



Initiative du Collectif
« Usagers & Citoyens du 28 »

PROJET D'ETUDE CITOYENNE D'OPPORTUNITE ET DE FAISABILITE

Proposition pour la création de circulations douces sur le secteur proche
de la gare de Marchezais Broué et de son environnement.



Etude portée pour être proposé au Président de l'Agglomération du pays de
Dreux et à ses 13 membres du bureau exécutif.

Aux Présidents de la Région Centre et du Département d'Eure et Loir.



SOMMAIRE :

1. CONTEXTE. P°3
2. CONSTAT. P°4
3. OBJECTIF & **PROJET**. P°5
4. MOYENS. P°6 à 7
5. ORGANISATION. P°7 à 8
6. RETOUR & BILAN. P°8



1. CONTEXTE.

Au carrefour de l'Île-de-France, de la Normandie et de la région Centre-Val de Loire, en fonction depuis le 1^{er} janvier 2014, l'Agglo du Pays de Dreux fait partie du département de l'Eure et Loir et de la Région Centre Val de Loire. Elle constitue un magnifique territoire couvert de vastes forêts, de terres agricoles et de charmants villages. Au centre de cette agglomération, le cœur urbain de la ville de Dreux rayonne.

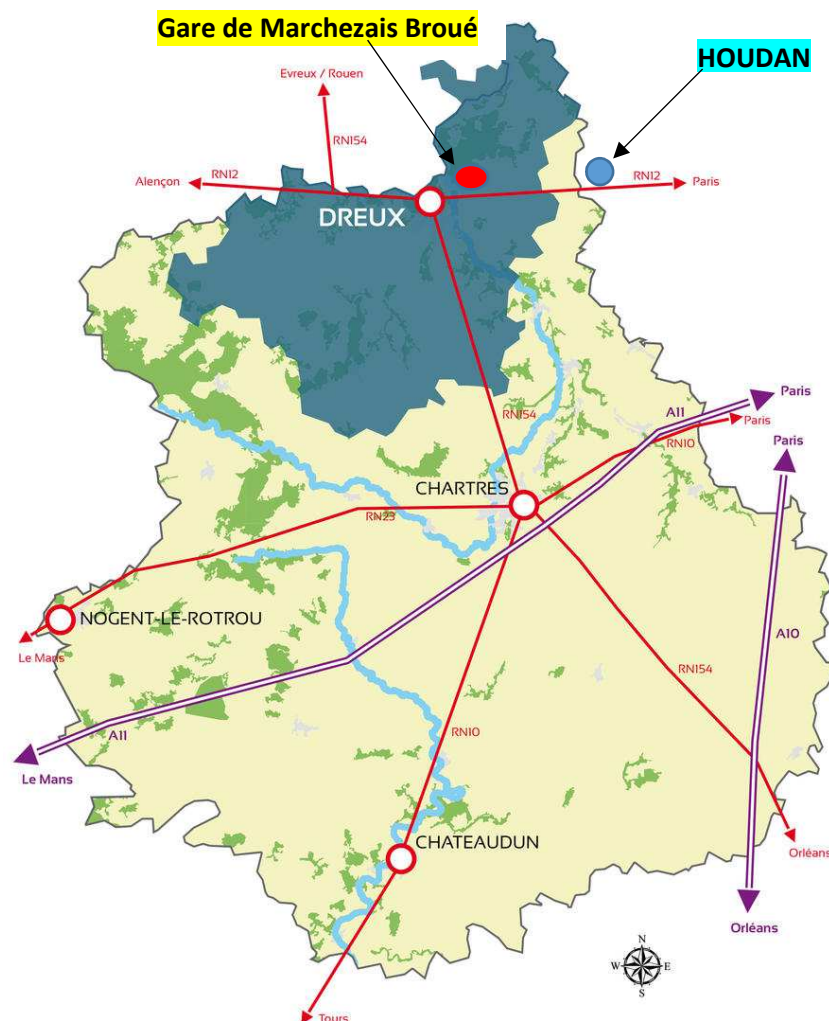
Chiffres clés :

- 81 communes
- 114 931 habitants
- 1047 km²
- 89 habitants/km²

L'agglomération Drouais possède sur son bassin local, 2 gares reliant GRANVILLE à DREUX vers PARIS-Montparnasse par la ligne « N » de la SNCF. La Gare principale de Dreux en direction de Paris, passe par la desserte de MARCHEZAIS BROUÉ qui est limitrophe au département des Yvelines qui fait partie de la Région Ile de France.

Département d'Eure et Loir

Les Yvelines



2. CONSTAT.

La rénovation récente du parking de la **gare de Marchezais Broué** permet aux villageois de proximité de bénéficier de structure moderne, fonctionnelle et sécurisée pour les véhicules et ses piétons (1 Vidéo protection est prévue prochainement). A été mis en place, un stationnement payant (avec 169 places) à tarifs préférentiel pour les résidents de l'Agglomération (25 Euros mensuel). De même, depuis 2018, la SNCF a entrepris l'installation d'1 distributeur de billets, grandement appréciés par les navetteurs. Ceux-ci ne disposent pas de guichet avec la présence d'agent public.

Les usagers de cette petite gare font usage de leur véhicule personnel avec pour certains du co-voiturage. La plupart pour se rendre sur le lieu de travail et/ou autres (étudiants, chômeurs, etc.....).

A part les transports scolaires, il n'y a pas de transport public quotidien, sauf demande particulière auprès d'un service de réservation à la demande de minibus mis en place depuis l'année dernière par l'Agglomération.

Selon l'heure d'été ou l'heure d'hiver, et même avec la réduction à 80 Km/h, les petites routes départementales et communales reliant cette gare aux villages alentours, restent très dangereuses pour tous piétons ou usagers d'un 2 ou 3 roues.

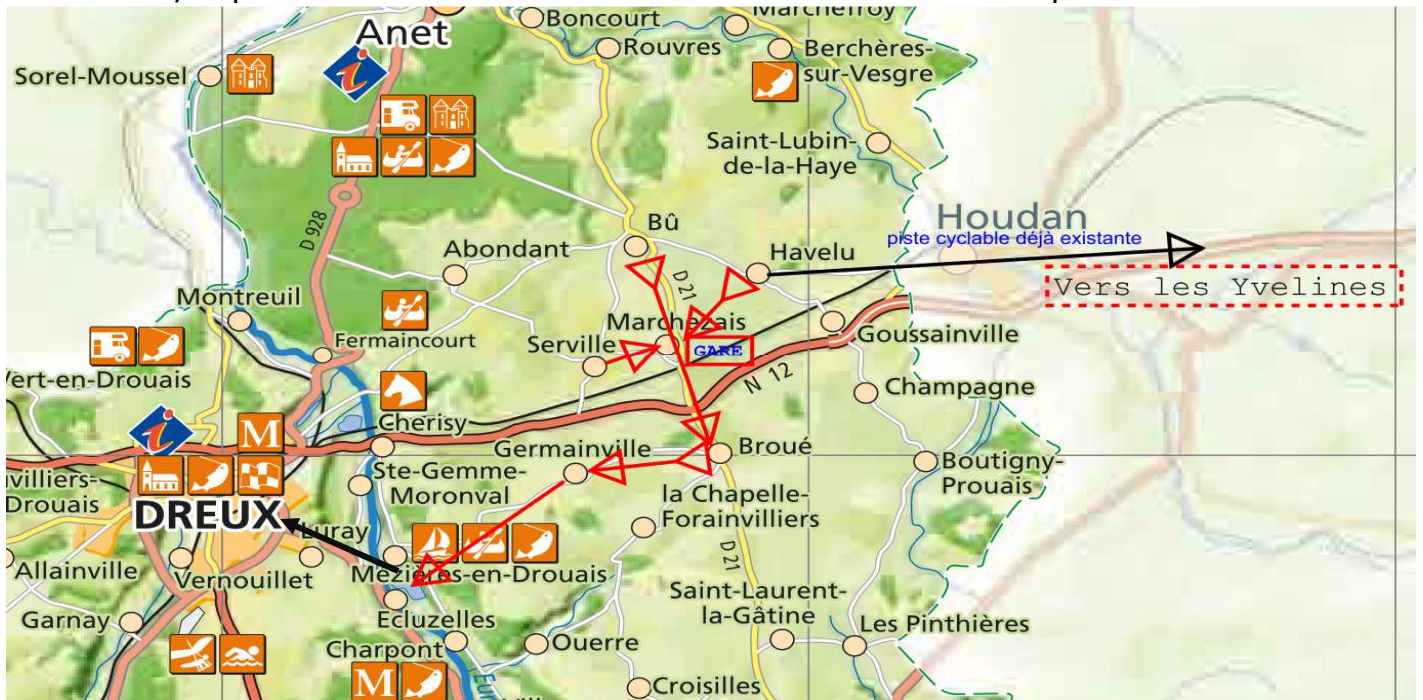
Fort heureusement, il n'y a pas eu d'accident connu, du fait que la plupart des adultes font usage d'automobile. Ce qui pose question pour les plus jeunes, que l'on voit régulièrement le long de ces routes, à pied ou à vélo, à défaut d'engins mécanisés de type scooter.

Actuellement, il n'y a pas de pistes cyclables sur ce secteur. Sauf celle qui a été créée en 2015 par la communauté de commune du pays Houdanais, entre Havelu et la ville de Houdan. Ces travaux ont été subventionnés par le Conseil départemental d'Eure-et-Loir et le Conseil Régional Centre-Val de Loire. Cette voie douce fait 3 Kms le long de la RD 21. Celle-ci relie **déjà symboliquement** les 2 Départements limitrophes d'Eure et Loir et des Yvelines.

3. OBJECTIF & PROJET.

Ce dossier se propose de présenter aux maires concernés ainsi qu'au bureau exécutif de l'agglomération du pays de Dreux et à son Président, **1 projet pour la création de pistes cyclables entre les villages les plus proches du parking gare de Marchezais Broué (± 15 Kms).**

Et de permettre également de relier **le département des Yvelines avec notre territoire de l'Agglomération Drouaise** grâce à la piste déjà existante sur Havelu et en la prolongeant jusqu'à **Dreux via l'étang de Mézières Ecluzelles (+ 10 Kms)** et proche de la construction de la future « Maison des Espaces Naturels ».



Cette réalisation de plusieurs pistes cyclables doit permettre à tous les villageois jeunes ou moins jeunes de limiter l'usage des véhicules sur voies routières pour recourir plus régulièrement à la pratique de moyens plus doux et vertueux dont font parties les 1, 2, 3 et 4 roues (gyroroue, gyropode, vélo, roller, patin à roulettes, trottinette, overboard, fauteuil roulant, etc...), ainsi que la marche à pieds.

Cette création s'inscrit en premier lieu dans le cadre de déplacements professionnels, de formation ou d'études et de recherches d'emploi. Puis, sans oublier les loisirs sportifs, culturels et touristiques. Qui pour ce dernier reste un potentiel encore trop peu exploité.

L'objectif est de rendre plus facile et sécurisant les modes de transport intermodaux moins polluants et aussi moins coûteuse pour les usagers dont les Euréliens font partie.





4. MOYENS.

Repérage du nombre de Kms et de pistes cyclables (et non de simples bandes !) à réaliser ;

Phase 1 ; 15,3 Kms de pistes cyclables.

- De BÛ à la gare de MARCHEZAI : 3,4 Kms.
- de la gare de MARCHEZAI à BROUE ; 2,5 Kms.
- De la gare de MARCHEZAI à SERVILLE ; 2,6 Kms.
- De la Gare de MARCHEZAI à HAVELU ; 3,4 Kms.
- De BROUE à GERMAINVILLE ; 3,4 Kms.

Phase 2 ; 10 Kms de pistes cyclables.

- De GERMAINVILLE à ECLUZELLES ; 7 Kms.
- D'ECLUZELLES à DREUX ; 3 Kms.

En tout 25 Kms de linéaires.

- Par la suite, prévoir pour rajouter les communes d'ABONDANT à SERVILLE ; 3,4 Kms.
- Et la jonction du village d'ANET avec la commune de la sous-Préfecture d'Eure et loir, DREUX. Permettre ainsi la jonction avec la « **voie verte de la vallée de l'Eure** » sur la commune de Saint Georges Motel.

Il apparait que le coût (sur la base de ratios relevés) de réalisation de pistes cyclables est de ; > 100.000 Euros.

Nous prendrons ce montant estimatif comme base de calcul en rajoutant 20% de surcoût supplémentaire ; 120.000 Euros

- $120.000 \times 25 \text{ Kms} = \mathbf{3 \text{ millions d'Euros.}}$

Malgré la poursuite de la baisse des dotations de l'Etat, la demande de financements croisés auprès du département et de la région, se doit de coïncider avec **le plan vélo** qui vient d'être lancé par l'Etat, grâce au fond national « mobilités actives » de 350 millions sur 7 ans.

Par anticipation pour 2019, l'Adème lance un 1^{er} appel à projet « vélo et territoires ».

De même l'engagement et la signature de l'Etat du « **Pacte de Dijon** » pour que celui-ci accompagne les agglomérations et métropoles dans leurs responsabilités premières dont sur les mobilités quotidiennes. L'agglomération de Dreux la validé en 2018.

Sans oublier que les États membres de l'Union européenne ont adopté en 2010 la **Stratégie Europe 2020** pour une croissance intelligente, durable et inclusive. Ces politiques sont financées par les « fonds européens structurels et d'investissement » (FESI).

Parmi eux, le **fonds européen de développement régional (FEDER)** qui intervient dans le cadre de la politique de cohésion économique, sociale et territoriale.

- *Avec 179,9 millions gérée par la Région Centre.*

Le **fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER)** intervient dans le cadre de la politique de développement rural.

- *Avec 345,9 millions gérée par la Région Centre.*

Et le **fonds social européen (FSE)** qui a les mêmes prérogatives mais avec une vocation plus orientée sur l'aide aux personnes à trouver des emplois de meilleure qualité et d'offrir des perspectives professionnelles plus équitables à tous les citoyens de l'Union européenne.

- *Avec 63,7 millions gérée par la Région Centre.*
- *Avec 55 millions gérée par la DIRECCTE Centre.*

En France, pour cette période 2014-2020, le FEDER représente **9,5 milliards d'euros**. Les crédits FEADER s'élèvent à **11,4 milliards d'Euros**. Et le FSE avec une enveloppe de **6,03 milliards d'euros**.

Dans le contexte national de décentralisation, comme expliquer plus haut, la gestion du FEDER, du FEADER et du FSE sont confiés aux conseils régionaux qui sont l'autorité de gestion.

En ce sens (avec le fond FEADER), le collectif souhaite aussi collaborer avec la personne qui est en charge de l'animation touristique LEADER (méthode de mise en œuvre) de l'Agglomération du pays de Dreux et coordinateur auprès du GAL (Groupe d'Action Locale).

Le thème retenu « Voie verte, voie royale vers la Loire : moteur de l'économie rurale » décliné en un programme d'actions visant d'une part à structurer, promouvoir, diffuser l'offre touristique de l'Agglo du Pays de Dreux et d'autre part à faire émerger **l'itinérance (mobilité) douce** comme support de l'organisation du territoire et du développement touristique.

5. ORGANISATION.

Un courrier informatif du collectif sur ce projet sera transmis aux différentes instances concernées avant la fin de l'année 2018 ;

- Président du pays d'Agglomération du pays de Dreux. Ainsi qu'aux 13 Vice-Présidents.
- Aux Maires des 7 villages concernés.
- Aux Présidents de la Région Centre et du Département d'Eure et Loir.
- A la Sénatrice et au Député de la 2^{ième} circonscription du secteur de Dreux.

En parallèle, une consultation sous le nom «Vers, la nouvelle conquête de l'Ouest » sera lancée sur le 1^{ier} semestre 2019 auprès des habitants pour recueillir leur besoins et avis sur ce sujet.

Cela se fera sous forme d'un questionnaire court de préférence à choix multiples sur une plateforme de type « Google Forms » : le lien

<https://goo.gl/forms/v7v2yKySIFKgifBv1>

Un tractage sur les communes (dont celle de Houdan) sera envisagé ainsi qu'auprès des navetteurs de la gare de marchezais. A prévoir aussi cela, vers les commerces, les clubs, les associations sportives et de toutes les autres également. Des réunions d'informations pourront aussi être organisées selon les accords avec les villages.

Retour et résultat de l'enquête prévus sur le début du deuxième semestre 2019.

6. RETOUR & BILAN.

Selon les résultats de l'enquête, celle-ci pourra servir lors des rencontres avec les différentes instances concernées, pour que ce projet devienne audible pour le plus grand nombre et qu'il soit ainsi adopté, approuvé et acté par les instances délibératives sur 2019.

En optimisant nos ressources, son financement et sa réalisation pourront être lancés à partir de 2020, après les élections par les nouvelles équipes en places.

Et pour finir ce projet qui n'est qu'un préquel, ne peut évidemment se concevoir sans avoir une vision beaucoup plus globale et sur le long terme. Dans ce cadre, la mise en œuvre d'un concept basé sur les villages de vacances (de type Center Parc), nous semble très utile de reproduire sur notre territoire de façon totalement ouverte et facilement accessible (financièrement) pour tous. Aussi nous avons choisie de le présenter sous le nom du ; «*Royal Center tour* ».

Permettant aussi de rejoindre le dispositif déjà engagé par la Région Ile de France et la Haute Normandie avec la poursuite de la création de la Seine à vélo (de Paris au Havre). Sans oublier la déjà existante « véloscénie » de Paris au Mont Saint Michel.