

Vanessa FALCONNET
Ingénieur 1^{ère} Année
2006 – 2007

RECONVERSION D'UNE VOIE FERREE INEXPLOITEE
ENTRE ETAMPES, SACLAS ET MEREVILLE
(SUD ESSONNE)



INGENIEUR 1ERE ANNEE
2006-2007

Vanessa Falconnet

RECONVERSION D'UNE VOIE FERREE
INEXPLOITEE ENTRE ETAMPES,
SACLAS ET MEREVILLE (SUD ESSONNE)

Mai 2007

Tutrice : Nadine Polombo

Ecole Polytechnique de l'Université de Tours
Département Aménagement
35, allée Ferdinand Lesseps
BP30553
37205 TOURS Cedex 3
Tél : 02.47.36.14.50



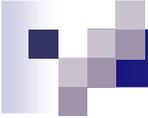
Remerciements

Tout d'abord, je tiens à témoigner ma reconnaissance à Madame Duval et Madame Burghoffer du Conseil Général de l'Essonne, respectivement de la Direction des Déplacements et de la Direction de l'Aménagement et du Développement, pour le temps consacré et les précieuses informations délivrées.

Je remercie Monsieur Gaucher, Maire de Saclas, Madame Joerger, chargée de l'urbanisme à la mairie de Méréville et Madame Perthuis du service d'urbanisme d'Étampes ainsi que Monsieur Morizot et Monsieur Claret, Président de la Fédération Française des Vélorails pour l'aide qu'ils m'ont apportée au cours de l'élaboration de ce projet.

Je tiens également à remercier ma tutrice, Madame Polombo, et Monsieur Philippe, professeurs au département Aménagement de l'École Polytechnique de l'Université de Tours, pour leurs précieux conseils.

Je tiens enfin à remercier tous les habitants de Saclas, Méréville et Étampes que j'ai rencontré pendant la réalisation de ce projet.

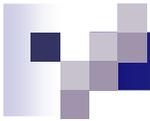


Sommaire

Introduction	p.7
I. Trois communes aux richesses patrimoniale et paysagère remarquables	p.8
A. Situation géographique et administrative	p.10
B. Le patrimoine historique	p.13
1. Étampes, ville royale, d'art et d'histoire	p.13
2. Méréville, son château et ses jardins	p.15
3. Saclas, village gallo-romain	p.16
C. Les richesses naturelles	p.18
1. Profil général du paysage	p.18
2. Les sites particuliers	p.21
3. Terroir local	p.25
D. Les équipements de loisirs	p.26
<i>Bilan première partie</i>	p.28



II.	La voie ferrée : une liaison entre ces communes dans un écrin de verdure	p.29
A.	Le projet, présentation générale	p.30
B.	La portée du projet	p.38
1.	Profils des utilisateurs potentiels	p.38
2.	Objectifs et enjeux du projet	p.39
C.	Les différentes possibilités de reconversion de la voie ferrée.....	p.40
1.	Premier scénario : Une conservation de la voie ferrée pour la mise en place d'un circuit de vélorails	p.40
2.	Deuxième scénario : Création d'une Voie Verte	p.42
3.	Troisième scénario : Une voie mixte	p.43
D.	Une volonté locale	p.45
1.	Du département	p.45
2.	Des communes	p.48
3.	Des habitants	p.48
	<i>Bilan deuxième partie</i>	p.49



III.	Évaluation des contraintes et proposition d'aménagement	p.50
A.	Contraintes	p.51
1.	La voie appartient au RFF	p.51
2.	La voie traverse des sites inscrits et classés	p.51
3.	La voie traverse une route départementale	p.52
4.	La voie emprunte des ponts en mauvais état	p.53
5.	La voie est envahie par la végétation	p.54
B.	Propositions d'aménagement	p.55
1.	Le long de la voie	p.55
2.	Aux extrémités du parcours	p.65
3.	Insertion de la voie	p.66
C.	Maîtrise d'ouvrage et évaluation financière	p.68
1.	Maîtrise d'ouvrage	p.68
2.	Évaluation financière	p.68
	<i>Bilan troisième partie</i>	p.69
	Conclusion	p.70



Introduction

En Ile-de-France l'urbanisation croissante entraîne des phénomènes de périurbanisation provoquant une raréfaction des milieux verts et ruraux qu'il convient donc de préserver et de valoriser. Cette valorisation peut se faire dans le cadre des loisirs verts, en plein essor, essor porté par l'attention grandissante accordée à l'environnement.

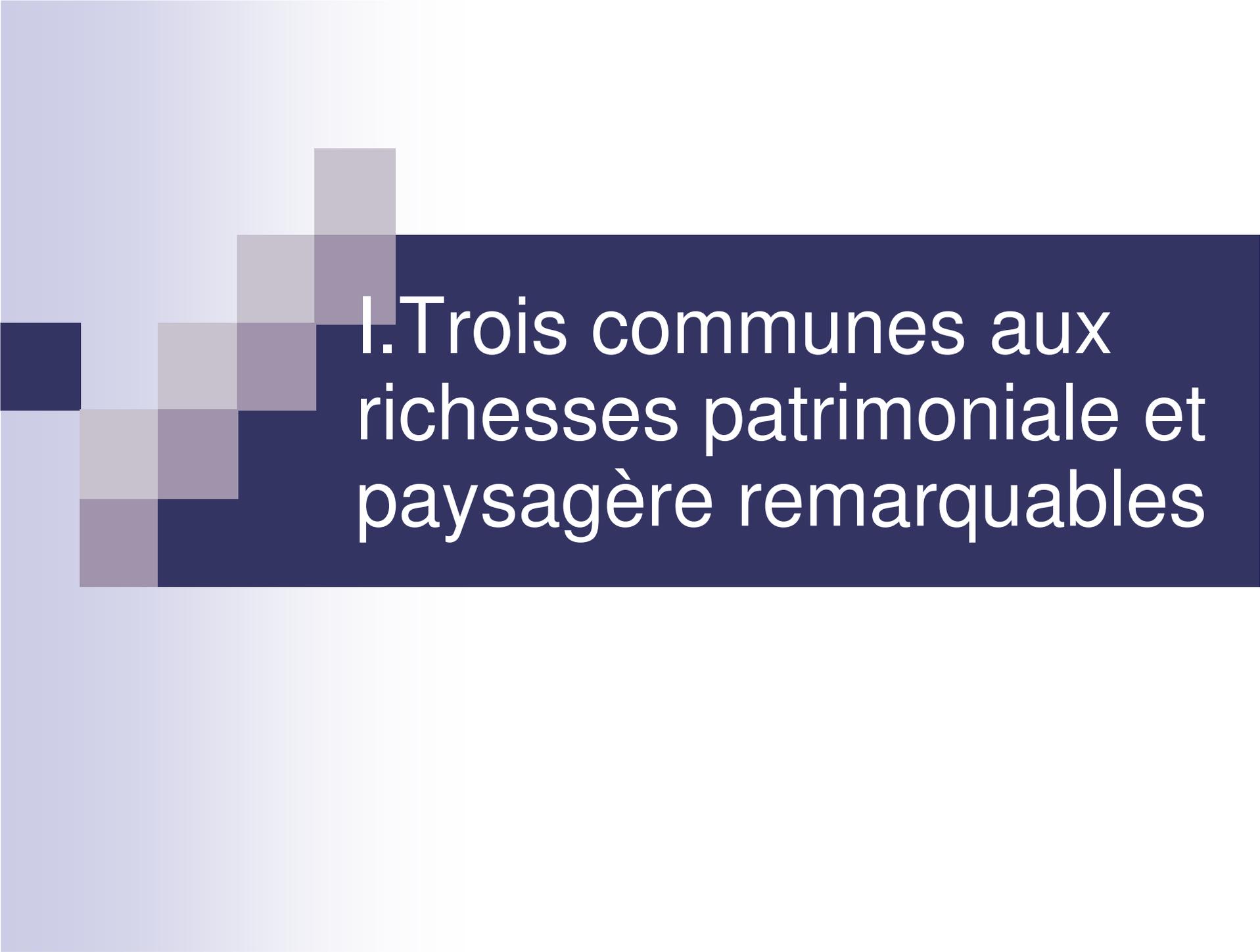
Par ailleurs, cette région possède un potentiel touristique souvent mal exploité (sauf à Paris) dont le développement aurait des retombées économiques locales favorables.

Étampes, Saclas et Méréville concentrent ces deux problématiques: elles se situent dans l'un des rares oasis de verdure de la région parisienne et possèdent un patrimoine de valeur propice au développement du tourisme.

C'est ce que nous nous attacherons à montrer dans la première partie de ce rapport mettant ainsi en évidence la pertinence de créer une liaison à caractère touristique et de loisirs entre ces trois communes.

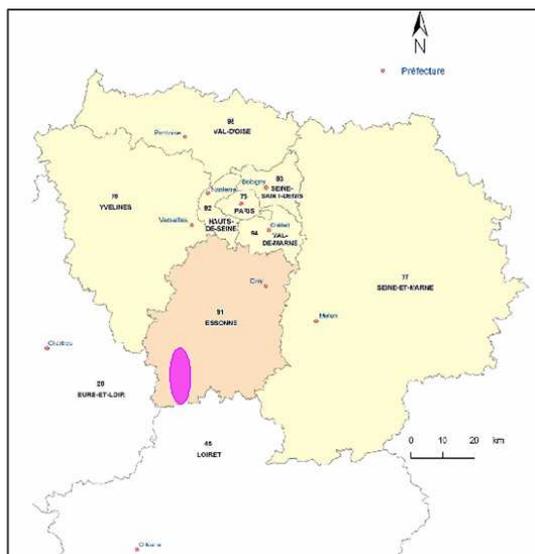
Dans une deuxième partie, nous verrons qu'il existe une voie ferrée désaffectée reliant ces trois communes constituant ainsi un itinéraire déjà tracé qu'un aménagement pourra mettre en valeur pour développer tourisme et loisirs verts dans le secteur.

Enfin, nous exposerons les contraintes liées à la réalisation du projet pour pouvoir concevoir un aménagement précis de cette liaison que nous proposerons par la suite, puis nous évoquerons le maître d'œuvre potentiel et établirons une évaluation financière.

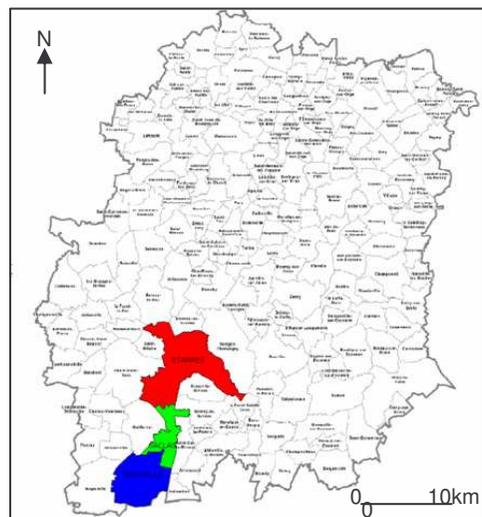


I. Trois communes aux richesses patrimoniale et paysagère remarquables

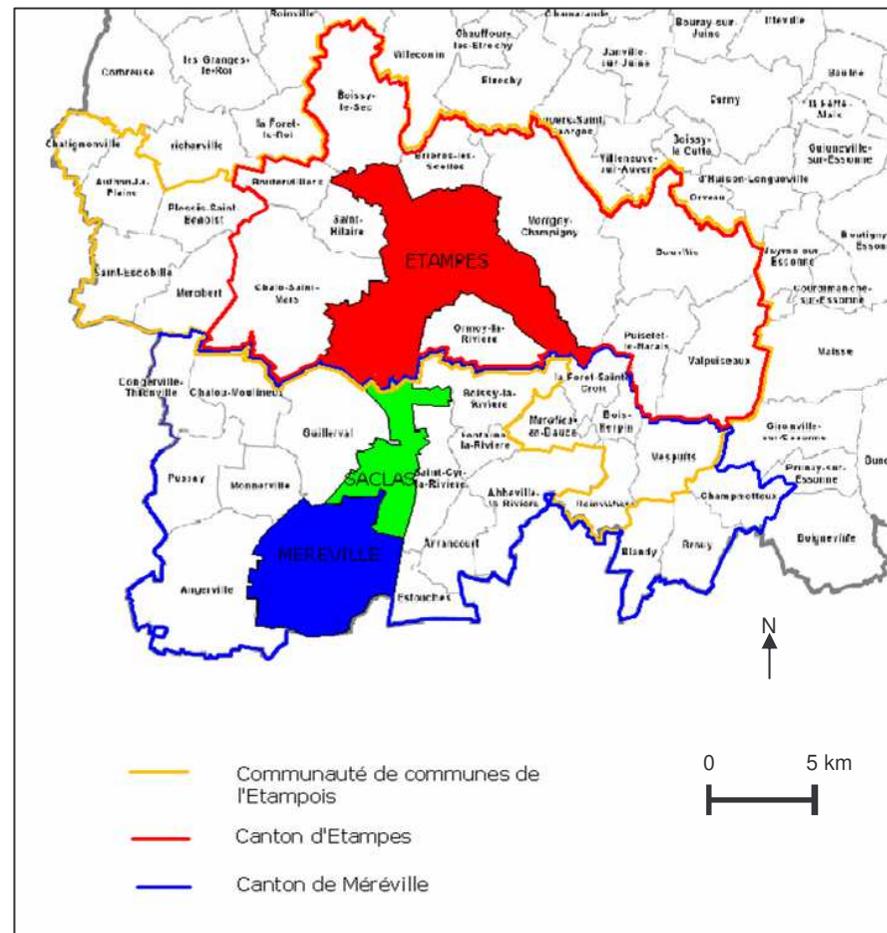
Localisation d'Étampes, Saclas et Méréville



Dans la région Ile-de-France



Dans le département de l'Essonne



Structures administratives



A. Situation géographique et administrative

Étampes, Saclas et Méréville sont trois communes voisines situées dans le Sud de l'Essonne (91) à la limite du département du Loiret (45) dans le Nord-Est de la Beauce, dans la vallée de la Juine.

ETAMPES

- ↳ Sous-préfecture de l'Essonne
- .Chef-lieu de l'arrondissement du Sud de l'Essonne
- .Chef-lieu du canton d'Étampes
- .Communauté de communes de l'Étampois

- .Nombre d'habitants: 21842
- .Superficie: 40,92km²

- .Distance à Paris: 54km
- .Distance à Orléans: 74km

MEREVILLE

- .Chef-lieu du canton de Méréville

- .Nombre d'habitants: 3075
- .Superficie: 26,99km²

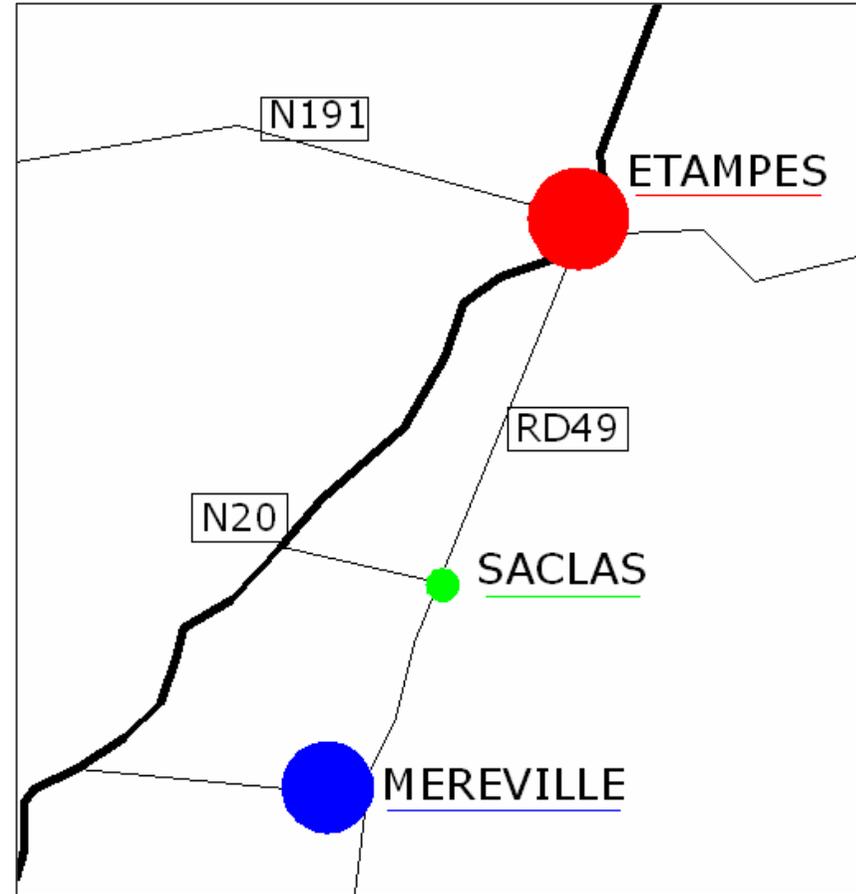
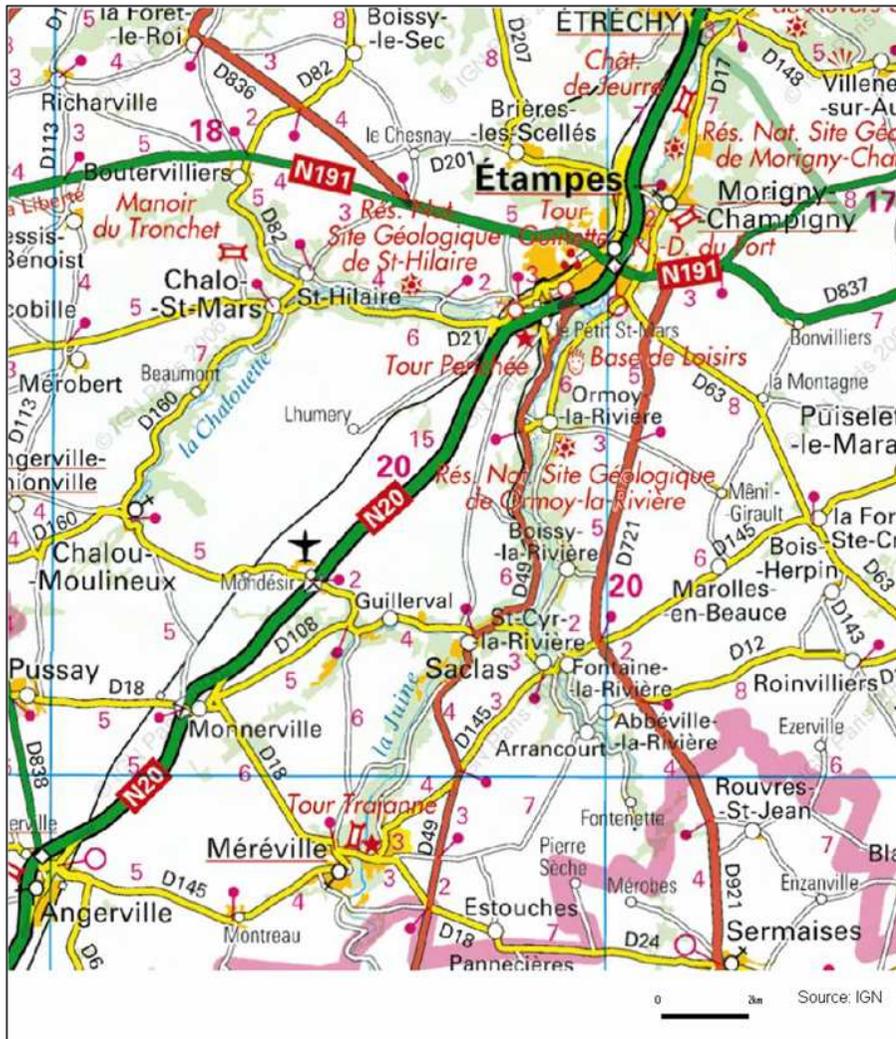
- .Distance à Paris: 72km
- .Distance à Orléans: 63km

SACLAS

- .Appartient au canton de Méréville

- .Nombre d'habitants: 1662
- .Superficie: 13,66km²

- .Distance à Paris: 64km
- .Distance à Orléans: 68km



Source: IGN

Réalisation personnelle

Axes de communication



- Ces trois communes sont reliées par la RD49.
- La RN 20 les dessert plus ou moins directement (elle traverse directement Etampes tandis que pour rejoindre Saclas et Méréville il est nécessaire d'emprunter des départementales sur une courte distance) ce qui leur assure une liaison directe avec Paris. Elle est également très utilisée pour effectuer le trajet Méréville-Etampes.
- De Méréville la RD 145 permet de se rendre à Angerville, pôle important du secteur.
- La RN191 assure la liaison d' Etampes avec l'Est et l'Ouest du département.
- Le RER C dessert les deux gares d'Etampes (Etampes et St-Martin d'Etampes) avec une rame toutes les demi-heures en direction de Paris. La gare d'Etampes est également desservie par le TER Centre qui assure une connexion avec la région Centre et permet de se rendre à Paris en 30min. Saclas et Méréville ne possèdent pas de gares en service.

Étampes



Tour de Guinette



Hôtel Diane-de-Poitiers



Hôtel Saint-Yon



Église Saint-Martin



Les Portereaux



Lavoir



B. Le patrimoine historique

1. Étampes ville royale, d'art et d'histoire

En 2002, Étampes a rejoint le réseau des « villes royales » et en 2006 celui des « villes d'art et d'histoire ». C'est la reconnaissance d'une réalité historique.

En effet, avec la construction du Palais du Séjour par Robert le Pieux, 2^{ème} roi de la dynastie capétienne, Étampes est devenue une des résidences favorites des rois de France de l'époque médiévale. Plus tard, au XVI^{ème} siècle, les rois François 1^{er}, Henri II et Henri IV remettront en apanage le Comté d'Étampes, devenu Duché, à leur favorites, respectivement Anne de Pisseleu, Diane de Poitiers et Gabrielle d'Estrées.

De cette période subsiste un riche patrimoine: quatre églises (Saint-Basile, Saint-Gilles, Notre-Dame-du-Fort et Saint Martin d'Étampes), un château fort royal démantelé sous Henri IV mais dont les ruines demeurent imposantes (Tour de Guinette) et de nombreux hôtels construits par les officiers du Roi dont plusieurs ont survécu à la Révolution. Mais les temps modernes ont aussi apporté leur contribution donnant le théâtre construit par Davioud, architecte du futur Théâtre du Châtelet et la Pergola qui réunit des sculptures d'artistes tels que François Pompon et Ossip Zadkine.

Par ailleurs, ancrée au coeur des riches terres de culture de la Beauce, Étampes à la particularité d'être irriguée par un dense réseau de cours d'eau. Cette double spécificité, terrestre et hydraulique, a contribué au fil des siècles au développement du monde agricole étampoïse, s'appuyant à la fois sur les industries céréalières et la meunerie locale. C'est pourquoi on retrouve à Étampes et tout au long de la Juine dans les environs d'Étampes de nombreux lavoirs et moulins à eau.



D. Césari

*Le château de
Méréville et son parc*



D. Césari



La tour Trajane



Les Halles



2. Méréville, son château et ses jardins romantiques

• Le Château et son parc

Classé au titre des monuments historiques, le Domaine départemental de Méréville fut, au XVIII^{ème} siècle, un séjour de paix durant lequel les Arts et Lettres purent fleurir.

Ce domaine acheté à la veille de la Révolution par le riche financier Jean-Joseph De Laborde fut somptueusement transformé. Le parc agrandi devint un jardin romantique et pittoresque modèle de 80 hectares, dessiné par l'architecte François-Joseph Bélanger et réalisé par le peintre Hubert Robert. Planté d'une grande variété d'espèces botaniques, rapportées de ses expéditions par La Pérouse, il fut considéré par ses contemporains comme le plus beau et le plus accompli des jardins romantiques avec ses nombreuses fabriques et ses grottes artificielles.

L'ensemble du domaine fut racheté par le Conseil Général de l'Essonne en 2000 à des fins de réhabilitation. Ce projet de grande envergure se déroulera sur une douzaine d'années et classera les Jardins romantiques de Méréville comme une destination touristique nationale et internationale de premier ordre.

• Les Halles (XVI^{ème})

Au début du XVI^{ème} siècle, Louis XII accorde au seigneur local, Bertrand de Reilhac, le droit de tenir quatre foires annuelles ainsi qu'un marché par semaine. Ce dernier fit alors édifier les halles que l'on peut encore admirer de nos jours. Leurs proportions sont vastes (40m x 18m). La charpente et ses 4 rangées de piliers sont en chêne. L'ensemble repose sur des socles de pierres.

La Halle accueille aujourd'hui de grandes manifestations culturelles (concerts, opéras, potiers d'art...).

• La Tour Trajane

Classée monument historique en 1978, la Tour faisait partie des fabriques du parc du Château. Elle fut construite entre 1790 et 1792 d'après un dessin d'Hubert Robert.

Haute de 100 pieds (35m), cette colonne fut réalisée par des maçons spécialement venus du Limousin. À partir de 1793, elle fut utilisée par Delambre et Bellet pour des opérations de mesures de l'arc du méridien terrestre.



3. Saclas, village gallo-romain

Situé en Gaule celtique et habité par les Carnutes, ce village fut d'abord une série de petits hameaux sous l'autorité des Druides. Lors de sa conquête par les romains de Jules César lui fut donné le nom de Salioclitae.

Pour asseoir sa domination, Rome créa des voies de communication stratégiques. La principale de ces grandes voies romaines reliait Paris (Lutécia) à Autun (Augustodunum) en passant par Orléans (Genabum).

Étape très fréquentée car à mi distance entre Genabum et Lutèce, le village Salioclitae (Saclas) fut doté de toutes les installations nécessaires au confort et aux croyances de l'époque (temples et thermes) laissant aujourd'hui un site archéologique gallo-romain remarquable.

Saclas le 7 juin 2006



C. Les richesses naturelles

1. Profil général du paysage

Posées en bordure du plateau beauceron et traversées par la charmante rivière “la Juine”, Étampes, Méréville et Saclas se conjuguent entre plaines de grande culture et vallée à la végétation luxuriante.

- **Une entité physique et culturelle: la Beauce**

La Beauce, vaste plateau calcaire (calcaire d'Étampes et calcaire de Beauce) est particulièrement adaptée à la grande céréaliculture mécanisée, pratiquée sur des exploitations de grande taille à champs ouverts (openfields) grâce à ses limons de qualité (riche couche de loess) et à son relief plat. Bien que les céréales soient les cultures dominantes en Beauce, d'autres cultures, comme la betterave à sucre ou la pomme de terre sont aussi produites. La situation au contact de l'agglomération parisienne est très favorable à la commercialisation des produits ce qui en a fait de tout temps et encore aujourd'hui le grenier à blé de la France.



- **Une vallée verdoyante**

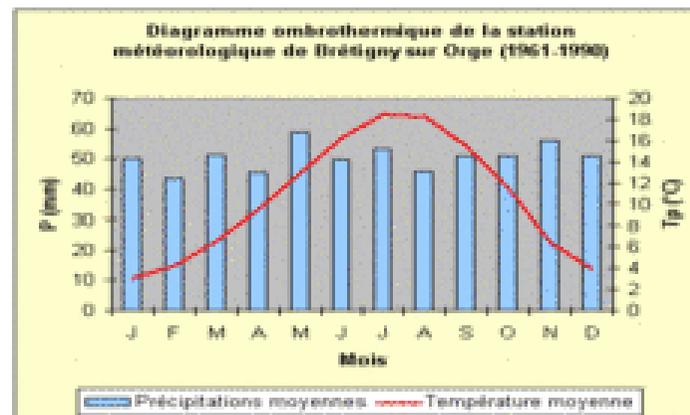
La vallée est moins cultivée (mise à part les cressonnières) c'est pourquoi on y retrouve une végétation sous forme de forêt (formation climacique) qui correspond à une évolution spontanée de la végétation.

- Profil général de la végétation:

La strate arborescente dense, reste, le plus souvent, dominée par le chêne pubescent et le pin sylvestre mais d'autres espèces comme le chêne Sessile et le chêne pédonculé viennent s'y ajouter. Les arbustes sont très nombreux en sous-étage et la strate herbacée, discontinue, composée d'espèces sciaphiles (lierre...) est souvent discrète.

- **Climatologie**

Le climat du sud du département de l'Essonne est de type atlantique altéré (transition vers un climat continental). Les précipitations, 600 mm par an en moyenne, sont assez faibles (influence continentale), mais il n'y a pas de véritable saison sèche (voir diagramme ombrothermique ci-dessous de Brétigny-sur-Orge située dans le Sud de l'Essonne). Le climat de la Beauce connaît des influences continentales notables (hivers rigoureux, étés chauds et orageux).

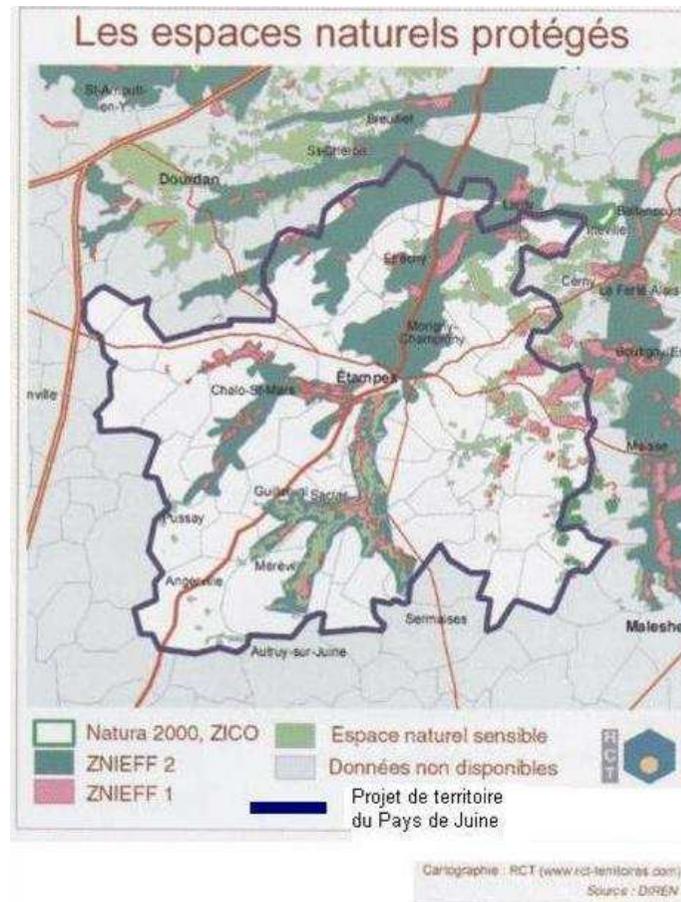


Source : SIAHVY (Syndicat Intercommunal pour l'Aménagement Hydraulique de la Vallée de l'Yvette)

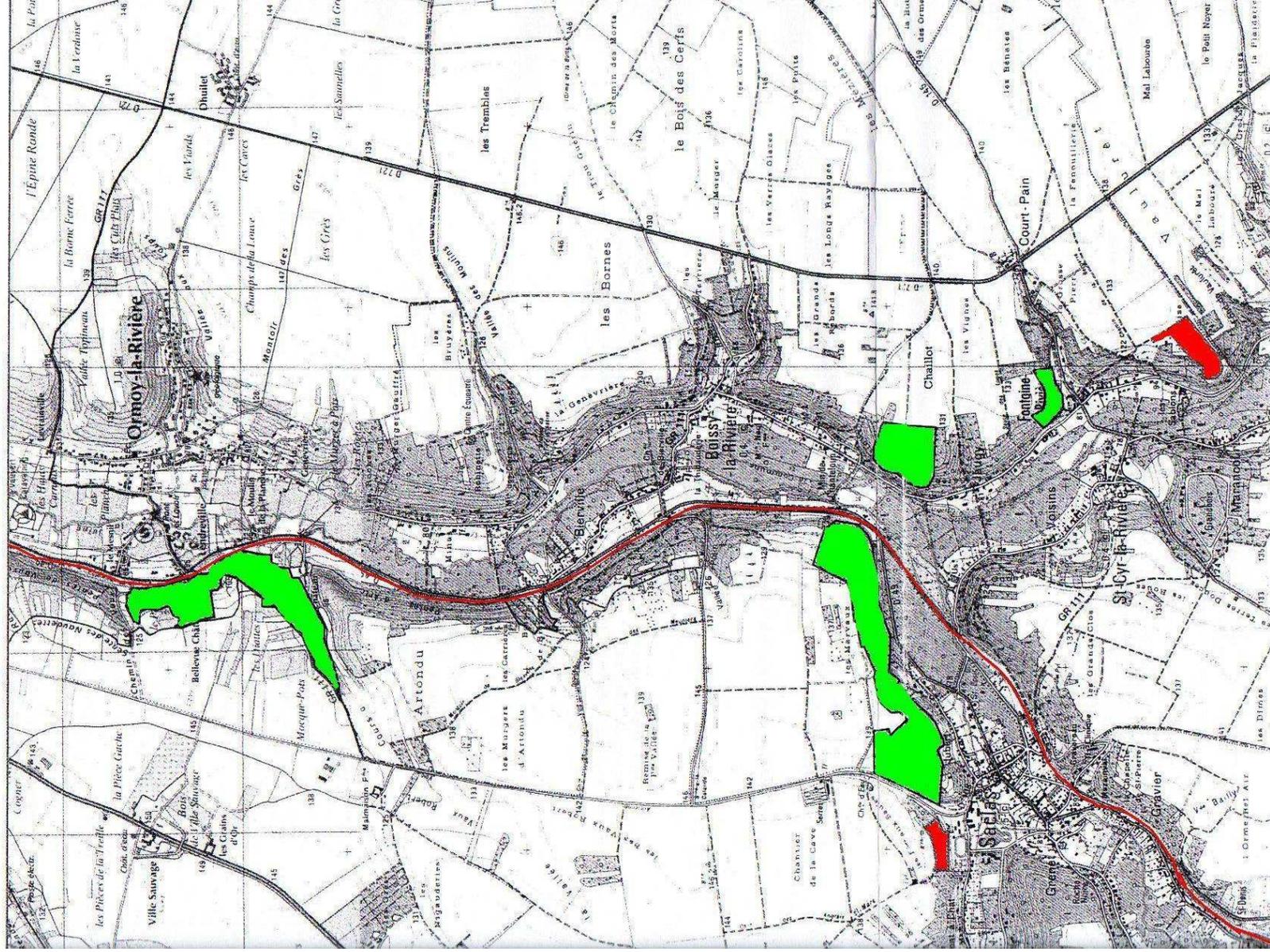
2. Les sites particuliers

Sur le territoire de ces trois communes existent des milieux spécifiques présentant une remarquable richesse de la faune et de la flore.

Ainsi, on y retrouve un nombre important de zones faisant l'objet de mesures de conservation du patrimoine naturel, signes de sa richesse.



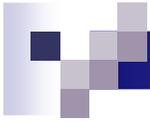
Sites Natura 2000 des " pelouses calcaires de la haute vallée de la Juine "



Carte: Marie de Sedas

- Site Natura 2000 existant
- Extension prochaine du site Natura 2000
- Voie ferrée





Il existe un biotope particulier dans la Haute Vallée de la Juine dont Saclas fait partie. Il s'agit de pelouses calcaires qui présentent une végétation aux affinités méditerranéennes constituant des milieux naturels rares et originaux en Ile-de-France, à forte valeur biologique et patrimoniale.

- **L'originalité des pelouses calcaires sèches**

Sous un tel climat, sur un sol dont le drainage est peu important, la végétation évolue spontanément vers la forêt (formation climacique). L'existence de pelouses sèches ne s'explique que par la structure du sous-sol et du sol ainsi que par l'histoire agropastorale du milieu.

- **Leur origine**

Deux affleurements rocheux principaux se retrouvent au niveau de ces coteaux :

- Le calcaire d'Étampes du Stampien supérieur lacustre, qui est un calcaire dur, souvent meuliérisé, à l'origine des nombreuses pierres arrondies et aplaties visibles dans les champs (épaisseur: 20 à 30 m).

- Les sables et les grès de Fontainebleau du Stampien inférieur et supérieur marin, enrichis en calcaire par lessivage et éboulement des couches supérieures (épaisseur moyenne : 50 m).

Ces substrats sont très filtrants, ce qui est à l'origine du caractère mésoxérophile ou parfois xérophile de la végétation ; de plus, ils libèrent en abondance des ions calcium responsables de son caractère calcicole.

Ces pelouses apparaissent sur des zones pâturées par les moutons ou sur des zones de culture à faible rendement abandonnées. Elles constituent un stade transitoire avant la fermeture du milieu par le développement spontané des espèces ligneuses.



- **Des biotopes rares et menacés**

- rares, car composés d'espèces héliophiles et thermophiles situées en limite nord de leur aire de répartition.

- Par exemple, le grand nombre d'espèces d'Orchidées au sein de cet habitat et la rareté de certaines d'entre elles lui confèrent le statut d'habitat prioritaire.

- Par ailleurs, deux espèces d'intérêt européen ont été observées sur le site des pelouses calcaires de la Haute vallée de la Juine: il s'agit d'un papillon, « l'écaille chinée » et d'un coléoptère, « le lucane cerf-volant ».

- menacés, car destinés à évoluer spontanément vers la forêt sous le climat francilien ou susceptibles d'être urbanisés ou dégradés..

- En effet, les pratiques agricoles (fauchage et pâturage par des animaux domestiques) sur ces coteaux se sont généralement interrompues à la suite de la modernisation et de l'intensification de l'agriculture. Le site a alors connu une forte dynamique de la végétation et le milieu s'est refermé. L'envahissement par les arbres et les arbustes constitue désormais la principale menace pour un nombre important d'espèces remarquables.

- C'est pourquoi ce milieu a suscité des initiatives pour sa conservation comme un classement en site natura 2000 (voir localisation carte ci-contre).

- L'objectif de la Directive Habitats, à l'origine de la création du réseau Natura 2000, est de « favoriser la biodiversité par le maintien, voire le rétablissement, dans un état de conservation favorable, des habitats naturels et des espèces de faune et de flore sauvages d'intérêt communautaire ».

3. Terroir local

La vallée est propice à la culture du cresson et Méréville avec ses 10 hectares de cressonnières est le premier centre de production de cresson en France, c'est pourquoi elle est surnommée capitale du cresson depuis 1963 et consacrée « site remarquable du goût » en 1995.



Etampes Base de loisirs 21 avril 2006



D. Les équipements de loisirs

Étampes offre une qualité d'espaces de détente et de loisirs notamment avec la base de loisirs régionale sur laquelle de multiples activités sportives sont proposées (piscine à vagues, escalade, cross), pistes cyclables et possibilités multiples de randonnées ...

Saclas dispose également d'un plan d'eau public d'une superficie de plus de 10 000m²



Source : www.mairie-saclas.fr

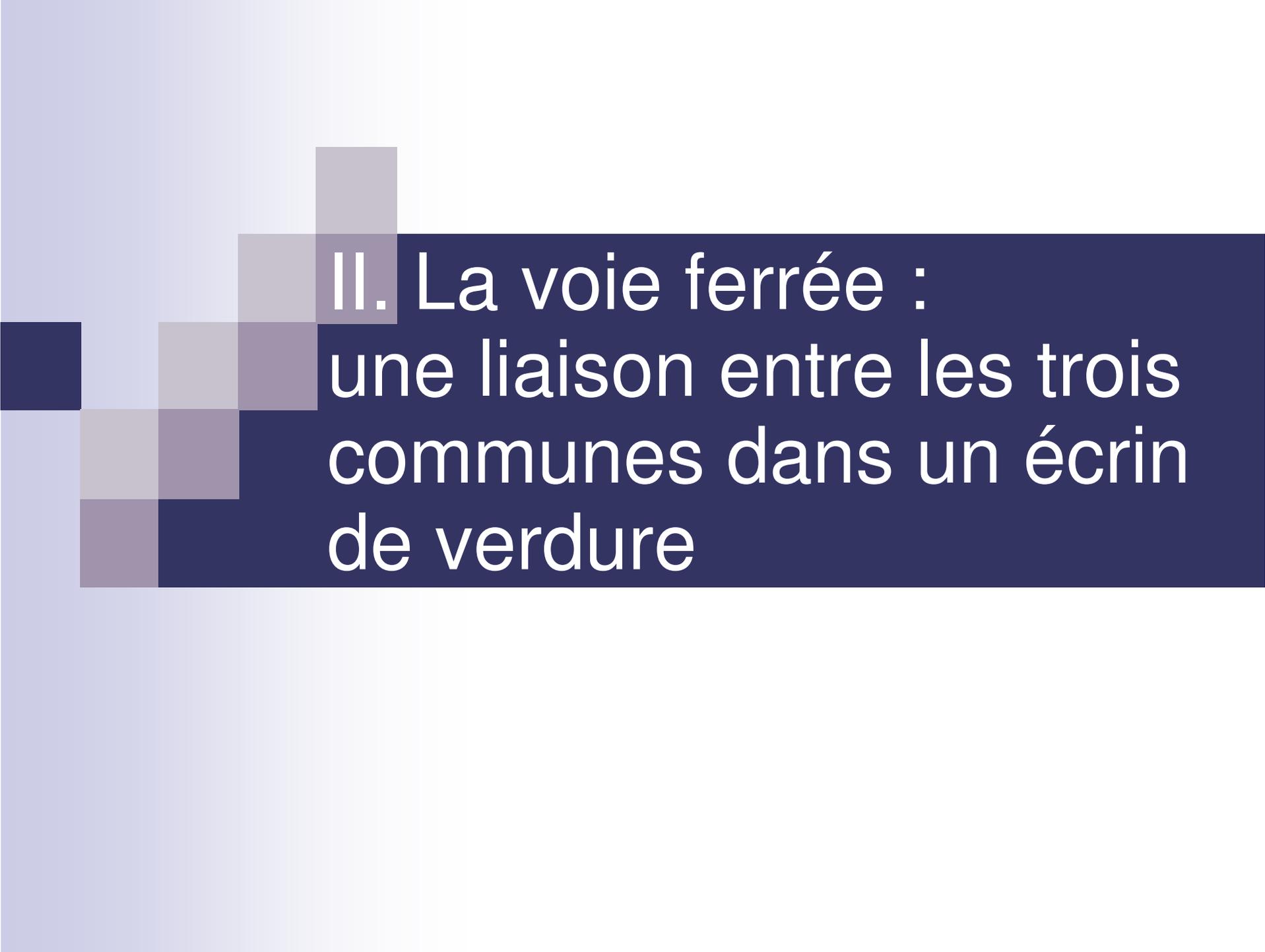
Plan d'eau de Saclas



Bilan

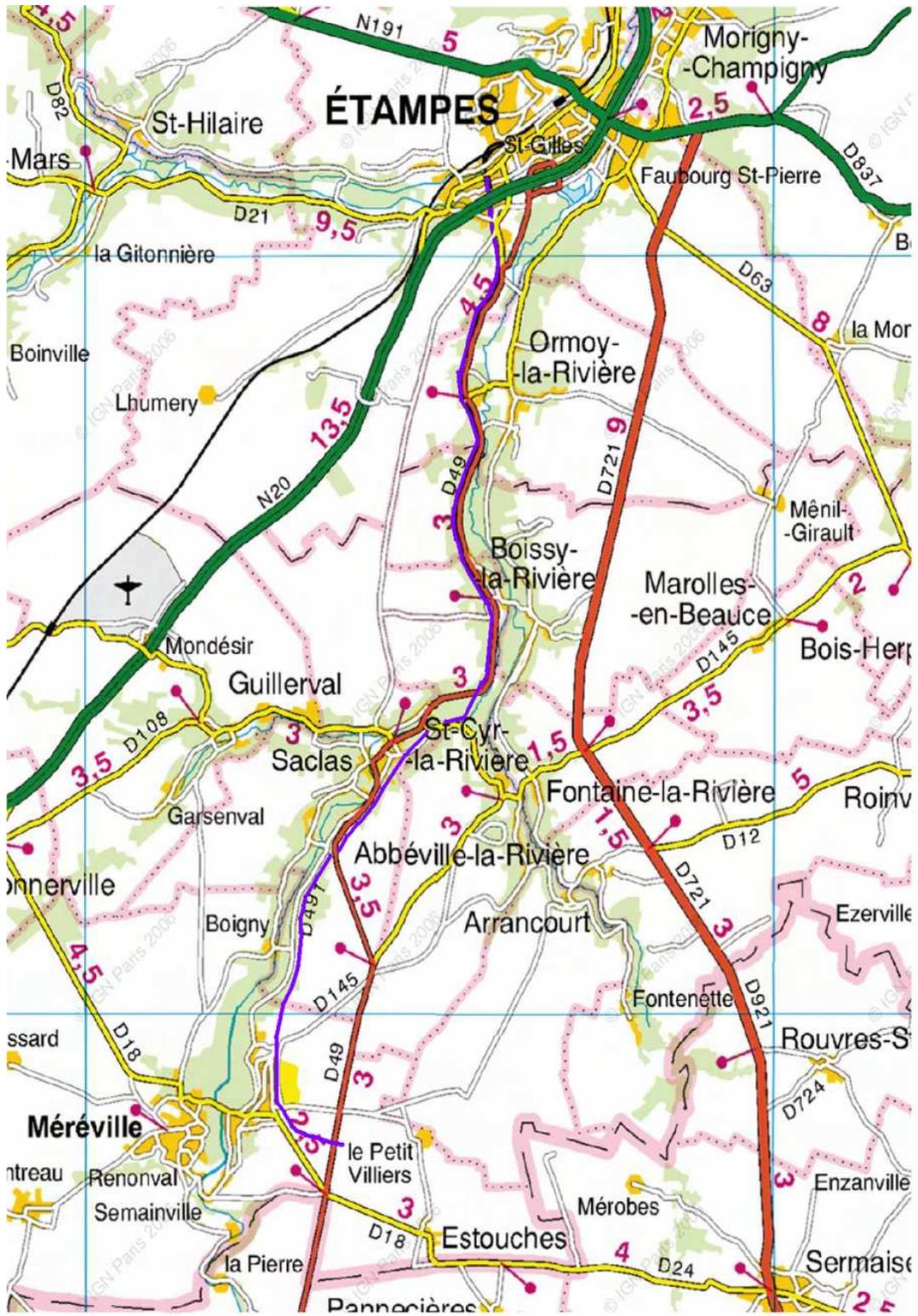
Saclas et Méréville présentent un cadre vert et rural tandis qu'Étampes, ville plus urbanisée, concentre les services, équipements et grandes infrastructures.

Par ailleurs, ces trois communes ont un fort potentiel touristique et offrent un cadre agréable pour les loisirs.



II. La voie ferrée :
une liaison entre les trois
communes dans un écrin
de verdure

Localisation de la voie ferrée



— Voie ferrée concernée par le projet

A. Le projet, présentation générale

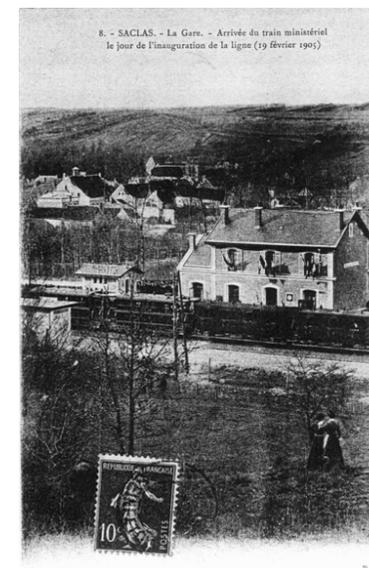
Nous avons vu tout l'intérêt de créer une liaison à caractère touristique et de loisirs entre Étampes, Saclas et Méréville. Or il existe une voie ferrée aujourd'hui inexploitée entre ces trois communes.

Il s'agit d'une section (d'une longueur de 13 km) de l'ancienne ligne Étampes / Beaune-la-Rolande inaugurée en février 1905 par la compagnie ferroviaire P-O (Paris - Orléans) devenue depuis 1938 la SNCF suite à la nationalisation des compagnies ferroviaires. La ligne est inexploitée depuis 1969.

Cette voie est située dans un cadre boisé très agréable et présente des points de vue remarquables sur des sites clés du territoire traversé, ce qui en fait un outil idéal de mise en valeur de ce territoire.



*Photographies de la voie ferrée
lors de son inauguration*



Les photographies suivantes ont été prises par moi-même et montrent des vues intéressantes depuis la voie.
Leur numérotation permet de les localiser sur la carte de l'annexe 1.



1 *Vue sur le plateau cultivé:
paysage typique de la Beauce*

Vue sur le château de Méréville

2





3

Vue (à dégager) sur la Tour Trajane

Affleurement de Grès au bord de la voie

4



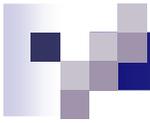


5 *La viaduc*

*Vue sur une ancienne ferme typique
du patrimoine bâti de la Beauce*

6





7 *Vue sur la Juine en contrebass*

Vue sur l'entrée verdoyante d'une demeure

8





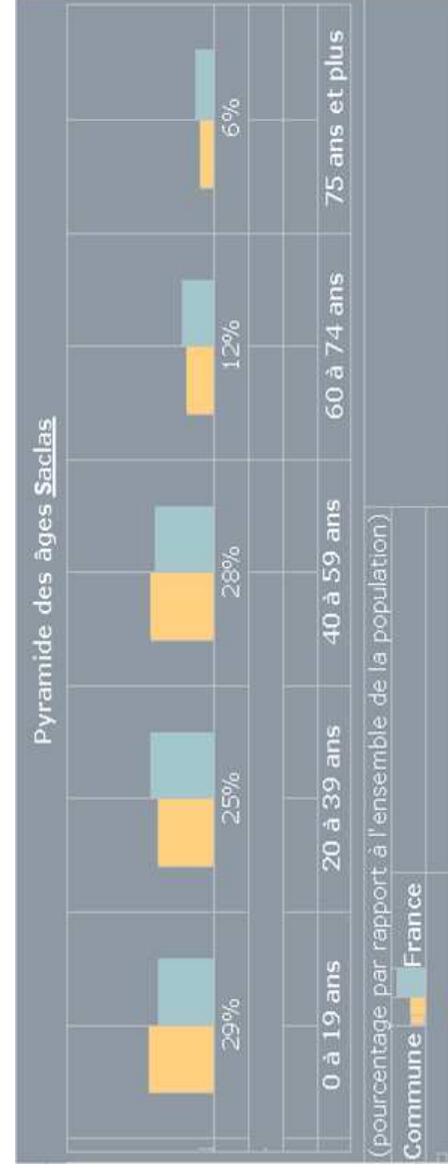
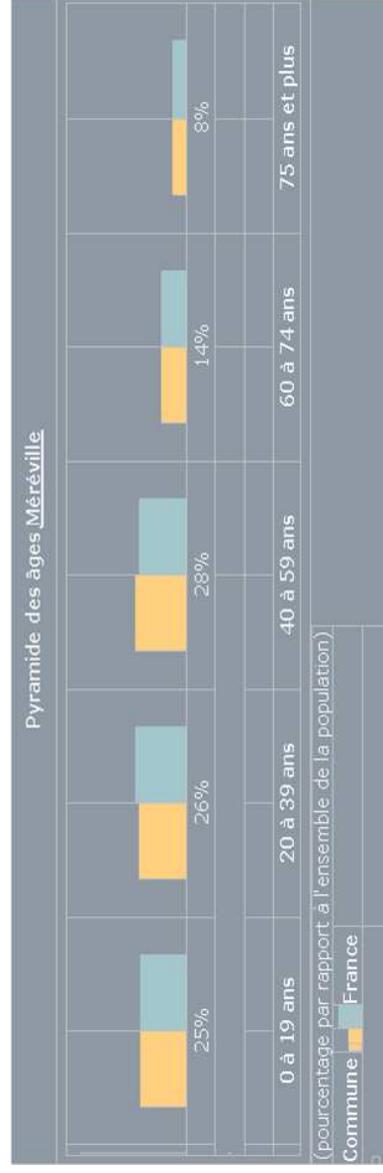
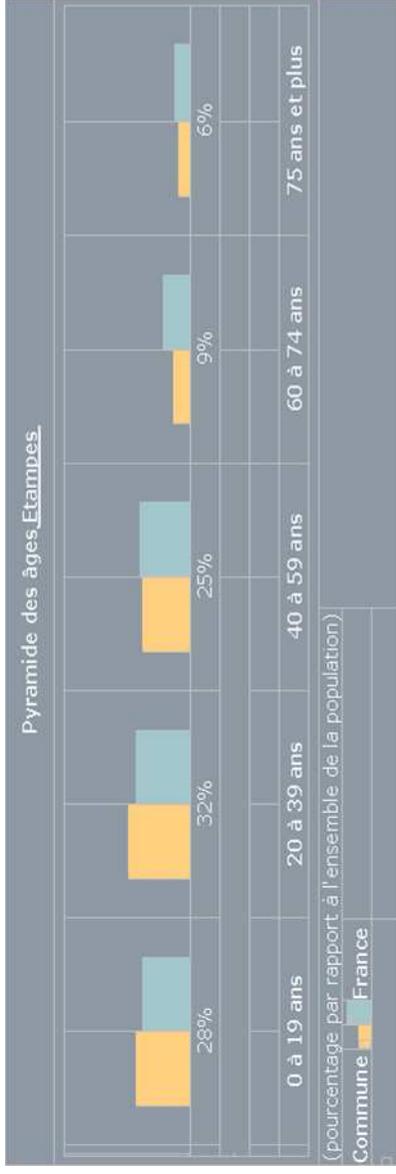
9

Vue sur le « moulin de la planche »

*Vue sur le quartier Saint-Martin
à Etampes*

10







B. La portée du projet

Il est nécessaire de déterminer le profil des utilisateurs potentiels d'un itinéraire touristique et de loisirs dans ce secteur ainsi que ses objectifs et enjeux pour pouvoir en concevoir l'aménagement le plus adéquat.

1. Profil des utilisateurs potentiels

- **Provenance géographique**

On peut prévoir que la provenance géographique des usagers est l'ensemble de ces trois communes mais également toutes les communes voisines.

Étampes possède la population la plus nombreuse du secteur et ce de façon conséquente ce qui en fait l'origine principale potentielle des utilisateurs de l'itinéraire.

- **Âge**

La population d'Étampes est relativement jeune (comme le montre la pyramide des âges ci-contre) on peut donc imaginer que les utilisateurs de cet aménagement seront en grande partie des jeunes (en particulier des adolescents), mais aussi des familles et dans une moindre mesure des retraités (qui sont en proportion plus nombreux à Saclas et Méréville comme le montrent les pyramides des âges ci-contre).

- **Origines sociales**

Par ailleurs on observe un nombre important de ménages dont les revenus sont faibles à Étampes (en 1996 48,7% des foyers étaient non imposables); l'aménagement proposé devra tenir compte de cette population en offrant un loisir à faible coût.



2. Objectifs et Enjeux du projet

Ce projet a pour objectif de permettre aux habitants des trois communes et des environs de découvrir les richesses patrimoniales et naturelles qui les entourent, c'est-à-dire de développer le tourisme local; ceci permettra d'augmenter la fréquentation des sites touristiques du territoire et ainsi participer à son développement économique. Il a également un but pédagogique de découverte de la nature par les plus jeunes et de prise de conscience de la valeur de l'environnement et donc de sensibilisation à sa préservation.

De plus, les habitants d'Étampes, ville assez urbanisée et comportant de nombreux grands ensembles, pourront profiter du cadre vert et rural de Saclas et Méréville tandis que (dans une moindre mesure) ce projet pourra assurer une desserte par les modes de circulation douce des équipements d'Étampes profitant aux habitants de Saclas et de Méréville et du collège de Méréville (qui est le collège de secteur de Saclas) ce qui renforcera l'exploitation de la complémentarité entre les 3 communes. Cet itinéraire offre une alternative à l'utilisation de l'automobile que la faiblesse de la liaison en transports en commun entre ces trois communes ne favorisait pas suffisamment.

Par ailleurs, le taux de croissance moyen annuel de la population étampoise a été relativement faible entre 1990 et 1999 (0,2%) avec un solde migratoire fortement négatif (-1 515 habitants), l'attractivité de la commune, pendant cette période n'a donc pas été bonne. Un gain d'attractivité passe par une amélioration du cadre de vie auquel ce projet pourra contribuer.

Ce projet peut également être perçu comme une amorce d'un tourisme à plus large portée, départementale et régionale, mais aussi tourisme vert dont la demande est croissante. La relative proximité de Paris pourra en faire une destination privilégiée; il faudrait pour cela remédier à la faible capacité d'accueil du secteur (manque de structures d'hébergement et de restauration).

C. Les différentes possibilités de reconversion de la voie ferrée

1. Premier scénario : Conservation de la voie ferrée pour la mise en place d'un circuit de vélorails



• Présentation

Le vélorail est une sorte de vélo sur rails qui comporte 2 pédaleurs (obligatoirement âgés de plus de 10 ans) et 2 adultes ou 3 enfants assis sur la banquette ou une personne en fauteuil roulant. Une large plate-forme peut supporter un siège bébé, des bagages, un chien, une glacière etc.

Le vélorail occupe toute la largeur de la voie et ne permet qu'un déplacement unidirectionnel mais il peut être retourné ce qui permet d'effectuer un aller-retour. Il convient donc d'organiser un départ assez groupé puis de retourner les vélorails en fin de parcours une fois que tout le monde est arrivé.

Il est nécessaire de mettre en place une gare de départ et une gare d'arrivée avec des parkings automobiles et des espaces prévus pour l'attente (buvette, bancs...).

L'utilisation des vélorails serait payante à hauteur d'environ 20€ l'aller-retour.



• Avantages

Le fonctionnement des vélorails ne requiert pas nécessairement un bon état de conservation de la voie ferrée donc les travaux concernant la voie ne nécessiteraient qu'un travail de dégagement (débranchement et désherbage).

La mise en place d'un circuit de vélorails générerait des recettes qui pourraient amortir le coût du projet, voire, à longue échéance, dégager des bénéfices et ainsi participer directement au développement économique du territoire.

De plus cet aménagement proposerait une façon originale de découvrir les environs.

• Inconvénients

La voie traverse une route départementale (la RD49) dont le trafic est évalué à 4300 véhicules par jour. Avec un tel trafic ce passage est réglementé: il requiert l'autorisation de la Direction Départemental des Routes ce qui semble être difficile d'après Daniel Claret, Directeur des Vélorails de France.

De plus, si cette autorisation est accordée, la réglementation impose l'installation d'une barrière électrique actionnée par un garde-barrière pour arrêter la circulation automobile pendant le passage des vélorails. Ceci implique l'intervention d'un garde-barrière qui s'ajoute à un personnel nécessaire déjà nombreux pour assurer la gestion du circuit (location, réparation, garage des vélorails,...). En l'absence d'une fréquentation conséquente ce projet peut s'avérer coûteux (détail du coût: voir passage soulignés en vert en annexe 5).

Enfin, l'accès payant à ce loisir rétrécit un peu le champs du public atteint (et a donc une moins grande portée sociale) et implique une fréquentation occasionnelle ce qui occulte la dimension d'usage pour les déplacements quotidiens et entraîne moins de retombées économiques dues aux visites des sites touristiques.



2. Deuxième scénario: Création d'une Voie Verte

- **Présentation**

- Définition d'une Voie Verte

Concept plus large que celui de piste cyclable, la Voie Verte est définie dans le code de la route comme un axe de circulation ouvert à tous les moyens de locomotion non motorisés. Elle est donc accessible aux piétons, aux cyclistes, aux rollers, aux personnes à mobilité réduite et aux cavaliers, dans le cadre du tourisme, des loisirs et des déplacements de la population locale. La Voie Verte touche une grande variété de personnes et d'utilisations. Elle se caractérise avant tout par son degré de sécurité et son accessibilité.

Une Voie Verte correspond à un type B5 (aménagement bidirectionnel et multimodal, séparé de la chaussée par un aménagement paysager) dans la codification des aménagements doux (voir page 47).

- **Avantages**

Une Voie Verte permet de satisfaire un large public car son utilisation est favorisée par sa gratuité.

- **Inconvénients**

Il n'y a pas de recettes directes dégagées par l'utilisation de la Voie ce qui ne permet pas d'amortir les dépenses dues à sa réalisation.



3. Troisième scénario : Une voie mixte

- **Présentation**

On pourrait imaginer une voie mixte: une conservation de la voie ferrée pour les vélorails et, de part et d'autre, une piste cyclable.

- **Avantages**

Le public atteint est large et on propose des offres variées de découvrir les environs.

- **Inconvénients.**

Ce projet est lourd à mettre en place et à gérer, en effet il accumule la complexité et les coûts de gestion des vélorails et les coûts liés à la réalisation de la piste cyclable.

De plus, il est à prévoir que l' utilisation de la piste cyclable gratuite soit privilégiée par rapport aux vélorails payants ce qui pourrait entraîner des recettes limités et un coût à terme très important.

De plus, certains endroits notamment la traversée des ponts sont trop étroits pour ce type d'aménagement mixte ce qui nécessiterait des travaux supplémentaires d'élargissement qui alourdiraient davantage la facture.

→ Le scénario n°2 semble être le plus approprié à la situation. En effet, il est beaucoup plus facile à mettre en place et à gérer et garantit la satisfaction d'un large public.



Projet d'intérêt départemental



D. Une volonté locale

1. Du département

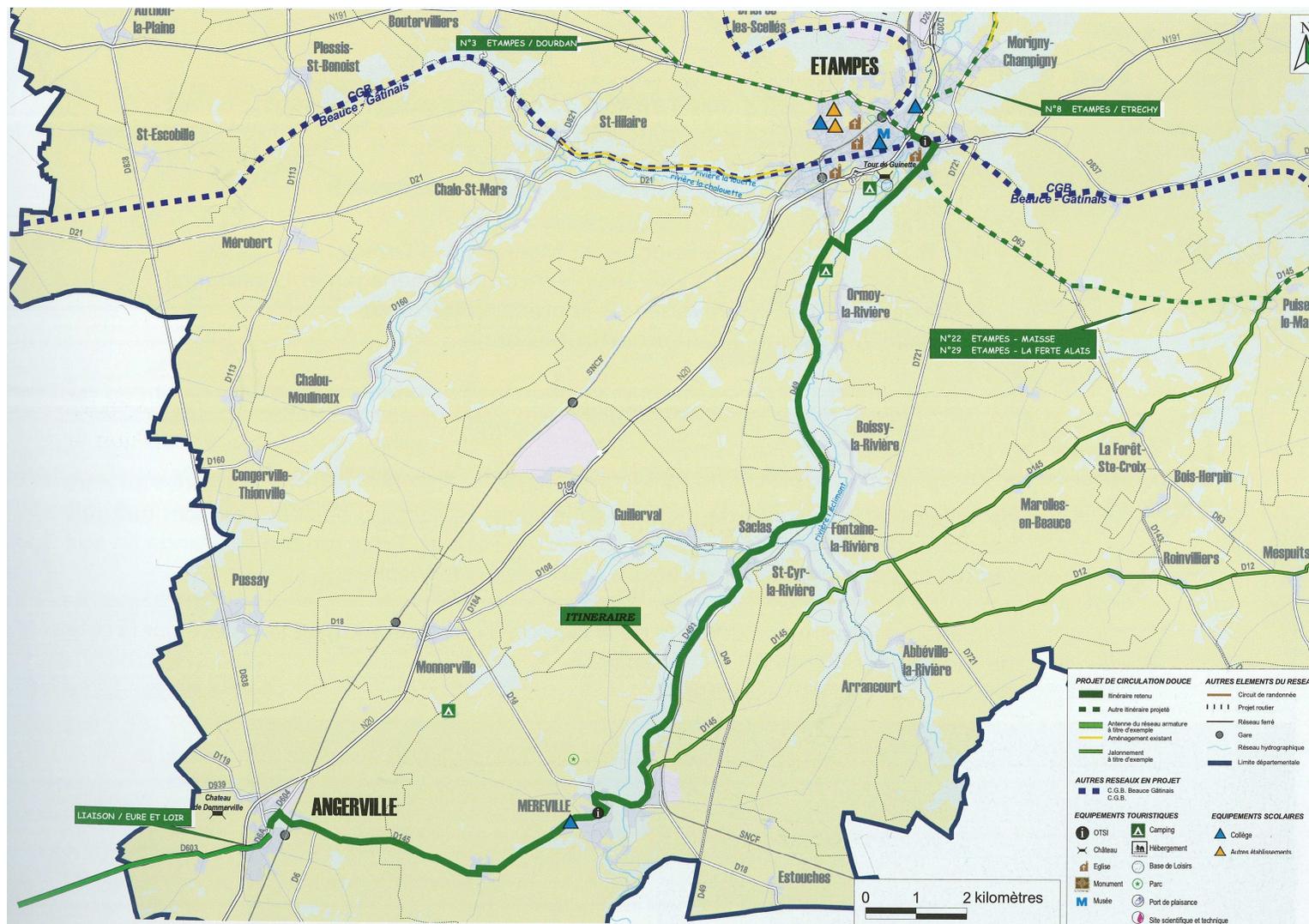
Le Sud Essonne est reconnu pôle touristique régional et on retrouve une réelle volonté du département d'y développer le tourisme et les loisirs comme le montre le Projet d'Intérêt Départemental (carte ci-contre et détails des orientations en annexe 2 (passages soulignés)). En effet, on retrouve beaucoup de projets concernant les loisirs (extension de la base de loisirs d'Étampes), le tourisme (rénovation du château de Méréville, maison du cresson) et l'environnement (valorisation et préservation de la vallée de la Juine) dans le secteur qui nous intéresse.

Par ailleurs il est inscrit dans le schéma directeur départemental des circulations douces qu'il existe « des demandes non satisfaites de dessertes des châteaux, parcs et jardins du Sud du département et des équipements sportifs d'intérêt intercommunal ». De même il y est observé un manque de « loisirs familiaux en toute sécurité à l'écart de la circulation automobile » et que « des opportunités d'aménagement de Voies Vertes sont à rechercher ».

De plus, dans ce schéma on peut voir que notre itinéraire peut s'intégrer dans le réseau déjà existant (par exemple avec la Voie Verte d'Étampes à St-Hilaire) et avec les projets en cours (CGB - Chemin Gâtinais Beauce) et quatre itinéraires de circulation douce au départ d'Étampes (Étampes-Dourdan, Étampes-Étréchy, Étampes-Maisse, Étampes-La Ferté Alais).

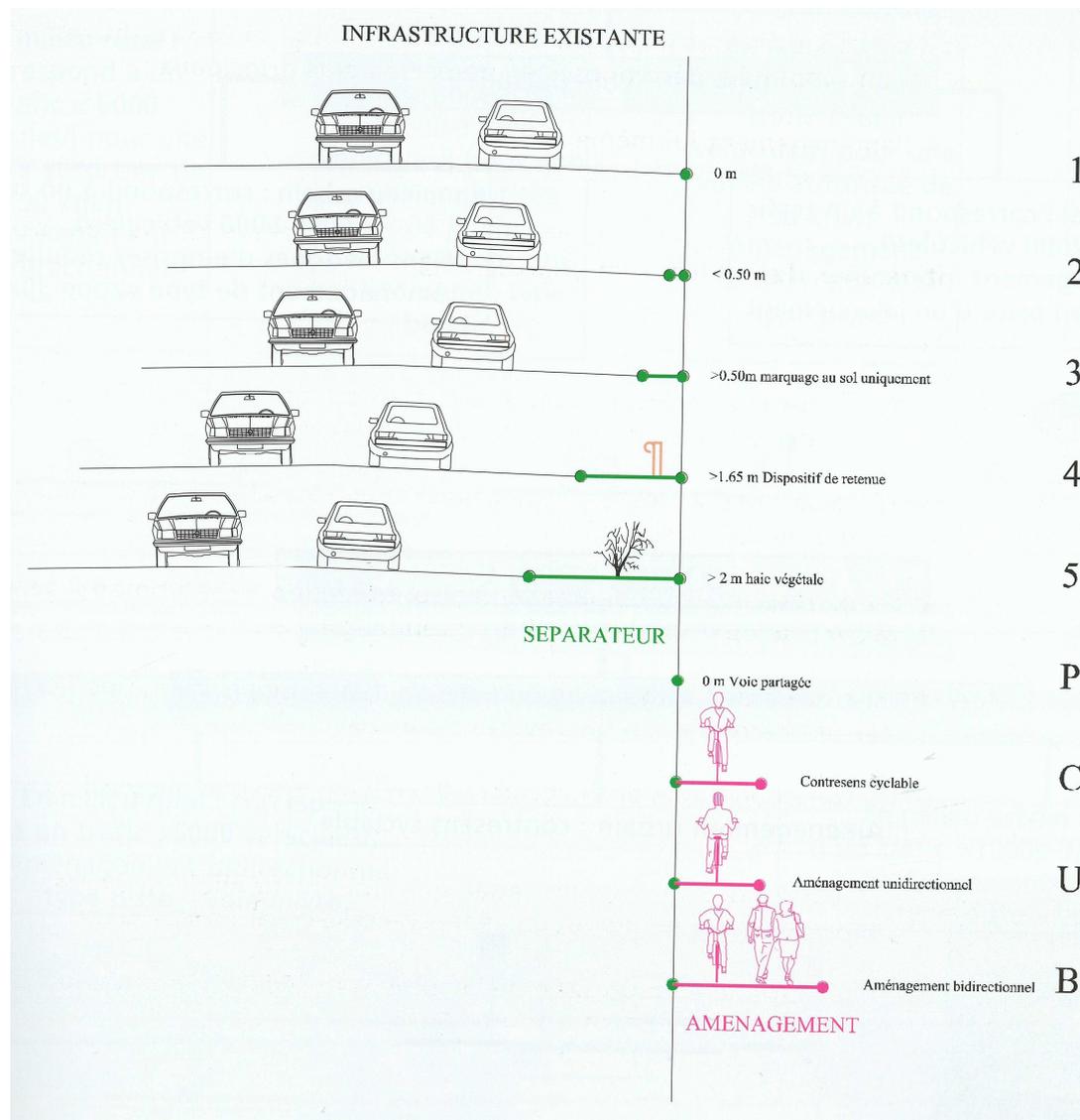
Ce schéma prévoit un itinéraire (voir page 46) entre Étampes, Saclas et Méréville (qui se prolonge jusqu'à Angerville) ce qui montre une réelle nécessité de créer une liaison douce entre Étampes, Saclas et Méréville. L'itinéraire prévu est de type U1, U2 ou P1 (voir codification des aménagements doux p.47), c'est-à-dire un longement de la RD 49 et de la RD491 (et non une voie verte).

Itinéraire prévu entre Etampes et Angerville par le Schéma directeur départemental des circulations douces



Source : Schéma directeur
départemental des circulations douces

Codification des aménagements doux



Source : Schéma directeur
départemental des circulations douces



2. Des communes

Développer le tourisme et les loisirs constitue une priorité majeure pour les communes concernées, comme en témoignent les PLU d'Étampes et de Méréville, (voir passages soulignés en annexe 3 et annexe 4).

De plus, les maires ou chargés d'urbanisme que j'ai rencontré à Étampes, Saclas et Méréville se sont montrés très intéressés par le projet.

3. Des habitants

- **Une population attachée à son cadre de vie**

La population locale comporte une part importante d'habitants provenant de villes plus urbanisées à proximité de Paris qui recherchaient un cadre de vie naturel et rural tout en restant relativement proches de Paris.

Cette population, tout comme les habitants originaires des environs, est particulièrement attachée à son cadre de vie et ce projet pourrait leur permettre de profiter au mieux de leur environnement.

- **Des habitants adeptes des loisirs verts**

Il existe de nombreux clubs de cyclisme à Étampes et dans ses environs et la pratique du vélo pour les loisirs est très appréciée. Par ailleurs, la population locale est adepte de promenades pédestres : on voit souvent aux beaux jours des promeneurs emprunter les sentiers d'exploitation dans les champs, serpenter les bois ou longer la voie ferrée (lieu isolé de la circulation automobile relativement dégagé et bénéficiant d'un agréable cadre vert).

Ce projet répondrait donc tout à fait aux attentes de ces adeptes de loisirs verts et également aux écoles des environs qui organisent souvent des randonnées pédestres ou cyclistes extrascolaires.



Bilan

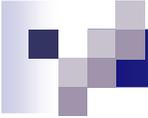
Le projet retenu consiste en la création d'une Voie Verte qui est une voie de circulation pour véhicules non motorisés, piétons et éventuellement cavaliers, entre Étampes, Saclas et Méréville à l'emplacement d'une voie ferrée en inactivité aujourd'hui.

Ce projet en adéquation avec les aspirations locales permettrait de faire découvrir le patrimoine historique et naturel local principalement aux habitants des environs en leur offrant un mode de loisirs accessible à tous : population de toute condition sociale, physique (âges, handicaps) et tout type de promeneurs (randonneurs pédestres, cyclistes, à rollers, à cheval...).

Il serait également l'occasion d'une découverte de la nature par les plus jeunes et d'une sensibilisation à la préservation de l'environnement .



III. Évaluation des contraintes et propositions d'aménagement



A. Contraintes

1. La voie appartient au RFF

La voie ferrée ainsi que la bande de terrain correspondant à son emprise et les ponts qu'elle emprunte appartiennent au Réseau Ferré de France (R.F.F), il faudrait donc que le maître d'oeuvre du projet les acquiert ou les loue pour le réaliser.

Les gares et maisons de passages à niveau ont été vendues à des particuliers ce qui nécessitent une attention particulière pour l'aménagement de leur abord.

J'ai contacté le R.F.F pour m'informer sur le statut de la voie considérée: elle fait partie du RFN (Réseau Ferré National), c'est une ligne abandonnée à tout trafic mais qui n'a pas fait l'objet de procédure de retranchement du réseau, elle est dite neutralisée.

C'est la SNCF qui est chargée de la sécurité d'une telle voie c'est donc avec elle et la RFF qu'il faudrait établir une convention pour sa location (voir procédure en annexe 5, passages soulignés en orange).

Je me suis également renseignée sur les intentions de la RFF concernant le devenir de la voie à savoir si elle serait retranchée du réseau prochainement et ainsi mise à la vente ou conservée. Je n'ai pas obtenu de réponses dans le délai qui m'était imparti.

2. La voie traverse des sites inscrits et classés

Au niveau de Méréville, la voie traverse un site inscrit et une zone de protection des monuments classés (château, colonne Trajane et halles) ce qui signifie que toute construction dans cette zone sera soumise à l'avis de l'ABF (Architecte des Bâtiments de France).

3. La voie traverse une route départementale



- La voie traverse 7 axes de circulations :
- 6 routes ou chemins très peu empruntés
 - la RD49 très fréquentée (4300 véhicules par jour). La visibilité depuis la voie est très limitée ce qui rend la traversée dangereuse.



L'intersection dangereuse avec la RD49



Vue sur l'intersection depuis la voie



D'un côté, visibilité correcte...



*...mais de l'autre le virage limite **52** très fortement la visibilité.*

4. La voie emprunte des ponts en mauvais état

La voie passe, sur la section considérée, sur 8 ponts qui nécessitent tous une rénovation pour sécuriser la Voie.



Détails d'un pont

5. La voie est envahie par la végétation

La voie comporte des secteurs bien dégagés mais également des portions où la végétation l'a complètement envahie ce qui nécessitera un travail de débroussaillage et de désherbage important.



Portion de la voie envahie par la végétation



B. Propositions d'aménagement

1. Le long de la voie

• L'organisation de la voie

Une intégration intelligente, harmonieuse et consensuelle des différents types d'utilisateurs doit être proposée, en veillant à assurer la compatibilité entre les utilisateurs « roulants » et « marchants ».

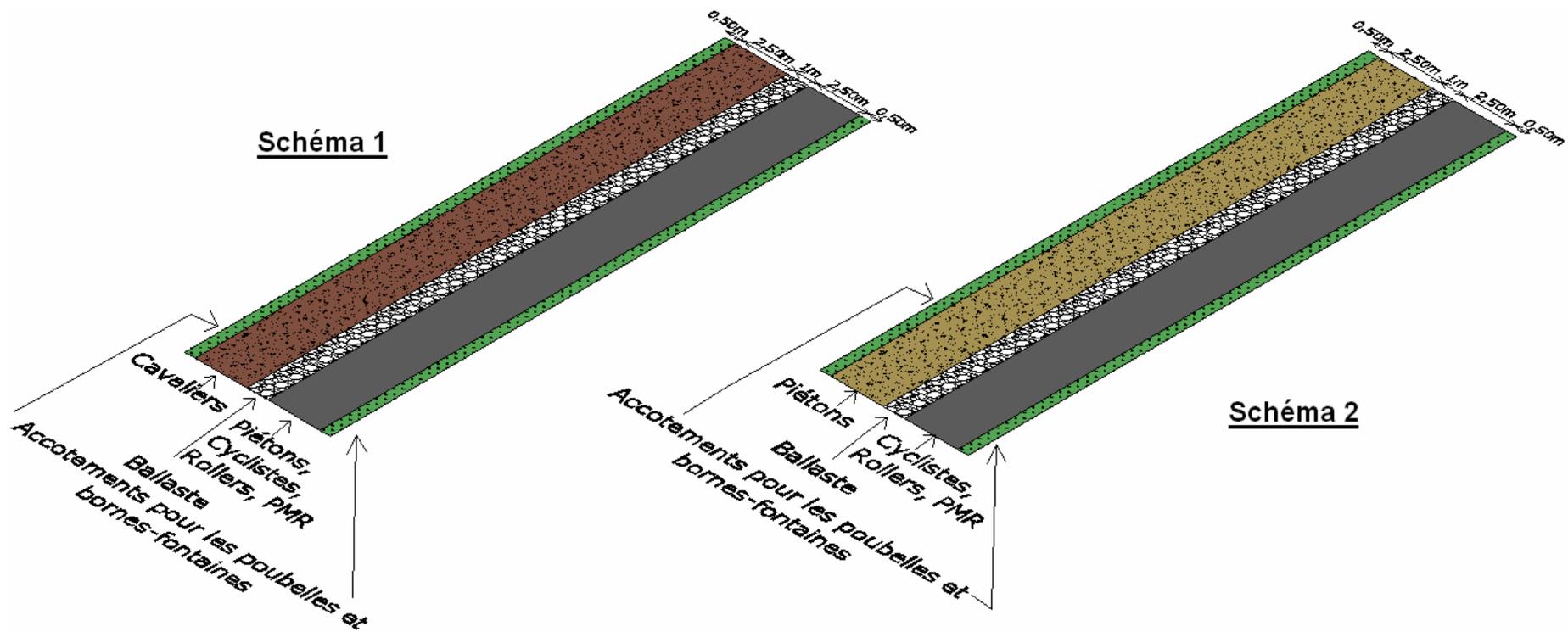
De plus, il existe plusieurs centres équestres dans le secteur étudié (notamment celui de Méréville à proximité immédiate de la voie, pour lequel il serait donc possible d'aménager un accès à la voie pour les cavaliers); il serait alors peut-être intéressant de prendre aussi les cavaliers (dont la présence est souvent appréciée des promeneurs) en considération pour l'organisation de la Voie.

La largeur de la bande de terrain correspondant à l'emprise de la voie ferrée est variable mais d'environ 6m en moyenne. On peut envisager un élargissement (par débroussaillage et désherbage) allant jusqu'à 7m50.

Le ballaste encore présent à de nombreux endroits est un habitat privilégié pour les reptiles, c'est pourquoi dans un souci de préservation de l'environnement et de la biodiversité la conservation de ce ballaste est nécessaire (on conservera le ballaste sur une largeur de 1m). Il pourra par ailleurs matérialiser une séparation physique entre différents types d'utilisateurs pour une sécurisation accrue :

- Soit entre utilisateurs « marchants » et « roulants ».
- Soit entre les « cavaliers » et les autres utilisateurs.

Modélisations de l'organisation de la voie





Les usagers « roulants », c'est-à-dire les cyclistes, les PMR et les rollers, nécessitent pour une circulation bidirectionnelle une largeur minimale de 2m50.

La largeur confortable pour les piétons est évaluée à 2m50 : elle permet à plusieurs personnes de marcher de front (idéal pour les familles) et un croisement sans gêne.

La largeur préconisée pour des cavaliers est de 3m.

Pour une voie à circulation bidirectionnelle mixte piétons, cyclistes, rollers et PMR, une largeur de 3m est requise.

Les deux cas de figure sont modélisés par les schémas ci-contre. Ils correspondent à des scénarii où les cavaliers sont pris en compte (schéma 1) ou non (schéma 2). On choisira entre les deux scénarii après avoir déterminé (par des enquêtes auprès des centres équestres) si la fréquentation des cavaliers serait significative.

Sur les ponts, leur étroitesse impose l'aménagement d'une voie unique sans ballaste.



• Le choix du revêtement

La chaussée de la voie est constituée d'une plate-forme surmontée de matériaux d'assises puis d'une couche de roulement dont le choix est primordial. En effet, le revêtement ou couche de roulement est le premier facteur de sécurité et de confort perçu par les usagers.

Ce choix doit être fait en fonction des usagers majoritaires (les cyclistes, rollers et PMR nécessitent une surface lisse tandis que les joggers piétons et cavaliers recherchent des surfaces plus souples), de la fréquentation, du coût, de l'entretien nécessaire et de l'intégration dans le paysage.

Il existe deux grandes familles de revêtements:

- les matériaux liés (asphaltes, enrobés, bétons) qui représentent un bon confort d'usage et une bonne pérennité mais ont une connotation routière.
- les matériaux non liés (sables compactés et stabilisés) qui s'intègrent bien dans un environnement rural ou un espace naturel mais ont un confort et une pérennité moindre.

Aujourd'hui il existe des « intermédiaires » notamment les graves émulsions qui peuvent convenir à tous : ils offrent l'aspect du sablé, la « routabilité » de l'enrobé (y compris pour les rollers) et s'intègrent bien à l'environnement mais sont aussi très coûteux.



La bande consacrée aux cyclistes, rollers et PMR pourrait être revêtue d'un enrobé qui allie confort et coût relativement raisonnable mais présente une connotation routière qui s'estompe cependant un peu avec le temps car le vieillissement des matériaux leur confère des teintes plus grisées qui s'intègrent mieux à l'environnement.

L'espace réservé aux piétons pourrait être revêtu de sable compacté ou stabilisé ou d'enduits monocouches ou bicouches. Ces revêtements offrent une bonne intégration au paysage mais sont moins durables et demande un entretien fréquent.

Quant aux cavaliers, ils pourraient emprunter un chemin plus naturel en terre qui possède les propriétés de souplesse nécessaires à leur confort.

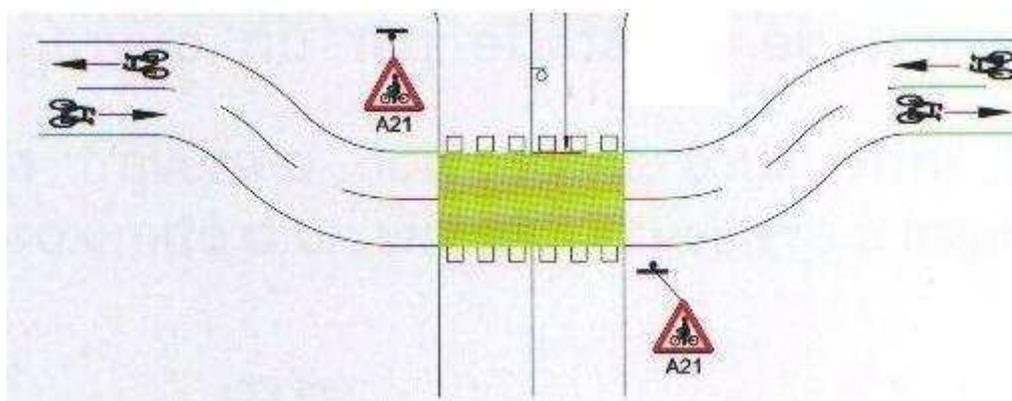
Dans le cas d'une voie mixte piétons, cyclistes, PMR, rollers on préférera le revêtement le plus favorable aux usagers roulants qui ont des exigences plus fortes.

Pour assurer une bonne évacuation des eaux, on adoptera un devers qui devra être léger pour ne pas rendre la marche difficile et ne pas gêner le déplacement en fauteuil des PMR.

- **Aménagement des intersections avec les voies de circulation automobile**

- Pour les routes peu empruntées, la priorité est aux usagers de la Voie. Il convient alors d'informer les automobilistes par le panneau approprié (A21, voir ci-dessous) doublé d'un passage piéton. Les usagers de la liaison douce seront également avertis de l'approche d'une intersection par un panneau adéquat incitant à ralentir et à être vigilant.

- Pour la RD49 très fréquentée on pourra installer un feu rouge activé par les utilisateurs de la liaison douce ce qui permettrait de renforcer les mesures déjà prises pour limiter la vitesse à cet endroit (comme en témoignent les ralentisseurs, voir photo page 52) où les accidents sont très fréquents.



Source : Schéma départemental
des circulations douces

Intersection de la Voie Verte avec une route à trafic faible



Modélisation pique nique



- **Espaces pique-nique**

Il convient d'aménager des espaces pour permettre aux familles de pique-niquer. Un espace pique-nique idéal comporte tables, bancs, poubelles, point d'eau et toilettes (voir modélisation ci-contre). Pour cela il est nécessaire de répertorier les espaces adéquats à proximité de la voie.

- **Espaces repos**

De même, il est important de prévoir des espaces de repos (voir modélisation page suivante) notamment au niveau des lieux offrant une vue panoramique sur des sites intéressants (en particulier les sites présentés précédemment (pages 33 à 36)). Dans ce dernier cas, on pourvoira l'espace de panneaux d'interprétation (voir p.64).

Tout au long de la voie, on pourra disposer des bancs plus classiques, pour des pauses courtes. Par exemple on pourra imaginer des bancs fabriqués à partir des traverses de chemin de fer récupérées.

- **Parcours de santé**

La proximité de bois (non protégés) est propice à l'installation de parcours de santé.

- **Sanitaires**

La mise à disposition de trois sanitaires pour une distance totale de 13 km semble satisfaisante. Ils seront installés plutôt en début, fin et milieu de parcours qu'il serait judicieux de faire correspondre avec l'espace pique-nique le plus important.

- **Bornes-fontaines**

L'offre d'eau potable est indispensable. En effet, lors des évaluations d'itinéraires c'est une des premières demandes des usagers. Elles seront situées de même que les sanitaires de préférence près des lieux déjà raccordés au réseau d'eau.

- **Les supports vélos**

Ils seront disposés à proximité immédiate de tous les endroits où il est prévu des arrêts (sanitaires, espaces repos...).



Modélisation espace repos

Exemple de mobilier utilisable pour l'aménagement de cette Voie Verte



Poubelles

Tout le long du parcours



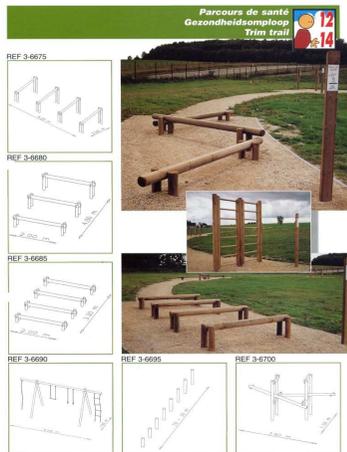
Range-vélos



Appui-vélo



Borne fontaine



Mobilier pour espaces santé

Espaces spéciaux



Mobilier pour espaces détente



Mobilier pour espaces pique-nique



- **Poubelles**

Le parcours devra être pourvu régulièrement de poubelles.

- **Éclairage**

La voie a un but essentiellement de loisirs et sera principalement utilisée au printemps et en été, l'éclairage ne s'avère donc pas indispensable.

- **Signalisation**

Elle doit assurer la sécurité des usagers de la voie mais également faciliter leur découverte du milieu traversé.

La signalisation n'est efficace que si elle est bien comprise par les usagers. Aussi, elle se doit d'être:

- Uniforme : conforme à la réglementation.
- Homogène : même valeur, même portée, même type d'implantation pour une même fonction sur l'ensemble du territoire.
- Simple : non surabondante.
- Continue : identifie les directions tout au long de l'itinéraire.

Panneaux d'interprétation :

Ces panneaux pourront concerner la faune, la flore, l'histoire du site, etc.... Ils correspondront à une signalétique différente des panneaux d'informations qui eux concernent la voie (direction des sanitaires, des espaces pique-nique et espaces repos les plus proches ainsi que direction des sites à voir).

→ On veillera à une répartition harmonieuse de tous ces éléments.



2. Aux extrémités du parcours

Chaque extrémité du parcours est un espace à double fonction :

- **Un point d'arrivée : détente pour les usagers arrivant en fin de parcours**

Ce lieu devra comporter des structures pour se restaurer (brasserie, buvette...) et se reposer (bancs, chaises longues, supports vélos...).

- **Un point de départ : accueil pour les usagers débutant le parcours**

Cette zone sera équipée d'un bâtiment d'accueil offrant des informations sur l'itinéraire et les sites clés accessibles depuis la voie. Les anciennes gares auraient fait des bâtiments d'accueil idéaux mais celle de Méréville appartient à un particulier et celle de St-Martin d'Étampes est aujourd'hui en service (desservie par le RER C).

On devra également y trouver la possibilité de louer des vélos et éventuellement des rollers ce qui permettra, associé à la présence d'un parking pour véhicules motorisés, une ouverture aux utilisateurs venant de plus loin (c'est-à-dire ne pouvant pas accéder à la voie autrement qu'en voiture).

Ces zones sont donc primordiales pour un aménagement optimal de la Voie Verte, elles nécessitent une superficie importante ce qui constitue une contrainte pour leur localisation qui devra être étudiée en détail.



3. Insertion de la Voie

La voie doit s'insérer dans le réseau cyclable et de randonnées pédestres existant, il faut donc aménager des liaisons entre la Voie Verte et ces réseaux.

De plus, elle doit être la plus accessible possible ce qui passe par la création d'un nombre important d'accès à la voie dont il conviendra d'étudier la localisation.

Chaque entrée sur la Voie devra être pourvue de panneaux d'informations.

Enfin, on n'omettra pas d'assurer la desserte des sites de hauts intérêts touristiques et de la vie quotidienne locale (commerces, écoles,...) par une liaison aménagée entre la Voie et ces derniers.



Coût des aménagements annexes

Article	Coût unitaire	Quantité	Sous Total
Espace pique-nique (2 tables + 4 bancs + 2 dalles béton + point d'eau + 2 poubelles)	3200€	2	6400€
Espace repos (4 bancs + point d'eau + 2 poubelles)	3200€	2	6400€
Aménagement Extrémité du parcours (bâtiment + parc vélo + parking + 1 panneau + 2 poubelles)	25350€	2	50700€
Sanitaires	61000€	1	61000€
Poubelles	75€	3	225€
		Total	124 725€



C. Étude budgétaire

1. Maîtrise d'ouvrage

La collectivité la plus apte à assurer la maîtrise d'ouvrage du projet est le département car c'est la structure administrative la plus petite qui regroupe les 3 communes et que ce projet relève de l'intérêt départemental.

Les communes et associations devront être associées au projet notamment pour assurer une gestion harmonieuse. Cette gestion comprend principalement l'entretien de la Voie : le nettoyage du revêtement et des abords (élagage, tonte des bas-côtés, ...) doit être effectué régulièrement, de même que le ramassage des ordures (dans les poubelles et laissées par terre par les usagers) et l'entretien des sanitaires.

Cet entretien pourra être assuré par les communes de façon individuelle (chacune entretenant la partie située sur son territoire) ou un syndicat mixte pourra être créé spécialement pour la gestion de cette Voie Verte.

2. Évaluation financière

Le coût d'un tel aménagement est estimé à environ 1,3 millions d'Euros (1,2 millions d'Euros pour la réalisation de la chaussée auxquels s'ajoutent un minimum de 125 000€ d'aménagements annexes (voir détails du coût ci-contre et annexe 6)).

Le coût annuel de l'entretien sera de 5 000€ à 7 500€ (voir détails en annexe 7).



Bilan

Un travail préalable de recensement des contraintes et des zones demandant une attention particulière pour garantir la sécurité des utilisateurs de la Voie Verte a été fait. Cette étude est nécessaire pour un aménagement optimal de la Voie Verte et pour une évaluation financière réaliste.

Ensuite, un aménagement précis de la Voie Verte a été proposé en veillant à pourvoir l'espace de tous les équipements nécessaires et à assurer une bonne accessibilité à la Voie. Enfin, la maîtrise d'ouvrage a été évoquée et une estimation financière établie.



Conclusion

L'aménagement d'une Voie Verte entre Étampes, Saclas et Méréville dans le Sud de l'Essonne à l'emplacement d'une voie ferrée désaffectée permet de mettre à profit une liaison existante inexploitée pour valoriser le territoire en offrant un itinéraire touristique et de loisirs qui correspond aux attentes des habitants, des communes et du département.

Ce travail ne constitue qu'une étude préliminaire qui demandera à être poursuivie par des investigations plus poussées. Notamment en ce qui concerne les questions de foncier, des négociations avec RFF pour l'acquisition des terres devront être lancées et des études précises menées pour déterminer le nombre et l'emplacement des futurs aménagements spéciaux (espaces pique-nique, espaces détente, extrémités du parcours...). Ceci permettra une étude de faisabilité plus complète par une évaluation financière plus fine. Cette étude de faisabilité devra également être complétée par une évaluation quantitative de la fréquentation prévue.

Enfin, notons que ce projet prendra une ampleur considérable lorsque les travaux de réhabilitation du Château de Méréville seront terminés (fin prévue dans 12 ans) et pourra atteindre une portée régionale.



Liste des annexes

1. Carte de localisation de la voie ferrée étudiée
2. Projet d'Intérêt Départemental 2020
3. Extrait du Plan Local d'Urbanisme d'Etampes
4. Extrait du Plan Local d'Urbanisme de Méréville
5. Procédure de mise en service d'un réseau de vélos-rail
6. Evaluation financière de l'aménagement d'une Voie Verte
7. Evaluation financière annuelle de l'entretien d'une Voie Verte



Bibliographie

- Ministère de l'équipement - Voies Vertes : choix techniques - Mars 2003
- Ministère de l'équipement - Les relais vélos sur les itinéraires véloroutes – voies vertes - Octobre 2001
- Service technique des remontées mécaniques et transports guidés, direction des transports terrestres - référentiel technique relatif à l'exploitation de cyclodraisines - Mars 2004
- Ministère de l'Équipement, du Logement des Transports et de la Mer - Circulaire du 18 mars 1991 relative au classement, à la réglementation et à l'équipement des passages à niveau
- Direction Régionale de l'Environnement de l'Île-de-France - Étude préalable au projet d'extension du site Natura 2000 des « pelouses calcaires de la Haute Vallée de la Juine » - Décembre 2006
- Conseil Général de l'Essonne - Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces de l'Essonne 2015
- Conseil Général de l'Essonne - Projet d'intérêt Départemental 2020
- Commune de Saclas - Plan d'occupation des sols - Zonage et règlement
- Commune de Méréville - Plan Local d'Urbanisme - Notice et orientations générales du PADD
- Commune d'Étampes - Plan Local d'Urbanisme - Ébauche du PADD
- Commune d'Étampes – Contrat de ville, convention cadre 2000 – 2006
- Étampes pittoresque - Journal local
- Guillaume Froux - Rapport de projet individuel: « Mise en valeur du Rû de Vézennes à Lailly-en-val » - 2005
- Turquois Benoît – Rapport de stage de fin d'étude: « Valorisation du site de lagunage du Méjean (34), Etude de faisabilité pour la réalisation d'un sentier accessible à tous » - 2006



Webographie

- www.af3v.org : site de l'Association Française des Voies Vertes et Véloroutes
- www.mairie-étampes.fr : site de la mairie d'Étampes
- www.arma-sa.com : site de mobilier d'extérieur
- www.area.fr : site de la société de mobilier urbain
- www.aguidonplus.fr : le spécialiste des parkings à vélos
- www.certu.fr : site du ministère de l'Équipement
- www.corpusetampois.com : site du pays d'Étampes
- www.mairie-saclas.fr : site de la commune de Saclas
- www.velorailsdefrance.fr : site la fédération française des vélorails
- www.ffct.org : fédération française de cyclotourisme
- www.natura2000.environnement.gouv.fr : site Natura 2000
- www.ecologie.gouv.fr : le site du ministère de l'écologie et du développement durable
- www.essonne.pref.gouv.fr : préfecture de l'Essonne
- www.tourisme-essonne.com : site du tourisme en Essonne
- www.insee.fr : site de l'INSEE
- www.google.fr : moteur de recherche indispensable



Résumé

Étampes, Saclas et Méréville sont trois communes situées à l'extrême périphérie de la région parisienne dans le sud de l'Essonne. Elles présentent toutes un profil différent : Étampes est une ville relativement importante (plus de 20000 habitants,) Méréville est une ville de petite taille tandis que Saclas est un village.

Cependant toutes trois possèdent un patrimoine remarquable que ce travail propose de mettre en valeur par l'intermédiaire de l'aménagement d'une Voie Verte à l'emplacement d'une voie ferrée inexploitée.