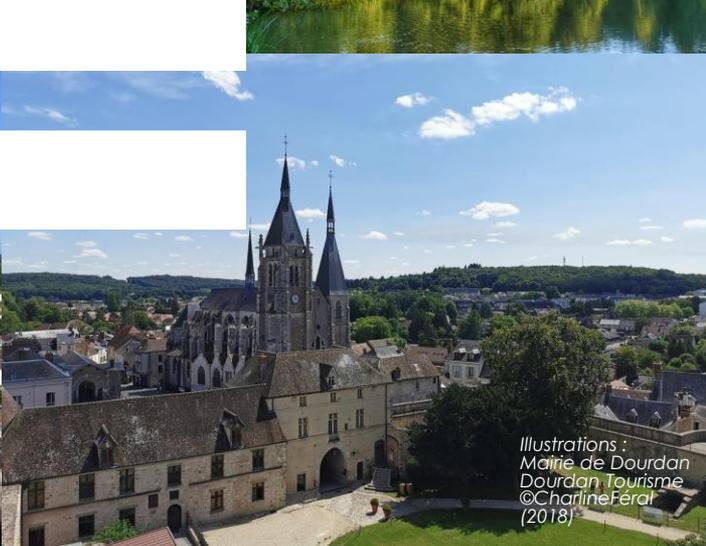


PETITES VILLES DE DEMAIN DOURDAN



RÉSUMÉ DES ÉTUDES

Illustrations :
Mairie de Dourdan
Dourdan Tourisme
©Charline Féral
(2018)

POINT ETUDES



- Etude sur le stationnement :
 - Diagnostic rendu en juillet 2022
 - Finalisation en septembre 2022
- Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics :
 - Diagnostic rendu en juin 2022
 - Finalisation en septembre 2022
- Schéma directeur de développement des mobilités douces, porté par la CCDH :
 - Diagnostic rendu en février 2022
 - Finalisation en septembre 2022
- Etude de faisabilité et de programmation sur le réaménagement de l'espace public du centre-ville :
 - Lancement le 1^{er} juillet 2022
 - Premiers rendus en sept./oct. 2022
 - Puis phase 2 propositions de scénarios et phase 3 développement du scénario choisi

BILAN ÉTUDE STATIONNEMENT

- **Sur Dourdan, on compte :**
 - 1281 places de stationnement sur voirie dont 24 places pour les PMR
 - Et 1306 places de stationnement en ouvrage (parking) dont 49 PMR
 - Concernant le stationnement privé, il est estimé à environ 2 800 places. Pour celui professionnel, l'estimation est de 4 500 places.
 - 26 places PMR sont non conformes (signalisation et/ou dimensionnement), soit environ 35,6%
 - 39 places de stationnement sont situées à moins de 5 mètres d'un passage piéton et devront être supprimées avant le 31/12/26 (conformément à l'évolution de la réglementation).
- **Une réglementation peu adaptée :**
 - La zone bleue est peu respectée et limitée par l'usage du macaron notamment professionnel sur des rues commerçantes
 - Le stationnement illicite est conséquent autour des écoles, de la gare, dans le centre-ville (exemple : stationnement sur trottoir)

Comptages routiers : nombre de véhicules et vitesse

5 compteurs ont été installés pendant 1 semaine pour mesurer le nombre de voitures et leur vitesse.

On constate :

- Une différence entre le sentiment de vitesse et la vitesse mesurée
- Rue de Chartres nord : fort trafic \Rightarrow risque de conflits entre stationnement, circulation et piétons/vélos.
- Rue Jubé de la Pérelle : une vitesse relevée $>30\text{km/h}$ \Rightarrow risque de créer une coupure entre le centre-ville et les parkings (de Jubé de la Pérelle et de l'Esplanade du Québec) et donc un report du stationnement vers le centre-ville.



- Les poids-lourds sont peu présents et ne se retrouvent que de nuit. Cependant, les livraisons de colis ralentissent fréquemment la circulation et sont à l'origine de nombreux stationnements illicites,



Analyse AFOM

Atouts

- Potentiel d'utilisation des parcs existants de façon à absorber une partie du stationnement illicite observé sur voirie,
- Présence de la gare RER à proximité du centre permettant d'absorber les flux pendulaires,
- Ville compacte permettant de nombreux déplacements sans recours à l'automobile et donc de passage en parc de stationnement.

Menaces

- Concurrence entre le stationnement résidentiel et d'activité aux heures de pointe, notamment du soir,
- Ouverture programmée d'équipements et de services sur des zones de stationnement sous tension (secteur du centre culturel, de l'hôpital, ...),
- Augmentation continue du nombre de véhicules par foyer et donc du nombre de stationnement nécessaire,
- Risque de saturation des quartiers pavillonnaires et résidentiels, en lien avec l'augmentation du nombre de véhicules et de la diminution de l'espace résidentiel dédié.

Faiblesses

- Important taux de stationnement illicite dans le centre-ville et à proximité de la gare,
- Zone bleue non respectée, de même que les places arrêts minutes,
- Forte utilisation des places du centre-ville par les commerçants et professionnels,
- Pratique d'arrêts minutes en pleine voie, notamment autour des établissements scolaires et dans le cadre des livraisons de colis,
- Volonté de stationnement au plus proche de la destination,
- Manque de stationnement résidentiel dans les propriétés (collectifs, pavillons), phénomène accentué dans le centre-ville

Opportunités

- Transfert d'une partie du stationnement en voirie dans le centre-ville vers du stationnement en ouvrage dans une optique d'amélioration de cadre de vie et de libération d'espace public pour d'autres formes de mobilité,
- Renforcer l'utilisation des parkings et de la gare de Dourdan-la-Forêt,
- Réduction du nombre de déplacements automobiles internes à la commune permettant d'atténuer la pression sur le parc de stationnement.

L'usage résidentiel de plusieurs rues est supérieur à 50% des places disponibles, et près de 15% des véhicules ne se déplacent pas systématiquement en journée.

Dans l'hypercentre, 170 véhicules sont identifiés comme étant en stationnement résidentiel hors-ouvrages.

Les besoins

Stationnement résidentiel :

- Libérer des places sur voirie du stationnement résidentiel
- Transférer ce stationnement résidentiel de longue durée sur des parkings existants ou nouveaux
- Anticiper les nouveaux besoins : nouveaux logements, logements et cellules commerciales vacants remis sur le marché vont engendrer de nouveaux besoins en stationnement
- Anticiper l'impact des nouveaux aménagements : la volonté d'élargir les trottoirs, d'installer des terrasses et de diminuer le nombre de voitures en centre-ville (place du G. de Gaulle ou Halle) va engendrer des suppressions de places et donc un besoin de création à proximité.

Stationnement professionnel / clientèle :

- Limiter l'usage du macaron dans l'hypercentre pour les professionnels et commerçants de façon à libérer de la place pour la clientèle
- Allouer ces places à de l'arrêt-minute ou de la zone bleue contrôlée
- Positionner le stationnement vélo sur les flux de consommation des clients
- Identifier du stationnement lors de la pause méridienne au niveau du Jeu de Paume
- Améliorer le stationnement au abords du centre culturel/place Bad Wiessee : améliorer la signalétique et l'accès via le sens de circulation, créer de nouvelles places de stationnement sur la rue, ...

Stationnement aux gares :

- Problématique de stationnement illicite au Sud de celle-ci, amené à se renforcer par la suppression des places en amont des passages piétons,
- L'occupation des parkings Nord de la gare offre cependant un réservoir de 40 places, permettant en théorie de remédier au problème du stationnement au Sud de celle-ci,
- La création d'un parking, estimé à 45 places, Boulevard des Alliés, pourrait se traduire par une occupation de ce dernier par les usagers de la gare, un parc orienté résidents et clientèles des commerces, avec contrôle d'accès peut lui être préféré.
- Développer l'usage de la gare Dourdan-la-Forêt notamment pour les extérieurs et/ou créer (par IDFM) un parking relais à la gare de Dourdan

BILAN SCHÉMA DE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DOUCES

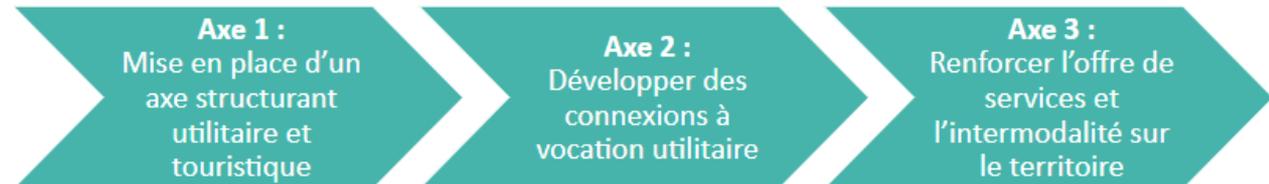
Étude réalisée par la Communauté de Communes du Dourdannais en Hurepoix

Objectifs identifiés



- Développer les connexions vers les pôles générateurs de déplacements dans les centres villes : établissements scolaires, zones d'activités, zones commerciales ...
- Assurer une offre d'itinéraires de rabattement depuis les communes à distance pertinente vers un axe mode doux central le long de l'Orge, entre Dourdan et Breux-Jouy (et la gare de Breuillet).
- Sécuriser et assurer la cohérence et continuité des itinéraires existants avec la création d'aménagements dédiés afin de réduire le sentiment d'insécurité.
- Développer les services vélos et faciliter leur accès.
- Renforcer la signalétique et le jalonnement sur le réseau loisir/cyclotourisme mais aussi de la pratique quotidienne et utilitaire.
- Développer et accompagner le développement du stationnement cyclable sécurisé.
- Etudier le potentiel d'intermodalité des gares du territoire au-travers de deux aspects : le stationnement en gare et l'accès sécurisé à ces dernières depuis les différentes communes du territoire.

Stratégie proposée



- Créer un maillage et des scénarios du réseau structurant
 - À l'intérieur de chaque commune :
 - Pour Dourdan, proposition = 29km de linéaire ; généralisation du contre-sens cyclable ; mise en place d'une zone de rencontre sur tout le centre historique ; création de pistes cyclables séparées des voitures lorsque la largeur des rues le permet
 - Au niveau des connexions entre communes
- Plan de stationnement vélo
 - Développer l'offre de stationnement sur l'espace public (centre ville, établissements scolaires, établissement culturel ou patrimonial, lieux de pratique sportive, à proximité des arrêts de transport en commun),
 - Offrir du stationnement au niveau des pôles générateurs, notamment du stationnement sécurisé dans les gares de façon à renforcer les pratiques d'intermodalité.
- Plan de jalonnement
 - Proposer des panneaux directionnels pour orienter le cycliste
 - Mettre les temps de parcours

BILAN DU PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS

- 73 voies diagnostiquées :
 - 69 sont non accessibles PMR et 4 partiellement
 - Environ 751 préconisations
- 751 préconisations qui concernent la mise aux normes :
 - Des passages piétons : 39%
 - Des trottoirs et des cheminements : 40%
 - Des places de stationnement PMR : environ 3%
 - Du mobilier urbain : environ 4%
- Coût
 - Coût total remise aux normes : minimum 2 millions
 - 30% des préconisations ont un coût inférieur à 1000€



Exemple de rues non PMR : aucun ou faible largeur des trottoirs, potelets non conformes, obstacles, ...

ÉTUDE DE FAISABILITÉ ET DE PROGRAMMATION SUR LE RÉAMÉNAGEMENT DE L'ESPACE PUBLIC DU CENTRE-VILLE

Ambitions

- Créer un espace public plus apaisé, convivial et accessible à tous
- Améliorer le cadre de vie
- Valoriser l'image et l'attractivité de la commune



Objectifs

- Améliorer l'appropriation de l'espace public par les piétons, cyclistes et commerçants
- Améliorer le cadre de vie : mise en valeur du patrimoine et identité de la commune.
- Disposer d'un espace public modulable et flexible
- Développer l'offre touristique
- Adapter l'espace public aux enjeux climatiques (Agenda 2030, Ilot de chaleur, ..)

L'étude doit proposer différents scénarios faisables aussi bien techniquement que financièrement.

Ce travail concerne la rue de Chartres et la place du Général de Gaulle, et en option la place de la Forge et les fossés du Château.