



Réalisation d'un schéma directeur de déplacements doux sur la commune de Mennecy



Diagnostic et orientations

Décembre 2020



SOMMAIRE

I. Situation et contexte

1. Contexte de l'étude	3
2. Situation et topographie cyclable communale et départementale	4
3. Mission et données d'entrée	5
4. Typologie des usagers modes actifs	6
5. Des projets sur la commune	8

II. Diagnostic thématique

1. Hiérarchisation des voiries	11
2. Trafic et fonctions	12
3. Vitesses	13
4. Accidentologie et insécurité modes doux	14
5. Équipements générateurs de flux modes doux	15
6. Aménagements et infrastructures modes doux	17
7. Stationnement cyclable	19
8. Signalisations cyclables	20

III. Diagnostic de cyclabilité

1. Qualification de la cyclabilité sur Mennecy	23
2. Plan des sections diagnostiquées	24
3. RD191 Ouest	25
4. RD191 Centre-Ouest	27

5. RD191 Centre-Est	29
6. RD191 Est	31
7. Synthèse RD191	33
8. RD153 Nord	34
9. RD153 Collège de Villeroy	36
10. Synthèse RD153 Nord/Avenue Darblay	38
11. Route de Chevannes (ex RD153)	39
12. RD153 Sud	41
13. Synthèse RD153 Sud/Rte de Chevannes	43
14. RD153d	44
15. Quartier Sud-Est	46
16. Synthèse RD153 et quartier Sud-Est	49
17. Centre-ville Ouest	50
18. Centre-ville Est	52
19. Quartier Sud-Ouest	54
20. Synthèse des quartiers	58

IV. Synthèse du diagnostic et orientations

1. Synthèse du diagnostic	60
2. Enjeux et priorités	64
3. Scénarios et principes d'aménagement	65
4. Orientations d'actions	67



I. SITUATION ET CONTEXTE

I.1. Contexte de l'étude

Le contexte cyclable à Mennecey :

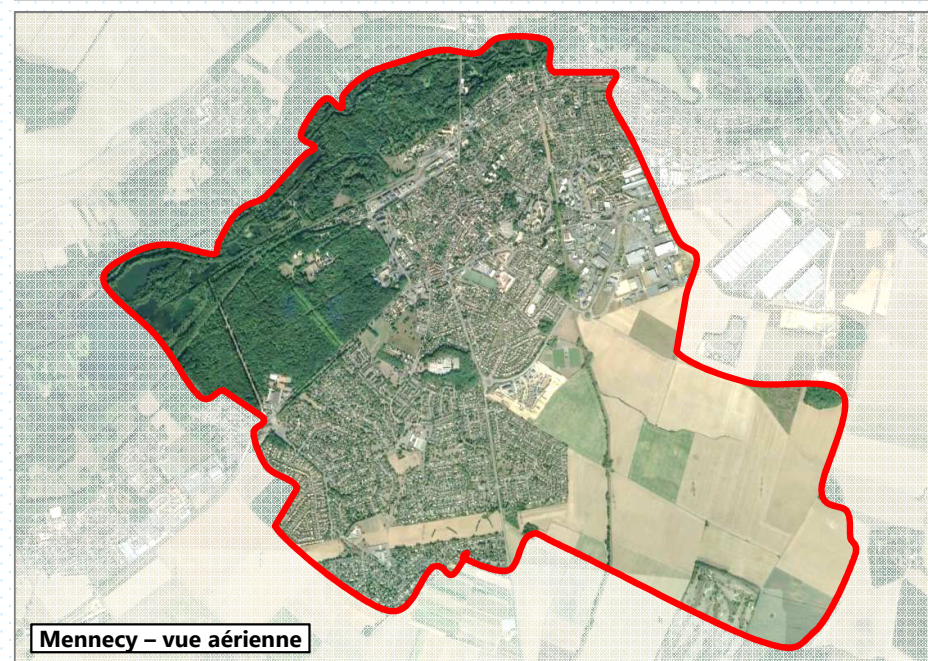
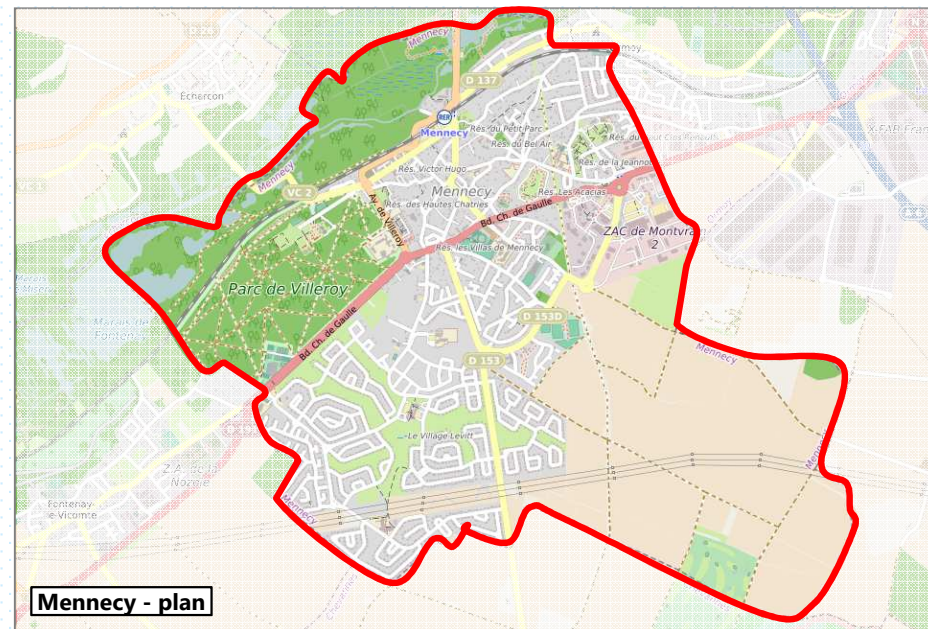
- Une **ville plutôt agréable** et **résidentielle**
- Une commune qui s'est **agrandie depuis 10 ans** et s'est **densifiée**.
- Un **environnement rural et naturel très proche**
- Une **pratique du vélo importante** en semaine et week-end, notamment pour une commune de grande couronne.
- Des **jeunes qui utilisent largement le vélo**, notamment les **collégiens**.
- Des **comportements vélos plutôt vertueux**, avec des **cyclistes se mettant en sécurité sur les aménagements proposés** (principalement sur trottoir).
- Plusieurs **associations vélo actives** sur la commune
- Une **équipe municipale en faveur du vélo**
- La réalisation de **l'Agenda 21**, des communications vélo, ...
- La présence d'**aménagements modes doux** sur le territoire communal mais souvent **anciens** et **sans cohérence**

➔ D'où l'**attente forte d'un plan vélo** dédié à la commune, et complémentaire de ceux de l'Essonne et de la communauté de communes CCVE.

Le contexte cyclable national :

Le lancement de ce SD intervient dans un **contexte général favorable pour les modes actifs et le vélo** depuis quelques années – et encore amplifié depuis l'arrivée du COVID-19 – se traduisant en particulier par :

- **Loi LAURE** : **Obligation de créer un itinéraire cyclable** dès que des travaux de voirie sont faits
- **Loi LOM** : Le vélo doit être considéré comme un **véritable mode de transport**, au même titre que la voiture
Un **plan national vélo**, avec de **multiples subventions possibles** (aménagements, stationnement sécurisé, achat VAE, ...)
Création de parkings fermés (type Véligo) près d'équipements importants tels les gares
Importance de la **sécurisation des itinéraires** (marquages vélo, signalisation, bicycode, ...)
Développement des voies vertes et des **véloroutes**





Situation générale

La commune de Mennecey, située dans le département de l'Essonne :

- Appartient à la **communauté de communes du Val d'Essonne** (21 communes), dont elle est la commune la plus peuplée (14 651 habitants).
- Est desservie par la **ligne D du RER**, et de par sa position à **proximité du réseau routier national** (A6)
- Présente une **superficie modérée** (11,09 km², 4km x 3km) et un **réseau de voiries communales important**.
- Bénéficie d'une **topographie en partie plane**, favorable aux modes doux.
- Est caractérisé par un environnement agréable, principalement composé de **maisons individuelles** ou de **petits habitats collectifs**.
- Fait montre de **transitions plutôt nettes** entre les milieux agglomérés et ceux plus ruraux, à l'exception de la partie Sud, moins densifiée.

Réseau de voiries de la commune

Les routes départementales 191 (Est ↔ Ouest) et 153 (Nord ↔ Sud), sont les axes majeurs de la commune, tant pour les véhicules que pour les modes actifs.

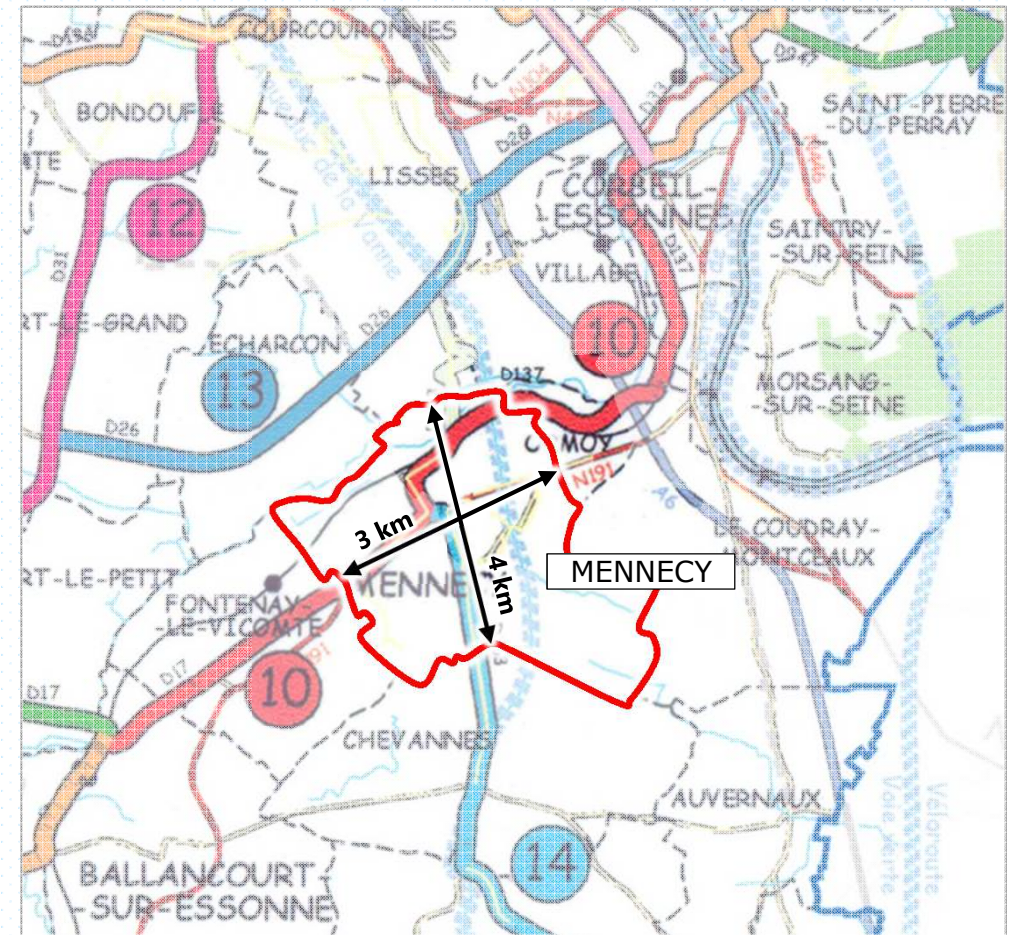
Un **réseau de voiries communales principales permettant la desserte des quartiers** (voir hiérarchie p. 8), comme la rue du Général Leclerc, le bd de la Verville, l'avenue du Bois Chapet, ...

De nombreuses voiries communales de desserte finale, aujourd'hui généralement apaisées.

Réseau cyclable

Mennecey est à la **croisée de 2 itinéraires cyclables départementaux** :

- Itinéraire 10 : reliant Ballancourt-sur-Essonne (siège communautaire) à Corbeil-Essonnes via Mennecey
- Itinéraire 14 : reliant Mennecey à Milly-la-Forêt et la forêt de Fontainebleau



Itinéraires cyclables au schéma directeur départemental



La mission du schéma de déplacements doux :

L'objectif sera d'obtenir un **réseau cyclable sécurisé et continu, cohérent et qualitatif**, offrant un meilleur partage de la voirie aux modes actifs.

Elle sera réalisée en 3 étapes :

- Un **état des lieux** avec **diagnostic** de l'existant
- Des **scénarios d'aménagements** et de **sécurisation**
- Un **plan d'action** avec **programmation** des travaux à réaliser.

Données d'entrées principales :

Un **pré-diagnostic du plan vélo** a été produit en commun par des administrés, des associations et la mairie de Mennecy. Ce document détaille le contexte réglementaire et géographique, rappelle les projets prévus sur la commune et fait état des conclusions de plusieurs groupes de réflexions sur les mobilités douces.

De nombreux **documents cadres concernant les mobilités actives** impactent aujourd'hui le territoire, à différentes échelles (communales, intercommunale, départementale, régionale). Le schéma de déplacements doux de Mennecy devra compléter et venir s'insérer dans ce maillage existant :

- **Agenda 21 de la ville de Mennecy**, détaillant les actions programmées et réalisées par la commune dans le cadre de l'agenda21.
- **Schéma directeur départemental des circulations douces en Essonne (2003)** avec une révision lancée en 2018 mais pas encore validée (CD91), détaillant notamment des itinéraires départementaux à réaliser, dont 2 sur Mennecy (itinéraires 10 et 14)
- **Plan vélo départemental de l'Essonne (2018)**, détaillant 5 axes stratégiques et 13 fiches actions pour le vélo, et notamment la poursuite de la réalisation des axes cyclables départementaux structurants (CD91).
- **Schéma directeur des déplacements doux de la communauté de communes du Val d'Essonne (CCVE)**, dégagant les opportunités d'aménagements modes actifs à exploiter.
- **Plan local de déplacements de la CCVE**, donnant les objectifs et types d'actions à mettre en place pour les modes actifs.
- **Charte départementale des circulations douces**, un outil de référence et un guide de bonnes pratiques à destinations des aménageurs (CD91).

Documents complémentaires :

- Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (IDF Mobilités)
- Règlement d'intervention du Plan vélo régional d'Ile-de-France
- Schéma des mobilités 2017-2021 en Essonne (CD91)

Beaucoup de documents cadres et de données régionales, départementales et communautaires en mesure d'alimenter l'élaboration du plan communal modes doux.



Statistiques :

Objectif gouvernemental : **Passer de 3% à 9% de déplacements vélo** en France (horizon 2024). Le vélo représente aujourd'hui en moyenne 2,0% des déplacements en Ile-de-France pour 1,0% seulement en grande couronne (respectivement 2,5% et 1,5% des déplacements hors marche).

Deux tiers des déplacements en Ile-de-France font moins de 3km, et trois quarts font moins de 5 km. Ils sont donc largement **réalisables à vélo**.

Sur Mennecy (INSEE 2015-2019),

- actuellement 80% des habitants vont au travail en voiture, pour 4,3% à pied et 1,2% à vélo,
- quand ils travaillent sur la commune même, près de 4% vont à vélo et 24% à pied, pour 63% toujours en voiture,
- mais très peu (1%) vont à vélo dans les villes proches (<7 km).

Le **déplacement moyen vélo en grande couronne** :

- est de **17 minutes** (92% des déplacements sont inférieurs à 30 minutes)
- a une **portée** (distance linéaire entre départ et arrivée) de **1,8 km**

Ces caractéristiques correspondent plutôt à un **déplacement intracommunal** qu'intercommunal.

Sources « enquête globale transport » 2010, STIF/DRIEA, bilan PDUIF 2014-2020, plan vélo départemental 2018.

Classe de durée	Vélo
De 1 à 15 minutes	64%
De 16 à 30 minutes	27%
De 31 à 60 minutes	6%
Plus de 61 minutes	2%

Durée des déplacements vélos en Ile-de-France

MOTIF	Temps du déplacement (en min)	Portée du déplacement (en km)
Domicile-Travail	19	2,6
Affaires professionnelles	20	2,1
Enseignement	16	1,7
Loisirs	22	2,2
Autres	13	1,3
Total	18	2,0

Temps moyen (en minutes) et portée d'un déplacement vélo en Ile-de-France, selon le motif de déplacement



Des usagers utilitaires généralement en domicile-travail (ou domicile-école), sur des distances relativement limitées



Des cyclotouristes sur des trajets de loisirs, de durée et de portée bien plus importante



Portée de l'ensemble des déplacements en Ile-de-France (tous modes)

Catégories d'usagers :

4 catégories d'usagers cyclistes sont à prendre en compte :

- Les « **Utilitaires** », principalement sur des trajets **domicile** ↔ **travail/école**, ou pour **rejoindre un équipement communal** (Mairie, équipement sportif, ...) ou des **commerces**
- Les « **Loisirs** », sur des **trajets modérément longs**, il s'agit du groupe recherchant et bénéficiant le plus des **aménagements cyclables sécurisés**
- Les « **Sportifs** » et les « **Cyclotouristes** », sur des **trajets longue distance**, recherchant notamment la **sécurité sur la chaussée** et une **absence d'entraves** à leur progression.

Les attentes des différentes catégories de cyclistes sont détaillées dans le tableau ci-dessous

Usages / activités principales	Utilitaire	Loisirs	Sportifs	Cyclotouristes
Distance parcourue	1 à 10 km ⁽¹⁾	5 à 30km / sortie	30 à 80km / sortie	80-120km/sortie entière
Rythme	• Rapide, • Quotidien (<i>matins et soirs</i>)	• Lent, • Weekend, soirée, beau temps	• Rapide • En weekend ou soirée	• Plutôt rapide • En séjour, itinérant (été)
Modalité de déplacement	Seul/avec enfants	Seul/en groupe/famille/...	Seul/en groupe (<i>associations, ...</i>)	Famille/en groupe
Besoins/attentes	• Itinéraire sécurisé en milieu urbain, • stationnement sécurisé, • connexion aux TC	• Sécurité, • Jalonnement, plans, cartes, • Services, • Stationnement courte durée.	• Sécurité en entrée/sortie de ville • Sécurité et confort de la chaussée • Absence d'obstacles.	• Services, hébergement, • Intermodalité, • Jalonnement, plans, cartes, • topoguides

(1) A noter que le **développement actuel – très important – du vélo à assistance électrique** contribue à une **augmentation significative des distances parcourues**, notamment pour des déplacements utilitaires.

Existent également en parallèle aux cyclistes, les utilisateurs d'**engins de déplacements personnels (EDP)**, répartis en 2 grandes catégories :

- Les **EDP non motorisés**, (trottinettes, skate-board, rollers) autorisés à circuler sur les trottoirs piétons à l'allure du pas. Ces engins sont tout aussi bien employés pour des **balades ou promenades** que pour des **trajets utilitaires** type domicile-travail
- Les **EDPM motorisés** (trottinettes électriques, gyropodes, monoroues) pouvant circuler sur les aménagements cyclables dans le respect d'une vitesse maximale. Ces engins ont plus souvent une **vocation utilitaire** (trajets domicile-travail, domicile-achats) et se rencontrent fréquemment aux **heures de pointe**. Leur circulation sur les trottoirs leur est interdite et leur vitesse maximale est limitée à 25km/h (depuis septembre 2020).

Ces modes sont généralement utilisés pour de **courtes distances**, et recherchent en priorité des **itinéraires linéaires et confortables** (notamment un bon revêtement)



PLU :

6 orientations d'aménagement et de programmation (OAP) ont été définies dans le PLU (réalisations en cours) :

1. **Requalification des abords de la gare et de l'avenue Darblay**, avec projet mixte résidentiel et activités (en cours)
2. Projet résidentiel et espaces naturels de **Fort l'Oiseau**
3. Implantation d'une nouvelle gendarmerie **rue Champoreux**
4. Ilot mixte commercial et résidentiel **rue de la Sablière**
5. Projet de logements **rue du Bois Chapet**
6. Projet de jardins familiaux et de parkings **rue Paul Cézanne**

Autres projets :

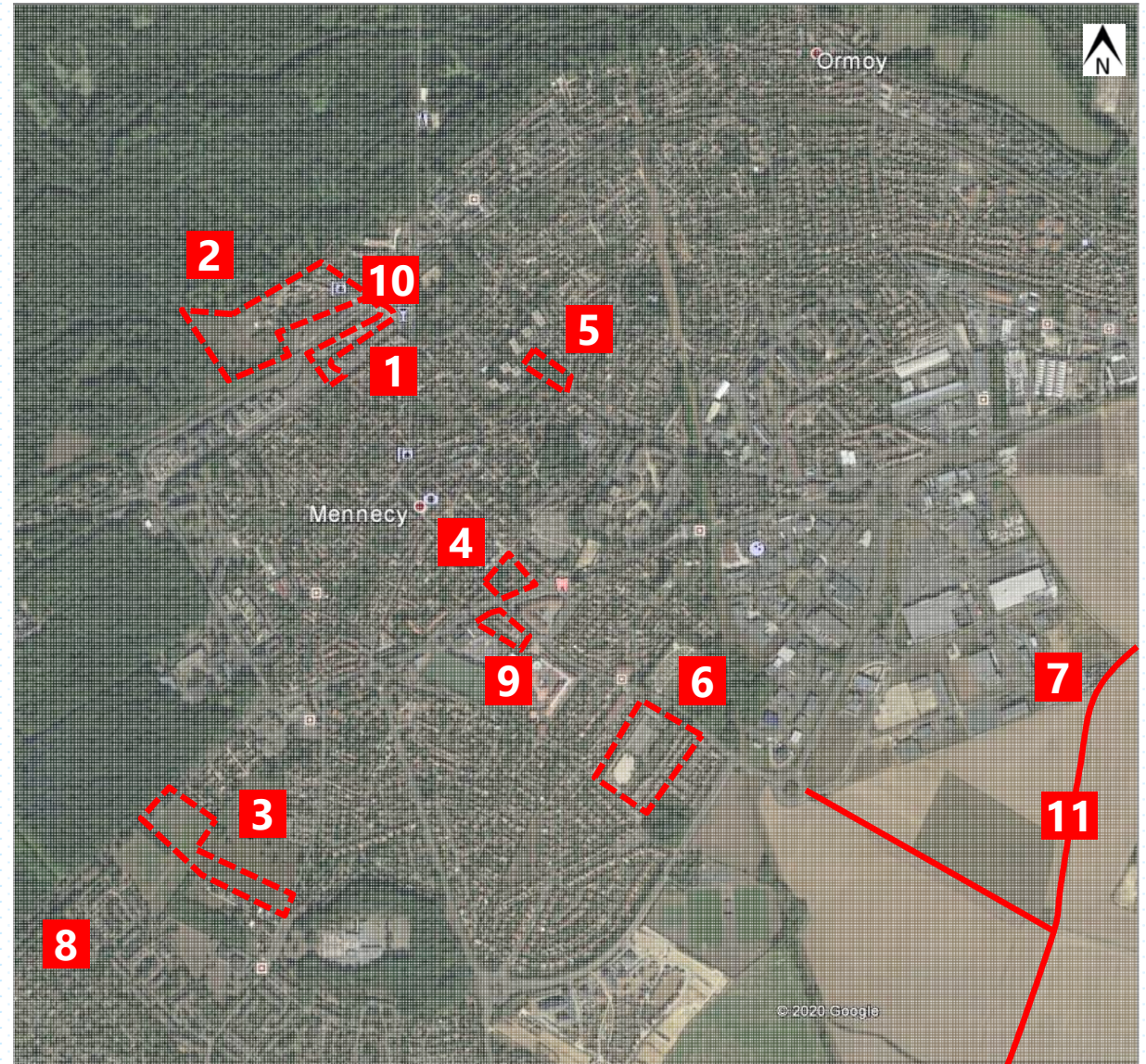
2 autres projets d'importance sont également lancés sur Mennecey dont les 2 premiers par la CCVE:

7. Gymnase ZAC Montvrain 2
8. Parking pour l'aquastade
9. Programme mixte immobilier et commercial rue Paul Cézanne (en cours), en face du centre commercial

Intentions schéma des mobilités :

2 projets supplémentaires qui émergent du schéma des mobilités du département de l'Essonne.

10. Développer le pôle d'échange multimodal autour de la gare RER de Mennecey
11. Desserte du Val d'Essonne facilitant l'accès à l'A6 depuis le Sud-Essonne, tout en délestant les RD191 et RD153 (axes principaux du centre-ville)





Itinéraires au SD modes actifs CCVE :

Le schéma directeur des modes actifs de la communauté de communes du Val d'Essonne (CCVE) donne pour **objectif sur Mennecy d'étendre le réseau cyclable** afin de **connecter aux mieux les équipements, le centre ville et la gare**.

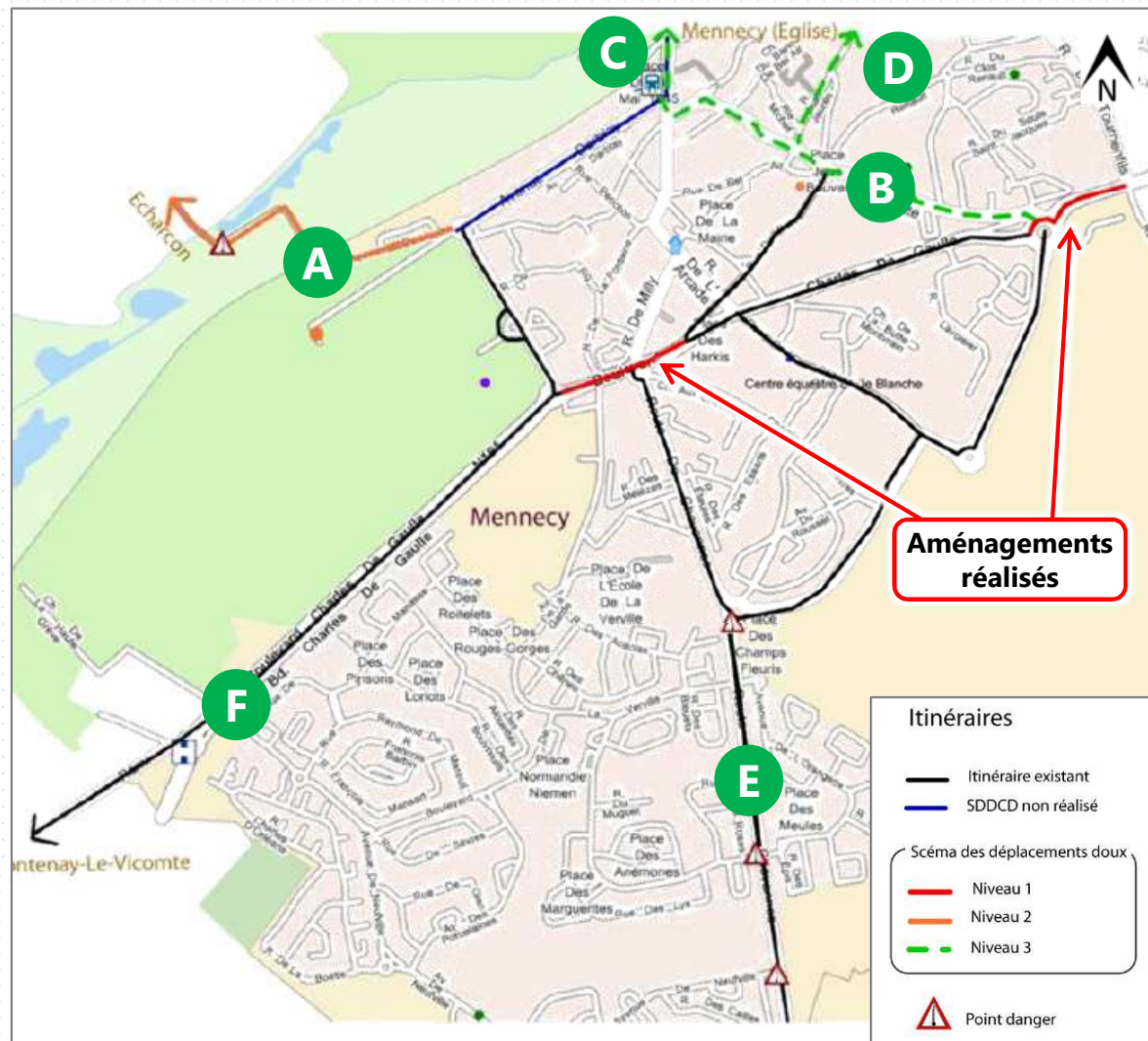
Trois niveaux de priorité ont été déterminés, en 2012, mais seuls les éléments de niveau 1 ont été traités par la CCVE (2 portions de la RD191). **Les secteurs restants jugés prioritaires par la CCVE sont :**

- A. Liaison modes actifs Mennecy ↔ Écharcon** par la route d'Echarcon
- B. Continuité Avenue de la Jeannotte ↔ Avenue du Bois Chapet**
- C. Itinéraire vers Lisses le long de la RD153**, au Nord de la voie ferrée, sur lequel existe également une intention du département
- D. Rue Jean Jaurès**
- E. Aménagements sur la route de Chevannes à améliorer** pour résorber des points de danger
- F. Traversée de la RD191 à reprendre face au complexe sportif du parc de Villeroy**, pour traiter un point insécuritaire

Projets et intentions à échelle communale :

- I. Réseau de vélo à assistance électrique en libre-service porté par les associations
- II. Généralisation des double-sens cyclables
- III. Augmentation des capacités en stationnement cyclable (voir p. 13)

- Quelques projets d'aménagements vélo réalisés depuis 8 ans
- Plusieurs projets d'équipements à prendre en compte pour les futures liaisons modes actifs
- Certains itinéraires à aménager en priorité pour les modes actifs déjà identifiés



Itinéraires cyclables au schéma directeur communautaire de 2012



SOMMAIRE

I. Situation et contexte

1. Contexte de l'étude	3
2. Situation et topographie cyclable communale et départementale	4
3. Mission et données d'entrée	5
4. Typologie des usagers modes actifs	6
5. Des projets sur la commune	8

II. Diagnostic thématique

1. Hiérarchisation des voiries	11
2. Trafic et fonctions	12
3. Vitesses	13
4. Accidentologie et insécurité modes doux	14
5. Équipements générateurs de flux modes doux	15
6. Aménagements et infrastructures modes doux	17
7. Stationnement cyclable	19
8. Signalisations cyclables	20

III. Diagnostic de cyclabilité

1. Qualification de la cyclabilité sur Mennecy	23
2. Plan des sections diagnostiquées	24
3. RD191 Ouest	25
4. RD191 Centre-Ouest	27

5. RD191 Centre-Est	29
6. RD191 Est	31
7. Synthèse RD191	33
8. RD153 Nord	34
9. RD153 Collège de Villeroy	36
10. Synthèse RD153 Nord/Avenue Darblay	38
11. Route de Chevannes (ex RD153)	39
12. RD153 Sud	41
13. Synthèse RD153 Sud/Rte de Chevannes	43
14. RD153d	44
15. Quartier Sud-Est	46
16. Synthèse RD153 et quartier Sud-Est	49
17. Centre-ville Ouest	50
18. Centre-ville Est	52
19. Quartier Sud-Ouest	54
20. Synthèse des quartiers	58

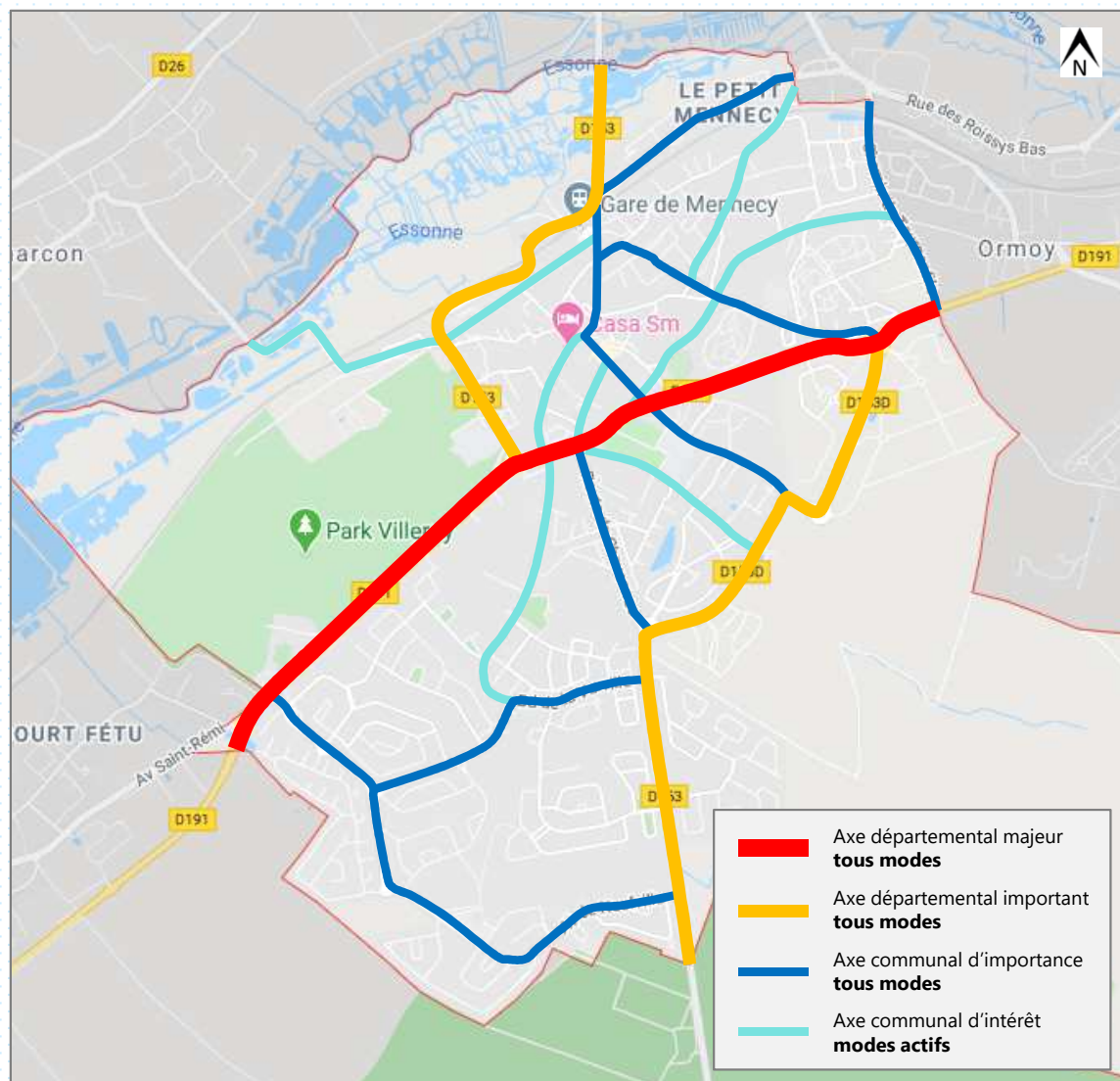
IV. Synthèse du diagnostic et orientations

1. Synthèse du diagnostic	60
2. Enjeux et priorités	64
3. Scénarios et principes d'aménagement	65
4. Orientations d'actions	67



II. DIAGNOSTIC THÉMATIQUE

II.1. Hiérarchisation des voiries



Hiérarchie observée des voiries sur Mennecey

La commune de Mennecey est :

- **traversée d'Est en Ouest par l'axe départemental majeur qu'est la RD191, et du Nord au Sud par la RD153.**
- dotée d'un **réseau de voies communales d'importance** permettant la desserte des différents quartiers et des principaux équipements.

Ces **voiries structurantes** le sont tout autant pour les usagers motorisés que pour les usagers modes actifs. Les axes départementaux sont fréquemment dotés d'aménagements vélos spécifiques. Quant aux axes communaux importants, ils ne le sont généralement pas.

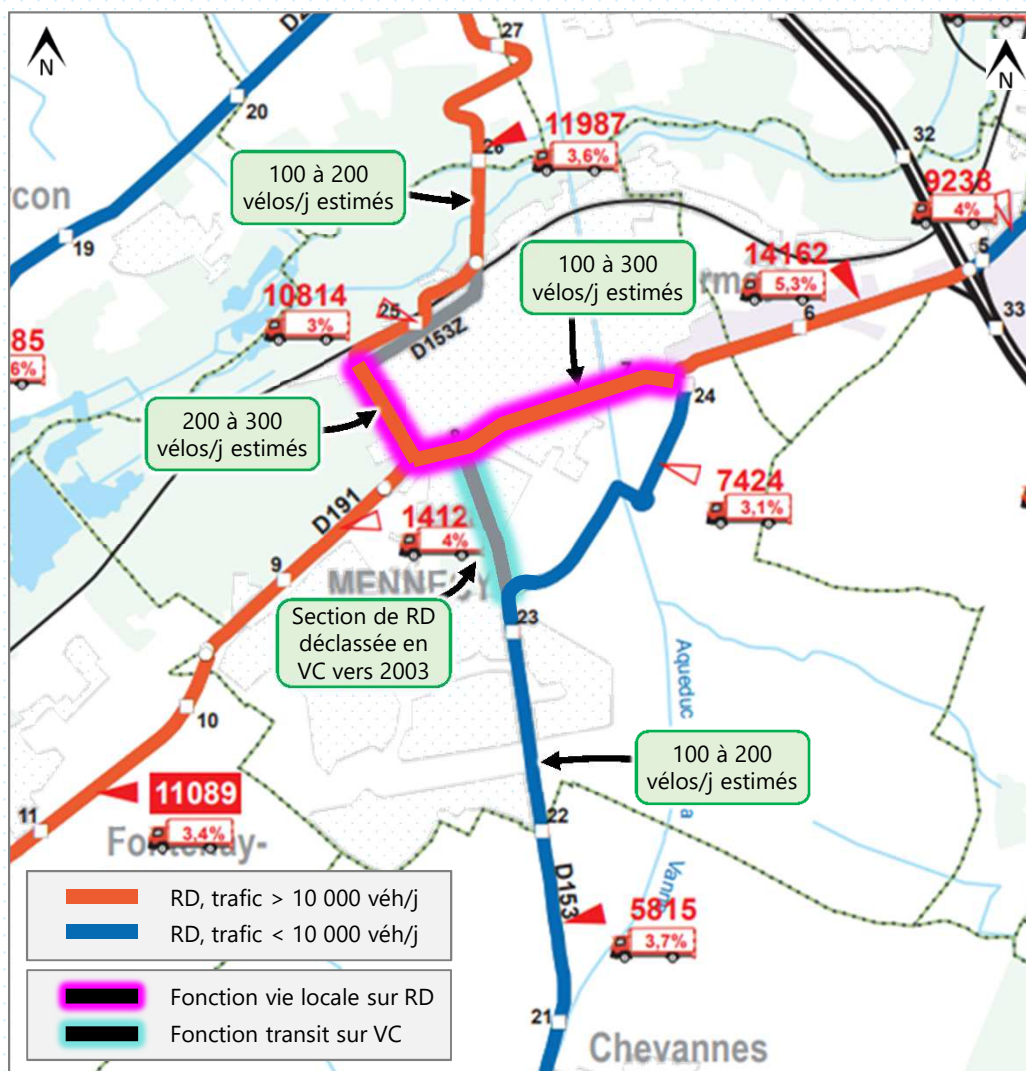
Quelques voiries plus confidentielles (sans aménagements et parfois à sens unique), **mais d'un intérêt particulier pour les modes actifs**, permettent des trajets plus directs sur des voies plus apaisées.



Des voiries structurantes parfois avec aménagements vélos spécifiques (ici, RD191)



Des voiries plus confidentielles souvent sans aménagements (ici, rue de la Fontaine)



Traffics journaliers annuels (TMJA) sur la commune de Mennecy (source : CD91, 2016)

Traffics routiers et modes doux :

- Des **flux logiquement élevés sur la RD191**, l'axe le plus structurant de la commune, avec près de 15 000 véhicules/jour au cumul des 2 sens.
- Il y apparait des **traffics presque égaux sur le barreau Ouest de la RD191** (en lien avec Fontenay-le-Vicomte) **et sur le barreau Est** (en lien avec Ormoy), malgré des **infrastructures sensiblement différentes** (2x2 voies à l'Ouest et 2x1 voies à l'Est). **Ces 2x2 voies n'apparaissent donc pas justifiées par le trafic.**
- La RD153 – le second axe fort de Mennecy – est plus structurante sur sa partie Nord (10 000 à 12 000 véhicules/jour en lien avec Lisses ou Evry) que sur sa partie Sud (7 500 véhicules/jour en lien avec Chevannes).
- Des **flux poids lourds modérés sur les routes départementales** de la commune (entre 3% et 5% de PL), qui pourraient par ailleurs diminuer encore à l'horizon de la desserte du Val d'Essonne.
- Des **flux vélos estimés qualitativement** (pas de comptages disponibles) à **quelques centaines par jour en moyenne** sur les voies les plus fréquentées, notamment à proximité du collège et du lycée (20 à 30km/h)

Fonctions modes doux :

- De par leur statut structurant, **les 2 routes départementales** portent principalement des **fonctions de transit intercommunal**, et ce pour les véhicules comme **pour les modes actifs**.
- Ces axes structurants ont également des **fonctions de vie locale pour les modes actifs** sur leurs portions proches des pôles générateurs de trafic :
 - RD191 : Entre la RD153 Nord et la rue Paul Cézanne** (lycée, commerces, centre-ville). Dans une moindre mesure, **entre cette même rue Paul Cézanne et la RD153 Sud**, sur la portion reliant le centre-ville et la ZAC Montvrain
 - RD153 : Entre la RD191 et l'avenue Darblay**, au niveau du collège Villeroy (massivement rejoint en vélo par les élèves)
- Pour les modes actifs, **les voiries communales sont presque exclusivement dédiées à la vie locale**, à l'exception notable de la section de la route de Chevannes entre la RD191 et la RD153.



Vitesses limitées sur les axes communaux (source : pré-diagnostic vélo de Mennecy et observations non exhaustives)

Limitations :

2 sections limitées à 70 km/h en agglomération : la portion à 2x2 voies de la RD191 et une section de la RD153 entre les ZA Montvrain 1 et 2.

Des **limitations** à 30 km/h, des zones 30 et des zones de rencontre (20 km/h) sur la commune, mais **manquant parfois de cohérence** :

- Des **panneaux non réglementaires évoquant des limitations à 30 km/h** dans les quartiers
- Certaines **zones 30 sur des courtes distances** et non sur des rues ou des quartiers entiers
- **Pas de limitations spécifiques sur la place de la mairie, la majorité du cœur de bourg et plusieurs autres quartiers**, malgré des voiries adaptées à la zone 30
- Certaines **limitations de vitesses annoncées dans un seul des 2 sens**.
- Quelques **ralentisseurs sans limitation à 30 km/h**.

Plusieurs **voiries structurantes communales** ne sont dotées **ni d'aménagements cyclables, ni d'une limitation de leur vitesse** permettant de pacifier/partager la voirie.

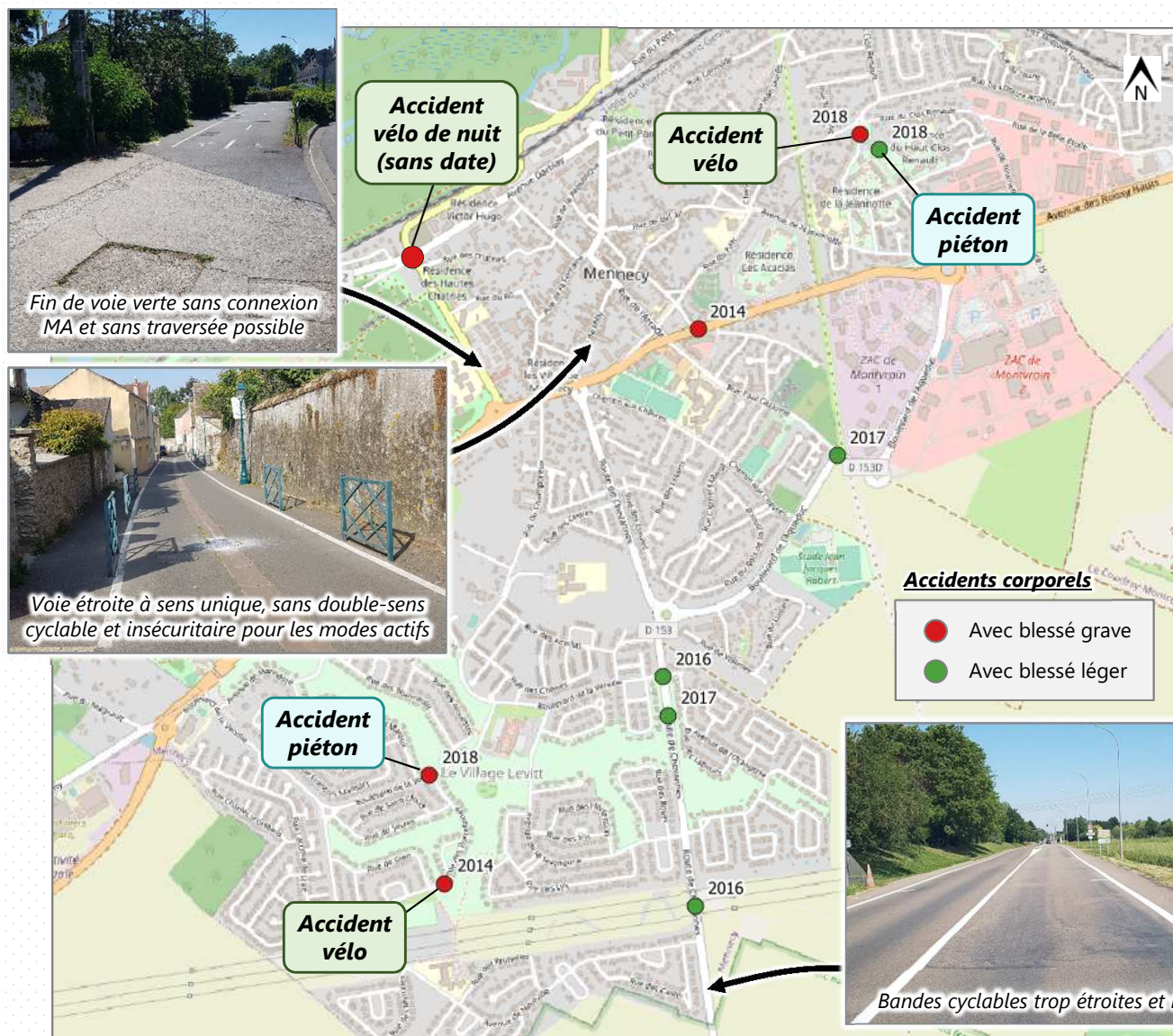
Vitesses pratiquées :

Des **vitesses élevées** observées en heures creuses sur 2 secteurs principaux :

- **L'Ouest de la RD191**, limité à 70 km/h mais fréquemment circulé à 80 km/h et plus.
- **Le Sud de la RD153**, limité à 50 km/h en agglomération, mais où la voirie rectiligne avec perception périurbaine, entraîne des vitesses plus proches des 70 km/h

En dehors de ces points critiques, les limitations de vitesse semblent le plus souvent respectées, notamment en centre ville.

- **Limitations de vitesse manquant de cohérence**
- **Pas de limitation zonale dans le centre-ville et certains quartiers, pourtant adaptés**

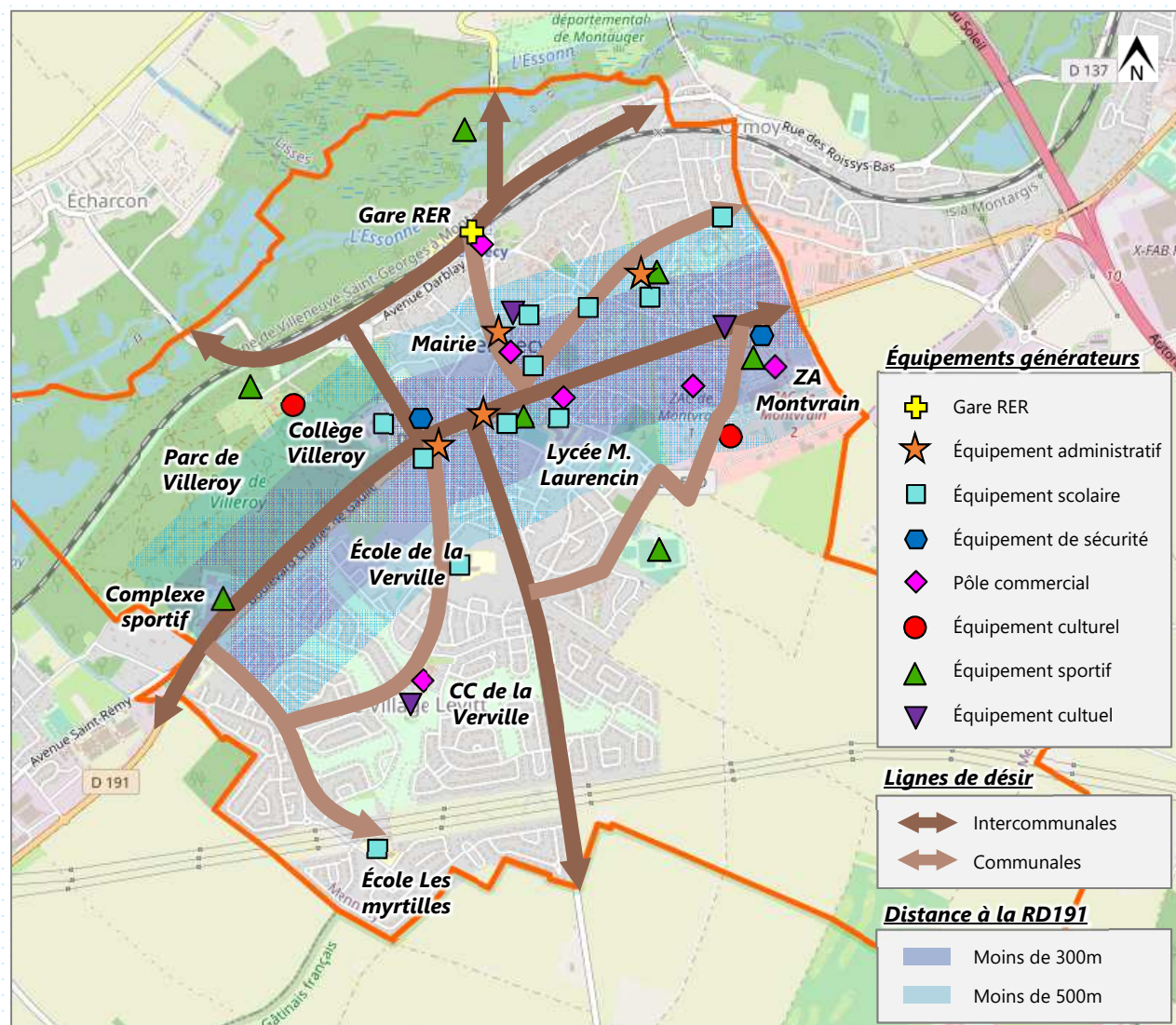


Accidentologie de 2014 à 2018 (source : données d'accidentologie nationales)

9 accidents corporels tous modes sur la période 2014-2018 :

- **4 accidents graves** (impliquant un blessé hospitalisé), soit 44% du total des accidents.
- **4 accidents impliquant des modes actifs** (2 cyclistes et 2 piétons), appuyant la nécessité de sécuriser les déplacements de ces usagers.
- **5 accidents sur les routes départementales traversant la commune**, mais n'impliquant que des véhicules motorisés.
- **Les 4 accidents sur des voiries communales impliquent tous un piéton ou un vélo** (2 sur l'avenue des porcelaines dans le village Levitt et 2 à proximité de la rue du Clos Renault)
- 89 % des accidents (8 sur 9) impliquent un total de **11 usagers de moins de 25 ans**.
- **Certains secteurs insécuritaires pour les modes actifs**, même sans accidents piétons ou vélos (par exemple, la RD153 devant le collège ou au Sud de la commune, la rue de la fontaine en centre-ville, ...)

- **Forte implication des modes actifs, montrant la nécessité des actions de sécurisation**
- **Accidents MA sur routes communales, loin des RD structurantes**
- **Forte implication des jeunes, conducteurs comme victimes**



Principaux équipements générateurs de déplacements à Mennecy (source : pré-diagnostic vélo ; carte CCVE « lieux d'intérêt »)

Pôles générateurs :

De nombreux équipements générateurs de flux sur la commune de Mennecy, avec notamment :

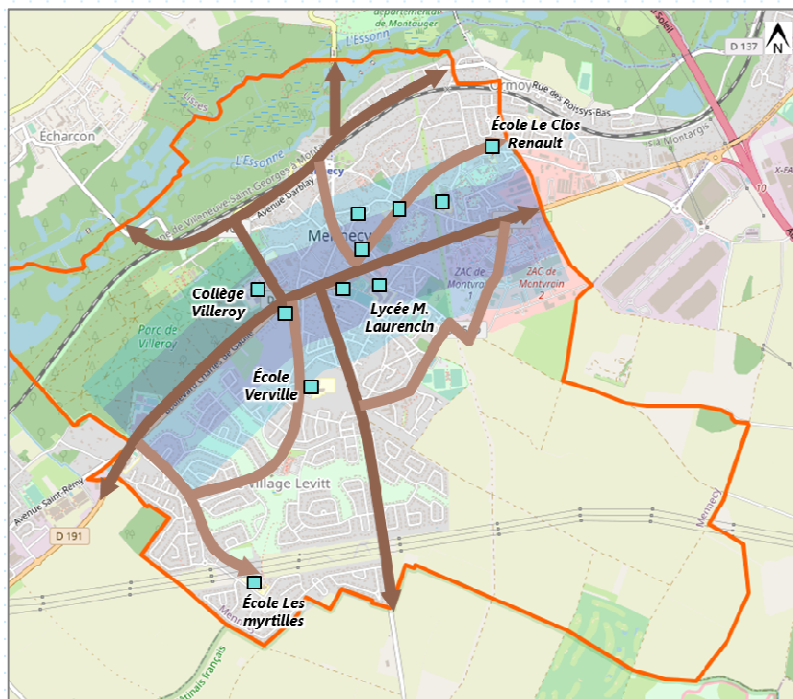
- La **gare RER** au Nord de la commune, au fort potentiel d'utilisation pour les vélos, avec du stationnement à proximité
- De nombreux **établissements scolaires** (de la maternelle au lycée), où les trajets domicile-école se font souvent à pied ou à vélo.
- Des **équipements sportifs**, par nature adaptés à un accès par modes actifs
- Des **pôles commerciaux**, où les modes actifs peuvent être utilisés tant par les clients que par les employés.

Ces principaux équipements générateurs sont en majorité situés à proximité de la RD191, avec plus de la moitié à moins de 300m de l'axe, et 4 sur 5 à moins de 500m. Cet axe est de ce fait **l'artère la plus importante** à traiter pour les liaisons vélos

Les tracés entre ces équipements forment des « **lignes de désir** » symbolisant les **itinéraires les plus attractifs pour les usagers modes actifs**. Il en ressort 2 catégories :

- Les lignes de désir intercommunales, regroupant les itinéraires d'accès aux équipements ainsi qu'aux communes limitrophes
- Les lignes communales, ne reliant que des équipements

- De nombreux équipements sur la commune
- Des générateurs majoritairement à proximité de la RD191, de fait l'artère majeure à traiter pour les MA
- Plusieurs lignes de désir à traiter pour optimiser le réseau modes actifs



Équipements scolaires et éducatifs à Mennecy (source : pré-diagnostic vélo ; carte CCVE « lieux d'intérêt »)

- Approche du lycée avec des aménagements modes doux et sécurité peu suffisants
- Forts flux de cycles vers le collège, avec un manque de continuité vélo au-delà des abords immédiats
- Pas d'aménagements vélo près des écoles, mais des aménagements pacificateurs

Établissements scolaires :

Des **établissements scolaires** – pour la plupart situés à proximité de la RD191 – à la **cyclabilité variable** :

- **Lycée Laurencin** : **Marquages sur trottoirs peu clairs** (pas de signalisation, ...) évoquant une **piste cyclable bidirectionnelle** face au lycée, mais **sans signalisation claire, sans bonne connexion** avec les aménagements sur la RD191 et qui crée des **conflits avec les piétons**.

Peu de stationnement cyclable, ce qui n'encourage pas la pratique vélo.

Collège Villeroy : **Pratique massive du vélo par les collégiens**.

2 contre-allées (dont une seule clairement ouverte aux vélos, du fait de signalisation peu cohérente) **sur l'approche finale du collège**. Ces contre-allées sont mal connectées aux autres aménagements cyclables à proximité, notamment au Sud

Des **traversées de la voirie (RD153) complexes** face au collège

- **Écoles** : **Pas d'aménagement cyclable vers les écoles** principales de la commune, mais des **vitesse limitées** et des **aménagements ralentisseurs** pacifiant ces **voies communales peu structurantes** :
 - **École de la Verville** : accès en **zone de rencontre** (20 km/h) avec **plateaux ralentisseurs** et **ralentisseurs en caoutchouc** (non réglementaire sur voie publique, mais très modérateurs)
 - **École « Les Myrtilles »** : Des **limitations à 30 km/h** liées à des **dos-d'ânes** et des **cousins ralentisseurs** à l'Est de l'accès.
 - **École « Le Clos Renault »** : Une **écluse sur plateau** devant l'école, sur une **voie à sens unique large mais se rétrécissant** en amont de l'école.



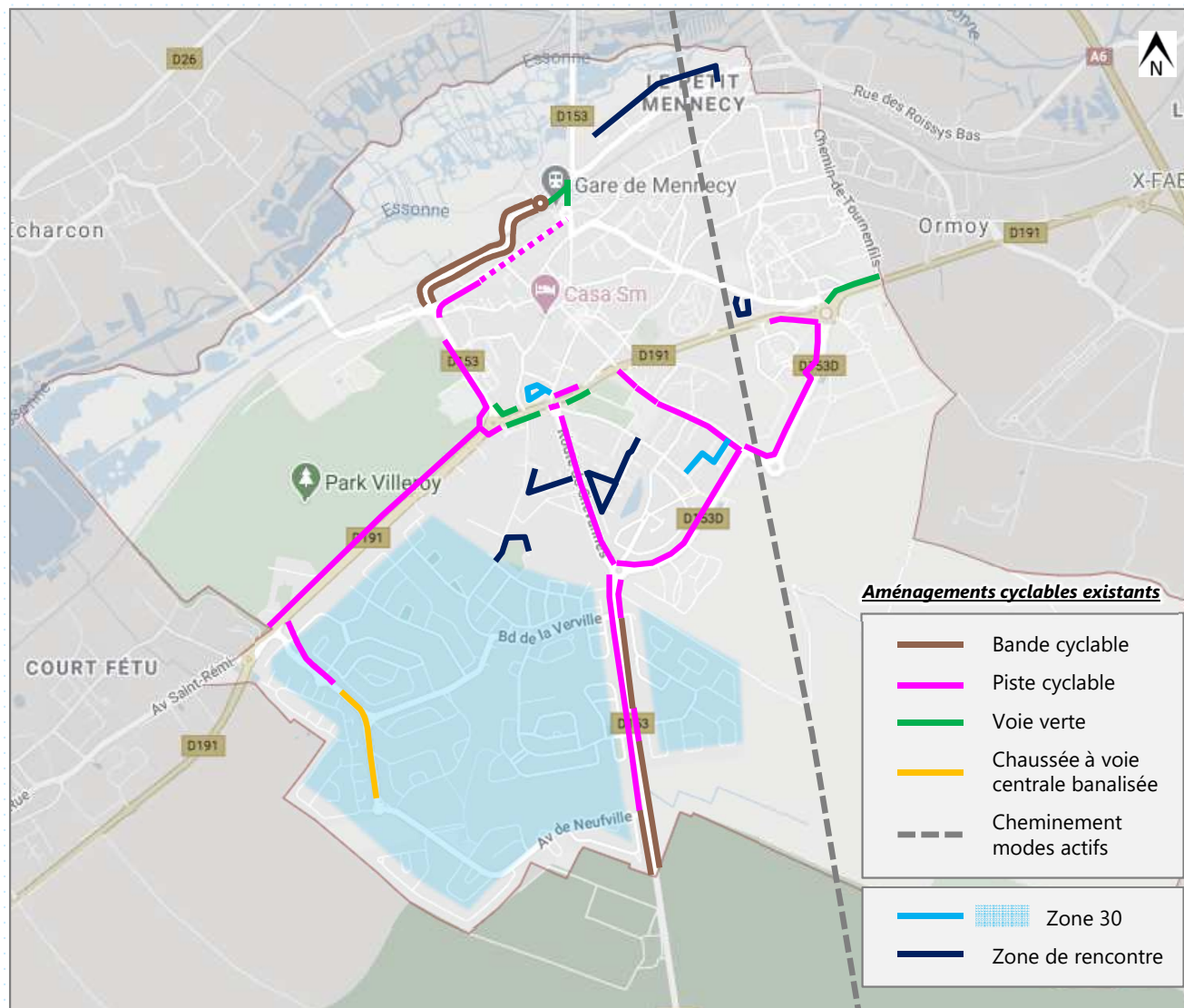
Aménagements vélo peu qualitatifs devant le lycée, n'encourageant pas la pratique



Contre-allée favorable aux cyclistes près du collège, mais sans connexions



Pas d'aménagement vélo mais des rues pacifiées près des écoles (ici, Verville)



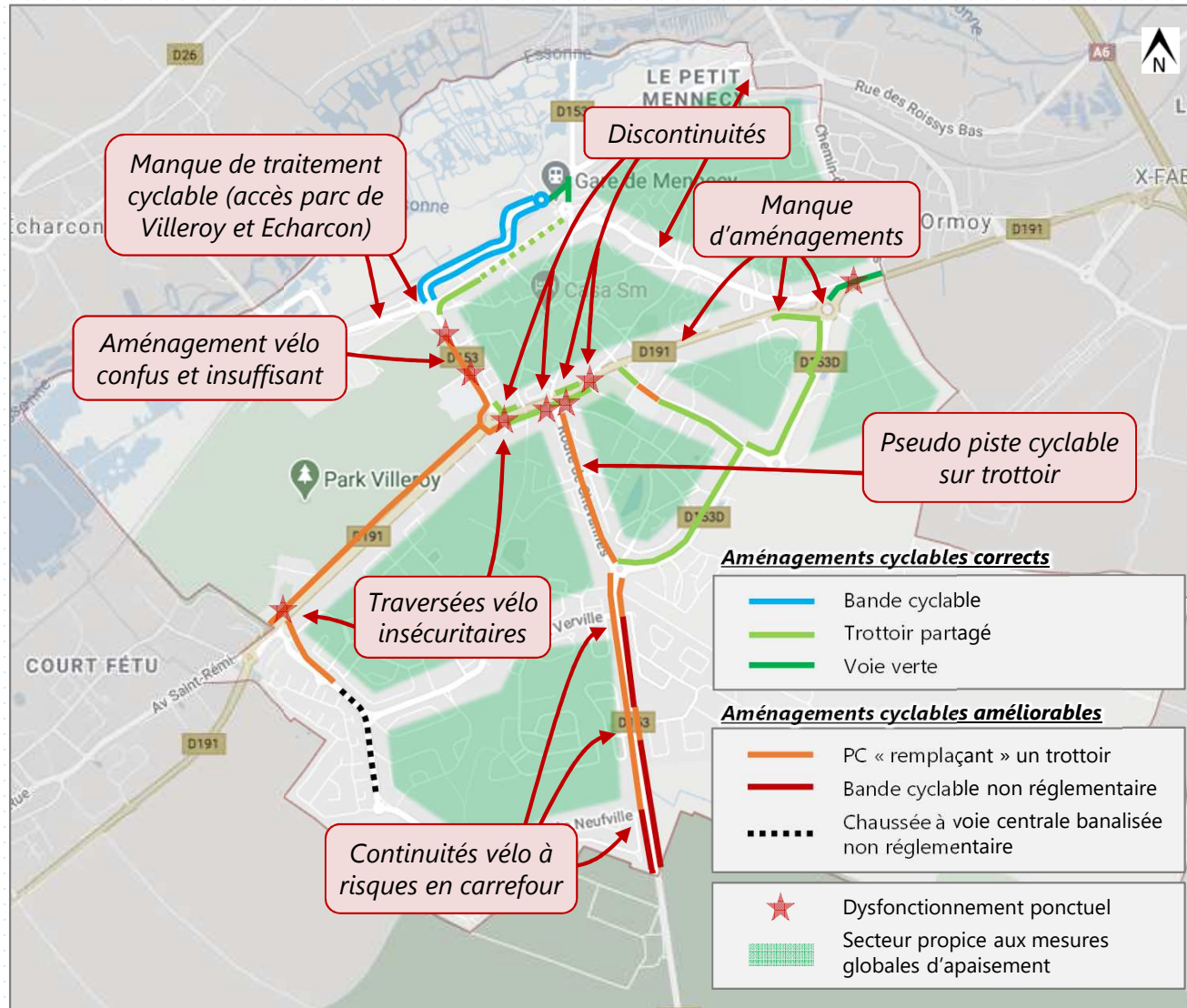
Aménagements cyclables existants sur Mennecey

Des **types d'aménagements très variables et souvent discontinus** sur la commune, avec notamment :

- Des **pistes cyclables, fréquemment implantées sur les trottoirs**, principalement sur :
 - les **axes départementaux** RD191 et RD153.
 - des **axes communaux structurants** comme la rue Paul Cézanne et l'avenue Darblay.
- Des **bandes cyclables** :
 - sur la rue de l'abreuvoir, relativement récente.
 - sur plusieurs sections de la route de Chevannes, entrecoupées par des portions de pistes cyclables
- Trois courtes portions de pseudo voie verte** :
 - du giratoire RD153D-RD191 à la limite communale d'Ormoy
 - sous la voie ferrée à proximité de la gare RER, permettant aux modes actifs de franchir cette coupure urbaine
 - entre la RD153 Nord et la RD191, sur la rive Nord-Est
- Une courte section avec des marquages s'apparentant à une **chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)** sur le boulevard de la Verville et l'avenue de Neufville

Très peu d'aménagements spécifiques vélos dans le centre-ville (ni aménagements, ni double-sens cyclables) et à l'intérieur des quartiers, notamment dans le **quart Nord-Est de la commune** (où plusieurs itinéraires CCVE à faible priorité existent, voir p. 6)

- Une ossature cyclable existante intéressante sur des axes structurants
- De nombreuses pistes cyclables sur trottoir
- Une absence d'équipements dans le centre-ville
- Beaucoup de petits aménagements vélos sans continuités suffisantes



Aménagements cyclables existants sur Mennecy

La **qualité** des aménagements **varie fortement** selon les axes :

- Des **bandes cyclables** et une **voie verte réglementaires** autour de la gare RER. La portion de voie verte vers Ormoy présente un point dur au niveau d'un panneau de signalisation.
- Les **pistes cyclables existantes sont presque exclusivement sur trottoir**, mais sous 2 typologies bien distinctes :
 - Des trottoirs partagés piétons/vélos : principalement RD153D, rue P. Cézanne et RD191 en partie centrale
 - Des **pistes cyclables remplaçant un trottoir, empêchant donc la circulation des piétons** : notamment sur la majorité de la route de Chevannes et sur l'Ouest de la RD191.
- Des **bandes cyclables non réglementaires** le long de la route de Chevannes.
- Les marquages évoquant une CVCB sur le boulevard de la Verville ne sont ni réglementaires, ni cohérents.

Le **quart Sud-Ouest** de la commune concentre la **majorité des aménagements cyclables dysfonctionnants**, surtout le long de la RD191 Ouest et de la route de Chevannes.

Certains quartiers aujourd'hui sans aménagements vélos, mais qui semblent propices à des mesures d'apaisement d'ensemble (par exemple, zone 30 ou zone de rencontre sur tout le quartier).

- Des **aménagements modes doux de qualité très variable et plutôt non réglementaires**
- Des **piétons qui partagent leurs trottoirs avec les vélos, les chaussées routières n'étant pas « traitées » pour le cyclable**
- Des **trottoirs régulièrement étroits pour piétons et vélos, avec conflits et dangers potentiels**
- Beaucoup de courts aménagements vélo sans continuité



Existant :

Plus de 300 places de stationnement vélos, mais concentrés sur quelques zones :

- Le **collège Villeroy**, avec plus d'une centaine de places vélo, largement utilisées les jours de classe
- Certains **pôles sports et nature** (complexe sportif A. Rideau, parc de Villeroy)
- Les **pôles commerciaux hors centre-ville** (ZAC Montvrain, CC Verville)
- Quelques **bâtiment administratifs** (notamment la mairie centrale)
- Le **pôle gare RER**

Des équipements municipaux, communautaires et commerciaux parfois équipés d'arceaux vélo, mais pas systématiquement

La gare de Mennecy est équipée d'arceaux vélo abrités, avec un taux d'occupation nettement supérieur aux autres stationnements sur la commune (d'après le schéma de déplacements doux de la CCVE)

Dysfonctionnements relevés :

Les écoles de la commune et le lycée Marie Laurentin ne sont pas assez dotés en stationnement vélo (le lycée peut toutefois bénéficier des stationnements du complexe sportif attenant).

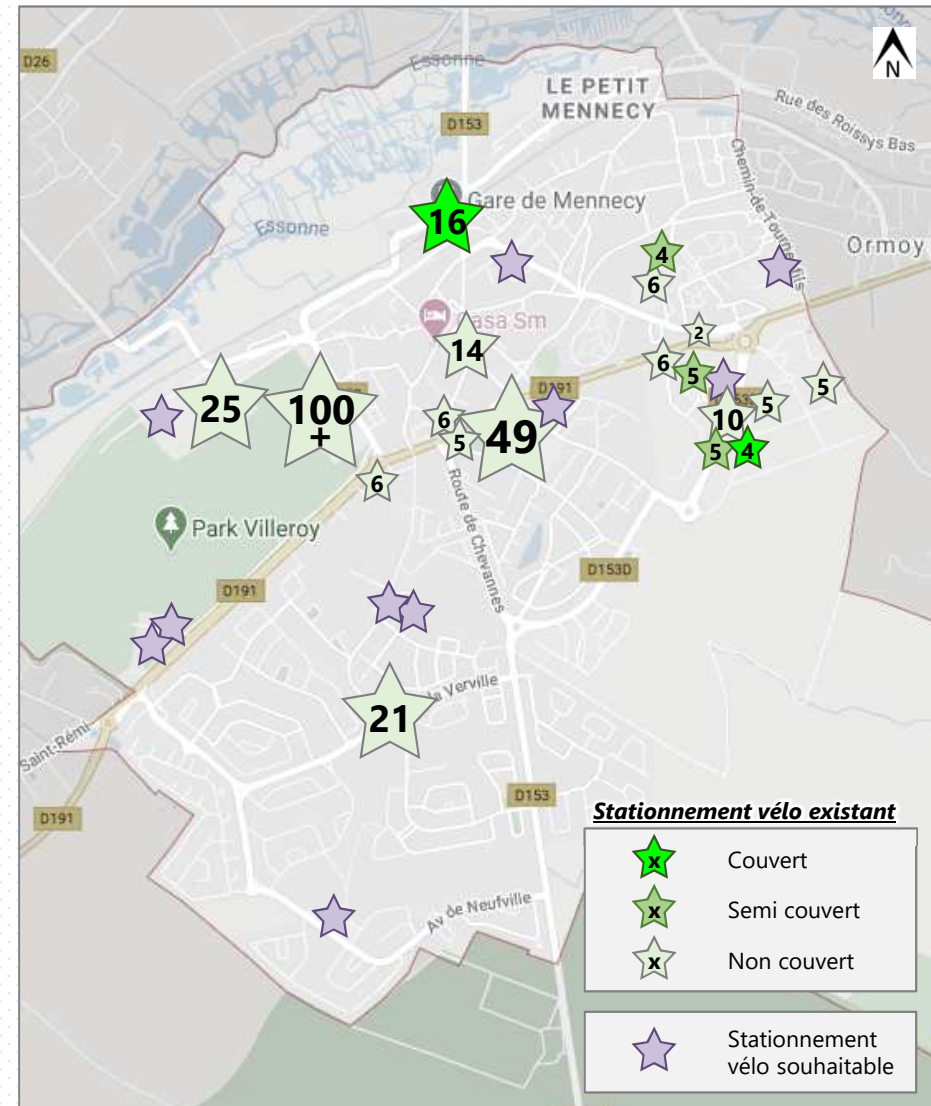
Stationnement vélo pas assez maillé sur la commune, notamment **près des commerces du centre-ville et des arrêts de bus** (hors pôle d'échange multimodal)

Principalement des systèmes « pince-pneu », ne protégeant pas le cadre du vol et, en dehors de la gare, **majoritairement non couverts**

Offre sous-dimensionnée et pas assez sécurisée à proximité de la gare

Stationnement vélo existant mais :

- Absent ou insuffisant près de nombreux équipements (sauf collège)
- Pas assez maillé, notamment dans le centre-ville
- Pas assez qualitatif et sécurisé (non couverts, systèmes pince-pneus)



Stationnement cyclable existant relevé, avec nombre de places (source : pré-diagnostic vélo de la commune de Mennecy)



Police :

La plupart des **points d'entrée** dans les aménagements cyclables existants **ne sont pas signalés** (route de Chevannes, rue Paul Cezanne, certaines portions des RD191 et RD153, ...)

Des signaux non réglementaires, notamment :

- « Totems », indiquant diverses mentions (limitation à 30 km/h, zone 30, piétons prioritaires, ...)
- Panneaux « espace partagé » sur le Sud de la RD153
- Panneau « vélo » face au passage piéton de la RD153 proche du collège

Plusieurs panneaux non cohérents avec les aménagements qu'ils signalent :

- Panneau C113 (conseillé aux vélos) signalant une piste cyclable le long du parc de Villeroy, sur un aménagement plus proche d'une voie verte
- Panneau C116 (fin de voie verte) sur la RD153, sans panneau de début de voie verte associé, et sans que l'aménagement soit une voie verte.

Aucun panneau M12 d'autorisation conditionnelle de franchissement pour cycle sur les feux de la commune. Ces signaux – de plus en plus courants en agglomération – facilitent la circulation des cyclistes et améliorent leur perceptibilité

Aucun panneau autorisant le double-sens cyclable (DSC) sur les rues à sens unique de la commune, malgré un potentiel évident sur de nombreuses voiries du centre-ville et des quartiers, limitées à 30 km/h et sens unique.

Nota : Depuis 2016, tous les axes limités au plus à 30 km/h doivent permettre le double-sens cyclable, sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

Quelques panneaux mal orientés, étant implantés parallèlement à la voie qu'ils signalent et non perpendiculairement : C113 (conseillé aux vélos) indiquant l'accès à la PC longeant le parc de Villeroy; B22a (voie obligatoire pour les vélos) vers un aménagement inexistant près du collège, ...

Plusieurs **carrefours avec des feux vélo**, guère crédibles.



Certains panneaux existants non réglementaires



D'autres panneaux réglementaires mais mal orientés et pas en cohérence avec les aménagements qu'ils signalent



Marquages :

Des marquages vélos existants le plus souvent sur des trottoirs partagés :

- Corrects à très variables au niveau état et perception
- Peu continus et guère cohérents avec l'aménagement (figurine vélo face à une rangée d'arbres, voies piétons et vélo se mêlant puis se séparant, passage de 2 voies à 1 sans alerte, ...)

Une absence systématique de sas cyclable sur chaussée en carrefour à feu

Des pseudo bandes cyclables/multifonctions avec ligne continue non réglementaire

Des **marquages verts non réglementaires** :

- Traversées cyclables sur certains giratoires
- Continuités vélos sur chaussée et trottoir dans le quartier Levitt

Pas de figurines vélo hors aménagements qui permettraient d'améliorer les continuités

Quelques bandes cyclables peu utiles sur chaussées secondaires à sens unique, qui auraient pu être affectées en double-sens cyclable (rues Clément Marot et Bois de la Justice)

Des marquages cyclables pas toujours présents sur les traversées de chaussée, ou le long d'un passage piéton.

Directionnelle vélo et piéton :

Pas de signalétique directionnelle vélo (ni piéton), tant en direction des communes alentours que des équipements de la commune (indiquant des km ou un temps de parcours).

- Pas de signalisation de police des points d'entrée sur les aménagements cyclables
- Pas de signalisation intermédiaire guidant entre les discontinuités
- Absence de pictogrammes vélos entre les aménagements et de sas vélo aux feux
- Des marquages cyclables sur trottoirs peu réglementaires



Marquages modes actifs non cohérents sur la contre-allée au Nord du collège



Figurine vélo sur trottoir, mais face à une rangée d'arbre



Ni marquage, ni jalonnement des continuités cyclables (ici carrefour RD191–route de Chevannes)



Marquages vélo non réglementaires et non cohérents



SOMMAIRE

I. Situation et contexte

1. Contexte de l'étude	3
2. Situation et topographie cyclable communale et départementale	4
3. Mission et données d'entrée	5
4. Typologie des usagers modes actifs	6
5. Des projets sur la commune	8

II. Diagnostic thématique

1. Hiérarchisation des voiries	11
2. Trafic et fonctions	12
3. Vitesses	13
4. Accidentologie et insécurité modes doux	14
5. Équipements générateurs de flux modes doux	15
6. Aménagements et infrastructures modes doux	17
7. Stationnement cyclable	19
8. Signalisations cyclables	20

III. Diagnostic de cyclabilité

1. Qualification de la cyclabilité sur Mennecy	23
2. Plan des sections diagnostiquées	24
3. RD191 Ouest	25
4. RD191 Centre-Ouest	27

5. RD191 Centre-Est	29
6. RD191 Est	31
7. Synthèse RD191	33
8. RD153 Nord	34
9. RD153 Collège de Villeroy	36
10. Synthèse RD153 Nord/Avenue Darblay	38
11. Route de Chevannes (ex RD153)	39
12. RD153 Sud	41
13. Synthèse RD153 Sud/Rte de Chevannes	43
14. RD153d	44
15. Quartier Sud-Est	46
16. Synthèse RD153 et quartier Sud-Est	49
17. Centre-ville Ouest	50
18. Centre-ville Est	52
19. Quartier Sud-Ouest	54
20. Synthèse des quartiers	58

IV. Synthèse du diagnostic et orientations

1. Synthèse du diagnostic	60
2. Enjeux et priorités	64
3. Scénarios et principes d'aménagement	65
4. Orientations d'actions	67



III. DIAGNOSTIC DE CYCLABILITÉ

III.1. Qualification de la cyclabilité sur Mennecy

La réglementation nationale a défini plusieurs types d'aménagements cyclables spécifiques (bande, piste, voie verte, CVCB...) qui peuvent être pour certains sur chaussée ou bien sur trottoir, lorsque les largeurs le permettent.

Cyclabilité :

Le niveau de cyclabilité d'un itinéraire ou d'un parcours peut être qualifié différemment, en fonction du type de voie ou d'aménagement qui lui est associé. Un même aménagement peut être suffisant et sécuritaire sur une voie et insuffisant sur une autre, suivant que l'on se trouve en agglomération ou en périurbain ou hors agglomération et selon le volume de trafic routier ainsi que les flux modes actifs.

Le diagnostic des voiries a donc été réalisé en suivant les **principes généraux de la réglementation** mais aussi des **principes spécifiques de cyclabilité** appréciables selon le cas de Mennecy

En effet, sur l'agglomération menneçoise, l'on constate une **variété d'aménagements cyclables**, depuis les bandes, pistes cyclables et les voies vertes, jusqu'à l'utilisation très fréquente mais moins réglementaire de trottoirs partagés vélos + piétons sur espaces de faible largeur et de courte longueur.

Quelques rappels réglementaires :

Un trottoir, rattaché à une chaussée spécifique est destiné à accueillir des piétons ou des modes actifs, mais à l'allure du piéton (<6km/h). De ce fait, des aménagements vélo ne devraient pas être implantés en tant que tel sur des trottoirs, sauf à pouvoir partager un tel espace sur une longueur et une largeur suffisamment perceptibles, cohérentes et crédibles.

Par ailleurs, **tout aménagement spécifique vélo doit être signalé par les panneaux correspondant en début et en fin d'aménagement**. Des marquages au sol seuls ne sont pas réglementairement suffisants.

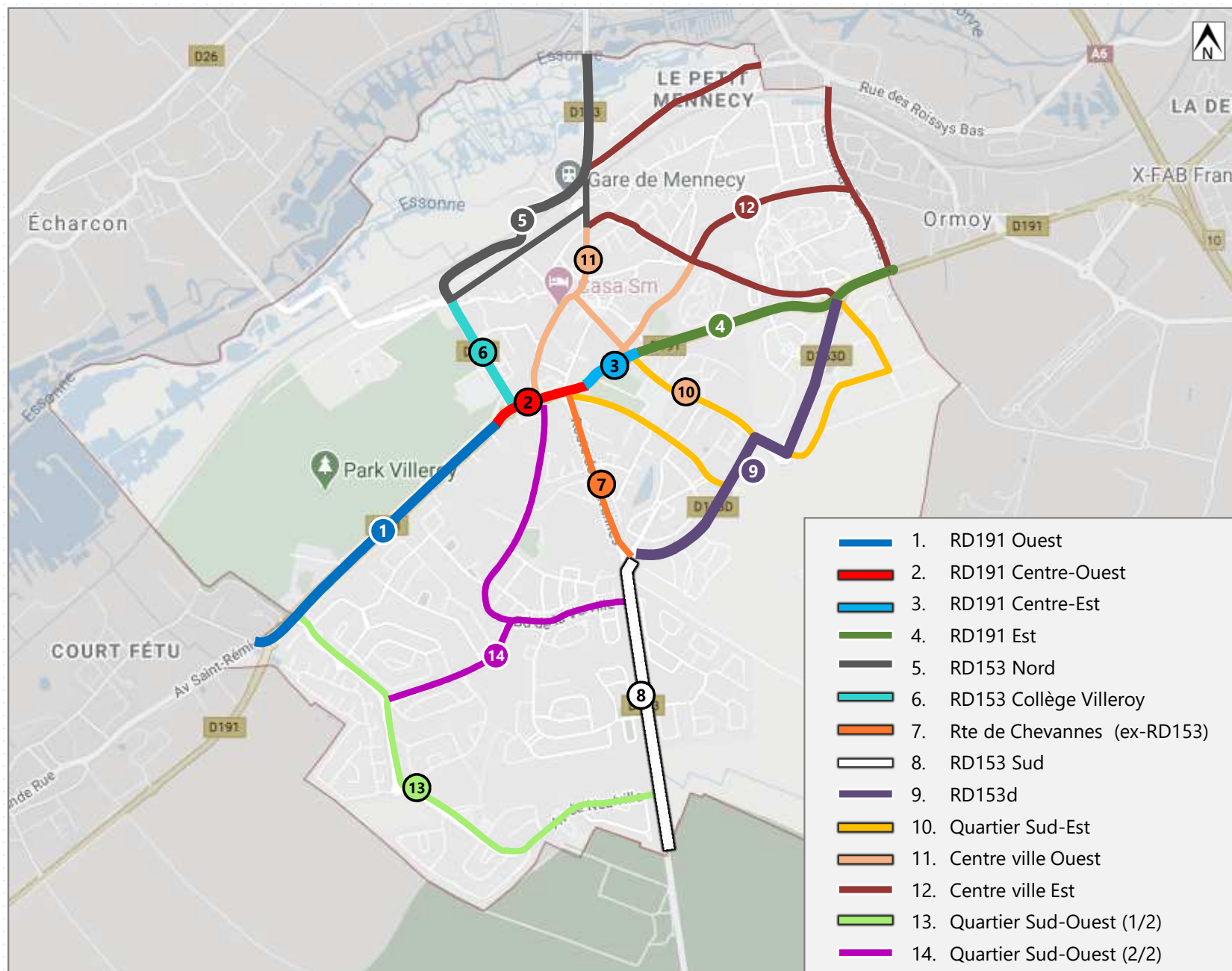
Principes de cyclabilité sur RD structurante urbaine :

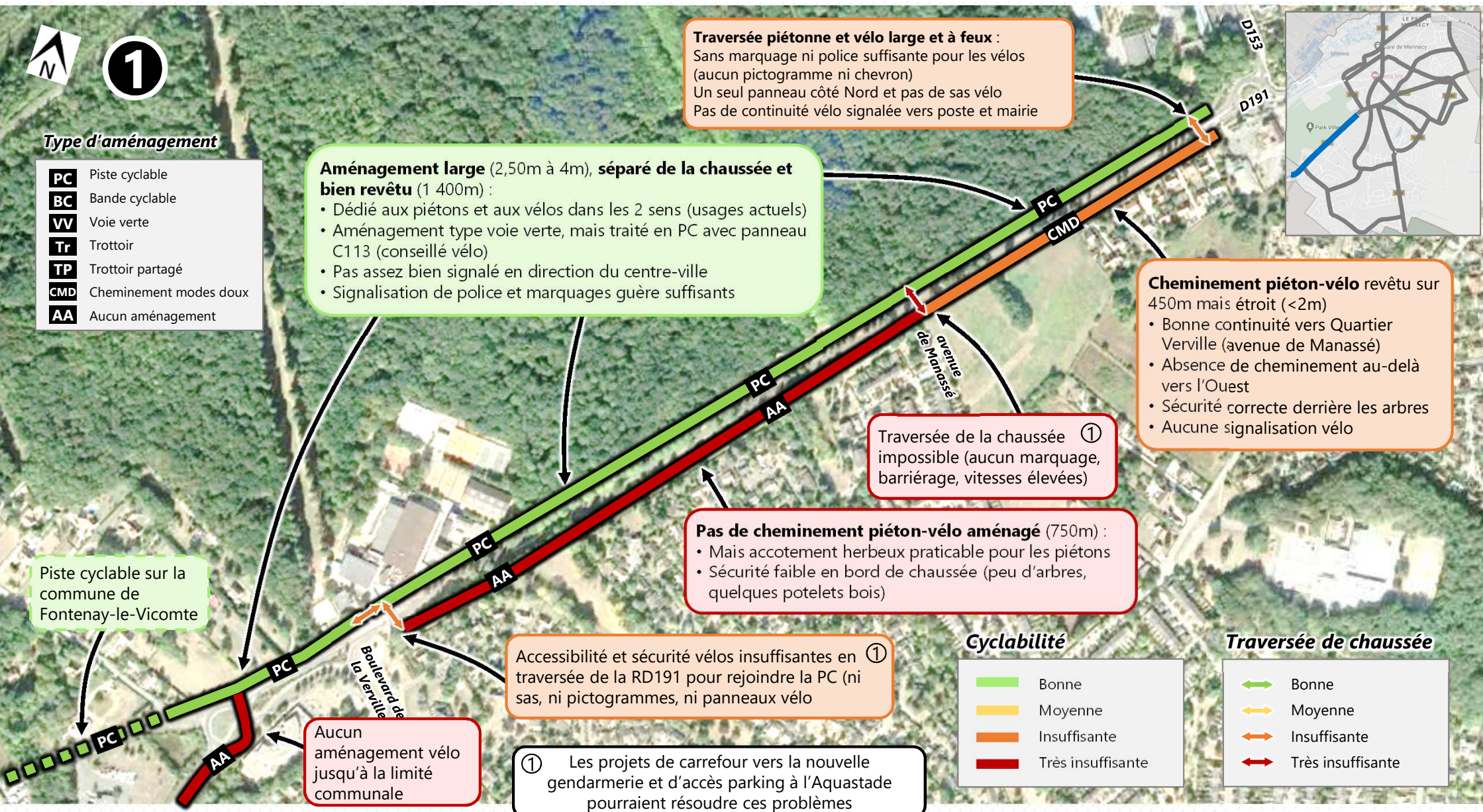
- Les **RD structurantes nécessitent des aménagements spécifiques pour les cyclistes**, afin de garantir leur sécurité le long d'axes fortement circulés et où les vitesses sont parfois élevées. Ce pourrait être plus le cas sur les RD191 et RD153
- **Ces aménagements peuvent être réalisés sur la chaussée** (bande cyclable, pictogrammes vélos) **comme en dehors** (piste cyclable, voie verte).
- Les **traversées cyclables** sont des points critiques le long des RD et **nécessitent d'être mieux signalées** (marquages) et **sécurisées**.

Principes de cyclabilité sur voirie de desserte urbaine :

- Les **voiries de desserte** n'ont **pas nécessairement besoin d'être équipées d'aménagements spécifiques** pour que leur cyclabilité soit bonne, si le **trafic véhicules y est limité** et la **voirie globalement pacifiée**
- Il est **tout à fait cohérent de laisser les cyclistes sur la chaussée**
- Les **traversées cyclables ne nécessitent pas nécessairement d'aménagements particuliers** si les cyclistes sont sur la chaussée
- Les **voiries de desserte nécessitent d'être apaisées**, si besoin grâce à des **aménagements ralentisseurs** (plateaux, coussins, écluses, chicanes, ...) ou à des **principes de fonctionnement pacificateurs** (voirie étroite, stationnement alterné sur chaussée, ...)

Compte-tenu des éléments réglementaires mis en exergue ci-dessus, 4 niveaux de cyclabilité (bon, moyen, insuffisant, très insuffisant**) ont été définis pour qualifier des aménagements et des itinéraires cyclables existants sur Mennecy, à travers des planches de diagnostic géographique résultant de visites spécifiques sur le terrain.**







Une piste cyclable large et de bonne qualité, séparée de la chaussée à 2x2 voies, avec usage mixte piéton-vélo



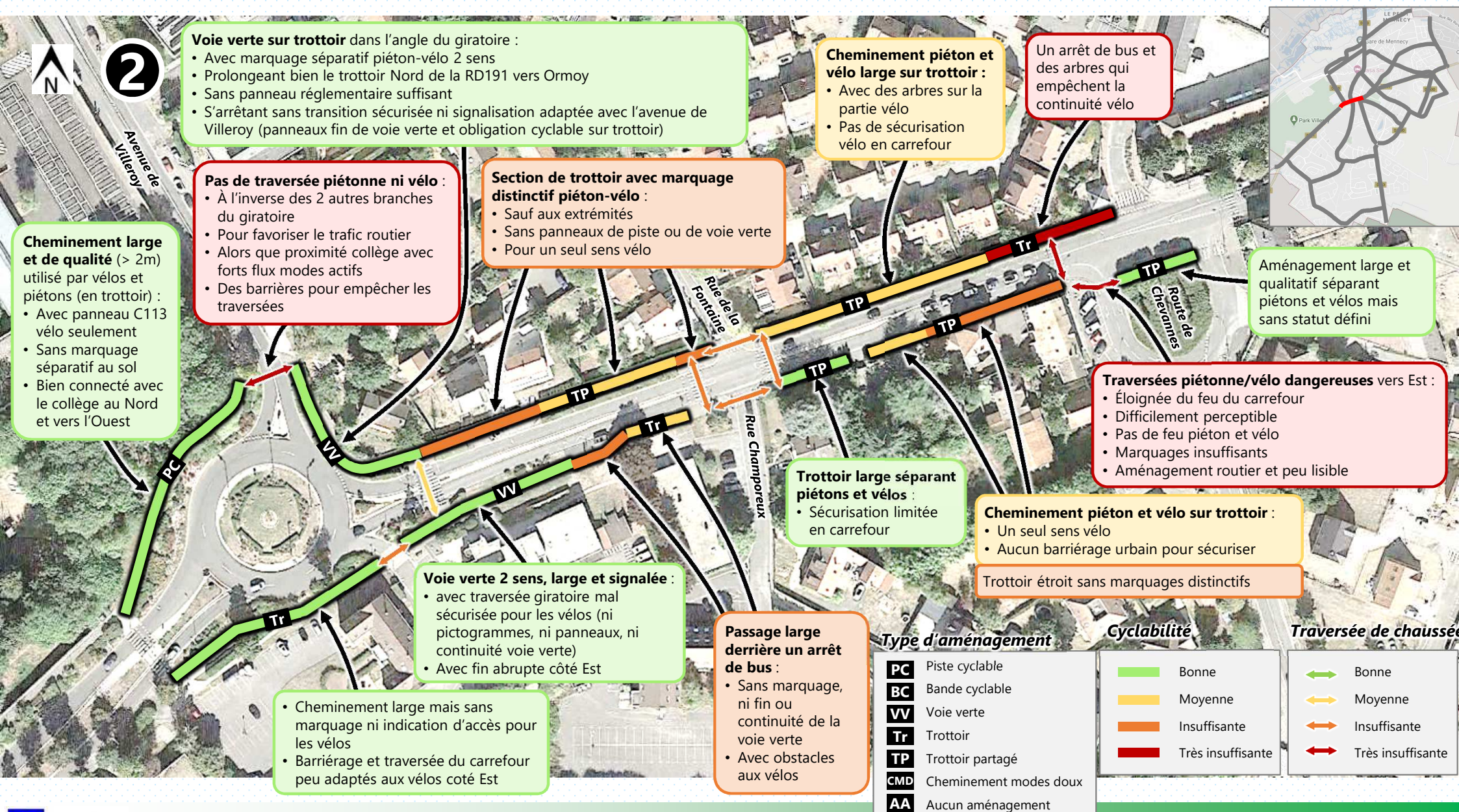
Une continuité MA vers le quartier Levitt sur la rive Sud (côté Est), mais sans traversée et sans continuité correcte vers l'Ouest



Pas de cheminement côté Ouest en rive Sud, mais possibilité toutefois pour les piétons de circuler



Traversée de la RD191 difficile pour rejoindre la piste cyclable (pas de traitement cyclable)





Court aménagement de voie verte autour du giratoire RD191-RD153, avec marquages séparant les 2 sens et végétation gênante.



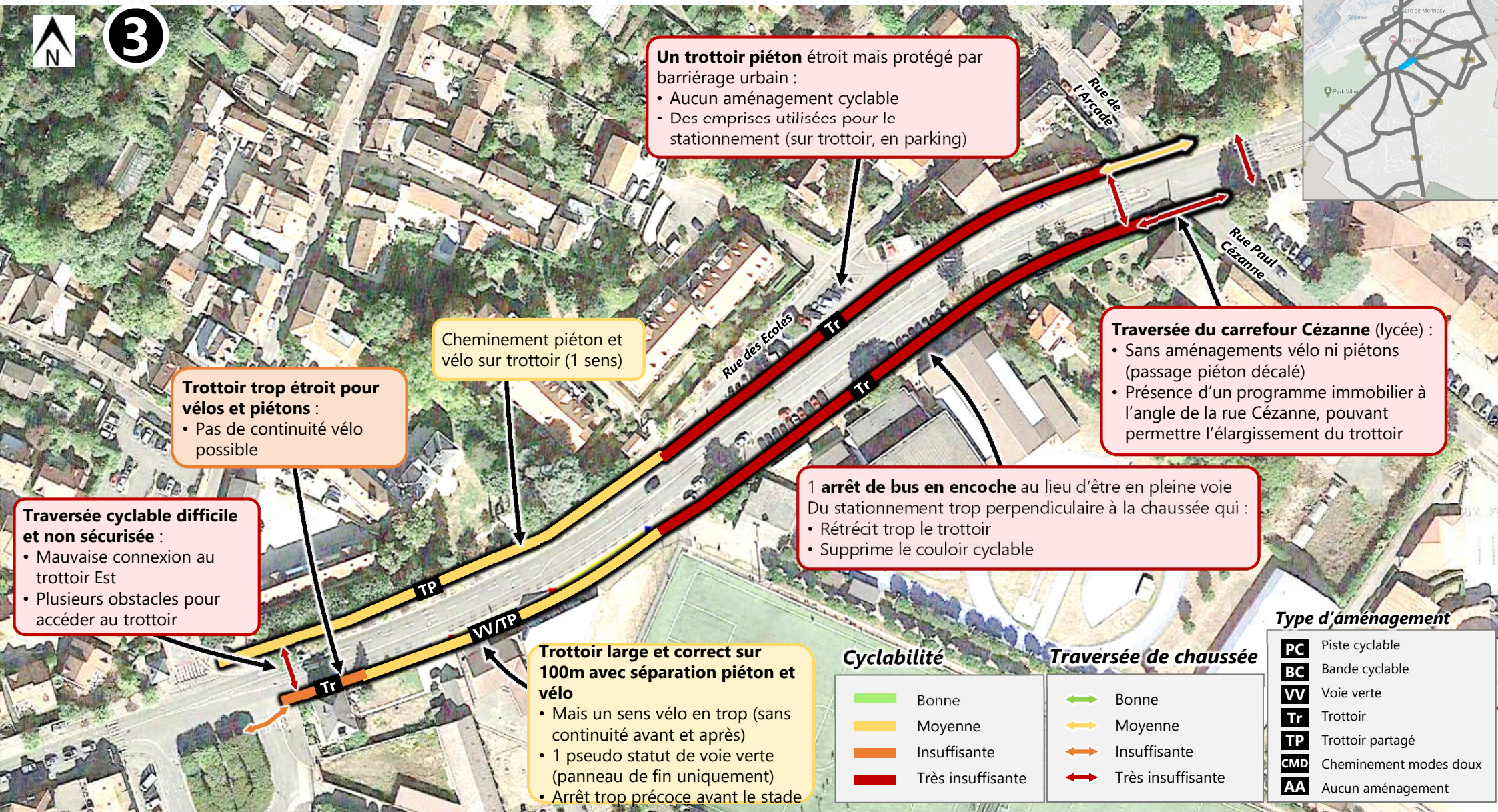
Continuité vélo difficile et insécuritaire du fait de l'absence de feux piétons/vélos, et de marquages incomplets sur le trottoir et la chaussée



Trop d'obstacles (arbres, panneaux, abri bus) en rive Nord pour conserver une continuité vélo sur le trottoir



Piétons et cyclistes, notamment jeunes, se mettant en sécurité, mais sur des trottoirs sans continuité cyclable (ni marquage, ni signalisation verticale) et trop étroits au vu du nombre d'usagers (notamment en direction du lycée)





Suppression de la continuité vélo au droit d'un arrêt de bus et de stationnement trop long



Pas d'aménagement cyclable et trottoir trop étroit pour faire cohabiter les modes face au CC



Continuité de l'aménagement peu claire après le panneau fin de voie verte



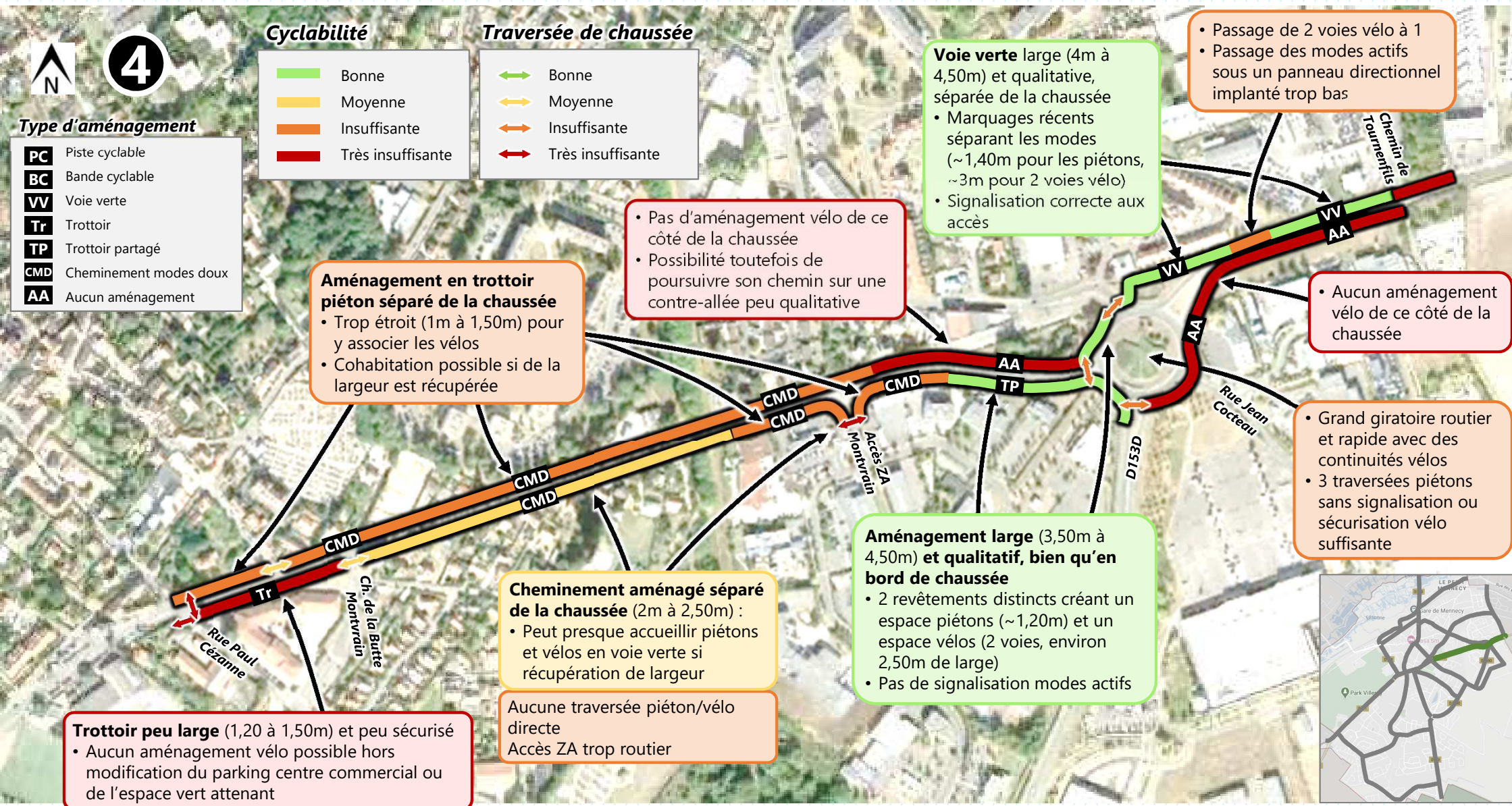
Trottoir large avec séparation des modes, mais sans bonnes continuités en amont et en aval

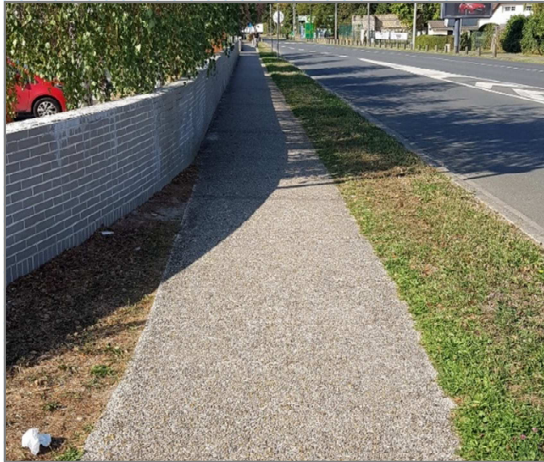


Traversée de la rue Paul Cézanne (proche du lycée) sans aménagements vélos ni piétons (passage piéton décalé)



Aménagement séparé de la chaussée, presque assez large pour accueillir piétons et vélos, mais insuffisant pour une voie verte réglementaire





Trottoir trop peu large pour faire cohabiter les modes en approche de la ZAC Montvrain



Piste cyclable correcte sur trottoir, mais avec un espace « piéton » plutôt limité



Voie verte avec séparation des modes et un manque de clarté sur les sens vélos



Traversées du giratoire RD191-RD153D sans marquages vélo et pas assez sécurisées



Accès ZA depuis l'Ouest sur la RD191 trop routier, sans continuité directe piéton ou vélo



Fort rétrécissement de la voie verte sous un panneau bien trop bas (< 2,30m)



Type d'aménagement

PC	Piste cyclable
BC	Bande cyclable
VV	Voie verte
Tr	Trottoir
TP	Trottoir partagé
CMD	Cheminement modes doux
AA	Aucun aménagement

Cyclabilité

■	Bonne
■	Moyenne
■	Insuffisante

■	Carrefour
●	Giratoire

Un axe RD intercommunal, véritable colonne vertébrale de desserte des pôles générateurs de Mennecy, tout au long de sa traversée

Un fort trafic routier sur des chaussées à 2 voies, 3 voies ou 2+2 voies

Une voie très utilisée par les vélos, mais sur des trottoirs plus ou moins continus et aménagés

Aménagement séparé de la chaussée, non prévu pour les vélos mais suffisamment large pour y faire cohabiter les 2 modes doux

Aucun aménagement vélo sur les 2 rives de cette section :

- à forte desserte des pôles modes doux
- qui privilégie trop le stationnement et la circulation des véhicules.

Voie verte bidirectionnelle récente et qualitative avec des traversées insuffisamment sécurisées autour du giratoire

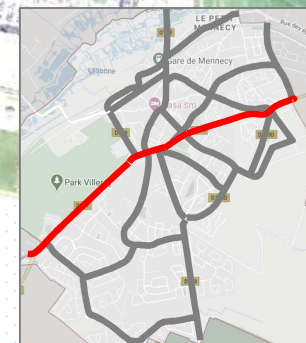
Aménagement vélo bidirectionnel côté Nord sur 1 400m en bordure de parc, bien isolé de la voirie, mais :

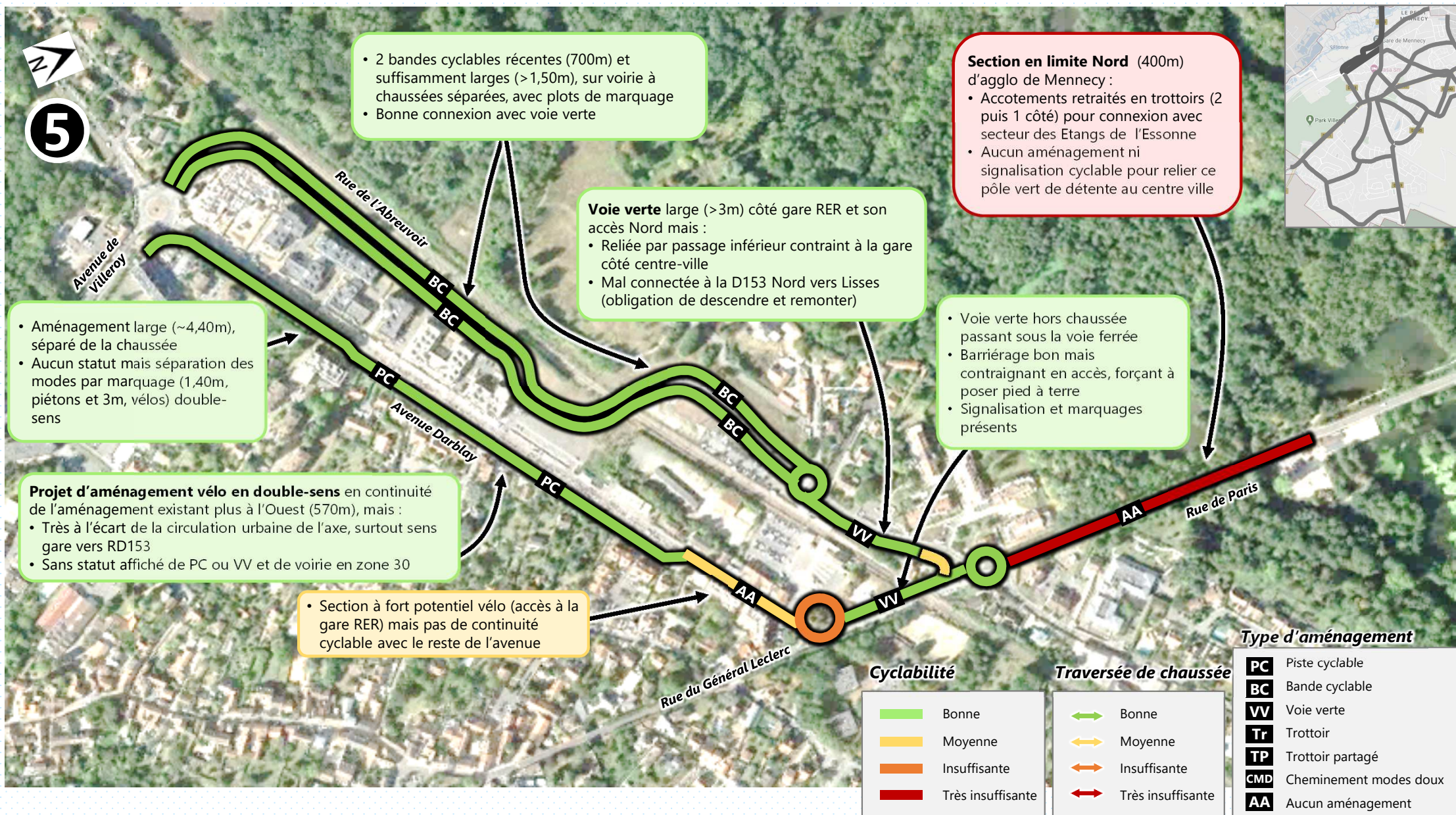
- Sans signalisation suffisante (marquage, police)
- Sans véritable statut
- Aux traversées non sécurisées
- Partagées avec les piétons
- Pas d'aménagements vélos suffisamment continus sécurisés côté Sud (uniquement 470m à l'Est)

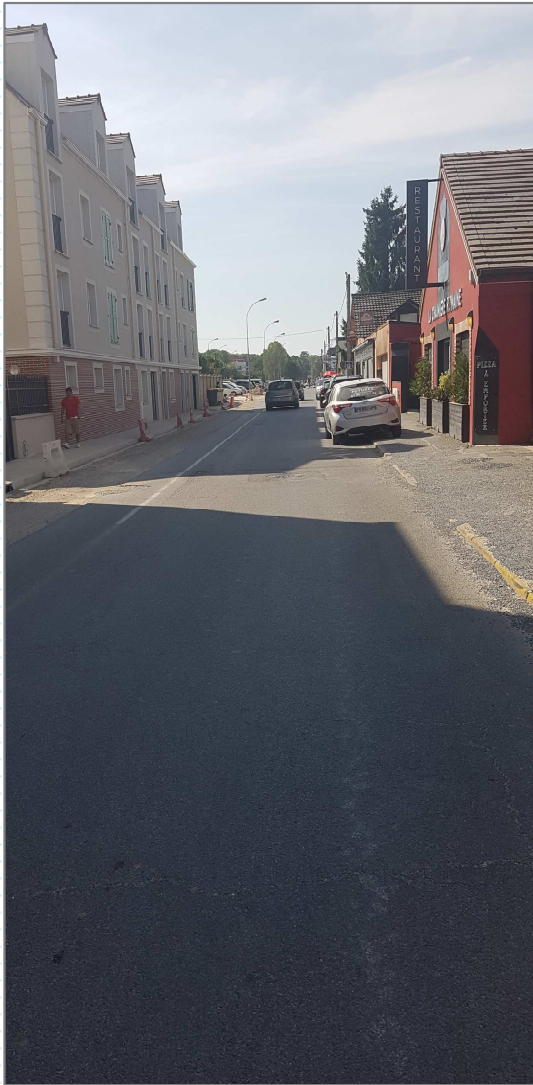
Section très fréquentée par les modes actifs, mais avec aménagements vélo disparates, discontinus, peu réglementaires et souvent avec conflits piétons-vélos.

Manque de barriérage urbain de sécurité
Traversées des carrefours insécuritaires et difficilement lisibles pour les cyclistes

Aménagement séparé de la chaussée, mais insuffisant pour une cohabitation des piétons et des vélos







Aucun aménagement à l'Est de l'avenue Darblay



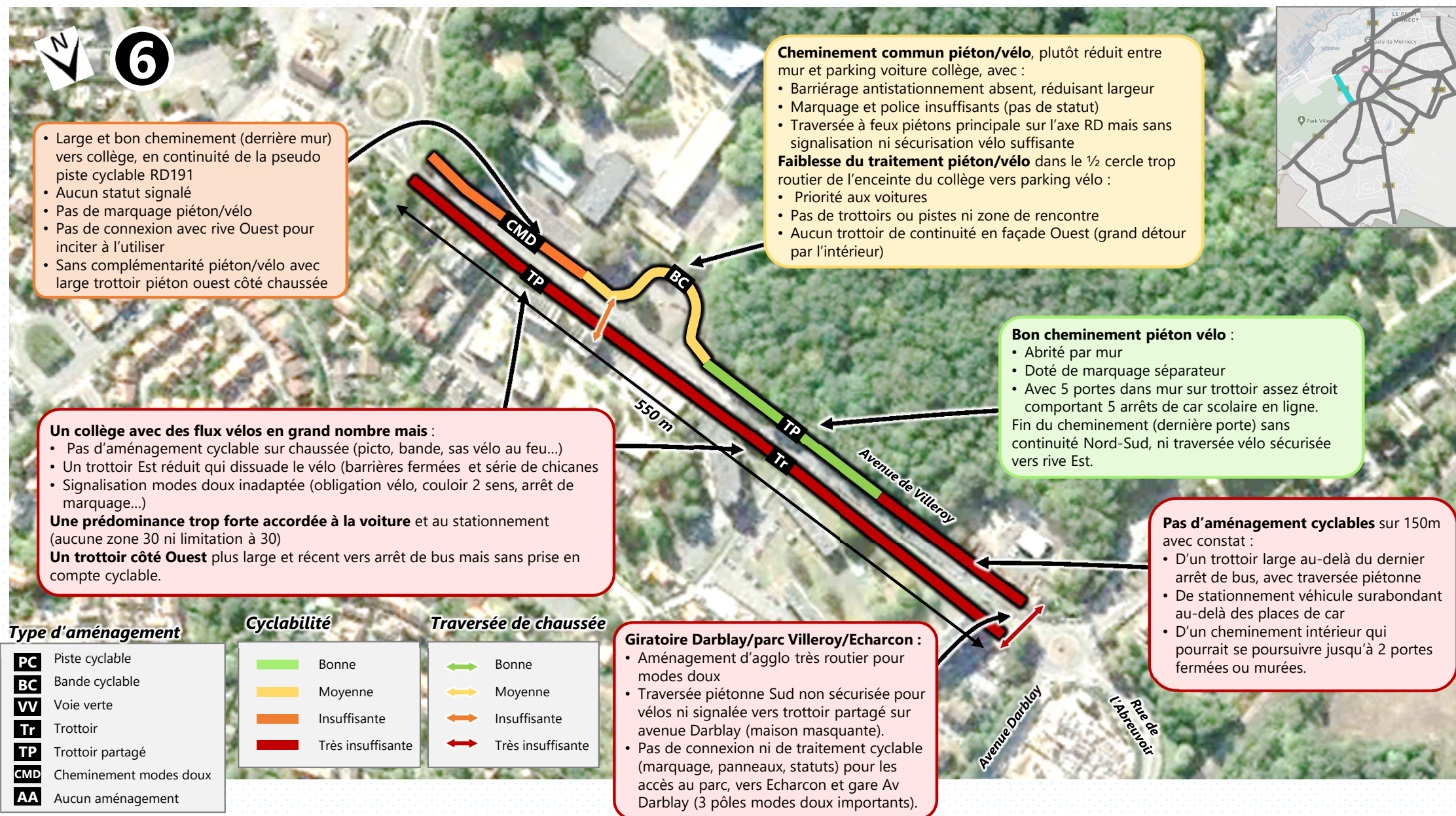
Pas d'aménagement cyclable sur le vaste giratoire d'accès principal à la gare, et accès à la voie verte souterraine trop peu perceptible



Pas de continuité directe sur la voie verte longeant la rue de l'Abreuvoir (nécessité de descendre puis remonter)



Pas d'aménagement cyclable sur la chaussée, le long de la RD153 structurante





Contre-allée au Nord du collège, mais dotée de marquages piétons et non vélos



Pas de continuité au Sud du collège, avec un débouché sur trottoir face aux arrêts de bus



Trottoir Est réduit qui dissuade le vélo (barrières, marquages vélos non cohérents)



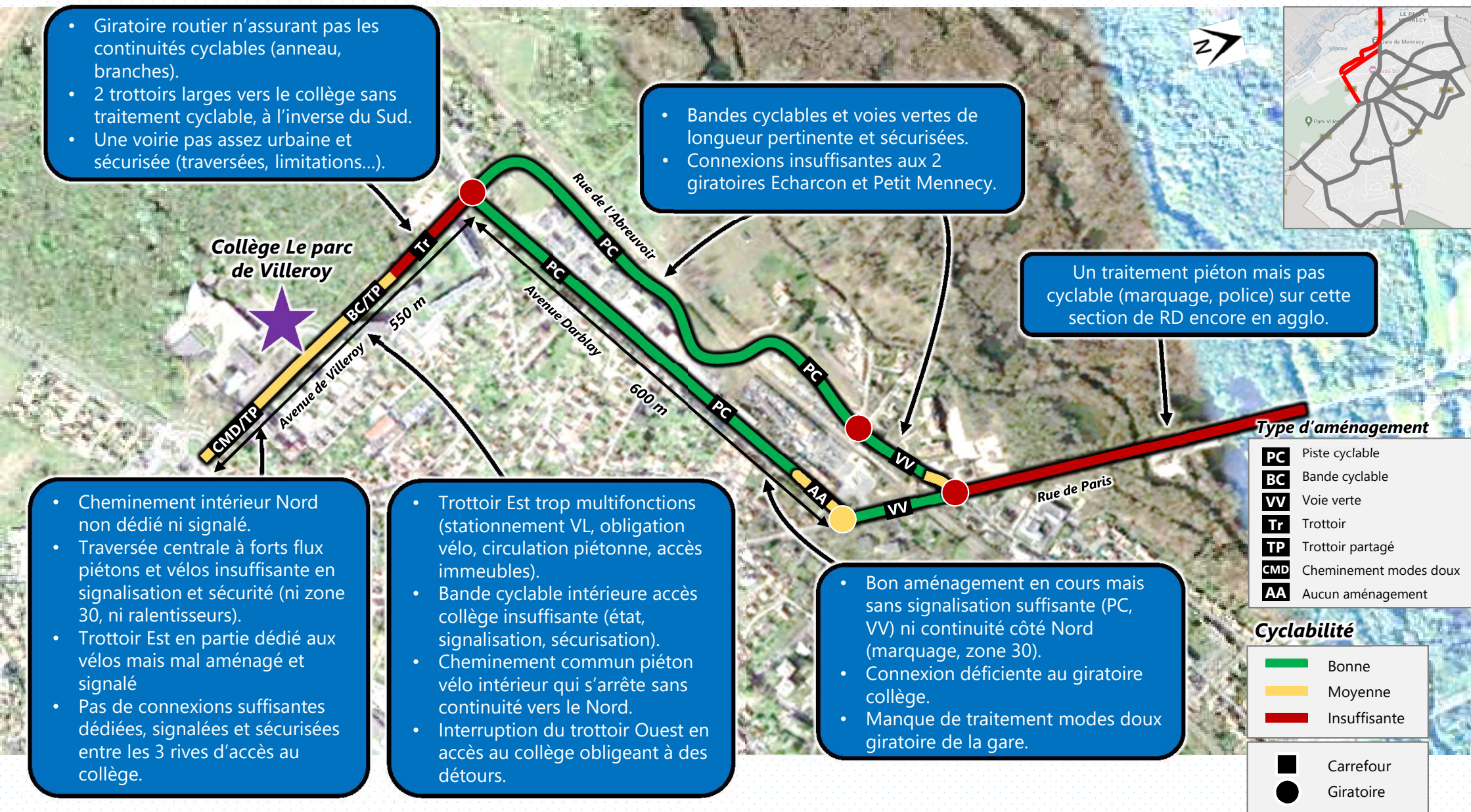
Aménagement large avec séparation des modes vers l'avenue Darblay, mais connexion à la voirie trop confidentielle et pas sécurisée



Mode vélo massivement utilisé par les collégiens, en partie grâce au stationnement disponible



Traversée sur le passage piéton face au collège pour piétons et vélos





III. DIAGNOSTIC DE CYCLABILITÉ

III.11. Route de Chevannes (ex-RD153) (1/2)

Section de route de Chevannes, en agglomération :

- Qui n'est plus classée RD mais reste d'aspect semi-urbain à rural
- Avec fréquentes hautes haies séparatrices dissimulant les habitations et réduisant les espaces modes doux
- Avec des trottoirs récemment réaménagés en une partie enrobée en bordure de chaussée et une herbeuse en limite de parcelle
- Très rectiligne, plutôt rapide et sans limitation de vitesse forte (1 seul passage en zone 30)



7

Trottoir Ouest souvent plus large ($\geq 2,50m$) que l'autre côté :

- Sans marquage vélo (excepté vers l'arrêt de bus)
- Plus fréquemment utilisé par les vélos
- Permettant à des voitures de se garer en laissant 1,40m du cheminement
- Avec une bande herbeuse étroite plus large vers le Sud

- Marquage axial de type piste cyclable bidirectionnelle
- Pas de signalisation de statut
- Aménagement large (2,50m à 3m) dans une perception périurbaine avec grand giratoire
- Pas d'espace piéton délimité mais une large bande cyclable herbeuse

Carrefour rue des Mélèzes, petite section de zone 30 (130m) pas assez urbaine :

- Sans partage de la voirie avec les modes doux relégués sur les bords de chaussée trop étroites
- Avec des équipements très routiers (bordures hautes)
- Sans traversée directe et au plus court du carrefour
- Avec arrêts de bus et traversées piétons peu intégrés à la zone 30

- Pas d'aménagement vélo sur les connexions à la RD191

350 m

450 m

Route de Chevannes

Route de Chevannes

- Aménagement large (3,50m à 4,50m) et très en bord de chaussée sans barriérage
- 2 revêtements distincts pour espace piétons (~1,20m) et vélos (2 voies, 2,50m de large)
- Faible signalisation non réglementaire (1 seul panneau espace partagé)

Trottoir Est avec 2 fonctions perçues et « affichées » :

- Une pseudo piste cyclable peu réglementaire (<2m, aucun panneau) avec marquages en lignes continues et quelques pictogrammes vélo disparates
 - Une bande herbeuse plutôt étroite, non plane et sans confort dédiés aux piétons
- Des traversées piétonnes et vélo trop déportées, en retrait sur carrefours très évasés vers rues de desserte pourtant en zone de rencontres**

Un grand giratoire à 4 branches au traitement modes doux hétérogène :

- Un arc Sud-Est sans vrai trottoir, ni traversée cyclable, ni traversée piétonne pour ralentir les véhicules
- Pas de bande cyclable sur chaussée (cf autres giratoires) pour réduire l'emprise routière
- Aucune signalisation modes doux

Cyclabilité

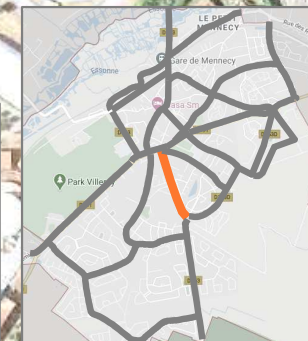
	Bonne
	Moyenne
	Insuffisante
	Très insuffisante

Traversée de chaussée

	Bonne
	Moyenne
	Insuffisante
	Très insuffisante

Type d'aménagement

PC	Piste cyclable
BC	Bande cyclable
VV	Voie verte
Tr	Trottoir
TP	Trottoir partagé
CMD	Cheminement modes doux
AA	Aucun aménagement





Piste cyclable sur trottoir, en conflit avec la circulation des piétons



Aménagement séparé de la chaussée, sans marquage ni signalisation, mais trop étroit pour permettre une bonne cohabitation des modes actifs



Traversées de la rue des Vives Eaux trop routière et évasée vers une rue de desserte



Aménagement vélo carrefour rue des Mélèzes / rue des Ecrennes et route de Chevannes décalé et pas adapté en zone 30 (routier, pas direct, sans partage de la voirie)



Giratoire vaste et routier, sans bande cyclable dans l'anneau, ni continuité vélo sur l'arc Sud-Est



8

- Aménagement modes actifs sécurisé séparé de la chaussée
- Largeur (1,20m à 1,50m) très limitée pour assurer une bonne cohabitation piétons vélos
- Aucune signalisation modes doux

- Carrefour à feux d'entrée d'agglomération en environnement rural à l'aménagement plutôt routier :
- Continuité modes actifs sur aménagement très étroit côté Est et Sud (pas de trottoirs)

Carrefour également très routier

(emprises, feux, perception) avec :

- Un arrêt de bus Sud-Nord pleine voie permettant la continuité cyclable
- Des continuités latérales, en bandes cyclables mais sans vrai trottoir piéton
- Des trajectoires piétonnes et vélos moins en retrait mais avec marquage redondant

Une pseudo bande cyclable /multifonctions en continuité de celle du Nord :

- Sans picto ni ligne séparatrice discontinue (LC actuelle)
- Trop étroite pour vélos (1m et non 1,50m) et piétons
- Plutôt à risque vu la perception hors agglomération de la voirie

Carrefour accidentogène très routier bien qu'en agglo, avec trop d'emprises véhicules au détriment des modes doux :

- Pas de trottoir Nord-Ouest à cause d'un trop long tourne à droite
- Pas de traitement cyclable sens Sud-Nord car arrêt de bus en encoche plutôt que pleine voie
- Une absence de B14 50 rappel empêchant d'accélérer (un panneau placé au Sud)

- Aménagement large (2,50m à 3m)
- Avec marquage axial type piste bidirectionnelle
- Pas de signalisation modes actifs
- Pas d'espace piéton délimité

- Trottoir partiel, non adapté à la pratique du vélo

Intersection pas assez compacte et sans îlots avec traversées piétons et cyclables très en retrait, trop longues et à risques :

- Des feux cyclables guère adaptés au carrefour
- Des marquages modes doux effacés voire contradictoires
- Une absence de sas vélo avec picto couplé avec ligne d'effet de feux
- Un arrêt de bus Sud peu visible et sans marquage

Une piste bidirectionnelle au Nord qui se sépare en 2 sens vélo au Sud mais sans signalisation (pictos, panneaux) pour assurer les continuités

- Pseudo bande cyclable en bordure de chaussée peu perçue comme telle (pas de panneaux, très peu de pictos vélo, double LC)
- Largeur insuffisante (~1m, 1,50m recommandé)
- Séparation par ligne continue et non par ligne discontinue
- Section à risque vu le caractère perçu comme hors agglomération

- Aménagement modes actifs sécurisé car séparé de la chaussée
- Aucun statut ni marquage
- Largeur (1m à 1,50m) très limitée pour croisement piétons et vélos

Type d'aménagement

PC	Piste cyclable
BC	Bande cyclable
VV	Voie verte
Tr	Trottoir
TP	Trottoir partagé
CMD	Cheminement modes doux
AA	Aucun aménagement

Cyclabilité

	Bonne
	Moyenne
	Insuffisante
	Très insuffisante

Traversée de chaussée

	Bonne
	Moyenne
	Insuffisante
	Très insuffisante



Trajectoires piétons et vélos peu favorisées dans le carrefour du boulevard de la Verville, trop vaste et trop routier



Carrefour avec l'avenue de l'Orangerie routier, doté de continuités latérales en bandes cyclables décalées mais sans véritable trottoir piéton

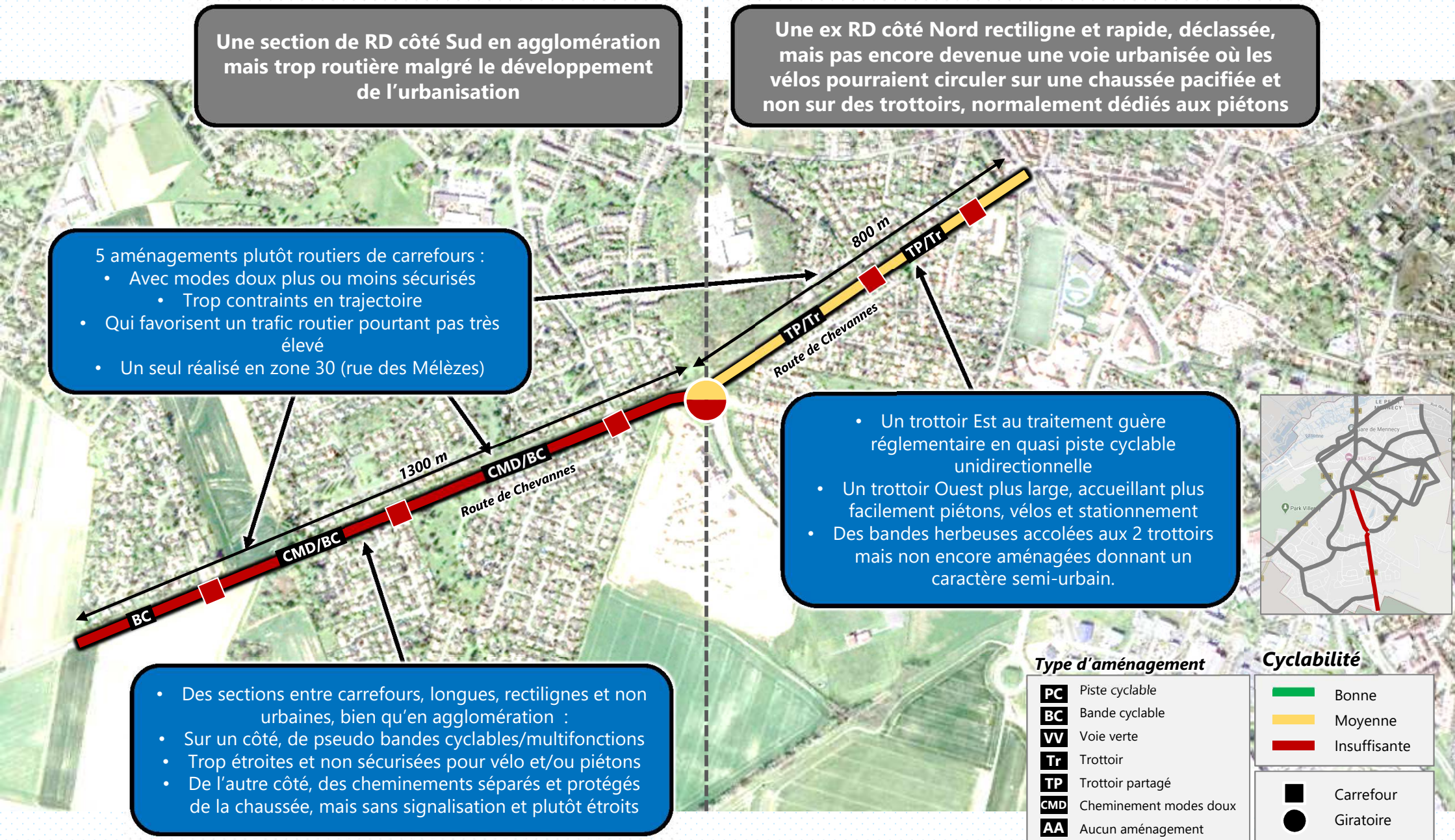


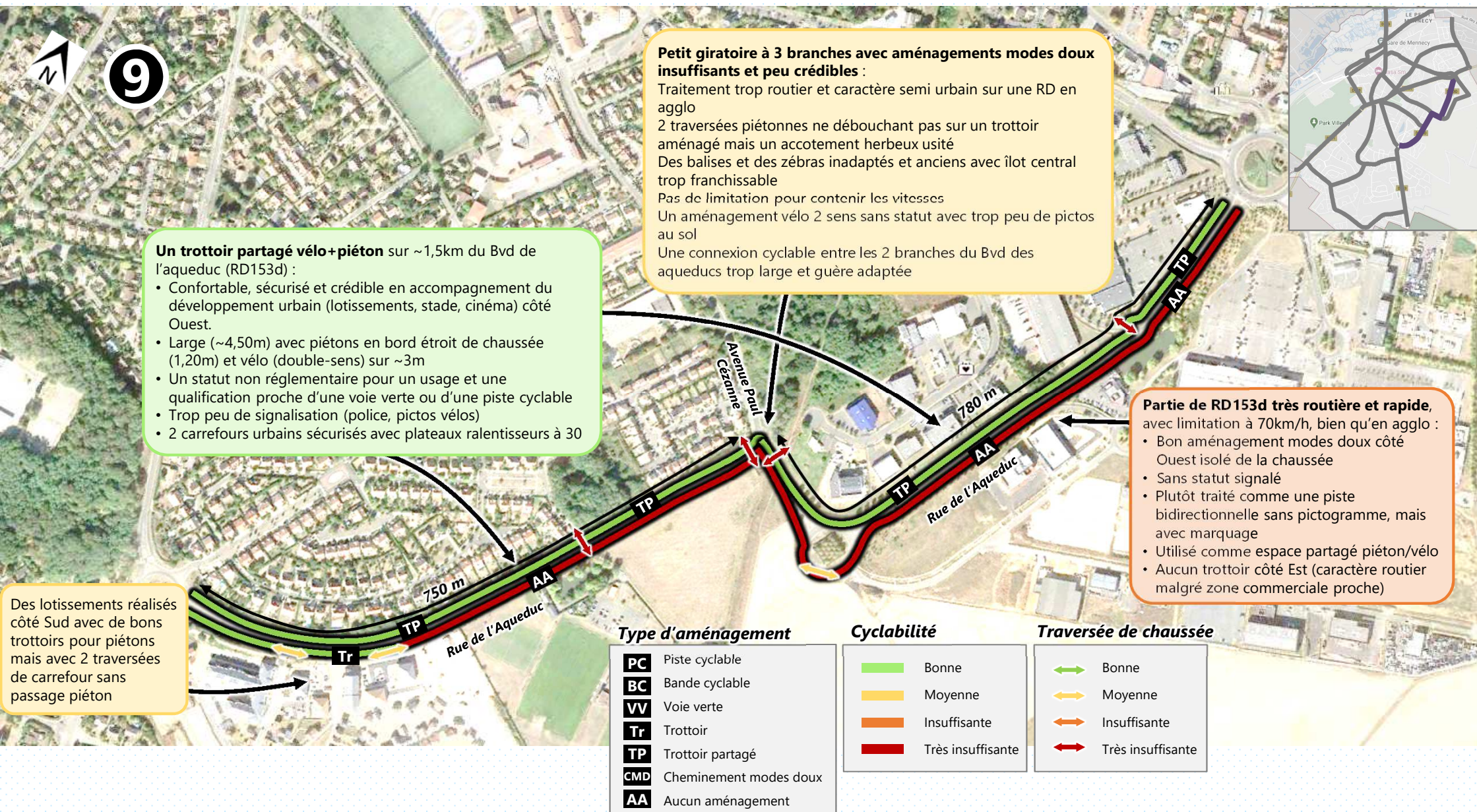
Bande cyclable trop étroite, avec aménagement séparé de la chaussée mais trop étroite en rive opposée



Bande cyclable et aménagement hors chaussée, trop étroits, avec marquages non réglementaires (en entrée Sud d'agglomération)









RD153D routière, limitée à 70 km/h en agglomération et sans aménagement modes actifs sur sa rive Sud-Est



Traversée vélo signalée mais non protégée sur une voirie limitée à 70 km/h, face au quartier du Rousset



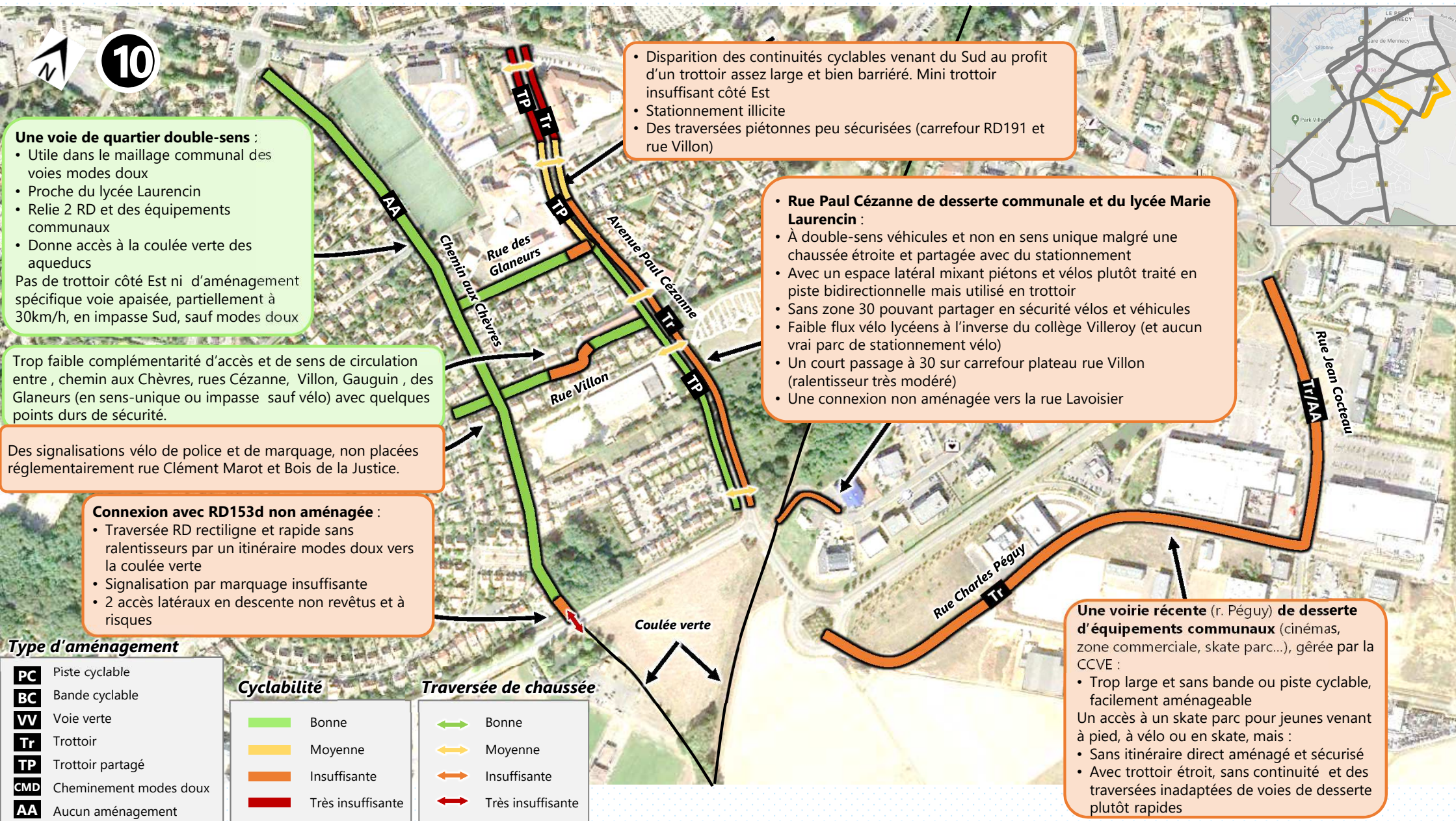
Espace partagé non réglementaire mais compréhensible



Pas de continuité vélo sur les traversées de chaussée, uniquement piétonne

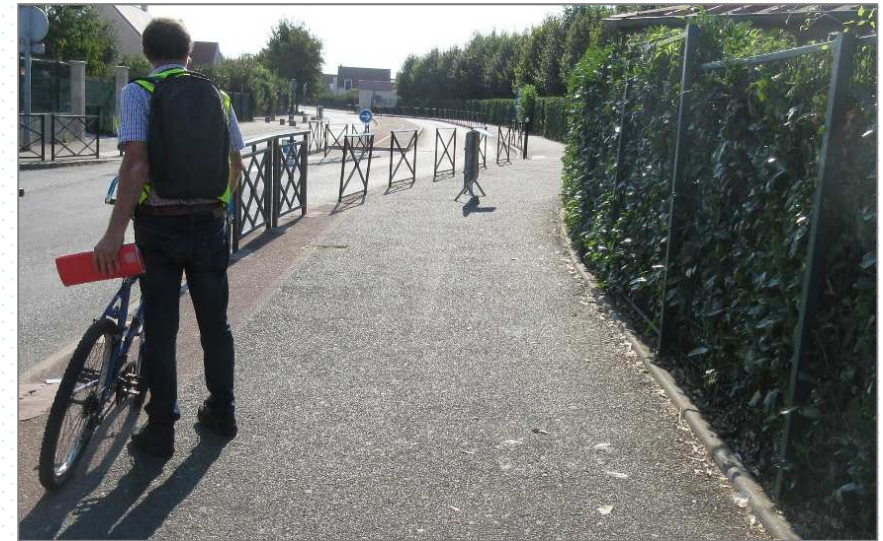


Une connexion MA difficile entre la RD153 et le quartier du Rousset





Marquages de piste cyclable bidirectionnelle, mais sans signalisation précisant la fonction de l'aménagement. Les flux piétons et le manque de crédibilité de l'aménagement entraîne une utilisation en trottoir



Uniquement des marquages vélos au Sud du lycée, non crédibles sur ce trottoir menant à un arrêt de bus



Parc de stationnement insuffisant dans l'optique d'une généralisation de la pratique cyclable, plus encore en comparaison du stationnement vélo du collège Villeroy



Débouché piéton et vélo (mais pas trop contraint) rue des Glaneurs, rue en impasse sauf vélo



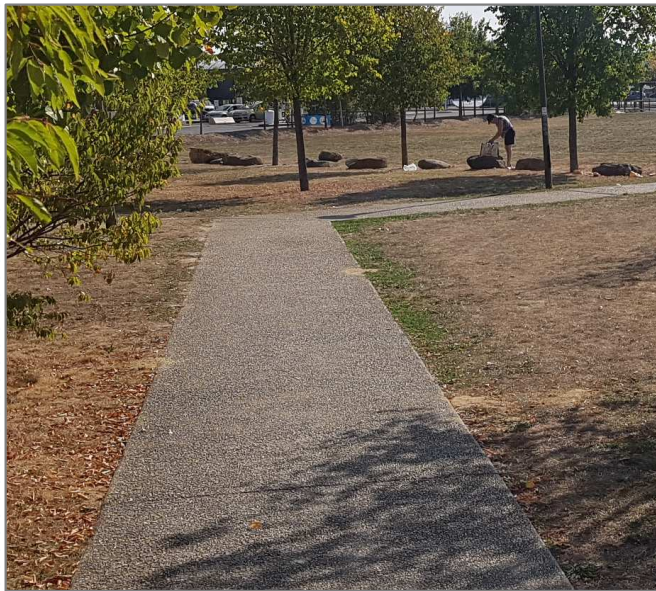
Un aménagement futur qui devra intégrer vélos et piétons



Voirie d'accès à la ZA trop large et sans aménagements vélos



Accès au skate-park dégradé pour les piétons et sans aménagements vélos



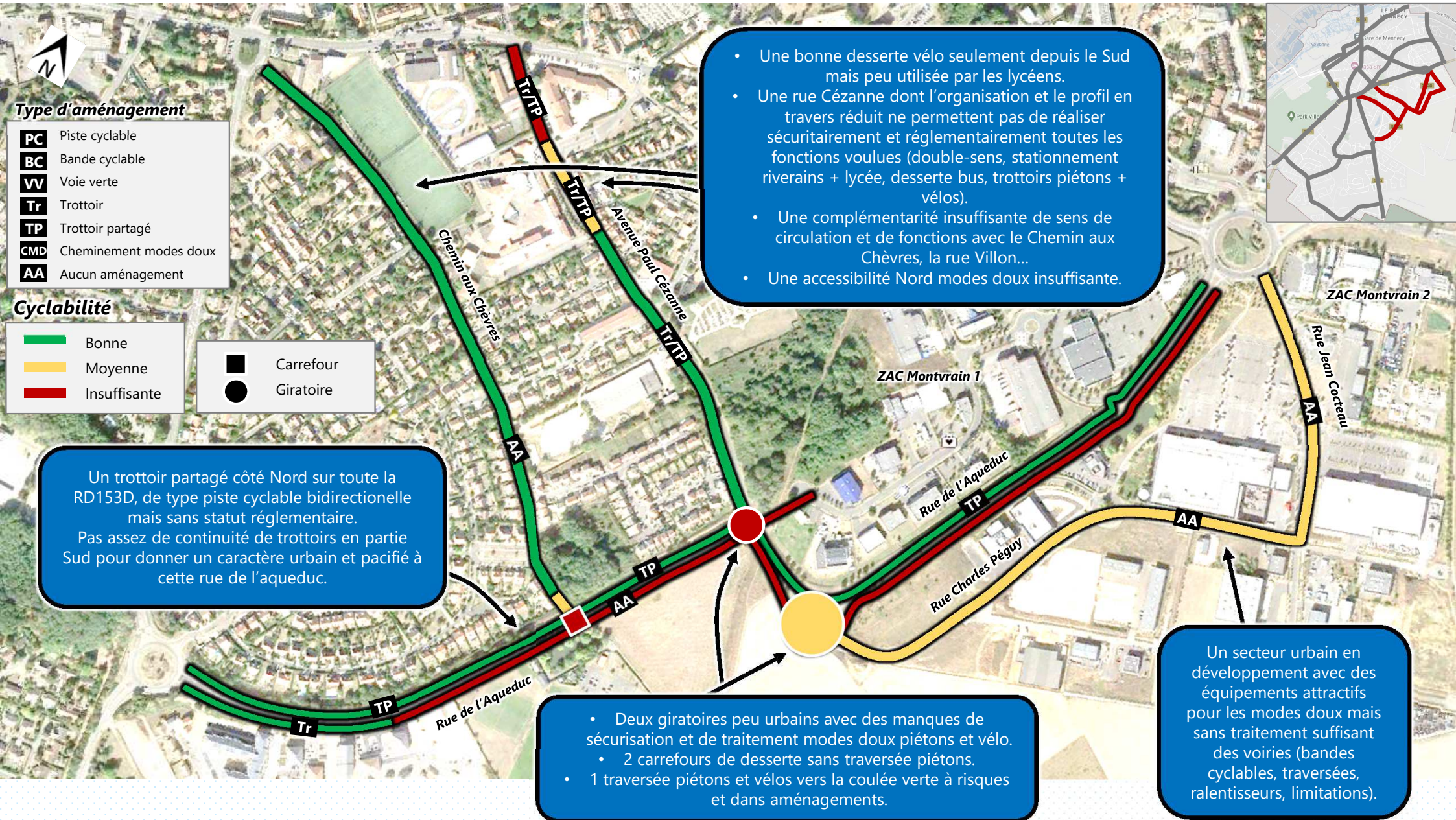
Des continuités modes actifs hors de la chaussée, plutôt dédiées aux piétons

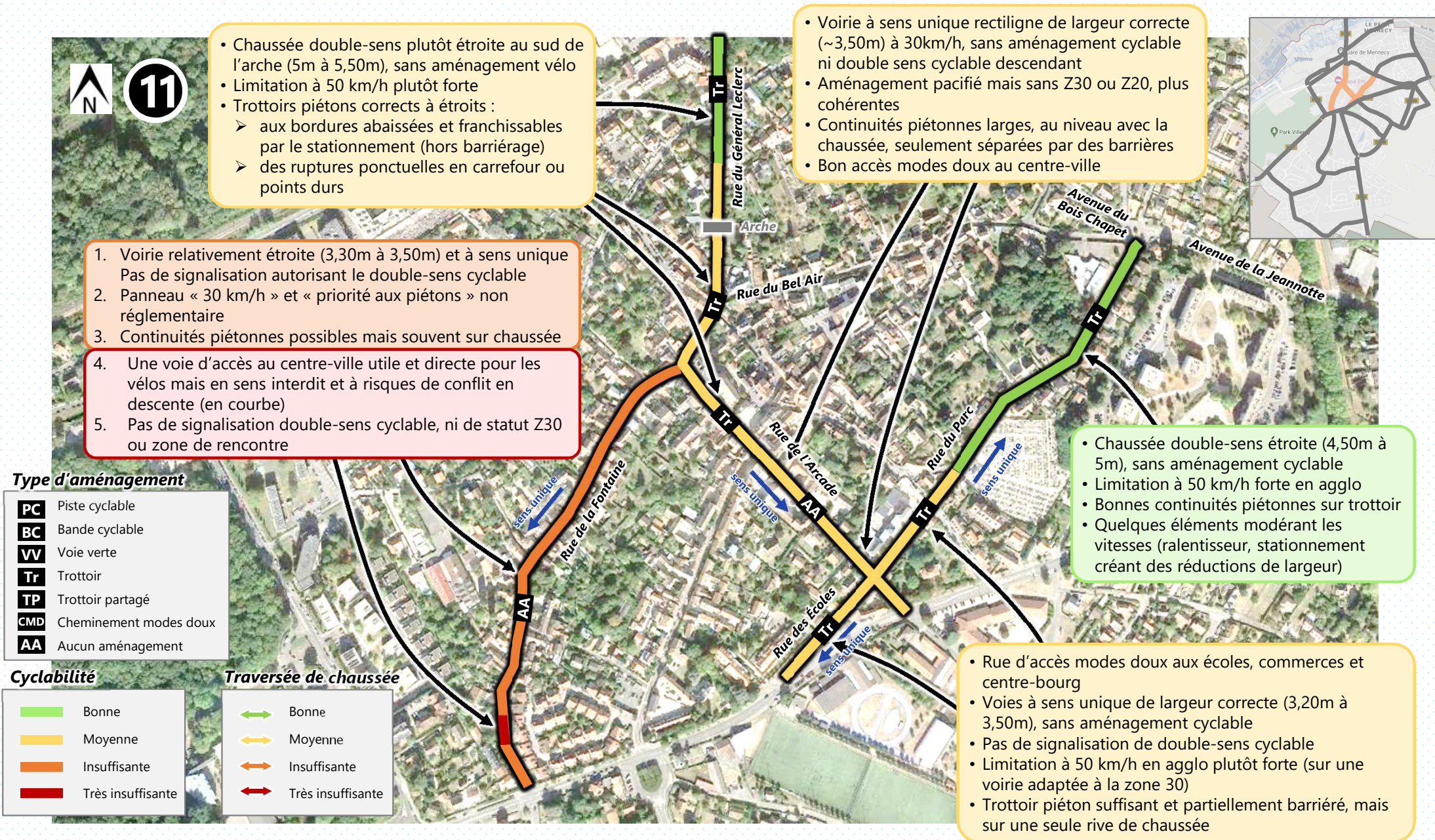


Chaussée plutôt large, peu dotée en aménagements ralentisseurs et ainsi pas assez pacifiée pour une circulation sécurisée des vélos



Des continuités piétonnes le long de la chaussée, trop étroites pour une bonne cohabitation avec les piétons







Une rue des Fontaines à sens unique, plutôt étroite et où la cohabitation modes actifs-véhicules motorisés est actuellement difficile



Une rue de l'Arcade urbaine, pourtant sans aménagement cyclable ni zone 30, ni continuités piétonnes sur trottoir



Pas de signalisation indiquant la possibilité de double-sens cyclable sur les rues à sens unique du centre-ville



Rue du Général Leclerc étroite avec un point dur modes actifs au niveau de la porte de Paris



Carrefour avec la rue du Bel Air complexe, limité à 50 km/h sans ralentisseur et peu adapté aux modes actifs (traversée longue, ...)



Traversée de chaussée

- ← Bonne
- Moyenne
- Insuffisante
- Très insuffisante

Cyclabilité

- Bonne
- Moyenne
- Insuffisante
- Très insuffisante

Type d'aménagement

- PC** Piste cyclable
- BC** Bande cyclable
- VV** Voie verte
- Tr** Trottoir
- TP** Trottoir partagé
- CMD** Cheminement modes doux
- AA** Aucun aménagement

- Voie à double-sens, sans aménagement cyclable
- Chaussée plutôt étroite (5m à 5,50m)
- Limitation à 30 km/h avec un nombre élevé de ralentisseurs et du stationnement sur chaussée modérant la vitesse
- Trottoirs parfois étroits mais continus

- Voirie majoritairement à double-sens,
- Pas d'aménagement ni de signalisation cyclable (double sens cyclable, marquage,...)
- Chaussée plutôt large (4m à 6m, même sur les portions à sens unique)
- Limitation à 30 km/h avec plusieurs aménagements ralentisseurs (plateaux, stationnement en quinconce, écluses)
- Continuités piétonnes parfois insuffisantes
- Carrefour d'accès côté Est difficile pour les modes doux

- Axe communal structurant à double-sens, sans aménagement cyclable
- Chaussée large (6m à 7m)
- Limitation à 50 km/h sans aucun aménagement ralentisseur
- Environnement routier peu accueillant pour les modes actifs
- Un giratoire trop routier

- Un des accès principaux au centre-bourg, sans continuité avec la voie verte sur la RD191
- Chaussée double-sens plutôt large (5,50m à 7m),
- Pas d'aménagement cyclable incitant et sécurisant ce mode vers le centre
- Limitation à 50 km/h, voire à 30 km/h sur 2 courtes sections
- Continuités piétonnes correctes sur trottoir
- Quelques aménagements ralentisseurs sur cet axe communal important au trafic relativement élevé



- Axe communal structurant à double-sens
- Pas d'aménagement cyclable ou de signalisation
- Chaussée modérément large (5,50m à 6m)
- Limitation à 30 km/h avec plusieurs aménagements ralentisseurs et coussins



Avenue de la Jeannotte parfois large et sans aménagement sécurisant les vélos sur cet axe communal structurant menant au centre-ville



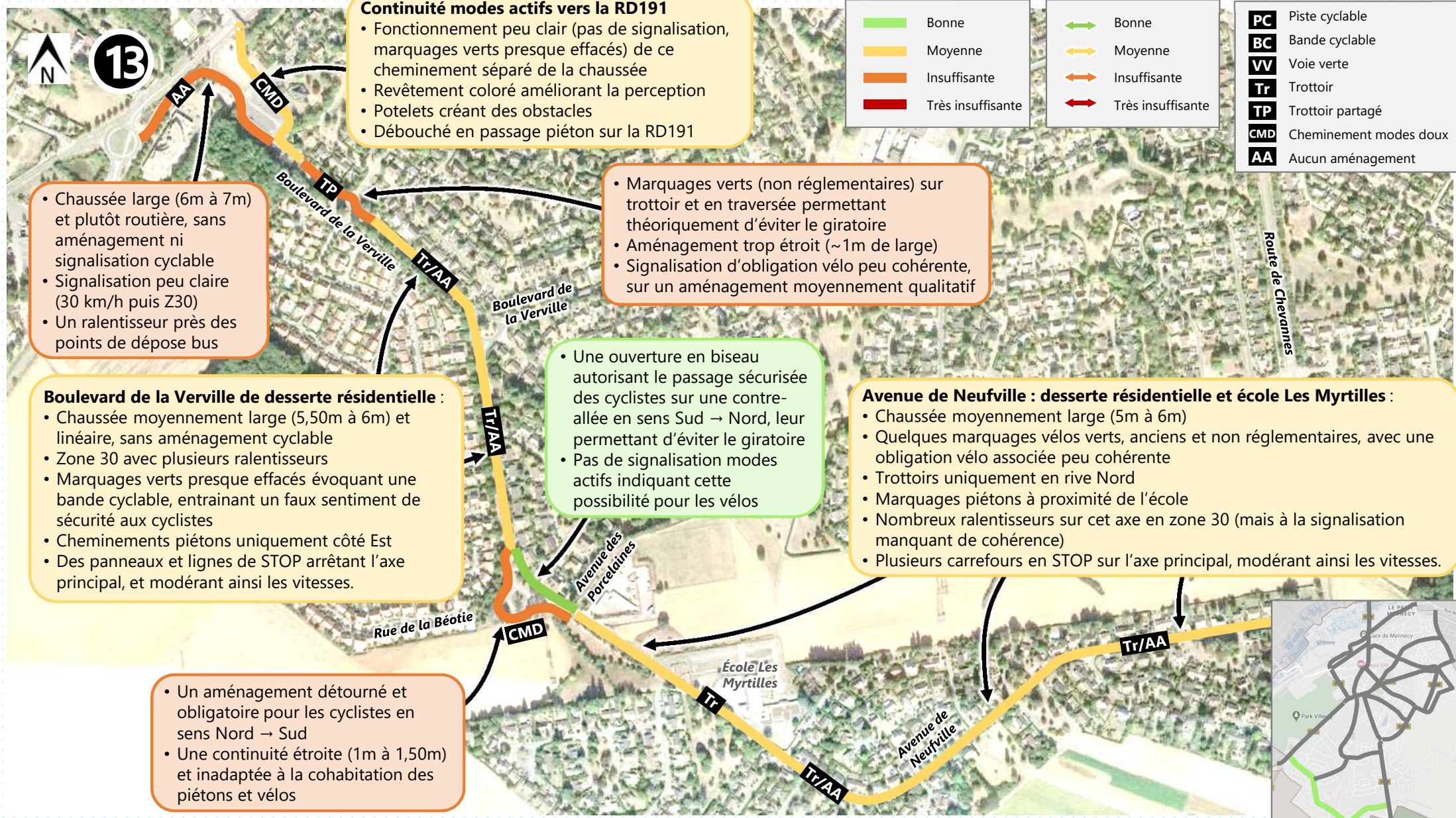
Pas de connexion sécurisée à la voie verte en direction d'Ormoys depuis la rue de la Jeannotte



Carrefour routier sur la rue de Tournenfil, avec un accès difficile (piétons) voire impossible (vélos) à la rue du Clos Renault



Rue de Tournenfil particulièrement large et routière, inadaptée à la pratique cyclable





Entrée Nord du quartier Levitt routière, trop large malgré un fonctionnement en zone 30 (150m en aval)



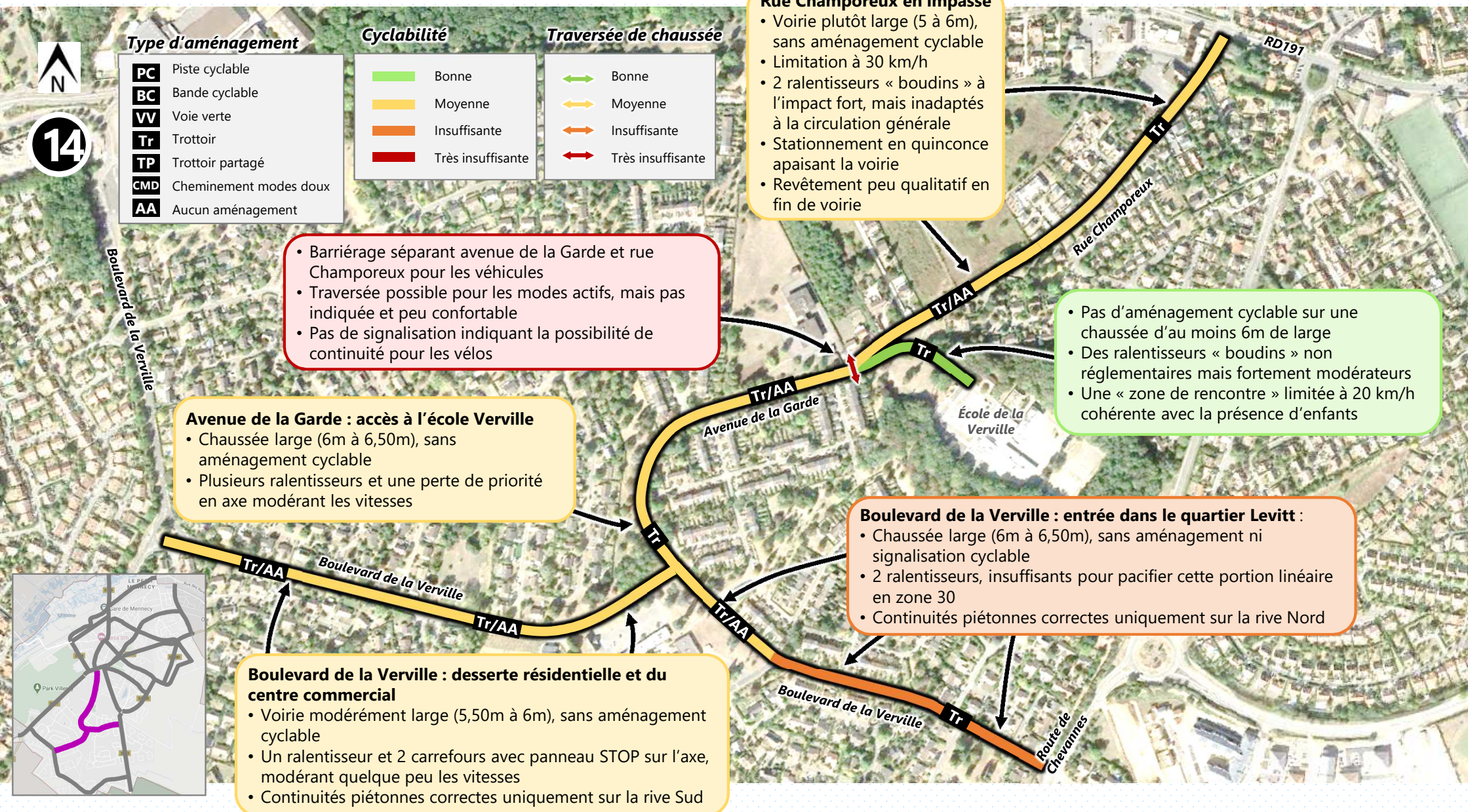
Marquages peu clairs en bord de chaussée, évoquant des aménagements vélos et donnant un faux sentiment de sécurité



Continuité modes actifs peu claire vers la RD191, mêlant marquages vélos et aménagements piétons, et avec potelets créant des obstacles



Continuité vélo obligatoire et peu cohérente, forçant à un détour peu confortable autour du giratoire avec la rue de la Béotie





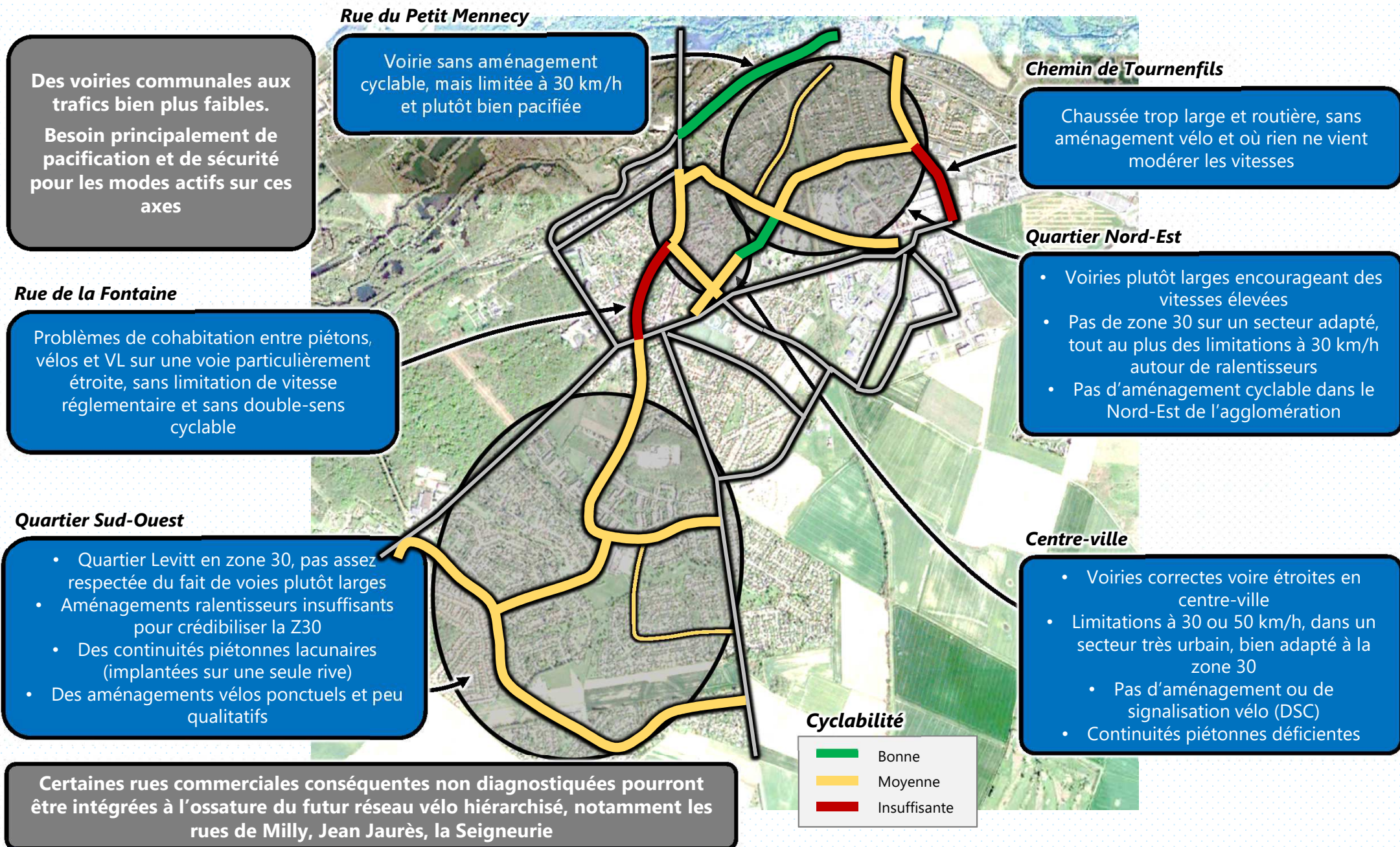
Boulevard de la Verville trop large (jusqu'à 6,50m) et rectiligne pour crédibiliser la zone 30



Pas d'aménagements vélos et des continuités piétonnes souvent correctes sur une seule des 2 rives



Des barrières empêchant la circulation motorisée entre la rue Champoreux et l'avenue de la Garde, mais sans véritable connexion aménagée pour les cyclistes





SOMMAIRE

I. Situation et contexte

1. Contexte de l'étude	3
2. Situation et topographie cyclable communale et départementale	4
3. Mission et données d'entrée	5
4. Typologie des usagers modes actifs	6
5. Des projets sur la commune	8

II. Diagnostic thématique

1. Hiérarchisation des voiries	11
2. Trafic et fonctions	12
3. Vitesses	13
4. Accidentologie et insécurité modes doux	14
5. Équipements générateurs de flux modes doux	15
6. Aménagements et infrastructures modes doux	17
7. Stationnement cyclable	19
8. Signalisations cyclables	20

III. Diagnostic de cyclabilité

1. Qualification de la cyclabilité sur Mennecy	23
2. Plan des sections diagnostiquées	24
3. RD191 Ouest	25
4. RD191 Centre-Ouest	27

5. RD191 Centre-Est	29
6. RD191 Est	31
7. Synthèse RD191	33
8. RD153 Nord	34
9. RD153 Collège de Villeroy	36
10. Synthèse RD153 Nord/Avenue Darblay	38
11. Route de Chevannes (ex RD153)	39
12. RD153 Sud	41
13. Synthèse RD153 Sud/Rte de Chevannes	43
14. RD153d	44
15. Quartier Sud-Est	46
16. Synthèse RD153 et quartier Sud-Est	49
17. Centre-ville Ouest	50
18. Centre-ville Est	52
19. Quartier Sud-Ouest	54
20. Synthèse des quartiers	58

IV. Synthèse du diagnostic et orientations

1. Synthèse du diagnostic	60
2. Enjeux et priorités	64
3. Scénarios et principes d'aménagement	65
4. Orientations d'actions	67



Aménagements modes doux :

- ❑ **Une 1^{ère} ossature d'aménagements cyclables existante**, surtout le long des RD, **mais sur des espaces exigus et partagés** sur trottoirs avec les piétons, et non sur la chaussée.
- ❑ **Des aménagements disparates** et souvent non réglementaires, guère adaptés voire confus en statuts.
- ❑ **Beaucoup d'interruptions abruptes** d'aménagements sans solutions de continuité à minima (signalisation).
- ❑ **Une absence fréquente de dispositifs** de pacification (ralentisseurs, zones 30).
- ❑ Des sections de routes ou rues ainsi **que des carrefours, souvent trop larges, déportants** ou contraignants latéralement **les modes doux**.
- ❑ **Du stationnement véhicule** organisé sur voirie très **au détriment des piétons**, des PMR **et des vélos** malgré une offre plutôt abondante en capacité.
- ❑ Des barriérages, ou équipements urbains plutôt gênants pour les vélos ou faisant obstacle (chicane sur voie verte, trottoirs partagés, panneaux de signalisation,...).

Signalisations (police, marquage, directionnelle) :

➤ Signaux de police

- ❑ **Des statuts** de traitements cyclables **trop faiblement signalés** aux entrées et aux sorties des aménagements.
- ❑ **Des panneaux de police absents** ou utilisés mais souvent non réglementaires (indication CE, obligation B, danger A).
- ❑ **Une absence systématique de cédez le passage cyclable** aux feux (tourne à droite ou mouvement direct).
- ❑ Des limitations de vitesses pas assez rappelées, manquant de cohérence ou peu adaptées pour le partage des voiries avec les modes actifs.
- ❑ **Des doubles sens cyclables guère utilisés** sur les voiries communales de desserte.

➤ Marquage au sol

- ❑ **Une signalisation horizontale souvent non conforme** en rive de chaussée pour les bandes cyclables ou en traversée vélo accompagnant les passages piétons.
- ❑ **Une absence** systématique de dispositifs pouvant sécuriser et prioriser les flux cyclistes :
 - les **sas vélos** au droit des carrefours à feux,
 - les **pictogrammes vélos** de guidage en traversée de carrefour.
- ❑ Des pistes bidirectionnelles marquées sur trottoir déjà étroit.
- ❑ **Des pictogrammes vélos trop rares** ou non présents sur des espaces partagés suffisamment larges, ou bien des anneaux de giratoire

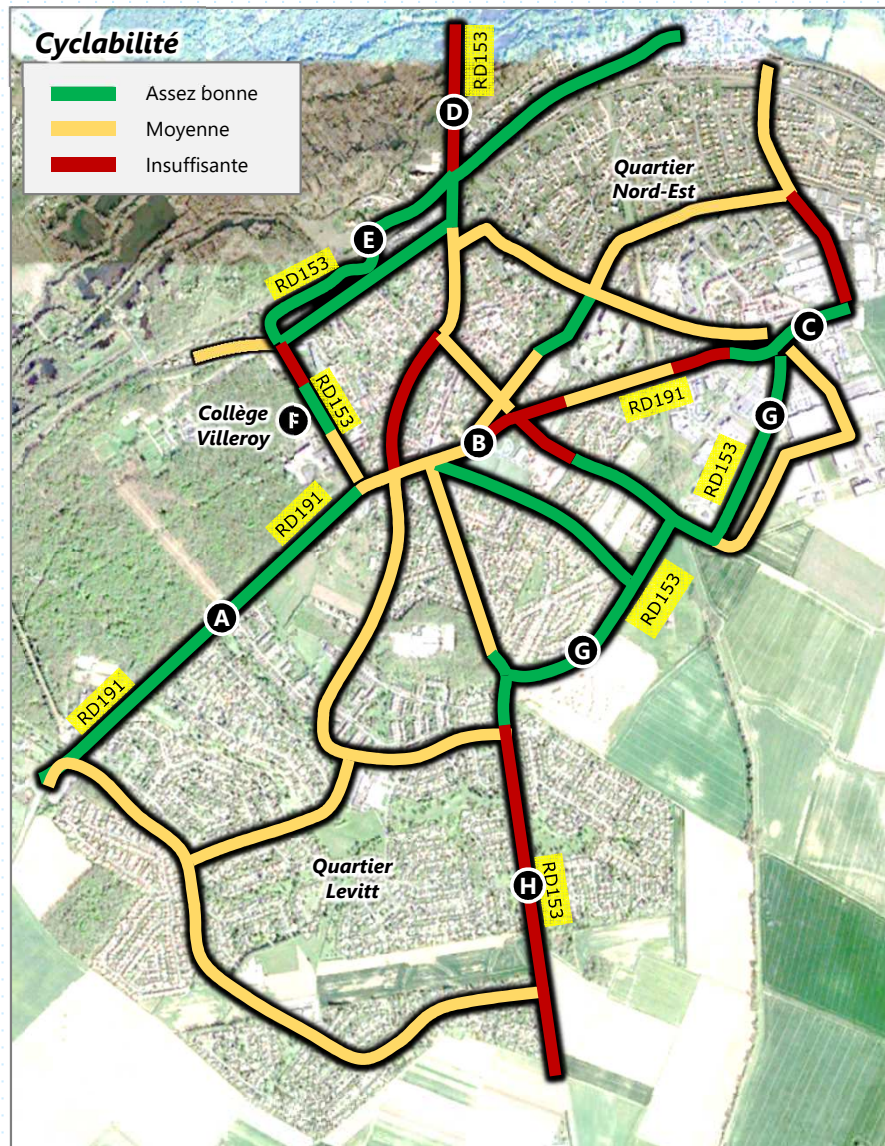


Circulation et sécurité :

- Des **flux cyclables importants** (notamment sportifs, cyclos, collégiens) sur la commune, mais sur des **itinéraires encore peu sécurisés et discontinus**, où les **véhicules sont très favorisés**.
- Des **comportements cyclables positifs** des usagers jeunes utilisant les aménagements proposés, même sur trottoir.
- Du **stationnement vélo** existant mais **pas assez systématisé ni sécurisé** pour inciter à la pratique cyclable ou à l'intermodalité.
- Des **accidents modes doux** plutôt concentrés **sur des voies communales**, parfois faussement sécuritaires.
- Des **conflits piétons/vélos** résultant d'une circulation mixte sur trottoirs.

Quelques chiffres clefs :

- **7 km d'itinéraires cyclables** sur toute la commune, soit **10 km d'aménagements cyclables** au cumul des 2 sens :
 - 2,9 km en bande cyclable ou assimilée (29%),
 - 2,7 km en piste cyclable ou assimilée (27%),
 - 3,6 km en trottoir partagé piéton + vélo (36%),
 - 0,8 km en voie verte (8%).
- **30% = la place dédiée en moyenne aux piétons et aux vélos** sur les voiries structurantes contre 70% pour les véhicules et leurs stationnements.
- **5,5 km d'aménagements cyclables sur RD**, sur les 8,2 km de RD de la commune (67%).
- 1,4km de voiries communales est doté d'aménagements cyclables
- 1 parking de plus de **200 places spécifiques et sécurisées au collège Villeroy** mais aucun parking (Véligo) en gare RER ou au lycée



Cyclabilité :

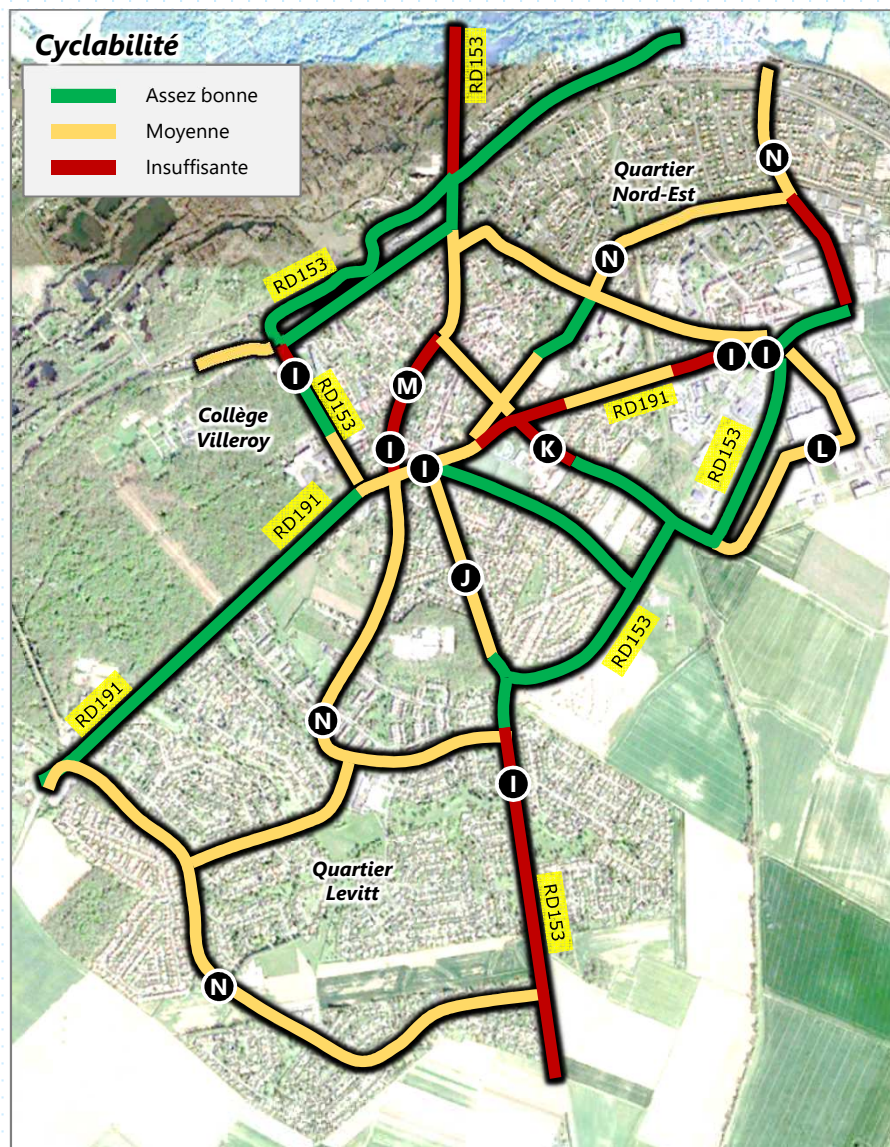
2 axes forts que sont la **RD191** (Est ↔ Ouest) et la **RD153** (Nord ↔ Sud), qui supportent la **majorité des flux modes actifs** (et modes motorisés).

RD191 :

- A. Une quasi piste cyclable assez qualitative et séparée de la chaussée à l'Ouest.**
- B. Des aménagements variables et très discontinus**, mettant régulièrement les vélos en **conflit avec les piétons** sur trottoirs, et avec les véhicules en traversée de chaussée.
- C. Une voie verte qualitative** mais présentant des **points durs** sur l'**extrémité Est**.

RD153 :

- D. Pas d'aménagement** en bord de chaussée au **Nord** de l'axe.
- E. Bonnes bandes cyclables** sur la **rue de l'Abreuvoir** (RD153).
- F. Des contre-allées favorables à proximité du collège**, mais **manquant de continuité** pour les vélos et **imparfaitement signalées**.
- G. Piste cyclable sur trottoir correcte** sur la **RD153 Centre**.
- H. Pseudo bandes cyclables étroites** et **cheminements séparés de la chaussée** peu suffisantes pour **piétons et vélos** sur l'**extrémité Sud**.



Cyclabilité :

- I. Quelques points durs d'insécurité cyclable forte** en traversée des voiries (notamment RD).

Un réseau de **voiries communales importantes** portant une **part significative des flux modes actifs**, mais souvent **sans aménagement** :

- J. Trottoir circulaire** sur la **route de Chevannes (hors RD)**, mais en **conflit avec les piétons**
- K. Aménagements cyclables non cohérents** devant le lycée, venant notamment **interrompre les continuités piétonnes**
- L. Continuités piétonnes de qualité** mais **non adaptées et sécurisées pour les vélos** sur la **ZAC Montvrain**
- M. Cohabitation difficile avec les modes doux**, rue de la **Fontaine, étroite et pas assez sécurisée**
- N. Quartiers Levitt et Nord-Est sans aménagement vélo suffisants ni cohérents**, mais dotés de **plusieurs aménagements pacificateurs** (ralentisseurs, priorités, stationnement sur chaussée ...)
- O. Accès au parc de Villeroy et à Echarcon pas assez sécurisés et signalés** depuis la **RD153 pour les modes doux**

Court
Terme

- Les **continuités cyclable le long de la RD191**, à améliorer, développer et sécuriser
- **Équiper les carrefours à feux de sas de protection cyclable**
- La **signalisation cyclable** (verticale et horizontale) **souvent confuse (statuts) et guère réglementaire**
- Le **stationnement vélo** trop limité, non sécurisé, peu abrité qui freine l'utilisateur du vélo
- Les **sens uniques, aujourd'hui non équipés de double-sens cyclable (permis par la réglementation).**

Court-moyen
Terme

- **Inciter et favoriser l'usage du vélo** sur les voiries par l'adjonction de cédez le passage cyclable
- Les **abords du collège**, surtout au vu du nombre très élevé de jeunes en vélos
- Le **Sud de la route de Chevannes (RD153)**, où les **aménagements sont insécuritaires et peu adaptés**
- **Moins de circulation vélo sur trottoir piéton et plus sur chaussées sécurisées**
- **Développer un réseau cyclable continu, aménagé et hiérarchisé**
- Les **voiries communales importantes et les quartiers** (Centre-ville, Levitt, Nord-Est) à **mieux pacifier et partager avec les modes doux**
- La proportion importante d'**accidents modes actifs** sur voirie communale (50% du total)
- Les **limitations de vitesse** à harmoniser et à mettre en cohérence



Les différentes actions pressenties s'articulent autour de 3 scénarios possibles voire chronologiques, dépendant des évolutions à venir du tissu urbain (urbanisation, trafic, ...) de la population (acceptation, culture modes doux, comportements et usages cyclables, ...) pour un environnement plus durable et une transition écologique véritable.

Ces scénarios impliqueront, **suivant les niveaux d'investissements déployés**, des **résultats plus ou moins élevés** quant aux futurs flux de déplacements vélos et quant au fonctionnement mieux partagé du réseau routier Menneçois.

Ils concerneront, de manière répartie le département, la CCVE et la commune suivant les domaines de gestion.

SCÉNARIOS

S1 : « Se déplacer à vélo en sécurité » :

- **À court terme** pour améliorer l'existant
- Objectif : **5% de vélos** sur Mennecey
- **Investissements conséquents**

S2 : « Un réseau cyclable d'envergure » :

- **À court-moyen terme**, en développant le réseau existant
- Avec une **évolution des comportements** et une vraie **culture vélo**
- Objectif : **9% de déplacement vélos** sur Mennecey
- **Investissements importants**

S3 : « Des mobilités actives dans une commune des proximités » :

- **À moyen terme**, en maillant le réseau
- Avec **diminution du trafic véhicule** à horizon de la desserte du Val d'Essonne et une **urbanisation plus importante**
- Objectif : plus de **12% de déplacement vélos** sur Mennecey (objectif loi LOM)
- **Investissements élevés**

OBJECTIFS

Des aménagements sécurisés, confortables et continus

Un vrai réseau vélo hiérarchisé et réglementaire sur les RD et les voiries communales

Des cyclistes et des EDPM⁽¹⁾ en sécurité sur des voiries apaisées avec des piétons en confort sur les trottoirs

(1) Engin de déplacement personnel motorisé



S1 : « Se déplacer à vélo en sécurité » :

- Reprise des points insécuritaires, notamment en traversée
- Élimination des discontinuités entre les aménagements existants, notamment sur RD
- Amélioration de la signalisation de police (DSC, marquages, panneaux d'accès, zone 30, ...)
- Développement des équipements cyclables (sas, cédez-le-passage, feux)
- Implantation de stationnements cyclables près des équipements
- Accompagner les nouvelles urbanisations d'aménagements et de connexions cyclables



Scénario 1 : Sécurisation des traversées et points durs, élimination des discontinuités et mise en place de signalisation et d'équipements vélos

S2 : « Un réseau cyclable d'envergure » :

- Plus d'aménagements cyclables qualitatifs (bande, piste, voie verte) sur les RD (notamment vers le collège) et sur les VC les plus structurantes
- Des aménagements pacificateurs pour sécuriser l'ensemble de la commune
- Un réseau hiérarchisé d'itinéraires bien connectés aux communes avoisinantes



Scénario 2 : Aménagements cyclables sur l'ensemble des voies structurantes, et développement d'aménagements pacificateurs

S3 : « Des mobilités actives dans une commune des proximités » :

- Reprise des aménagements pour une circulation des cyclistes « hors des trottoirs », libérés ainsi pour les piétons
- Généralisation des zones 30 sur l'ensemble des voies communales, avec aménagements pacifiés (voies réduites, ou ralentisseurs)
- Développement d'une continuité modes actifs qualitative le long de l'aqueduc de la Vanne



Scénario 3 : Aménagements vélos sécurisés sur la chaussée (libérant les trottoirs aux piétons) et généralisation de la Z30



Orientations d'actions :

1. **Créer des aménagements cyclables réellement continus sur les 2 départementales (1), séparés de la chaussée ou non, notamment :**
 - Lier le collège aux aménagements existants rue de l'Abreuvoir/avenue Darblay au Nord, et à la RD191 au Sud.
 - Traiter les multiples petites discontinuités sur la RD191 près du centre-ville, notamment les traversées de carrefours
 - Sécuriser les aménagements existants sur le Sud de la route de Chevannes (RD153)
2. **Poursuivre la pacification des quartiers et des axes communaux structurants (2) :**
 - Mettre en place des limitations de vitesses plus cohérentes, notamment des limitations zonales sur l'ensemble des quartiers
 - Créer des aménagements ou équipements ralentisseurs lorsque nécessaire pour apaiser une voirie
3. **Mettre en place les signalisations réglementaires facilitant les circulations vélos (double-sens cyclable, ...) et permettant une bonne compréhension des aménagements (panneaux de début et fin d'aménagement, marquages complets, ...) (1) (2)**
4. **Améliorer et développer le stationnement vélo existant, et en créer auprès des équipements aujourd'hui dépourvus. (1) (2)**

(1) de la compétence du département 91 sur les RD

(2) de la compétence de la commune sur les VC