructures et des services.

Pour le vélo plaisir :

Les véloroutes nationales touristiques « La Seine à Vélo » entre Paris et la mer (V33), « L'avenue Verte London-Paris® » (V16), et « La Véloscénie Paris- Le Mont-Saint-Michel » (V40) seront continues, confortables, bien jalonnées. L'ambition est également de connecter entre eux les principaux sites touristiques et de labelliser « accueil vélo » la majorité des services proposés en proximité (hébergements, restaurants, offices de tourisme, loueurs et réparateurs vélo).

Enfin pour le vélo défi :

En s'appuyant sur l'effet d'entraînement et l'héritage pérenne des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris, ainsi que sur un partenariat avec la Fédération Française de Cyclisme, le Département des Yvelines entend devenir une Terre de Vélo reconnue. Les pratiques sportives, touristiques et de loisirs du vélo seront encouragées par la création ou l'aménagement d'itinéraires et boucles locales, le déploiement de nouveaux équipements et services, et l'organisation ou la participation à des événementiels.

¹ La part modale du vélo est la proportion de trajets effectués à vélo sur le nombre total de trajets réalisés par le moyen de tous les modes de transports sur route (véhicule léger, poids lourd, deux-roues motorisé, transport en commun routier, vélo).

Une démarche stratégique claire



Drone ae.map/CD78

La stratégie adoptée consiste à créer une offre de mobilité, par l'aménagement d'infrastructures pour la mobilité du quotidien en priorité, mais aussi pour les loisirs et le sport ; et par la mise en place de subventions pour les collectivités afin qu'elles complètent par une offre locale le maillage structurant départemental et les services aux cyclistes.

Cette stratégie se traduit par :

- Le développement de la Seine à Vélo et des deux autres véloroutes nationales touristiques ;
- L'aménagement des axes régionaux « RER-V », en lien avec les départements voisins ;
- La desserte des sites des Jeux Olympiques de Paris 2024 ;
- La réalisation de franchissements aux points-clefs d'interruption du réseau cyclable ;
- L'accessibilité des établissements scolaires à vélo dans un rayon de 3 km ;
- L'accessibilité des gares à vélo dans un rayon de 5 km ;
- La continuité des itinéraires structurants prioritairement dédiés à la mobilité du quotidien en lien avec les aménagements cyclables des communes et intercommunalités, ainsi qu'avec les départements limitrophes ;
- L'aménagement d'espaces de loisirs et de sport.

Une attention particulière sera accordée à la ruralité et aux quartiers relevant de la politique de la ville.

La conduite d'une logique d'écosystème vélo s'avère tout indiquée afin d'accompagner et de favoriser la pratique cyclable. Il s'agit ainsi d'intégrer **une vision globale de la chaîne de déplacements à vélo**, en considérant tant **les infrastructures** que **les services** et la **promotion**.

Le mode de réalisation des infrastructures linéaires, des franchissements, des stationnements vélos, du jalonnement, des services, de la sensibilisation, pourra relever selon les cas de la maîtrise d'ouvrage directe par le Conseil départemental des Yvelines, ou de sa participation financière à des opérations portées par des collectivités, organismes d'intérêt public ou associations.

Les projets se feront dans le cadre d'une concertation forte avec les acteurs associatifs représentant les usagers du vélo, et les collectivités de nos territoires.

Enfin, une démarche d'amélioration continue sera mise en place par le Département, notamment par la réalisation de diagnostics d'itinéraires, la consultation régulière des principaux représentants des associations cyclables, la pose de compteurs permanents sur les axes principaux aménagés, l'actualisation continue du système d'information géographique, ou encore la mise en place d'indicateurs de fréquentation et de satisfaction.

Un plan d'action départemental ambitieux

FINALITÉ 1

LE DÉVELOPPEMENT DE LA SEINE À VÉLO ET DES AUTRES VÉLOROUTES NATIONALES

L'ouest parisien est traversé par trois véloroutes nationales : La Seine à Vélo (V33), La Véloscénie Paris Le Mont Saint-Michel (V40), L'Avenue Verte London-Paris® (V16).

ACTION 1-1

Finaliser l'aménagement continu de La Seine à Vélo

Concernant les itinéraires de loisirs, l'accent sera mis sur les véloroutes nationales qui traversent le territoire et particulièrement **La Seine à Vélo** (V33). Pour cela, le Département des Yvelines assurera la maîtrise d'ouvrage des aménagements au moyen de délégations de maîtrise d'ouvrage ou de partenariats avec les acteurs concernés en charge de l'aménagement des sections restantes.

ACTION 1-2

Jalonner les véloroutes nationales

Toutes les véloroutes ont une identité propre avec un logo spécifique protégé voté en comité d'itinéraire. Une partie de ces véloroutes a déjà été jalonnée :

- L'Avenue Verte London-Paris® est jalonnée sur la totalité de son parcours depuis 2012.
- Sur La Seine à Vélo, le jalonnement a été déployé en 2020 sur la totalité de l'itinéraire (en passant par des sections provisoires).
- La Véloscénie a été jalonnée en 2016 par la branche Nord. Il reste à jalonner sa branche Sud.

Le Département interviendra en tant que maître d'ouvrage pour réaliser la pose du jalonnement, y compris sur les voiries non départementales.

ACTION 1-3

Développer les services et l'accueil autour des véloroutes nationales

Afin de garantir un service de qualité aux utilisateurs des itinéraires longues distances, il est nécessaire d'offrir **des haltes de repos** régulières pourvues **des services utiles** à l'itinérance à vélo : point d'eau, tables de pique-nique, bornes de gonflage, bornes de recharge pour les vélos électriques, toilettes, poubelles, stationnements vélos. Aussi, le Département des Yvelines engagera un diagnostic des services existants le long des véloroutes et élaborera un plan d'action pour le développement de ces services, qu'il réalisera en propre ou par subvention auprès des collectivités porteuses.

Par ailleurs, pour soutenir et inciter à la création de « points service vélo » y compris l'installation d'ateliers participatifs et solidaires, le Département propose un dispositif de financement (par **subventions**) pour le territoire « rural » et pour les quartiers en Politique de la Ville. A noter que ce dispositif de subvention n'est pas limité aux véloroutes nationales.

Enfin, la marque nationale « **Accueil Vélo** », propriété de France Vélo Tourisme, est octroyée par le Département des Yvelines aux établissements¹ qui répondent à un cahier des charges précis et garantissent ainsi un accueil vélo de qualité. Cette marque permet de fédérer une offre homogène et identifiable de services adaptés aux touristes à vélo. Le Département se fixe l'objectif de dépasser d'ici 10 ans les 100 établissements labellisés.

FINALITÉ 2

L'AMÉNAGEMENT DES ITINÉRAIRES DU « RER-V »

ACTION 2-1

Aménager les itinéraires continus et sécurisés du RER-V

L'élément fondamental de la nouvelle politique en faveur du vélo sera de répondre au besoin le plus fréquemment invoqué par les usagers, c'est-à-dire de pouvoir disposer d'**un réseau cyclable structurant continu et sécurisé**.

En particulier, en réaction à la crise sanitaire, l'idée a émergé d'aménager des itinéraires vélos de grande capacité qui « doublent » les infrastructures majeures de transports en commun que sont les trains RER.

Aussi, en s'appuyant sur le réseau régional défini par le **Collectif Vélo Ile de France**, plusieurs « lignes » ont été définies. Le Département des Yvelines est concerné par les portions des lignes A1, B3, B4, C1, C4, E3 qui traversent son territoire.

Cette action sera menée à la fois en maîtrise d'ouvrage directe du Conseil départemental, et en accompagnement financier des collectivités ou de leurs groupements qui se porteront maîtres d'ouvrages sur le réseau relevant de leur compétence. Elle s'adaptera selon le principe de réalité aux emprises existantes et aux volontés des communes et intercommunalités.

¹ Hébergements touristiques, sites touristiques, offices de tourisme, restaurateurs, loueurs et réparateurs de vélos



ACTION 2-2
Développer les services le long du RER-V

Afin de faciliter la vie des usagers sur les axes du RER-V, il est nécessaire d'offrir des services tels que des bornes de gonflage, des bornes de recharge pour les vélos électriques, et des stationnements vélos. Pour soutenir et inciter à la création de ces équipements, le Département des Yvelines propose un dispositif de financement (par subventions) pour les collectivités volontaires et leurs groupements.

FINALITÉ 3
LA DESSERTE DES SITES DES JEUX OLYMPIQUES DE PARIS 2024

ACTION 3-1
Capitaliser sur les sites des Jeux Olympiques et Paralympiques

Les Jeux Olympiques et Paralympiques 2024 seront une formidable occasion de promouvoir le vélo, avec l'organisation d'épreuves cyclistes sur les quatre sites suivants :

- Vélodrome national à Saint-Quentin-en-Yvelines : cyclisme sur piste
- Vélodrome de loisirs Saint-Quentin-en-Yvelines : BMX
- Colline d'Elancourt : VTT
- Vallée de Chevreuse : cyclisme sur route

Le Département portera en partenariat avec les collectivités locales des projets visant à valoriser les sites aussi bien avant et pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques que dans la perspective de leur pérennisation :

- **L'aménagement d'un itinéraire cyclable maillant les trois sites olympiques situés autour de l'Île de Loisirs de Saint-Quentin-en-Yvelines, en connexion avec la gare RER.**
- **La construction d'un héritage environnemental** à la colline d'Elancourt, visant à valoriser la biodiversité du site et la pratique du vélo.

FINALITÉ 4

LA RÉALISATION DE FRANCHISSEMENTS

ACTION 4-1

Résorber les coupures urbaines et naturelles

La **résorption des coupures**, qu'elles soient **naturelles** (les franchissements des rivières et des fleuves) **ou artificielles** (les voies ferrées, les routes), constitue une condition sine qua non du succès de l'infrastructure cyclable. Les barrières naturelles et urbaines génèrent en effet discontinuité, insécurité et inconfort.

Après avoir réalisé la passerelle « Fin d'Oise » à Conflans-Sainte-Honorine, et contribué à la réalisation de la passerelle piétons-cycles de Mantes-la-Jolie ainsi que de la passerelle Eole à Bezons, le Département entend poursuivre ses investissements dans les aménagements de franchissements.

Le Département étudiera en tant que maître d'ouvrage les coupures urbaines suivantes (2021-2027) :

- Pont d'Achères (projet neuf)
- Ancien pont de Triel-sur-Seine (RD2) (réaménagement)
- Liaison à Maisons-Laffitte de continuité RD 308 -pont de la 2e DB
- Liaison d'Orgeval à Poissy en franchissement de l'autoroute A13 (RD 153)
- Pont de la RN10 (RD191) aux Essarts le Roi (réaménagement)
- Le Département interviendra également en tant que co-financier sur des liaisons placées sous d'autres maîtrises d'ouvrages (collectivités ou leurs groupements, Ile-de-France Mobilités, Etat) :
- Passerelle de Poissy – Carrières-sous-Poissy
- Franchissement de la coupure urbaine RN13 à St Germain-en-Laye



Passerelle piétons-cycles de Mantes-la-Jolie
© 78_Seineàvélo_DDarrault



Passerelle Fin d'Oise à Conflans Sainte Honorine (encorbellement)
© 78_Seineàvélo_DDarrault

FINALITÉ 5

**L'ACCESSIBILITÉ DES COLLÈGES À VÉLO
DANS UN RAYON DE 3 KM**

ACTION 5-1

Aménager les axes de rabattement vers les collèges

Les liaisons de rabattement vers les 138 collèges des Yvelines représentent un formidable réservoir de transfert modal vers le vélo, au bénéfice de la santé et de l'autonomie des usagers, tout en réduisant la congestion routière due aux voitures.

Ces liaisons seront aménagées dans un rayon de **3 km autour des collèges**, conjointement avec les communes volontaires pour que le maillage cyclable soit cohérent et continu entre les voies communales et départementales.

Franchissements, Yvelines	Réalisé mandat 2015-2021	Objectif mandat 2021-2027
Réalisation départementale	3 passerelles pour 6,2 M€ - Conflans Sainte Honorine (RD 48) - Elancourt (RN 12) - Plaisir (RD 30)	5 franchissements Vélizy-Villacoublay - - Les Essarts le Roi - Orgeval - Triel-sur-Seine - Achères
Participation financière départementale	2 passerelles pour 3,8 M€ - Mantes-la-Jolie - Bezons (Eole)	1 passerelle pour 7,2 M€ - Poissy

Elles seront étudiées à partir d'un diagnostic d'accessibilité spécifique à chaque collège. Il sera mené par le Département en concertation avec les Principaux des collèges, et aboutira à une répartition des maîtrises d'ouvrage en accord avec les communes et intercommunalités.

Cette action sera donc menée à la fois **en maîtrise d'ouvrage directe** du Conseil départemental, **et en accompagnement financier** des collectivités ou de leurs regroupements qui se porteront maîtres d'ouvrages sur le réseau relevant de leur compétence.

ACTION 5-2

Créer des stationnements vélo au droit des collèges

Le stationnement des vélos constitue un maillon indispensable dans la chaîne de déplacements à vélo. Actuellement insuffisant sur le territoire, il doit pour être efficace, à la fois répondre au besoin tant quantitatif que qualitatif mais également offrir une garantie de sécurité pour l'utilisateur.

Le plan vélo départemental propose ainsi de cibler **un renforcement des stationnements vélos au sein et/ou à proximité des collèges**.

Afin d'avoir une connaissance fine de la fréquentation et des besoins en stationnement vélo sur les collèges dont il a la charge, le Département réalisera un diagnostic des stationnements existants et des besoins supplémentaires, en lien avec les Principaux des collèges, ce qui permettra d'établir une programmation ciblée (plan d'action sous maîtrise d'ouvrage départementale) et des interventions auprès des acteurs concernés.

Un complément de stationnements vélos pourra être mis en place sur l'espace public à l'extérieur des collèges par le Département (en tant que maître d'ouvrage ou financeur) si les parcelles accueillant les établissements ne sont techniquement pas en mesure de les accueillir ou de répondre à toute la demande. Ces implantations se feront en accord avec les communes concernées, et sous réserve qu'elles prennent en charge par voie de convention la gestion de ces équipements de stationnement.

ACTION 5-3

Sensibiliser et éduquer à l'usage du vélo

Développer une culture du vélo, par exemple grâce aux opérations « Savoir-Rouler à vélo » (subventionnées par le Département des Yvelines) et « Bien Vivre », nécessite des actions ciblées qui démarrent dès le plus jeune âge.

Ainsi, le Département des Yvelines continuera à soutenir, via le dispositif financier de subvention en vigueur depuis mai 2019 les projets (y compris associatifs) de type vélo-école ou savoir rouler pour le territoire rural ou de mise en selle dans les quartiers relevant de la Politique de la Ville.

Un partenariat pluriannuel **2020-2022** avec la Fédération française de cyclisme permet d'impulser des initiatives : mise au point d'un **kit sécurité routière** à vélo diffusé dans le cadre du Brevet de sécurité routière (BSR), **publication** de numéros spéciaux « mobilités actives » des magazines institutionnels, ou encore création d'un **permis vélo « citoyen »** délivré lors d'événements organisés ou soutenus par les collectivités.

FINALITE 6

L'ACCESSIBILITÉ DES GARES À VÉLO DANS UN RAYON DE 5 KM

ACTION 6-1

Aménager les axes de rabattement vers les gares

De même que pour les collèges, **les liaisons de rabattement vers les 84 gares** des Yvelines représentent un formidable réservoir de transfert modal vers le vélo, au bénéfice de la santé et de l'autonomie des usagers, tout en réduisant la congestion routière due aux voitures.

Ces liaisons seront aménagées **dans un rayon de 5 km** autour des gares.

L'accent sera notamment mis sur les gares rurales, ainsi que sur les pôles d'échanges principaux, dont les futures gares du Grand Paris Express et les gares Eole.

Cette action sera menée à la fois **en maîtrise d'ouvrage directe** du Conseil départemental, et **en accompagnement financier** des collectivités ou de leurs regroupements qui se porteront maîtres d'ouvrages sur le réseau relevant de leur compétence.

ACTION 6-2

Créer des stationnements vélo au droit des gares

Le stationnement des vélos constitue un maillon indispensable dans la chaîne de déplacements à vélo. Actuellement insuffisant sur le territoire, il doit pour être efficace, à la fois répondre au besoin tant quantitatif que qualitatif mais également offrir une garantie de sécurité pour l'utilisateur.

Le plan vélo départemental propose ainsi de cibler **un renforcement des stationnements vélos près des gares**, en cohérence avec le décret n° 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L.1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare, qui détermine un nombre de places sécurisées à créer selon la gare.

Ile-de-France Mobilités a mis en place un schéma directeur de stationnement vélo (parcs Véligo) en gares et stations voté en 2011, révisé le 5 février 2020, comme illustré ci-dessous. Le bilan indique que 1 875 stationnements ont été créés depuis 2011 dans les Yvelines (soit 4 places pour 1 000 habitants) dont 1013 places en consignes.

Le nouveau schéma directeur, voté en février 2020, se donne pour objectif de développer 100 000 places de stationnement vélo à l'horizon 2030 dont une cible de plus de 10 000 places pour les Yvelines.

Aménagements cyclables	Réalisé jusqu'à 2015	Réalisé mandat 2015-2021	Objectif mandat 2021-2027	Total à terme (post-2027-2030)
Sur route départementale	330 km	380 km (+ 50 km)	458 (+78 km)	544 km (+ 86 km)
Hors route départementale (maîtrise d'ouvrage communale ou intercommunale)	640 km	740 km (+ 100 km dont 26 km subventionnés par le Département)	888 km (148 km dont 50 km subventionnés par le Département)	1056 km (+ 168 km dont 50 km subventionnés par le Département)
Total	970 km	1 120 km	1 346 km	1 600 km

En tant que propriétaire foncier :

Pour accompagner ce dispositif, le Département peut mettre à disposition d'Ile-de-France Mobilités le foncier dont il dispose au droit des gares et stations, et particulièrement son domaine public pour accueillir du stationnement sécurisé et/ou des consignes Véligo.

En tant qu'administrateur d'Ile-de-France Mobilités

Le Département soutiendra un programme d'installation de consignes sécurisées en gares péri-urbaines et rurales. Les lieux où les consignes sont pleines à plus de 65% feront l'objet d'études d'extension du stationnement vélo sécurisé.

Hormis les parcs Véligo pilotés par Ile-de-France Mobilités qui représentent une source de stationnements vélos, le Département des Yvelines réalisera un diagnostic spécifique des stationnements vélos dans et à proximité de chaque gare structurante afin d'améliorer la connaissance de l'offre et de la demande, de répartir les maîtrises d'ouvrages et de prévoir une programmation ciblée et des interventions auprès des acteurs concernés.

En tant que co-financeur et soutien aux projets locaux :

Le Département complètera l'aide à l'installation apportée par Ile-de-France Mobilités et par les autres sources de financement éventuelles (dont le programme Alvéole par exemple) à concurrence de 70%.

FINALITÉ 7

DES ITINÉRAIRES CONTINUS ET DES SERVICES POUR LA MOBILITÉ DU QUOTIDIEN

L'étape fondamentale de la nouvelle politique en faveur du vélo sera de répondre au besoin le plus fréquemment invoqué par les usagers, c'est-à-dire de pouvoir disposer d'un réseau cyclable structurant continu conformément au schéma directeur ci-dessous, à l'échéance 2027.

Il s'agit **des itinéraires du quotidien** pour relier les zones d'habitat avec les gares, les collèges et les principales zones d'emploi et de commerces. Ce nouveau schéma renforce donc les schémas directeurs cyclables structurants existants sur le territoire des Yvelines.

Qu'il soit constitué de pistes dédiées, de bandes cyclables, ou de zones de circulation apaisées, ce réseau structurant sera mis en œuvre par le Conseil départemental des Yvelines. Il pourra donner lieu en zone urbaine à des réaménagements de façade à façade, en repensant totalement l'espace public et son partage, en accord avec les maires des communes concernées.

Les principes d'insertion des cheminements cyclables, et notamment les largeurs, seront distingués selon deux catégories : le RER-V qui se veut plus confortable et propice à une utilisation « intensive » par les cyclistes, et les liaisons structurantes qui ont pour vocation d'accueillir une pratique cycliste courante et quotidienne. Les caractéristiques des cheminements seront adaptées à la réalité physique des sites.

ACTION 7-1

Développer un réseau cyclable structurant continu

Le réseau cyclable des Yvelines sera réalisé par **un programme de maîtrise d'ouvrage départementale** (études et travaux) de liaisons cyclables sur les routes départementales. Les sections prévues figurent en fin de rapport.

Cette action sera également menée **en accompagnement financier des collectivités** ou de leurs groupements qui se porteront maîtres d'ouvrages sur le réseau relevant de leur compétence, **pour des axes structurants** figurant au schéma directeur à l'horizon 2027, **et pour des itinéraires rayonnants** permettant l'accès aux gares et aux collèges comme décrit précédemment.

Dans les Yvelines, le schéma directeur en propre (c'est-à-dire hors rayonnement à partir des gares et des collèges) totalise 950 km de voies dites structurantes (tous réseaux confondus), dont la moitié soit 475 km est déjà réalisée.

Ainsi pour les Yvelines, dont le réseau propre totalise 1 600 km, **l'équivalent du réseau routier départemental sera cyclable à terme, soit 1 600 km aménagés en faveur de l'usage du vélo** sur des routes communales, intercommunales et départementales.

ACTION 7-2

Adapter l'espace public pour la sécurité et le stationnement des vélos

En tant que maître d'ouvrage, le Département réalisera des diagnostics de fréquentation et de stationnement vélo pour ses projets de requalification de voirie ou d'aménagements cyclables. Pour les projets qui s'avèrent pertinents au vu du tissu urbain et au regard du bilan des places de stationnement automobiles, un objectif conforme à celui du plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) sera appliqué, à savoir 1 place de stationnement automobile sur 50 transformée en zone de stationnement vélo (voire 1 sur 40 dans les quelques communes classées « cœur de métropole » au PDUIF). Ces zones de stationnement pourront être des abris, des arceaux ou encore une place de stationnement dédiée au vélo free-floating.

De plus, l'article L 118-8-1 du Code de la Voirie Routière précise qu'aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles, cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. L'ensemble des carrefours doit répondre à ces exigences d'ici le 31 décembre 2027. Le Département, conjointement avec les communes, respectera ces dispositions légales et procédera aux aménagements nécessaires. Cette mesure sera utilement accompagnée de l'installation d'un sas vélo, ce qui aura l'avantage de reculer la ligne d'effet du feu tricolore de 3 à 5 m et de davantage protéger les piétons.

Par ailleurs, en tant que co-financeur et soutien des projets locaux, le Département des Yvelines subventionne en domaine public tous les stationnements cycles en territoire « rural » ; et pour le territoire « urbain » les stationnements cycles auprès des gares, collèges et en quartier en Politique de la Ville.

ACTION 7-3**Définir une identité visuelle et une cartographie des itinéraires cyclables du quotidien**

L'ambition portée est de rendre lisible le réseau structurant et ses connexions avec le réseau local. Pour cela, il sera produit une **cartographie** des itinéraires cyclables structurants sur le modèle des plans de métro parisiens. Ces plans d'itinéraires montreront les points d'intérêt culturels ou pratiques (gares avec stationnement vélo, hébergements accueillant les vélos, commerces spécialisés, etc.) ainsi que les « correspondances » vers d'autres itinéraires plus locaux.

L'exercice sera réalisé dans un premier temps sur les itinéraires principaux et sur les véloroutes nationales. Ces plans d'itinéraires seront par la suite mis à jour régulièrement ou créés si de nouveaux itinéraires apparaissent.

ACTION 7-4**Expérimenter des matériaux et des configurations innovants**

L'échelle départementale est idéale pour piloter **des expérimentations innovantes**, à la fois grâce aux capacités de maîtrise d'ouvrage propre, mais également par la possibilité de mettre en place des sites pilotes. Dans ce cadre plusieurs pistes d'expérimentation et d'innovation ont été définies.

Dans une logique de développement durable, il sera recherché des sites pour la mise en œuvre de planches d'expérimentations de nouveaux matériaux pour les aménagements cyclables en vue notamment d'infiltrer les eaux de ruissellement, de réduire le besoin d'éclairage public (marquage luminescent), de réduire l'émission de CO2 lors de son installation ou d'utiliser des taux de matériaux recyclés importants.

Par ailleurs, pour répondre au mieux aux problèmes de conflits entre les différents usagers (piétons/cyclistes ou cyclistes/voitures), différentes dispositions d'aménagement seront testées et permettront d'évaluer la pertinence des dispositifs.

ACTION 7-5**Soutenir et développer les services vélos, et lutter contre le vol**

Pour assurer la longévité du vélo et la sécurité de l'utilisateur dans sa mobilité du quotidien, il est nécessaire d'avoir un équipement entretenu. Or l'entretien des vélos est souvent négligé. Pour les populations en insertion, il est également important que le vélo soit démocratisé, avec un faible coût et qu'il soit facile d'entretien en autonomie. De même, pour développer la pratique cyclable, des locations de vélos situées sur des lieux stratégiques comme les gares et le long des véloroutes nationales s'avèreraient profitables.

Il existe ainsi sur l'ouest parisien une offre diversifiée de services et équipements vélos (cf. carte des services p11) mais elle reste globalement insuffisante pour entretenir, réparer, ou louer un vélo. C'est pourquoi les Départements financent les actions proposées par les collectivités et associations au moyen de subventions.

De plus, le Département plantera des véloboxes sur ses propriétés. **Un vélobox** est un abri à bicyclette métallique fermé, qui peut être collectif ou individuel. Il peut notamment être muni d'un câble de sécurisation du vélo intégré en intérieur avec des crochets, et d'une prise électrique pour recharger la batterie d'un vélo à assistance électrique. Ainsi, le Domaine de Madame Elisabeth à Versailles, le parc de Montesson, le parc du Peuple de l'herbe à Carrières-sous-Poissy, et le Château de la Madeleine à Chevreuse seront équipés de véloboxes par le Conseil départemental des Yvelines.

Par ailleurs, mieux lutter contre le vol des vélos, leur recel ou leur revente illicite constitue une clé importante pour son utilisation car il s'agit de l'un des premiers freins à sa pratique régulière. **Le marquage Bicycode** s'avère une solution efficace pour permettre à la Police, lorsqu'elle retrouve un vélo volé, de le restituer à son propriétaire. Le Département soutiendra les actions proposées par les collectivités et associations au moyen de subventions, en faveur de la lutte contre le vol (comme par exemple l'achat de machine de gravage).

FINALITÉ 8**L'AMÉNAGEMENT D'ESPACES DE LOISIRS ET DE SPORT**

A la veille de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris qui verront quatre épreuves cyclistes se dérouler sur l'ouest parisien, le Département entend renforcer le positionnement « Terre de Vélo » en initiant des projets ambitieux et innovants en matière de vélo « plaisir » et « défi ».

ACTION 8-1**Créer un Eco By'ke Park à Montesson**

Situé sur des parcelles départementales à Montesson, cet équipement innovant à vocation ludique et sportive se déclinera autour du vélo grâce à **sa piste de pumptrack¹** et **ses parcours VTT** et de maniabilité. Il mettra en valeur le patrimoine agricole et paysager au travers de sentiers et parcours pédagogiques. Un équilibre entre exploitation du site et **préservation de la biodiversité** favorisera la valorisation écologique du parc. En complément, un soutien aux initiatives locales sera déployé afin de favoriser la création de parcours mobilité sur le territoire.

ACTION 8-2**Jalonner les itinéraires cyclables de sports et loisirs**

Dans les Yvelines, l'objectif à terme est également de jalonner sur la base d'une identité visuelle cohérente, **des boucles locales de sports et loisirs** afin qu'elles puissent être reconnues et utilisées par tous. Ces boucles seront thématiques : circuit famille, circuit découverte du patrimoine, circuit nature, circuit sportif.

¹ Pumptrack : parcours en boucle fermée, constitué de plusieurs bosses consécutives et de virages relevés.



ACTION 8-3

Animer des évènements et manifestations sportives autour du vélo

Le Département poursuit son soutien aux manifestations emblématiques du territoire. Très actif sur la thématique du vélo, le Département des Yvelines ainsi que certaines collectivités ont déjà obtenu des labels comme « Terre d'excellence cycliste-FFC » ou « l'UCI Bike city Label ».

Plusieurs moments forts autour du vélo sont ainsi organisés annuellement par le Département des Yvelines comme par exemple la **Fête du Tour** ou le village-départ du Paris-Nice. Ces moments privilégiés sont l'occasion de promouvoir le vélo sous toutes ses formes. Les Yvelines participeront au **Paris-Nice** jusqu'en 2025 au moins, au Tour de France jusqu'en 2023, ainsi qu'aux **10 championnats nationaux et internationaux** inscrits au calendrier de la Fédération Française de Cyclisme (FFC) entre 2020 et 2024, tel que le championnat du monde de cyclisme piste en 2022.

Gouvernance et concertation

La politique cyclable départementale doit se construire avec l'ensemble des acteurs du territoire pour gagner en cohérence et en efficacité.

Dans ce cadre, de nombreux acteurs sont à rencontrer : l'Etat, la Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités, les autres Départements pour assurer les continuités d'itinéraires limitrophes, les comités d'itinéraires pour les véloroutes qui traversent le territoire, les collectivités (communes, intercommunalités et autres organismes publics), les associations cyclistes et les entreprises.

D'une manière générale, **une concertation** sera effectuée avec l'ensemble des acteurs concernés en fonction des thématiques.

Un comité vélo départemental sera réuni chaque année pour présenter l'avancement du plan vélo. Les échanges sur les propositions d'aménagement y seront organisés en amont des concertations réglementaires et des enquêtes publiques dès la phase d'études de faisabilité. Ce comité sera composé des services du Département et des intercommunalités volontaires, du Collectif Vélo Ile-de-France, de la Fédération Française de Cyclisme (comité des Yvelines), et des associations cyclistes locales significatives (c'est-à-dire dont les adhérents actifs représentent plus de 2 pour mille de la population communale) non représentées par le Collectif.

De plus, **le collectif vélo Ile-de-France** et les associations représentatives seront informées des projets de requalification de la voirie dès les phases d'études de faisabilité lors desquelles les associations pourront apporter leur diagnostic des usages à prendre en compte lors de la conception du projet. Leur analyse des propositions techniques sera sollicitée et fera l'objet d'échanges avec les services pour comprendre les contraintes techniques ou réglementaires qui peuvent s'imposer aux choix. Cette concertation se fera indépendamment des périodes réglementaires de concertation et perdurera lors des études opérationnelles post enquête publique.

Évaluation et suivi

Le Département est doté d'un **système d'information géographique** dédié aux « circulations douces ». Outil d'aide à la décision pour bâtir, suivre, évaluer et adapter la politique cyclable, il est un appui indispensable à la conduite des actions du plan vélo.

La base de données constituée est également un préalable à la création ou l'alimentation d'outils numériques à destination des cyclistes, comme l'ON3V par exemple avec lequel le Département est partenaire, qui offre une cartographie des itinéraires de véloroutes nationales régulièrement mise à jour. Cet outil permet également une meilleure connaissance du réseau qui ensuite peut être partagée avec plusieurs applications mobiles (qui existent sur le marché) spécifiquement dédiées à la pratique du vélo, par exemple pour collecter les données afin de les agréger à l'échelle de la Région.

Une page dédiée au vélo sera créée sur le site internet, où seront regroupées toutes les informations sur la politique cyclable départementale et son évolution.

Pour améliorer la connaissance des pratiques et des fréquentations cyclables sur le territoire et afin d'évaluer la politique cyclable mise en place, **le réseau de compteurs vélos permanents** sera complété principalement sur les véloroutes nationales et sur les axes structurants. Les compteurs vélos existants implantés sur les véloroutes nationales seront maintenus.

Des comptages ponctuels et des enquêtes qualitatives pour comprendre les motifs et profils (âges et catégories sociales) des usagers du vélo ainsi que le type de vélo (VAE ou non) seront également réalisées selon les besoins.

Un partenariat avec les applications vélos sera mis en place pour récolter des données permettant de comprendre pourquoi certains axes sont plus fréquentés que d'autres alors qu'ils offrent le même niveau de service ou d'aménagement.

Par ailleurs, le Département des Yvelines propose un dispositif de financement (subventions) à destination des communes et intercommunalités, pour l'installation de comptages sur le territoire « rural » et autour des gares et collèges pour le territoire « urbain ». En contrepartie, les données de comptages seront mises à disposition du Département ce qui permettra de les exploiter.

Empreinte carbone

Le développement du vélo pour les déplacements quotidiens de proximité implique la création d'infrastructures cyclables. Aussi est-il légitime de s'interroger sur ce que ces dernières « coûtent » en émissions de gaz à effets de serre (exprimées en tonnes de CO2 équivalent ou tCO2e), mais aussi sur leur impact en termes d'artificialisation des sols, ou encore d'émissions de CO2 pour l'usage de ce mode de transport.

Si nous considérons avec le Cabinet BL Evolution¹ que la création de pistes cyclables « coûte » de 70 à 380 tCO2e/km (en fonction du sol déjà plus ou moins artificialisé et du revêtement mis en place), alors elles reviennent de 15 à 80 fois moins cher en CO2e que les infrastructures routières.

La même étude conclut que les pistes cyclables ne contribuent qu'à hauteur de 0,2 % à l'artificialisation des sols en France, c'est-à-dire une part infime. Lorsqu'elles sont réalisées en milieu urbanisé, elles n'ont pas d'impact.

Or l'utilisation croissante du vélo grâce aux nouveaux aménagements cyclables vient en remplacement de trajets automobiles courts. L'usage du vélo génère ainsi par rapport à la voiture des économies d'émissions de gaz à effet de serre de 1,9kgCO2e pour 10 km parcourus. Ainsi, plus les itinéraires cyclables seront maillés, continus et sécurisés, plus ils seront utilisés, et cela non seulement compensera les émissions initiales de gaz à effets de serre dues à l'aménagement des pistes cyclables, mais aussi générera rapidement des économies. Le vélo est un levier essentiel pour décarboner les mobilités.

¹ MARTIN Guillaume et LAVIELLE Luc, « Quels impacts environnementaux des aménagements cyclables », BL évolution, juin 2021

Programmation pluriannuelle et coûts

Pour l'ensemble des actions du Plan Vélo 2022-2027, le Département des Yvelines mobilisera un montant de **50 M€ d'investissements**, et **12 M€ de subventions** en faveur des communes et de leurs groupements et d'Ile de France Mobilités.

Le programme opérationnel pluriannuel détaillé en annexe se traduit comme suit, en termes de linéaires à réaliser et de montants d'investissements (hors aménagements de franchissements restant à étudier) :

Programme opérationnel pour les Yvelines

Année	Montants estimatifs d'engagement de travaux* (k€ HT)	Linéaires à réaliser (km)
2021	1 500	2
2022	6 500	10
2023	10 000	16
2024	10 000	16
2025	12 000	18
2027	10 000	16
TOTAL YVELINES	50 000	78

* hors aménagements de franchissements restant à étudier)

Conclusion

Le vélo renforce l'attractivité du territoire en favorisant la mobilité du quotidien, tout en valorisant la qualité de vie par les activités sportives et récréatives. Ce changement social en cours nécessite un écosystème favorable, fondé sur des infrastructures et des services.

Le Département des Yvelines s'engage dans une politique publique volontariste du développement du vélo dans l'ouest francilien, qui démultipliera les actions déjà engagées grâce à une démarche stratégique claire déclinée en huit finalités opérationnelles.

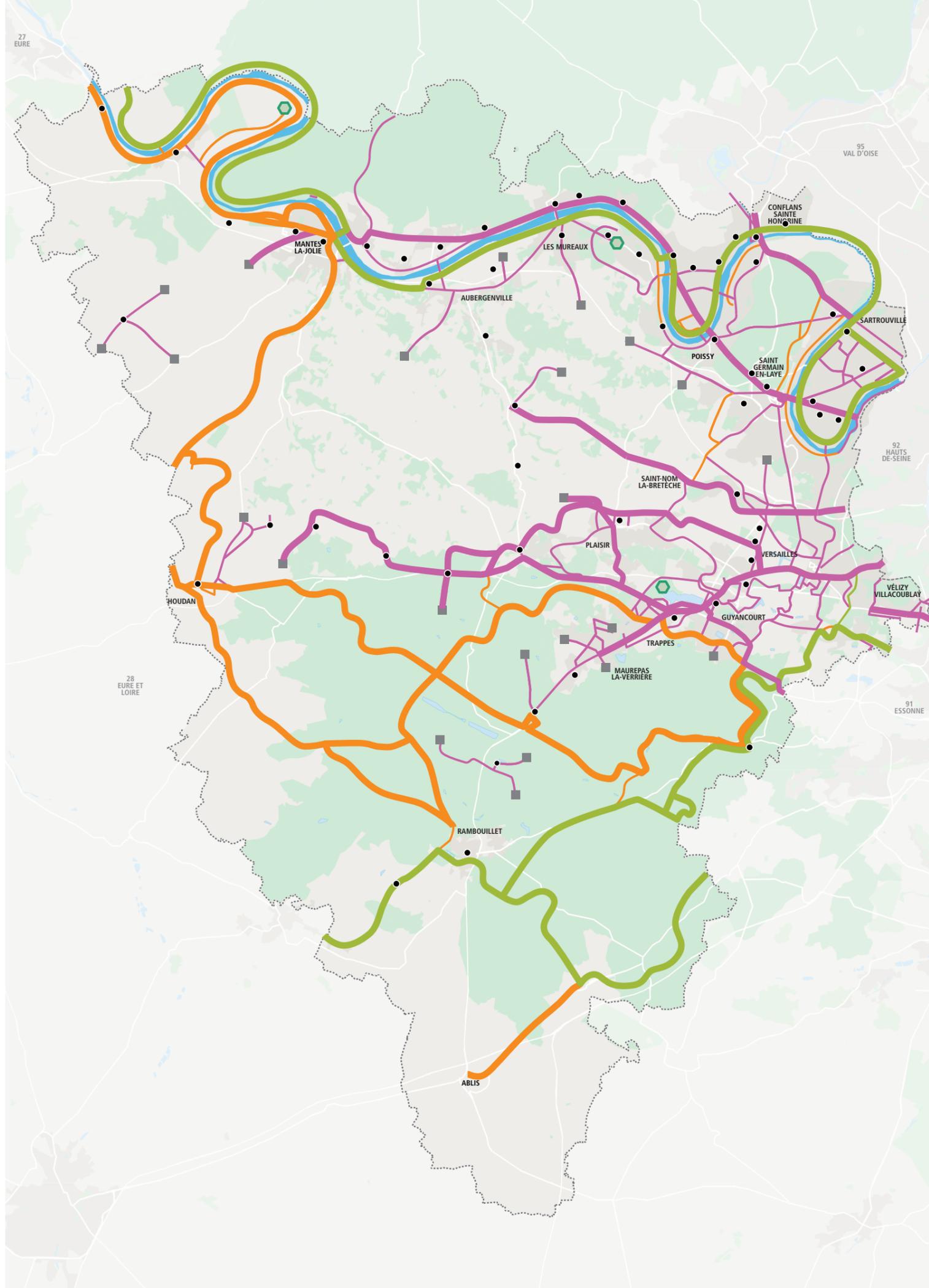
Ainsi, un maillage continu d'infrastructures reliera les quartiers d'habitat, les zones économiques et commerciales, les quartiers enclavés, les gares et collèges.

De plus, l'action départementale des Yvelines soutiendra les autres collectivités qui sont maîtres d'ouvrages, par l'intermédiaire d'un programme d'aides pour compléter et articuler le maillage cyclable.

La démarche ne serait pas complète sans un développement des services dédiés comme le stationnement ou les ateliers de réparation, le soutien aux événements sportifs nationaux et internationaux, l'aménagement continu, confortable et jalonné des trois véloroutes nationales, et la réalisation d'actions de promotion et d'éducation. Enfin, la concertation avec les acteurs locaux sera présente au cœur de tous les projets.

PLAN VÉLO DES YVELINES

-  Véloroutes nationales
-  Itinéraires du quotidien
-  Itinéraires de loisirs
-  Centre-Bourg
-  Gares
-  Bases de loisirs



Annexe 1 : Programmation pluriannuelle des réalisations en maîtrise d'ouvrage départementale

Programmation pluriannuelle des infrastructures en maîtrise d'ouvrage propre du Département des Yvelines

Commune des Yvelines	Route départementale	Année de début des travaux
Plaisir	RD 11	2021
Saint-Martin-la-Garenne	RD 147	2022
Vélizy-Villacoublay	franchissement	2022
Vieille-Église-en-Yvelines	RD 906	2022
Bonnelles	RD 988	2022
Neauphle-le-Vieux	RD 912	2022
Méré + Neauphle-le-Vieux	RD 912	2022
Limay + Guitrancourt + Issou + Gargenville	RD 190	2022
Épône + Aubergenville (partie centre-ouest)	RD 113	2022
Épône + Aubergenville (partie est)	RD 113	2022
Rosny-sur-Seine	RD 113	2022
Les Clayes-sous-Bois + Villepreux, partie 1	RD 11	2022
Carrières-sur-Seine	RD 311	2023
Les Clayes-sous-Bois + Villepreux, partie 2	RD 11	2023
Saint-Nom-la-Bretèche + Villepreux	RD 98 sud	2023
Fontenay-le-Fleury + Bois-D'Arcy + Montigny-le-Bretonneux	RD 129 + RD127	2023
Le Pecq + Le Vésinet + Chatou	RD 186	2023
Élancourt	RD 23	2023
Jouars-Pontchartrain	RD 912	2023
Vernouillet + Verneuil-sur-Seine + Chapet	RD 154	2023
Fontenay-Saint-Père + Limay	RD 983	2023
Poissy + Achères	RD 30	2023
Plaisir	RD 912 + RD 134	2023
Carrières-sous-Poissy	RD 190	2023
La Verrière + Le Mesnil-Saint-Denis	RD 13	2023
Saint-Cyr-L'École	RD 7	2023

Programmation pluriannuelle des infrastructures en maîtrise d'ouvrage propre du Département des Yvelines

Commune des Yvelines	Route départementale	Année de début des travaux
Les Clayes-sous-Bois + Villepreux, partie 3	RD 11	2024
Saint-Nom-la-Bretèche + Villepreux	RD 98 nord	2024
Vélizy-Villacoublay	RD 57	2024
Élancourt + Trappes	RD 23	2024
Limetz-Villez	RD 201	2024
Carrières-sous-Poissy + Poissy + Achères		2024
Sartrouville + Houilles	RD 308	2025
Le Chesnay + Rocquencourt	RD 307	2025
Viroflay	RD 10	2025
Montesson + Carrières-sur-Seine	RD 311	2025
Les Clayes-sous-Bois + Villepreux + Fontenay-le-Fleuri	RD 11	2025
Le Vésinet	RD 311	2025
Méré + Vicq	RD 76	2025
Rosny-sur-Seine	RD 113	2025
Carrières-sous-Poissy	La Seine à Vélo	2025
Mézières-sur-Seine + Épône	La Seine à Vélo	2025
Follainville-Dennemont + Guernes	La Seine à Vélo	2025
Carrières-sous-Poissy	RD 55	2025
Carrières-sur-Seine	franchissement	2027
Les Essart-le-Roi	RD 191	2027
Les Essarts-le-Roi	franchissement RD 191	2027
Orgeval + Villennes-sur-Seine	franchissement RD 153	2027
Triel-sur-Seine	RD 2	2027
Les Mureaux + Verneuil-sur-Seine	La Seine à Vélo	2027

Annexe 2

ITINÉRAIRES VÉLO ACCUEIL VÉLO, STATIONNEMENTS ET SERVICES*

* Services représentés non exhaustifs

-  Itinéraires nationaux
-  Itinéraires départementaux
-  Maison du vélo
-  Nombre d'accueil vélo
(hébergements, office de tourisme
et sites touristiques labellisés) 
-  Locations de cycles - vente et réparations
-  Parcs Véligo Consignes (parcs fermés)
-  Parcs Véligo Abris (parcs ouverts)
-  Stations Vélib
-  Gonflage - réparations libre accès

