

COPIL N°2

PLAN DE STATIONNEMENT - PLAN D' ACTIONS

CONTACT

Immergis :
Vincent Lecamus
vlecamus@immergis.fr
+33 (0)4 34 11 65 51



Dourdan

Dourdan - Analyse des flux et de l'équipement automobile des ménages

Commune de **10 639 habitants** (INSEE 2019), à la limite Sud du département de l'Essonne et de la région Ile-de-France.

Commune **structurante de son territoire proche** (Communauté de communes du Dourdannais en Hurepoix et quelques communes des Yvelines), entre les pôles urbains d'Étampes au Sud et de Rambouillet au Nord. Cette situation se traduit par une concentration de déplacements vers Dourdan depuis les communes environnantes.

Commune francilienne, Dourdan et son territoire environnant sont polarisés par l'agglomération parisienne et les pôles d'activités de Massy-Palaiseau et d'Orly. Les déplacements vers ces polarités sont facilités par la présence de nombreuses infrastructures de transport sur et à proximité immédiate du territoire de la commune :

- **RER C :**
 - Deux gares sur la commune : Dourdan la Forêt et Dourdan,
 - Fréquence de 10 à 20 minutes en gare de Dourdan,
 - Fréquence de 30 minutes à 1 heure en gare de Dourdan la Forêt.
- **RD116 :**
 - Dourdan <> Saint-Chéron<> Arpajon / N20 <> Paris,
 - Accès aux Nord de l'Essonne et Arpajon.
- **A 10 :**
 - Echangeur de Dourdan,
 - Accès facilité au réseau routier francilien.

Si Dourdan polarise une majorité des déplacements domicile-travail et domicile-étude de son territoire environnant, il n'en reste que la majorité de ces déplacements se font en véhicule automobile et que l'équipement des ménages en la matière n'est pas en reste.

Type de déplacement	Dourdan	CCDH	Essonne	IdF	France
Pas de déplacement	4,1	4	2,1	3,2	4,1
Marche à pied (ou rollers, patinette)	13,3	6,8	4,7	6,9	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	0,9	0,5	0,9	2,4	2,3
Deux-roues motorisé	1	1,2	1,9	2,9	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	60,2	70,3	61,2	40,2	70,4
Transports en commun	20,5	17,1	28,4	44,3	15,2

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP 2018)

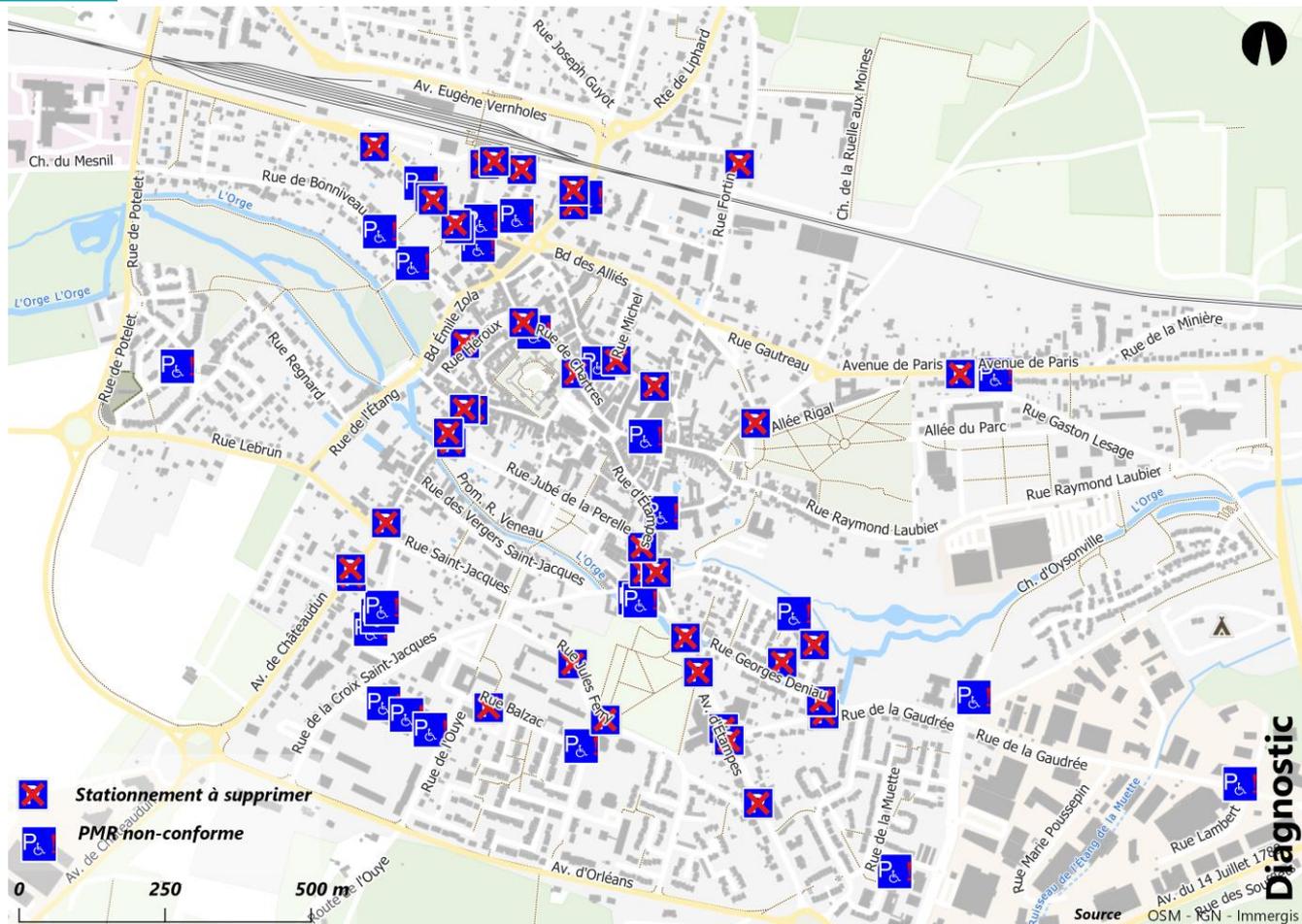
Équipement automobile des ménages :

- 60,8% des ménages ont au moins une place de stationnement à leur domicile, soit un réservoir **d'environ 2 800 places**,
- 78,7% des ménages ont au moins une voiture,
- 27,7% des ménages ont deux voitures ou plus,
- Soit un parc automobile des ménages estimé à 4 900 voitures au minimum.

A noter :

- Légère tendance à la baisse de la motorisation des ménages, -3 points entre 2013 et 2019,
- Très légère tendance à la baisse du taux de stationnement au domicile, -1,5 point entre 2013 et 2019.
- Baisse des taux d'équipement mais augmentation du stock en valeur absolue.

Diagnostic du parc existant - PMR non-conforme et places à supprimer



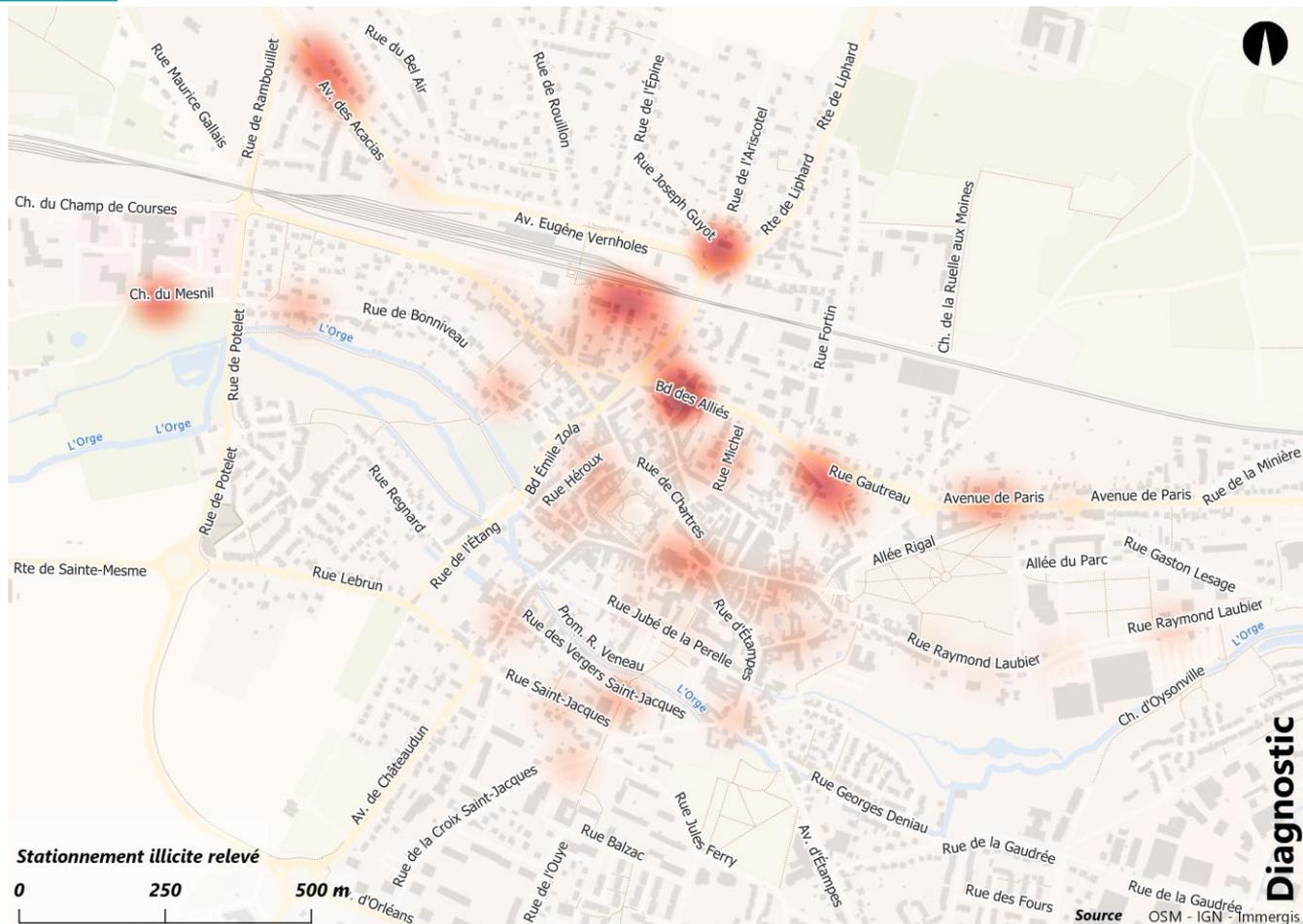
La campagne de relevés a permis de mettre en avant la présence de **26 places PMR non-conformes** en terme de signalisation et de dimensionnement. Soit environ 35,6% des places PMR, cette non-conformité étant essentiellement liée au dimensionnement des places.

La loi PAMA prévoit la suppression des places de stationnement situées à moins de 5m en amont des passages piétons, sur la commune de Dourdan, **39 places** seraient concernées par cette loi dont l'application est prévue pour le 31 décembre 2026.

La campagne initiale de relevés du parc sur voirie et des aménagements accessibles a permis d'identifier :

- 26 places PMR non conformes,
- 786 places dont l'état est à surveiller;
- 340 places fortement dégradées dont une reprise est nécessaire.

Diagnostic du parc existant - Stationnement illícite relevé



Lors des relevés des études d'occupation et de rotation, le stationnement illícite observé a été relevé sous forme de point unique.

La campagne de relevés permet donc d'identifier différentes zones de stationnement illícite récurrentes :

- Autour des écoles,
- Zones résidentielles : Avenue des Acacias, Avenue de Paris, Rue Joseph Guyot,
- Au niveau des parkings de la gare et du Jeu de Paume,
- Centre-ville.

L'installation de dispositifs anti-stationnement (potelets) le long des trottoirs dans les zones marquées par ce stationnement illícite peuvent être une solution efficace contre le stationnement résidentiel. Les arrêts minutes, bien que réduits par l'installation de ces équipements peuvent cependant être reportés au niveau des intersections et en double-file.

Synthèse du diagnostic



Problématiques identifiées :

Le stationnement autour de la Gare de Dourdan souffre de :

- Saturation des parkings et rues du Sud de la gare,
- Sous-occupation des parkings de la zone Nord (en raison de la nécessité de traverser la passerelle),
- Concurrence avec le stationnement résidentiel, notamment sur la rue du Faubourg de Chartres.
- **Non-respect de la zone bleue**, en raison de stationnement résidentiel ou professionnel au sein de cette dernière, notamment en raison du système de macaron attribués aux commerçants/professionnels et la présence de stationnement longue-durée non-verbalisé.
- Le stationnement impossible en centre-ville se reporte soit sur le **parking du Jeu de Paume, marqué par un fort stationnement illicite le midi**, ou en stationnement interdit à l'intérieur du centre,
- L'heure de pointe du soir est source de tensions en raison de la concurrence des usages entre la continuité du stationnement professionnel et le retour des résidents.
- Les parkings de l'Esplanade du Québec et du Jubé de la Pérelle ne sont pas utilisés à capacité malgré la suroccupation du centre.
- **Présence de nombreux stationnement résidentiels illicites** sur trottoir alors même que du stationnement est disponible dans la même rue,
- **Un stationnement résidentiel marqué dans les rues du centre-ville, y compris sur les parkings du centre,**
- Présence de voitures ventouses observées tout au long de la période de relevés,
- Les études de rotation font apparaître des **points noirs** aux heures d'entrée et de sorties des **écoles élémentaires**

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.

Besoins

- **Stationnement résidentiel :**

- Dans le centre-ville, 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, cette situation entraîne une concurrence avec le stationnement commercial et professionnel en journée, conduisant à des occupations supérieures à 100% des places disponibles en voirie,
- Nécessité d'un transfert de ce stationnement résidentiel de longue durée sur les ouvrages existants (Jubé de la Pérelle / Esplanade du Québec), ou, pour partie dans un potentiel parc Boulevard des Alliés,
- Dans l'hypercentre, 170 véhicules sont identifiés comme étant en stationnement résidentiel hors-ouvrages.

- **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,
- Les places libérées par le déplacement du stationnement résidentiel et des commerçants peuvent être par la suite allouées à de l'arrêt-minute ou de la zone bleue,
- Besoin de stationnement identifié lors de la pause méridienne au niveau du Jeu de Paume,
- Le parking de la Maison de Santé est à saturation en fin d'après-midi, le recours au parking rue des Vergers St-Jacques peut être fléché pour ce besoin, notamment lié à l'installation de l'IRM. Possibilité de création de places sur la rue entre le parking du centre culturel et la maison de santé. Réfléchir à un contrôle d'accès sur ce dernier pour limiter l'occupation de ce dernier, observée aux heures de pointes, améliorer la signalisation de ce dernier et faciliter les accès.

- **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 avec contrôle d'accès peut lui être préféré.

Stratégie de réponse proposée

Le diagnostic des pratiques de stationnement sur la commune de Dourdan fait ressortir une inadéquation entre le nombre de places disponibles et le nombre de véhicules stationnés, phénomène particulièrement marqué sur le centre-ville et amené à s'amplifier en raison des projets d'aménagement et du développement de la commune. Afin de répondre aux problématiques observées, le plan d'action se propose de reporter le stationnement illicite sur de nouveaux ouvrages, d'accompagner un changement des pratiques de stationnement et de circulation dans la commune et de libérer de l'espace aujourd'hui dévolu au stationnement sur voirie pour d'autres pratiques.

Quatre axes stratégiques se détachent de cette logique :

Axe 1 : Limiter le stationnement illicite et faciliter l'accès aux activités de l'hypercentre

- Enjeux :** - Permettre aux habitants de l'hypercentre de stationner à proximité de leur domicile,
- Libérer du stationnement pour l'accès aux commerces et le stationnement professionnel,
 - Accompagner les changements souhaités dans les déplacements automobiles de l'hypercentre,

Axe 2 : Faciliter l'accès et le recours aux parcs de stationnement en ouvrage

- Enjeux :** - Faciliter l'accès aux différents parcs de stationnements des gares de façon à limiter le stationnement illicite sur voirie,
- Orienter vers les parkings autour de l'hypercentre,

Axe 3 : Libérer de l'espace pour les mobilités locales non-motorisées

- Enjeux :** - Création d'ouvrages permettant la suppression du stationnement en voirie lié aux itinéraires cyclables et PMR,
- Création de stationnements cyclables au niveau des places supprimées

Axe 4 : Accueillir la population extérieure se rendant ou transitant par Dourdan

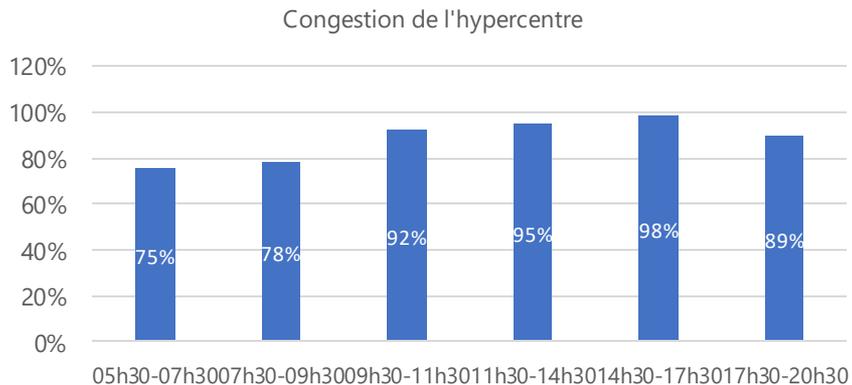
- Enjeux :** - Renforcer les capacités d'accueil des gares,
- Orienter la population arrivant sur Dourdan dès son entrée dans la ville.

Limiter le stationnement illicite et faciliter l'accès aux activités de l'hypercentre

L'usage aujourd'hui mixte entre résidentiel et professionnel du stationnement dans le l'hypercentre de la commune n'offre pas de solution satisfaisante pour ces deux catégories de population. De même, dans une logique d'amélioration du cadre de vie, une partie de ce stationnement est à terme amené à disparaître, notamment sous la Halle.

Ici l'hypercentre est défini par : les rues de Chartres, Héroux, de la Geôle, de la Haute-Foulerie, d'Etampes, Traversière, du Petit Croissant, Passart, Geoffroy et Debertrand, ainsi que la place du général de Gaulle, de la Halle et du Trou Salé. 254 places sont identifiées dans cette zone.

Le stationnement résidentiel dans l'hypercentre occupe à lui seul près des trois-quarts de l'espace disponible et certaines rues peuvent souffrir d'une concurrence entre ce dernier et le stationnement lié aux activités (salariés, accès aux commerces, ...) en journée, notamment sur l'heure de pointe du soir.



Ce stationnement résidentiel s'observe également sur la place du général de Gaulle et la Halle, alors que le macaron résident et professionnel ne permet pas théoriquement ce dernier.

En journée l'importance des déplacements associés aux activités engendrent une occupation complète des espaces de stationnement (moins de 10 places disponibles sur tout le secteur). Associé à la suppression de 9 places de stationnement à moins de 5 mètres en amont de passages piétons d'ici au 31/12/2026 en application de la loi PAMA sur le secteur, et les tendances d'activités économiques et démographiques de la commune, une saturation de la totalité des rues en journée est à envisager à moyen terme. Aujourd'hui, certaines rues sont déjà saturées en journée, à l'image de la rue de Chartres, Héroux, d'Etampes ou Debertrand.

De façon à garantir la pérennité de l'accès aux activités de l'hypercentre, il serait pertinent de rabattre le stationnement des salariés et commerçants aux alentours de ce dernier, notamment vers le parking du Jubé de la Pérelle ou de l'Esplanade du Québec, disposant en moyenne de 35 places disponibles entre 9h30 et 17h30. La matérialisation de stationnements au niveau du centre culturel permettrait d'ailleurs de transférer une partie du stationnement de ces ouvrages au sud de l'Orge et d'offrir un réservoir plus important pour le centre-ville.

Le stationnement résidentiel observé dans le centre peut également être pour parti transféré vers un potentiel parking au 7 Bd. des Alliés, en y réservant 15 places pour les habitants de l'hypercentre. Offrant ainsi également l'option de supprimer le stationnement sous la Halle.

L'objectif est également de **transférer** la majorité du **stationnement professionnel** du centre-ville vers le parking Jubé de la Pérelle par une fermeture de ce dernier au stationnement général en journée, seuls les professionnels et résidents pourraient y stationner. Une exception pouvant être accordée aux commerçants et professionnels amenés à transporter des fonds.

Réorganisation du stationnement professionnel dans l'hypercentre

Situé à environ 6 minutes à pied de la place du général de Gaulle, le parking du Jubé de la Pérelle offre une solution permettant de transférer le stationnement professionnel du centre vers ce dernier, libérant autant de places.

D'une capacité de 48 places, ce dernier n'est jamais plus utilisé à plus de 65% en journée.

Les 25 véhicules transférés en cas d'interdiction de stationnement hors macaron peuvent être absorbés par le parking de l'Esplanade du Québec et la réalisation de marquage au sol et d'un fléchage vers le parking de la rue des Vergers Saint-Jacques.

Deux scénarios de solution s'offrent pour le transfert du stationnement en macaron vers le parking Jubé de la Pérelle :

• Scénario 1 : Réserver la totalité du parking au stationnement professionnel

Avantages :

- Absorption de la majorité du stationnement macaron du centre-ville,
- Réduction des conflits de stationnement aux heures de pointe entre résidents et utilisateurs du centre-ville.
- Coût dérisoire (communication, ...)

Inconvénients :

- Risque de saturation du parking Esplanade du Québec,
- Acceptabilité du transfert par les professionnels, notamment ceux amenés à se déplacer avec des sommes en liquide.

• Scénario 2 : Réserver la moitié du parking pour le stationnement professionnel

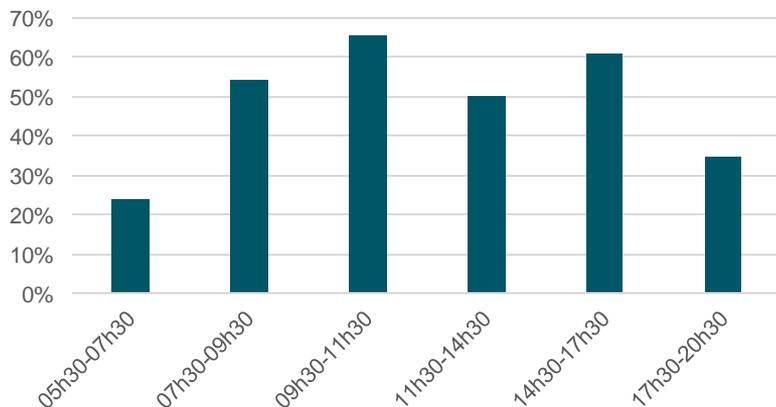
Avantages :

- Limite le risque de saturation du parking Esplanade du Québec et rue des Vergers St-Jacques,
- Permet de conserver le stationnement des entrepreneurs et commerçants du centre à proximité de leur activité.
- Coût dérisoire (communication, marquage au sol, ...)

Inconvénients :

- Risque de perdre en lisibilité par le besoin de création d'un second macaron,
- Si stationnement illicite sur la moitié ouverte au stationnement, risque de bloquer l'entrée du parc professionnel,
- Implique un transfert du stationnement du centre vers un potentiel parking Boulevard des Alliés toujours plus important.

Parking Jubé de la Pérelle



Un troisième scénario est possible concernant le transfert du stationnement en macaron professionnel vers un autre parking :

- **Scénario 3 : Créer de nouvelles places de parking sur le champ de foire (par simple marquage au sol)**

Avantages :

- Absorption de la majorité du stationnement macaron du centre-ville,
- Réduction des conflits de stationnement aux heures de pointe entre résidents et utilisateurs du centre-ville.
- Aucune imperméabilisation nouvelle des sols et coût par place faible
- Offre une solution à l'ensemble des commerçants, artisans, ... mais aussi à tous les professionnels et travailleurs qui ne peuvent pas avoir de macaron professionnel
- Permet de proposer une solution compatible avec l'organisation des marchés
- Potentiel de 116 places uniquement sur la bande nord du champ de Foire (la plus large). Possibilité de faire moins ou plus de places selon le besoin et l'évolution (en exploitant l'avant du gymnase et les autres zones en enrobée)

Inconvénients :

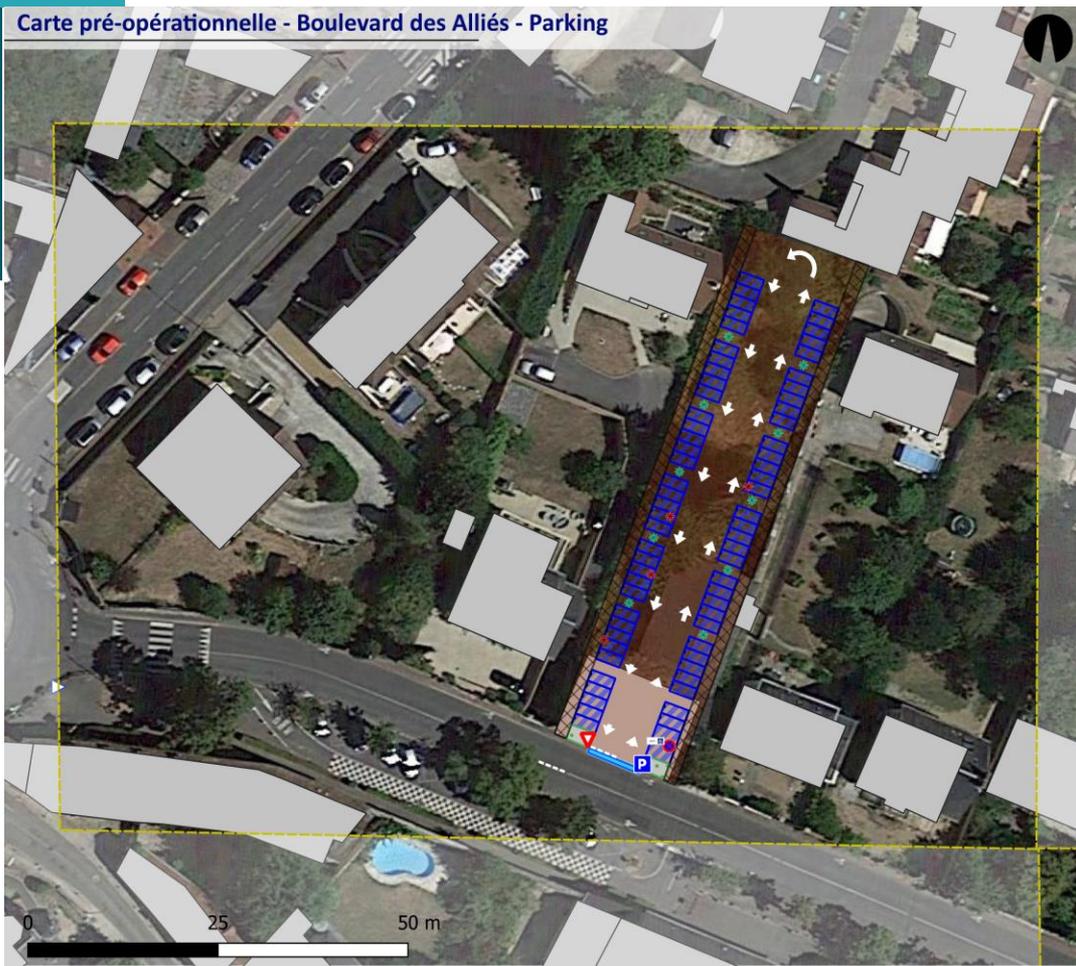
- Acceptabilité du transfert par les professionnels, notamment ceux amenés à se déplacer avec des sommes en liquide.
- Stationnement impossible pendant la période de foire
- Nécessite de garantir des stationnements minutes et de livraison aux professionnels et notamment aux commerçants et artisans.
- S'assurer de la bonne circulation des bus sur cette zone

Tarif à préciser en fonction du bail en cours



Scénario 1 - Implantation d'un parking au 7 Boulevard des Alliés

Carte pré-opérationnelle - Boulevard des Alliés - Parking



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- ▽ Jalonnement
- ▷ Jalonnement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation à déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ▨ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Suppression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- Engazonnement
- ▨ Suppression marquage

Suppression totale du bâtiment existant et maintien du mur extérieur selon les retours de l'ABF.

Création de 69 places en ouvrage sur le stationnement présenté ici, dont 1 PMR.

Coût total estimé : 243 557 € H.T., hors plantations.

Ajout de 15 arceaux rabattables pour le stationnement résidentiel (arceau place privative) : 2 250 € H.T.

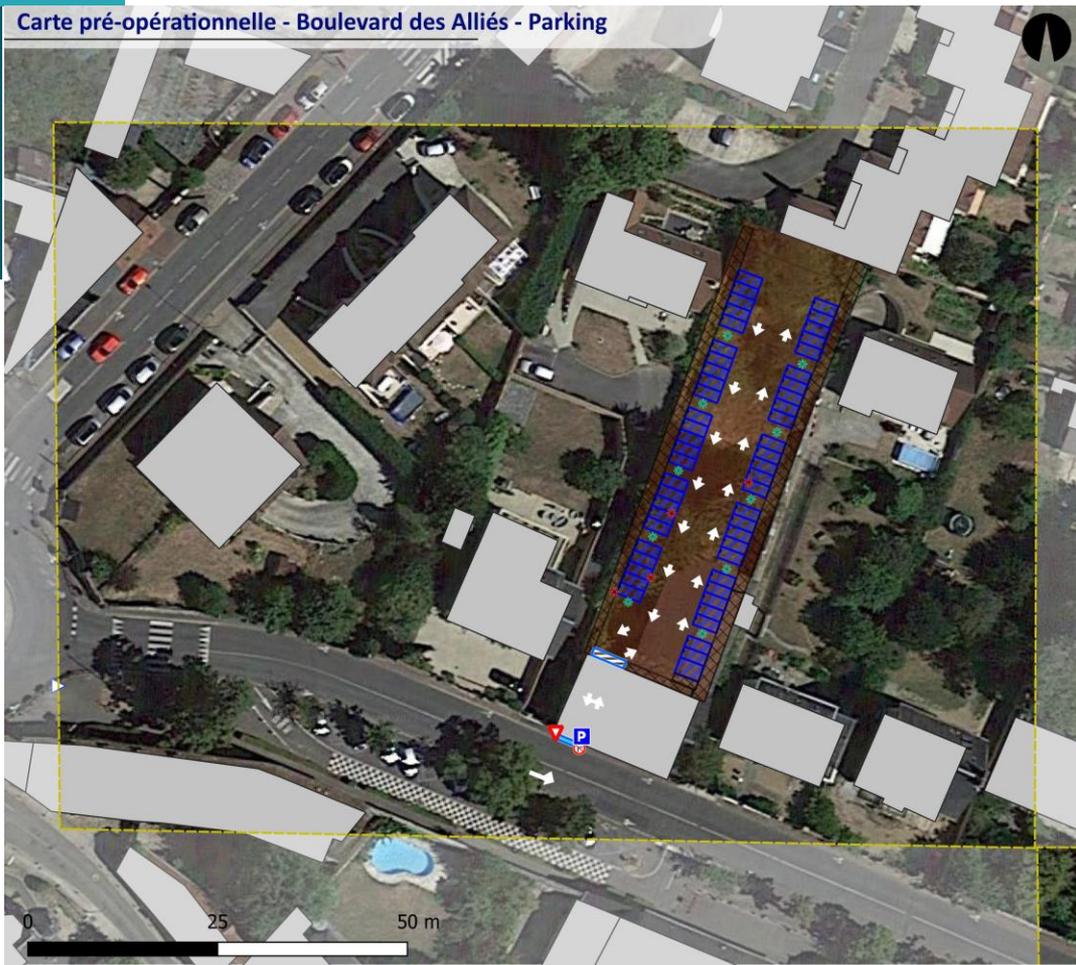
Ajout d'arceaux vélos : 750 € HT (pour 5 arceaux)

Objectif : soulager le secteur gare et l'hypercentre, en raison de la suppression de stationnement envisagée (PAVE et PAMA).

Éléments	Coûts
Création de trottoir	17 053
Engazonnement	456
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	1 600
Panneau C1a	400
Marquage au sol	3 602
Revêtement enrobé	121 272
Démolition avec clôture et sciage mur pignon	60 000
Désamiantage	39 174

Scénario 2 - Implantation d'un parking au 7 Boulevard des Alliés

Carte pré-opérationnelle - Boulevard des Alliés - Parking



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- ▷ Jalonnement
- ▷ Jalonnement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation à déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ▨ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Suppression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- Engazonnement
- ▨ Suppression marquage

Maintien du bâtiment existant.

Création de 53 places en ouvrage sur le stationnement présenté ici, dont 1 PMR.

Coût total estimé : 204 055 € H.T., hors plantations, stationnement cyclable et remise en état de la garage.

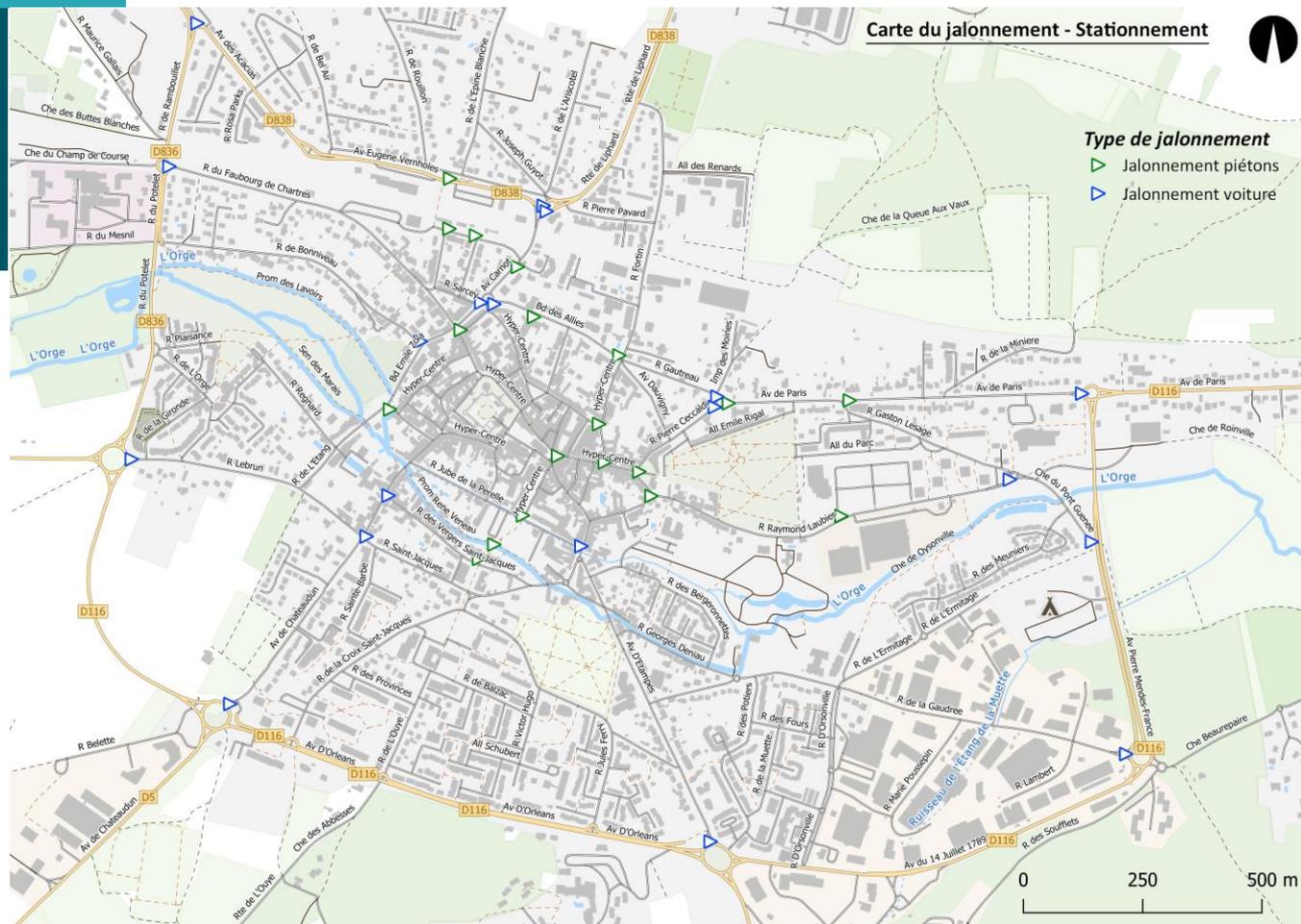
Ajout de 15 arceaux rabattables pour le stationnement résidentiel : 2 250 € H.T.

Stationnement vélo à intégrer dans le bâtiment : 17 500 € H.T. pour une consigne à contrôle d'accès de 10 vélos.

Objectif : soulager le secteur gare et l'hypercentre, en raison de la suppression de stationnement envisagée (PAVE et PAMA).

Éléments	Coûts
Création de trottoir	15 763
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	400
Panneau B2b	400
Panneau C1a	400
Marquage au sol	2 835
Revêtement enrobé	103 263
Démolition bâtiment annexe (178m ²)	41 820
Désamiantage	39 174

Faciliter l'accès aux parcs de stationnement en ouvrage autour du centre



Carte du jalonnement - Stationnement



Définition d'une politique de signalisation piétonne des parcs de stationnement :

Le recours à une politique de jalonnement vers les parkings depuis le centre-ville permettrait de faciliter le report du stationnement vers ces derniers. Dans le cas du jalonnement piéton, une indication du temps de parcours en minutes est recommandée afin d'insister sur la proximité de ces derniers des espaces centraux.

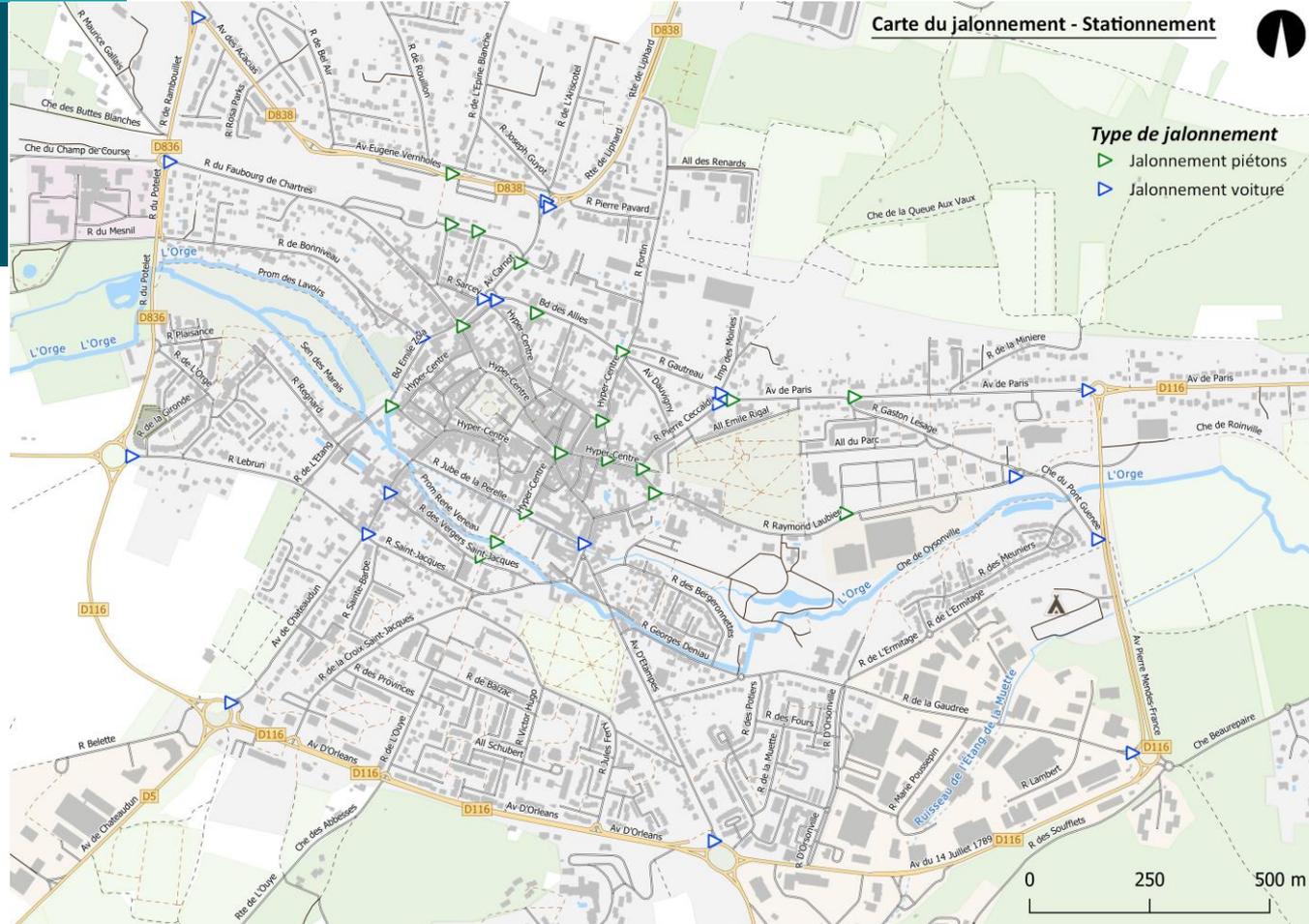
Le jalonnement proposé ici a pour but de rappeler la proximité de la rue Jubé de la Pérelle depuis le centre culturel, de flécher l'accès aux parcs de l'esplanade du Québec et du Jubé de la Pérelle depuis le centre (et vice-versa). Ainsi que le potentiel parc rue Laubier depuis l'est de l'hypercentre.

Prix unitaire : 400 € H.T., fourniture et pose

Coût estimé du jalonnement piéton : 7 200€ H.T., fourniture et pose.



Faciliter l'accès aux parcs de stationnement en ouvrage autour du centre



Carte du jalonnement - Stationnement

Type de jalonnement
 ▷ Jalonnement piétons
 ▷ Jalonnement voiture

Définition d'une politique de signalisation routière des parcs de stationnement :

Le recours à une politique de jalonnement vers les parkings depuis les entrées de ville permettrait de faciliter le report du stationnement vers ces derniers et limiter le stationnement intempestif dans l'hypercentre, ainsi que d'offrir un meilleur usage du parking nord de la gare de Dourdan.

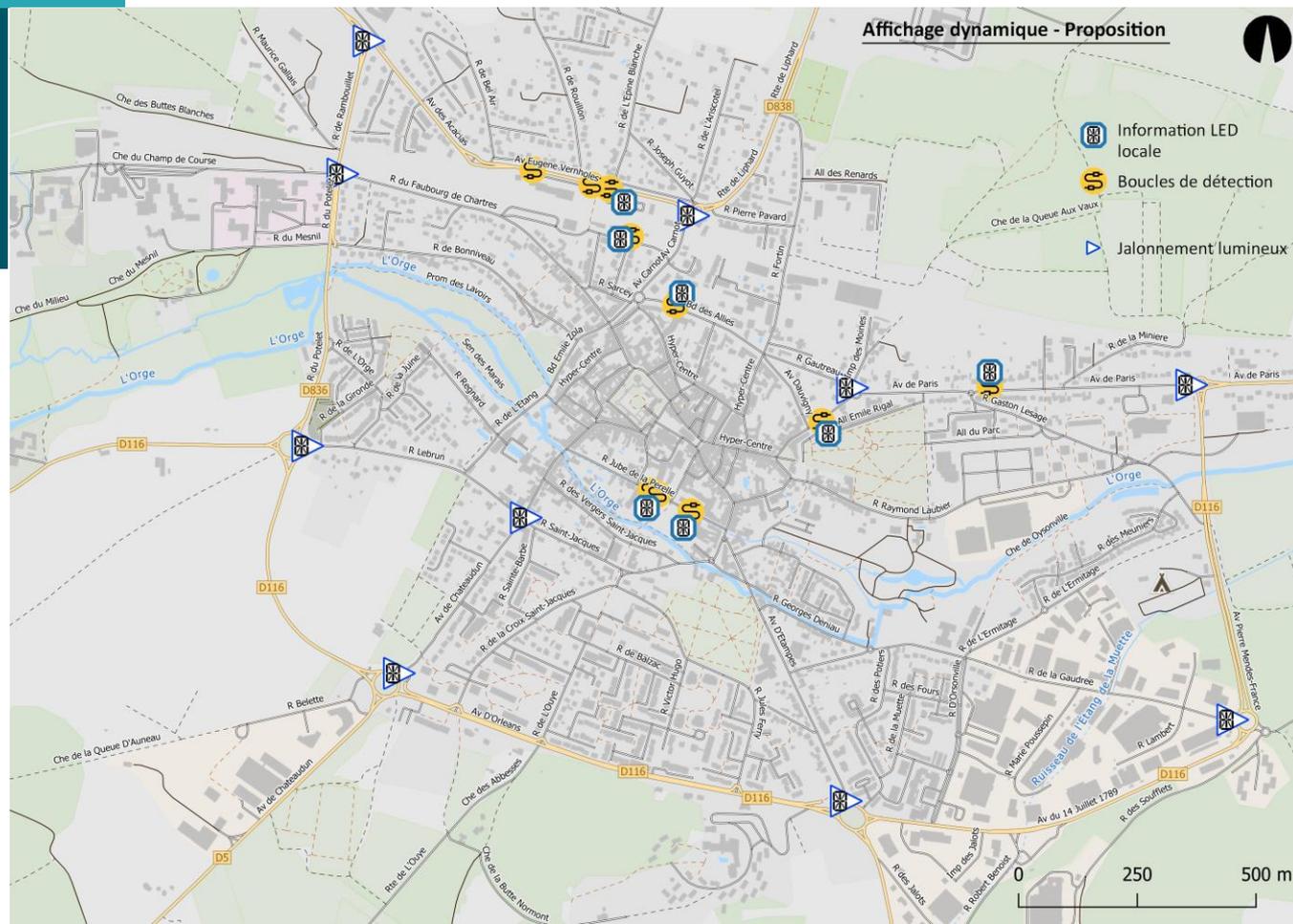
Important : dépose de l'indication parking centre-ville

Prix unitaire : 660 € H.T., fourniture et pose

Coût estimé du jalonnement automobile : 12 540 € H.T., fourniture et pose.



Affichage dynamique de l'utilisation des parcs de stationnement



Affichage dynamique - Proposition

- Information LED locale
- Boucles de détection
- Jalonnement lumineux

A partir d'un système de comptage des véhicules par boucles magnétiques installées en entrée des principaux parcs de stationnement de la commune, proposer un affichage dynamique de l'occupation des parcs aux entrées de ville et à l'entrée de ces derniers.

Il est également proposé d'installer un totem sur le parvis Sud de la gare de Dourdan afin d'afficher les places disponibles sur les parcs Nord et transférer une partie de stationnement illicite vers ces derniers

Coûts unitaires :

- Ensemble boucle et détecteur, hors raccordement au réseau : 1 595 € H.T., fourniture et pose,
- Affichage dynamique LED et support, hors raccordement au réseau : 2 700 € H.T., fourniture et pose,
- Communication – Emetteurs / Récepteurs 4G : 250 € H.T.,
- Solution logicielle : Selon prestataire

Dimensionnement proposé :

- Détection : 16 605 € H.T.,
- Affichage amont : 23 600 € H.T.
- Affichage entrées de parcs : 14 750 € H.T.,
- Totem Avenue du Dr. Jules Bals : 3 500 € H.T.

Réorganiser le stationnement autour de la gare de Dourdan

La secteur de la gare de Dourdan, à l'inverse de la gare de Dourdan – la Forêt, souffre particulièrement du stationnement, notamment au Sud de cette dernière (rues du Dr. Jules Bals, A. Guénée, Champfleury et du faubourg de Chartres, et parking Sud). Dans ce secteur au Sud de la gare, entre 32 et 48 véhicules stationnent de façon illicite entre 09h30 et 17h30, et ce, alors que 42 à 53 places sont disponibles dans les parcs au Nord de la gare en moyenne sur cette même période.

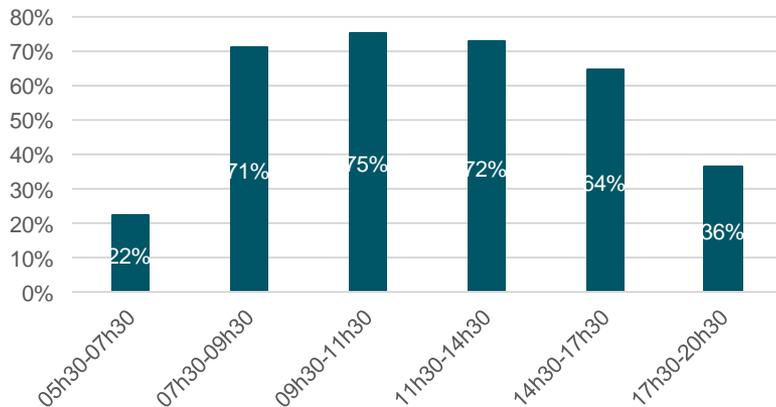
Afin de répondre aux problématiques de stationnement dans cette zone, il serait pertinent de transférer une partie du stationnement de la zone sud vers les parcs au Nord de la gare, tout en garantissant une réserve de places supplémentaires sur cette zone.

Ce qui est nécessaire :

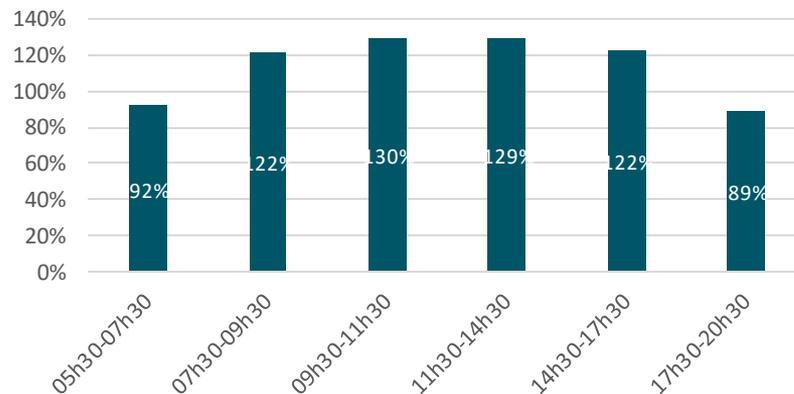
- Un travail de jalonnement et de communication pour accompagner
- Une politique de contravention ponctuelle sur le secteur sud.

Un travail plus général de promotion d'alternatives à l'automobile pour l'accès à la gare par les habitants de la commune de Dourdan permettrait également de réduire la pression de stationnement sur cette dernière. Au-travers d'un renforcement du stationnement cyclable et d'un jalonnement amont, précisant le temps nécessaire en minutes, depuis le centre-ville.

Gare de Dourdan - Parcs Nord

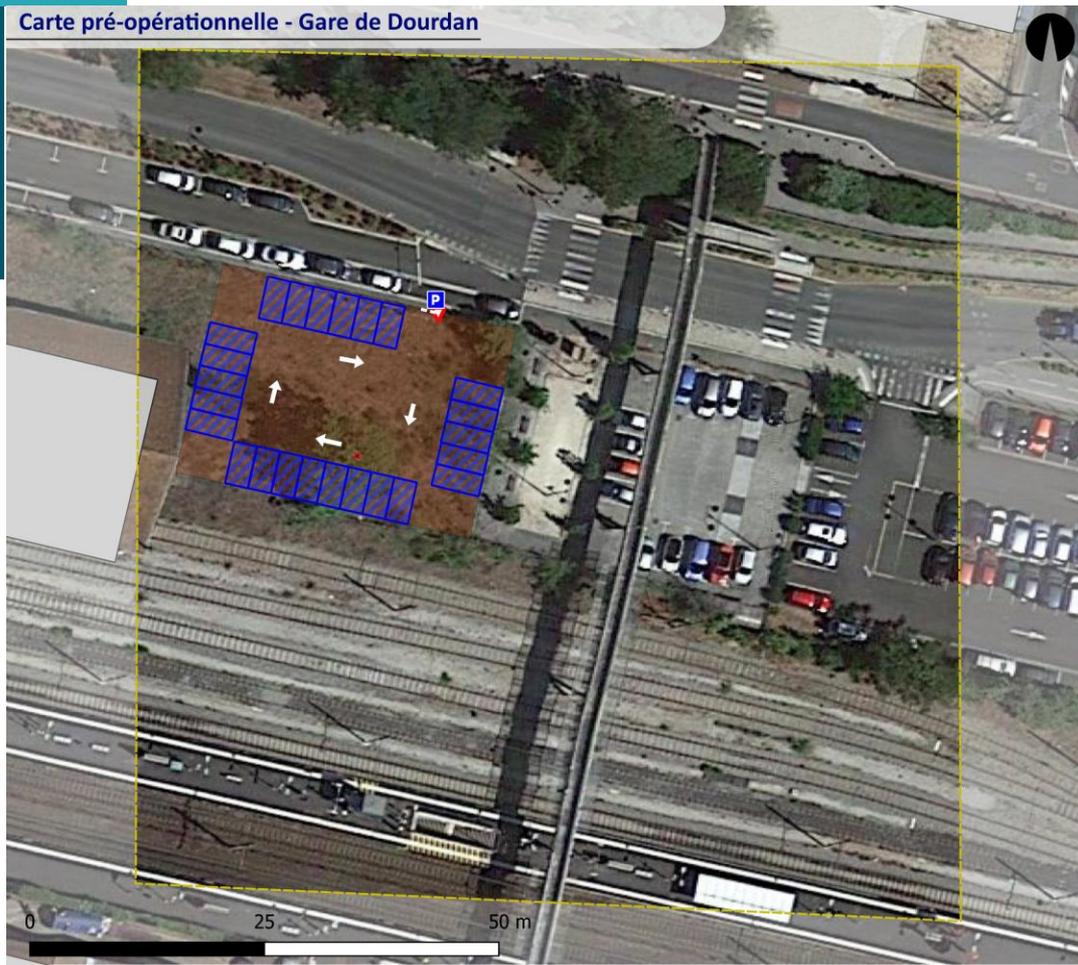


Gare de Dourdan - Secteur Sud



Proposition d'extension du parc Nord de la gare

Carte pré-opérationnelle - Gare de Dourdan



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- △ Jalonnement
- ▷ Jalonnement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation a déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ▨ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Supression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- Engazonnement
- ▨ Supression marquage

Sur parcelle SCNF, entrée d'ouvrage au niveau de l'accès actuel à la parcelle.

Création de 24 places en ouvrage sur le stationnement présenté ici.

Coût total estimé : 76 625€ H.T., hors acquisition foncière ou conventionnement.

Objectif : Offrir un réservoir de place permettant le rabattement depuis le secteur sud de la gare tout en accompagnant la croissance de la fréquentation.

Éléments	Coûts
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	800
Panneau C1a	400
Marquage au sol	2 785
Revêtement enrobé	72 640

Proposition d'extension du parc Nord de la gare

Carte pré-opérationnelle - Gare de Dourdan - Scénario 2



Point

- * Arbre à déposer

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Clôture

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement

Sur parcelle SCNF, entrée d'ouvrage au niveau de l'accès actuel à la parcelle, suppression du parvis. Suppression de 4 places de stationnement.

Création de 37 places en ouvrage sur le stationnement présenté ici.

Coût total estimé : 116 019 € H.T., hors acquisition foncière ou conventionnement.

Objectif : Offrir un réservoir de place permettant le rabattement depuis le secteur sud de la gare tout en accompagnant la croissance de la fréquentation.

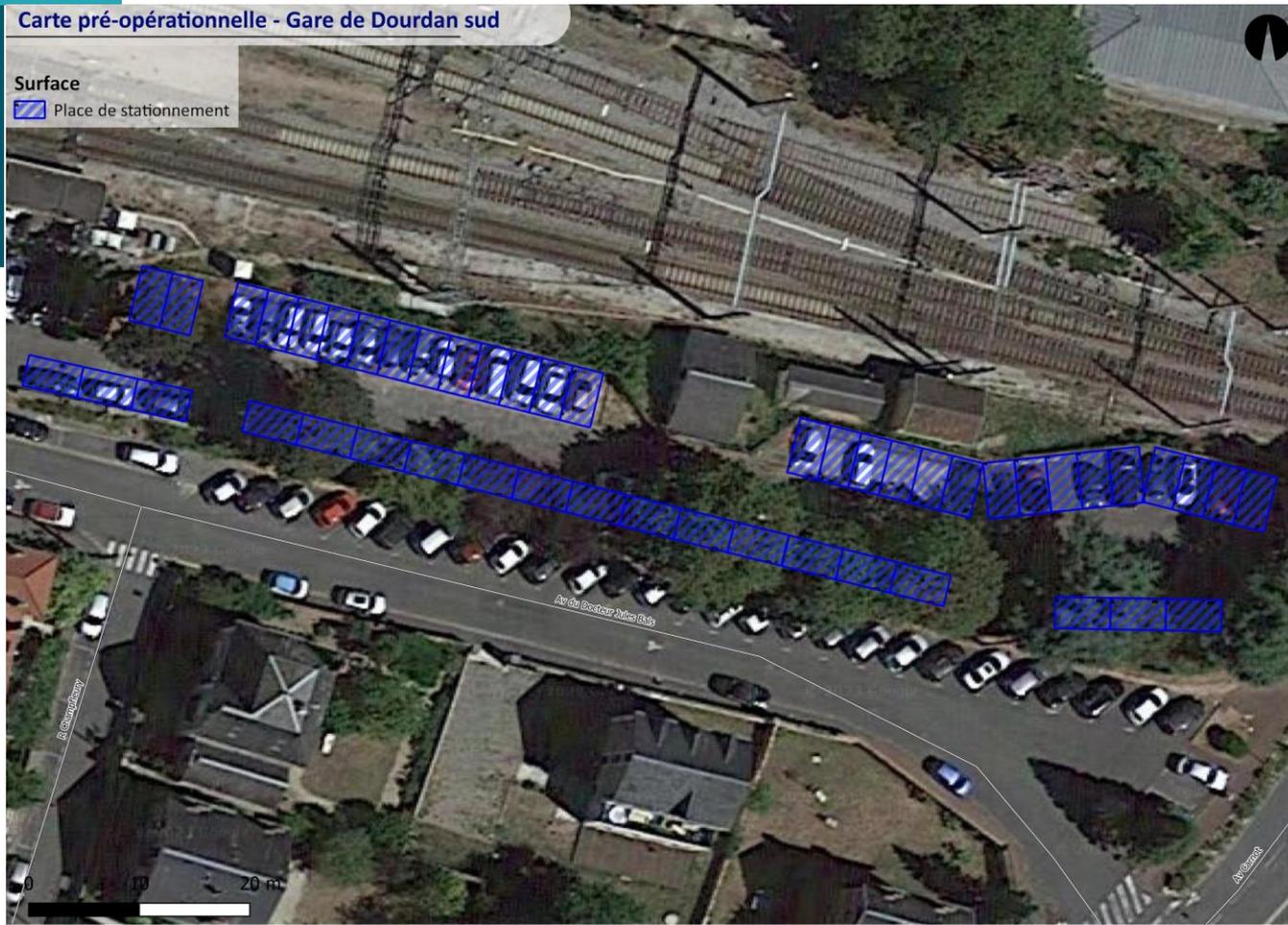
Eléments	Coûts
Cloture	496
Démolition de chaussée	7 568
Dépose de mobilier	2 000
Marquage au sol	4 206
Rabotage de terre-plein	162
Revêtement enrobé	101 587

Matérialisation du stationnement sur le parc Sud de la gare de Dourdan

Carte pré-opérationnelle - Gare de Dourdan sud

Surface

 Place de stationnement



Création de marquage au sol sur le parc de stationnement existant afin de limiter les problématiques de congestion de celui-ci aux heures de pointes, notamment aux entrées et sorties du périscolaire.

Nombre de places à matérialiser : 47.

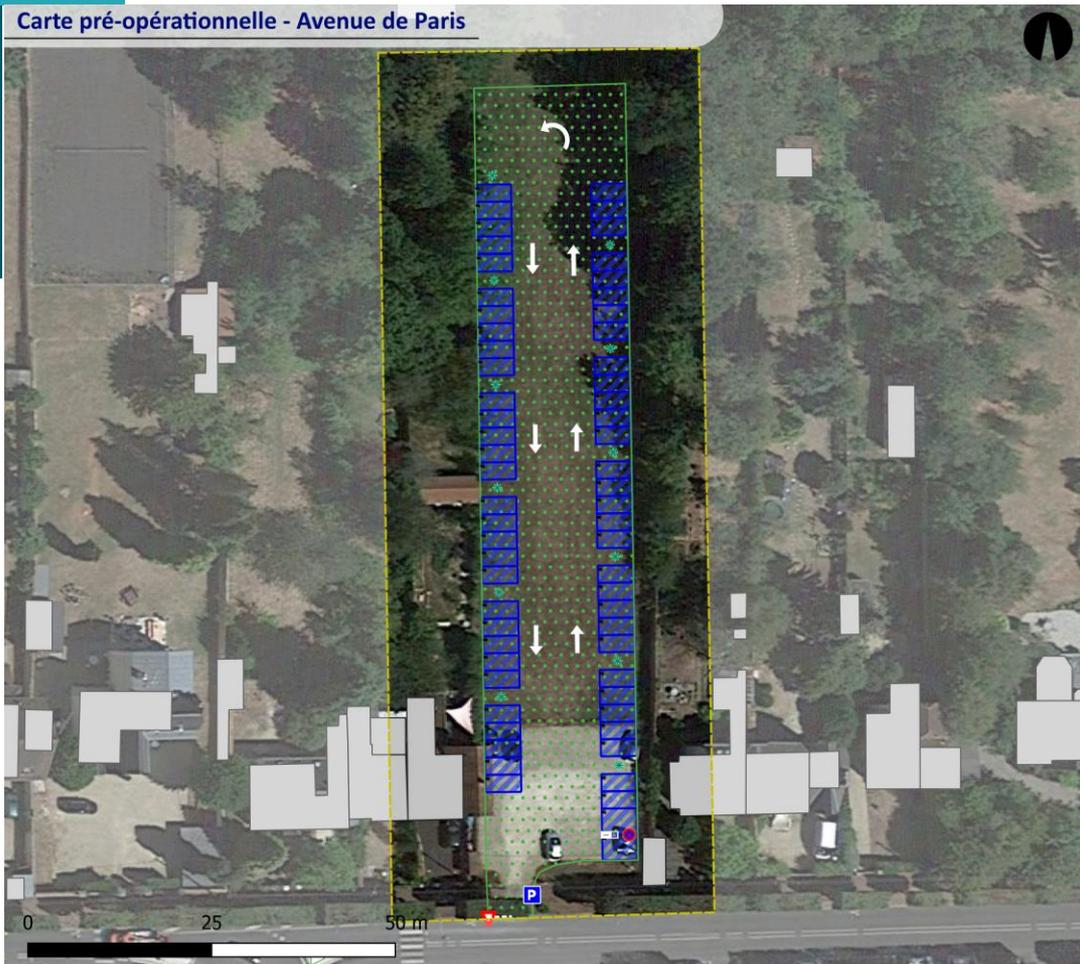
Estimation marquage au sol :

1 410 € H.T.

La matérialisation des places permettrait de limiter les effets du stationnement sauvage observé sur cette zone et limiter la dégradation des espaces enherbés par le stationnement intempestif. S'inscrit dans un cadre plus large de report du stationnement vers le Nord de la gare.

Extension du parking Avenue de Paris

Carte pré-opérationnelle - Avenue de Paris



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- ▽ Jalonnement
- ▷ Jalonnement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation a déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ▨ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Supression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- ▨ Engazonnement
- ▨ Suppression marquage

Création d'un parking engazonné sur la moitié de la parcelle afin de limiter l'imperméabilisation des sols et limiter les coûts de démolition si un projet d'aménagement se fait sur le restant de la parcelle.

Les places créées permettent d'absorber la suppression de places sur l'avenue de Paris dans l'hypothèse de création d'une voie douce.

Nombre de places créées : 62 places, dont deux PMR.

Coût : 195 672 € H.T.

Éléments	Coûts
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	400
Panneau C1a	400
Place de stationnement ajoutée	7 107
Engazonnement (parking)	187 765

Libérer de l'espace pour les mobilités non motorisées

Carte pré-opérationnelle - Rue R. Laubier



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- ▽ Jalonement
- ▷ Jalonement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation à déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ⊞ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Suppression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- Engazonnement
- ▨ Suppression marquage

Utilisation du parking existant au niveau du gymnase Michel Audiard. Nécessite la création d'un système de contrôle d'accès.

Permet le stationnement de riverains stationnant aujourd'hui sur la rue Raymond Laubier afin de dégager de l'espace en vue d'aménagements PMR ou cyclables.

Nombre de places créées : 30 places.

Coût : 10 730€ H.T.

Tarif à préciser en fonction du bail en cours

Eléments	Coût
Dépose de mobilier	500
Dispositif anti-accès motorisé	5 000
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	800
Panneau C1a	400
Marquage et signalisation horizontale	4 030

Libérer de l'espace pour les mobilités non motorisées

Carte pré-opérationnelle - Rue Raymond l'Aubier



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- ▷ Jalonnement
- ▷ Jalonnement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation a déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ▨ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Suppression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- Engazonnement
- ▨ Suppression marquage

Suppression des bâtiments de la maison des syndicats, création d'une continuité piétonne entre le parterre de la mairie et le cheminement vers la rue du Grèbe Huppé.

Permet le stationnement de riverains stationnant aujourd'hui sur la rue Raymond Laubier afin de dégager de l'espace en vue d'aménagements PMR ou cyclables.

Nombre de places créées : 13 places.

Coût : 72 085€ H.T., hors démolition et terrassement.

Eléments	Coût
Abaissé de trottoir	788
Panneau AB3a et AB3b (Cédez le passage)	800
Panneau C1a	400
Marquage au sol	1 756
Revêtement en stabilisé	2 634
Revêtement enrobé	65 707

Ce projet n'apparaît pas opportun au vu du coût par rapport au nombre de places créées

Libérer de l'espace pour les mobilités non motorisées

Carte pré-opérationnelle - Boulevard des Alliés



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- ▷ Jalonnement
- ▷ Jalonnement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation a déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ▨ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Suppression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- Engazonnement
- ▨ Suppression marquage

Réorganisation et matérialisation des places de parking du Boulevard des Alliés : deviennent en épi

Permet de matérialiser un espace dédié aux circulations douces plus important qu'existant aujourd'hui.

Nombre de places créés : 9 places.

Actuellement : 35 places

Coût : 4 091€ H.T., sans reprise du revêtement.

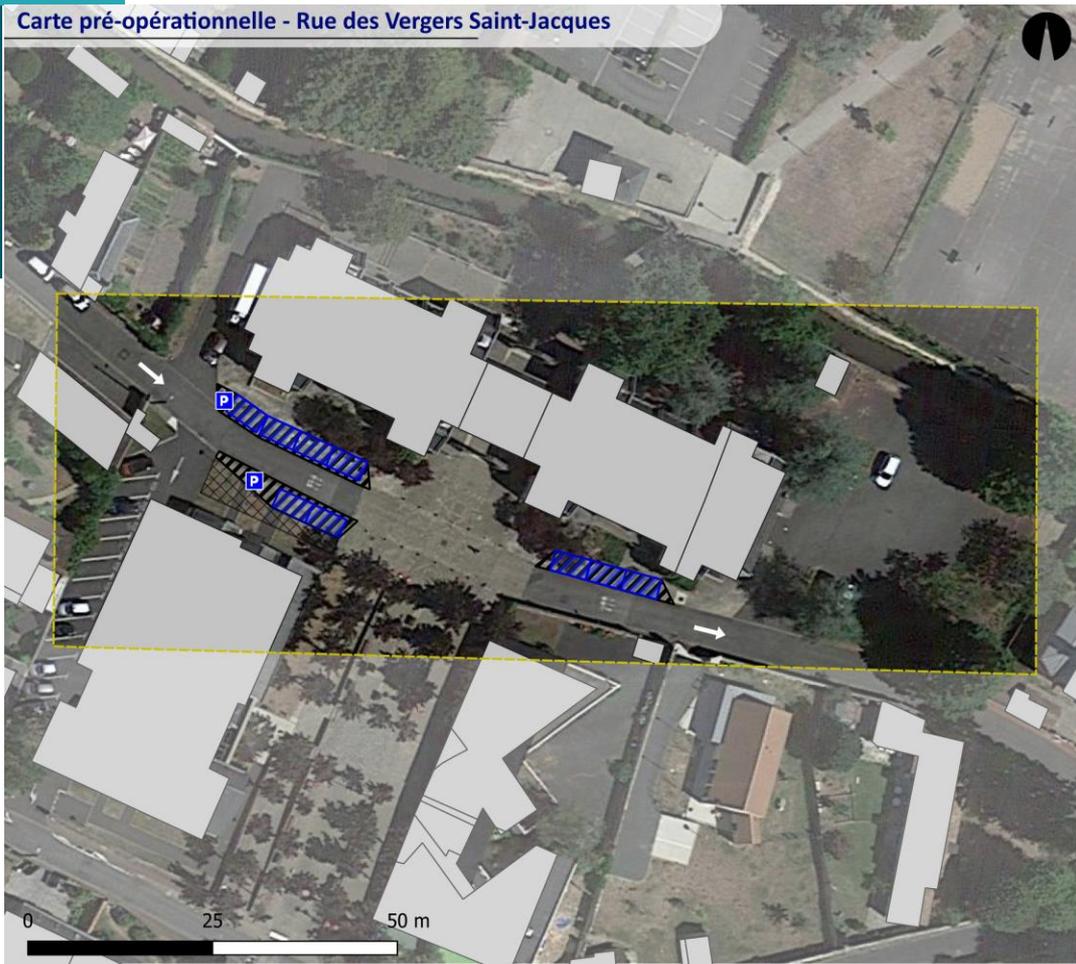
Tarif à préciser en fonction du bail en cours

Éléments

Éléments	Coûts
Panneau C1a	400
Place de stationnement ajoutée	3691

Accueillir la population extérieure et faciliter l'accès aux services

Carte pré-opérationnelle - Rue des Vergers Saint-Jacques



Point

- * Arbre à déposer
- ▼ Cédez le passage
- Potelet
- P Parking
- * Arbre
- ▷ Jalonnement
- ▷ Jalonnement voiture
- Interdit de stationner
- Sauf handicapé

Ligne

- Dépose de mobilier urbain
- Plantation a déposer

Surface

- ▨ Terre plein à raboter
- ▨ Trottoir à raboter
- Revêtement piste cyclable
- ▨ Elargissement de trottoir
- Revêtement en stabilisé
- Revêtement en enrobé
- ▨ Place de stationnement
- ▨ Suppression stationnement
- Abaissé de trottoir
- Coussin Berlinois
- Engazonnement
- ▨ Suppression marquage

Matérialisation d'espaces de stationnement rue des Vergers St-Jacques, devant le centre culturel René Cassin. L'objectif est d'accompagner la demande à venir sur cette zone par l'ouverture de l'IRM à la maison de santé.

Nombre de places : 9. (aucune PMR, mais espace disponible)

Coût : 7 404€ H.T.

Tarif à repreciser en fonction du bail en cours

Elements	Coût
Création de trottoir	4 262
Panneau C1a	800
Marquage au sol	1 220
Rabotage de trottoir	1 122

Accueillir la population extérieure et faciliter l'accès aux services

Rue des Vergers Saint-Jacques - Parking

Stationnement

 Place de stationnement



Création de marquage au sol sur le parc de stationnement existant afin de limiter les problématiques de congestion de celui-ci aux heures de pointes, notamment aux entrées et sorties du périscolaire.

Nombre de places à matérialiser : 23.

Estimation marquage au sol :

690 € H.T.

Tarif à préciser en fonction du bail en cours



Rue des Vergers Saint-Jacques - Potentiel parcelle

Stationnement

 Place de stationnement



A titre d'information :

La parcelle 309 pourrait accueillir au vu de sa taille 9 places.

D'importantes contraintes sont cependant associées à la création d'un tel aménagement, notamment :

- Suppression du mur d'enceinte,
- Remblai du nord de la parcelle pour une mise à niveau,
- L'espace peut également être contraint selon les projets d'extension du centre culturel.

Evolution locale du sens de la circulation automobile



Afin d'accompagner les évolutions du stationnement sur la commune de Dourdan des évolutions du plan de circulation peuvent être proposées, répondant notamment aux besoins spécifiques de manifestations et événements dans le centre-ville, d'accompagnement aux évolutions du territoire, notamment l'installation de nouveaux services, ou d'accompagner le développement de pratiques actives.

Rue des Vergers Saint-Jacques

	Avantages	Inconvénients
Vers rue du Puits des Champs	<ul style="list-style-type: none"> - Facilite l'accès à la maison de santé depuis la D116 via rue Lebrun - Limite les conflits à l'intersection avec rue St-Jacques 	<ul style="list-style-type: none"> - L'accès à l'avenue d'Etampes et le centre-ville depuis le centre culturel implique passer par rue St-Jacques (700m de plus)

Rue Debertrand

	Avantages	Inconvénients
Double sens entre rue Tirard et rue Michel	<ul style="list-style-type: none"> - Espace disponible pour passage en double sens entre rue du Trou Salé et rue Tirard - Garantit l'accès au <i>U Express</i> et au potentiel parking en ouvrage rue Geoffroy - Réduction du trafic rue de Chartres 	<ul style="list-style-type: none"> - Suppression de 3 places de stationnement devant le centre des finances publiques - Rue Tirard ne permet pas la circulation de poids lourds - Temps de parcours allongé en raison du profil de rue Tirard

Rue de la Fontaine Saint-Pierre

	Avantages	Inconvénients
Vers rue Raymond Laubier	<ul style="list-style-type: none"> - Limite les conflits à l'intersection avec la rue Pierre Ceccaldi - Accès direct aux commerces de rue Laubier 	<ul style="list-style-type: none"> - Limite l'accès au collège, la mairie et les équipements de rue Ceccaldi aux habitants du sud de la commune
Vers rue Saint-Pierre	<ul style="list-style-type: none"> - Assèchement du trafic rue Laubier permettant d'envisager d'importants aménagements doux - Contournement du centre en arrivant de l'Av. d'Etampes 	<ul style="list-style-type: none"> - Intensification du trafic rue Ceccaldi - Risque de conflits à l'intersection rue Ceccaldi et Av. Dauvigny si ouverture du stationnement en ouvrage - Acceptabilité?

Rues Demetz

	Avantages	Inconvénients
Vers rue du Marché aux Grains	Limite le trafic dans l'hypercentre	Création de boucle fluidifiant le trafic
Vers rue Beaulieu	Facilite la traversée de l'hypercentre	Point de conflit important avec rue de Chartres