



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



Plan d'action

Juin 2021 – v3



SOMMAIRE

I. Contexte et objectifs du plan vélo.....	3	3. Stationnements vélos.....	30
1. Contexte.....	4	4. Plateaux ralentisseurs.....	31
2. Synthèse du diagnostic.....	5	5. Sas vélos.....	32
3. Enquête vélo sur Mennecy.....	6	6. Traversées vélo.....	33
4. Objectifs découlant du diagnostic.....	7	7. Priorités vélos au feu.....	34
II. Évolution préconisée du réseau.....	10	8. Services et animations aux cyclistes.....	35
1. Typologie des aménagements cyclables linéaires.....	11	IV. Détail des actions.....	36
2. Situation cyclable actuelle.....	16	0. Plan des sections.....	37
3. Principales discontinuités et insécurités existantes.....	17	1. RD191 Ouest	38
4. Trottoirs et aménagements cyclables actuels.....	18	2. RD191 Centre-Ouest.....	39
5. Les principaux itinéraires du plan vélo.....	19	3. RD191 Centre-Est.....	40
6. Créations et améliorations cyclables à très court terme.....	20	4. RD191 Est.....	41
7. Solutions d'aménagements proposées à très court terme..	21	5. RD153 Nord.....	42
8. Schéma cyclable finalisé à très court terme.....	22	6. RD153 Collège de Villeroy.....	43
9. Créations et améliorations cyclables à court-moyen terme.....	23	7. Route de Chevannes (ex-RD153).....	44
10. Solutions d'aménagements proposées à court-moyen terme.....	24	8. RD153 Sud.....	45
11. Schéma cyclable finalisé à court-moyen terme.....	25	9. RD153D.....	46
III. Préconisations thématiques.....	26	10. Quartier Sud-Est.....	47
1. Typologie des actions thématiques.....	27	11. Centre-ville Ouest	48
2. Limitations de vitesse.....	29	12. Centre-ville Est.....	49
		13. Quartier Sud-Ouest.....	50
		V. Chiffrage et programmation.....	52



I. Contexte et objectifs du plan vélo

1. Contexte.....	4
2. Synthèse du diagnostic.....	5
3. Enquête vélo sur Mennecy.....	6
4. Objectifs découlant du diagnostic.....	7



- En lien avec un **contexte favorable aux modes actifs et au vélo**, tant au niveau national (lois LAURE et LOM, objectifs vélos gouvernementaux, ...) que local (pratique déjà importante, environnement de qualité, réseau vélo existant, municipalité et associations volontaristes, ...), **la commune de Mennecey a souhaité la réalisation d'un plan vélo.**
- **Ce schéma directeur s'inscrit en complément d'autres documents cadres vélo** à prendre en compte par la commune, notamment les plans vélo de l'Essonne et de la communauté de communes CCVE.
- Suite à un état des lieux initial et à la réalisation d'un diagnostic complet de la situation cyclable communale, **un scénario volontariste de déploiement a été validé pour la mise en application du plan vélo.** Ce scénario sera mis en œuvre sur **2 chronologies successives** :

Des **actions plutôt très court terme** :

Faciles à mettre en place, peu onéreuses, peu impactantes pour les autres modes et **permettant une amélioration rapide de la cyclabilité** des voiries de la commune.

Il pourra s'agir notamment d'actions de **sécurisation ponctuelle**, de **continuité d'itinéraires**, d'**équipements** et de **signalisation**.

Échelle de temps : 0 à 5 ans.



L'objectif de signalisations claires et efficaces



Des points durs modes actifs à sécuriser

Des **actions plutôt court-moyen terme** :

Plus dimensionnantes et demandant **plus d'investissements**, mais desquelles découleront un **véritable réseau vélo hiérarchisé** sur les **voiries désormais apaisées** de la commune.

Il pourra s'agir notamment d'actions d'**aménagement d'itinéraires**, de **hiérarchisation**, de **pacification** et d'un **meilleur partage de la rue** entre les différents modes.

Échelle de temps : 5 à 12 ans.



Actions d'aménagements d'itinéraires continus



Meilleur partage de la rue entre piétons et vélos



Quelques chiffres clefs :

- **10 km d'aménagements cyclables existants** au cumul des 2 sens, mais **hétérogènes** (29% de bandes cyclables, 27% de pistes cyclables, 36% de trottoirs partagés et 8% de voies vertes) :
- **Seulement 30% du profil en travers dédié en moyenne aux piétons et aux vélos** sur les voiries structurantes.
- 67% du linéaire de RD de la commune doté d'aménagements vélo.
- 1 parking de plus de **200 places spécifiques et sécurisées au collège Villeroy** mais aucun parking couvert et qualitatif (type Véligo) en gare RER ou au lycée

Circulation et sécurité :

- Des **flux cyclables importants**, mais sur des **itinéraires encore peu sécurisés et discontinus**, où les **véhicules sont trop favorisés**.
- Des **comportements cyclables positifs** avec des aménagements proposés correctement utilisés, même sur trottoir.
- Du **stationnement vélo** existant mais **pas assez systématisé ni sécurisé** pour inciter à la pratique cyclable.
- Des **conflits piétons/vélos** résultant d'une circulation mixte sur trottoirs.

Aménagements modes doux :

- **Des aménagements cyclables existants**, surtout le long des RD, mais souvent **non réglementaires**, sur des **espaces exigus et partagés** avec les piétons.
- **Beaucoup d'interruptions abruptes** d'aménagements, sans continuité.
- **Peu de dispositifs de pacification** (ralentisseurs, zones 30).
- Des rues et **des carrefours, souvent trop larges, contraignants latéralement les modes doux**.
- **Du stationnement véhicule** organisé sur voirie **au détriment des piétons**, des PMR **et des vélos** malgré une offre plutôt abondante.
- Des barrières, ou **équipements urbains plutôt gênants** pour les vélos, créant des **obstacles**.

Signalisations (police, marquage) :

➤ Signaux de police

- **Des statuts cyclables trop faiblement signalés** aux entrées et sorties des aménagements.
- **Des panneaux de police non réglementaires**, voire **absents**.
- **Une absence systématique de cédez le passage cyclable** aux feux.
- Des **limitations de vitesses manquant de cohérence et de clarté**, et **peu adaptées à la cohabitation avec les modes actifs**.
- **Des doubles sens cyclables trop peu utilisés**.

➤ Marquage au sol

- **Une signalisation horizontale souvent non conforme** en rive de chaussée (bandes cyclables, ...) ou sur les traversées vélo accolées aux passages piétons.
- Une **absence systématique de dispositifs pouvant sécuriser et prioriser les flux cyclistes** (sas et pictogrammes vélos).
- Des pistes bidirectionnelles marquées sur des trottoirs déjà étroits.



En lien avec le plan vélo et afin de l'enrichir, plus de **400 Mennecois.es** ont répondu fin 2020 au questionnaire en ligne sur **l'usage du vélo dans la commune** (6 questions), ainsi que sur **la qualité** (4 questions) et **la sécurité** (4 questions) **du réseau cyclable**.

Leurs contributions actives permettent de **mieux connaître leurs pratiques, les problèmes ressentis et leurs attentes** :

- **40% travaillent à moins de 10 km** de leur domicile,
- **2/3 y vont plutôt en voiture**, pour 1/3 en vélo, marche ou train,
- 26% ont 1, 2 ou 3 enfants qui vont à l'école en vélo,
- **Beaucoup (76%) utilisent leur vélo** chaque semaine, avec une majorité (70% du total) l'utilisant quelques fois par semaine (1 à 5 fois).
- **L'utilisation principale du vélo est le loisir** (50%) suivie de celles **(40%) liées à l'utilitaire et au travail**,
- Les problèmes majeurs rencontrés sont le **manque de voies cyclables** (70%) et un réseau qui ne permet pas d'aller partout (60%),
- Des bons points tout de même accordés à l'existant par 30% (voies assez nombreuses), 60% (voies bien reliées entre elles) et 70% (bon état),
- Concernant **la sécurité et la praticité, c'est jugé insuffisant par 60%** des répondants de même que pour la **mauvaise connexion intercommunale** (près de 80%) et **la signalisation mal adaptée** en carrefours, en marquage ou par panneaux (pour 50 à 65%).

Les Mennecois.es émettent **les recommandations suivantes** pour améliorer la pratique du vélo :

Pour le réseau :

- **Des pistes dédiées**, séparées de la circulation véhicules et des voies piétonnes,
- **La suppression des discontinuités** et des ressauts de trottoir,
- **Une meilleure continuité** avec les villes voisines,
- Une signalisation plus lisible et un entretien amélioré.

Pour les équipements et services :

- **Des parkings à vélos** couverts et sécurisés,
- Des bornes de recharges pour vélos électriques,
- De l'éclairage sur les pistes cyclables.

Pour la circulation et les comportements :

- **Limiter la circulation automobile** et les ronds points,
- Un plus grand respect du code de la route par tous.



Un réseau vélo structurant, continu et crédible :

La mise en œuvre du plan vélo devra permettre l'**établissement d'un maillage régulier de voies adaptées aux modes actifs** sur Mennecy, pour des déplacements à la fois de proximité et de lien intercommunal.

Une attention particulière sera apportée, dans un premier temps, à la **résorption des discontinuités** entre les aménagements existants.

Dans un second temps, des **aménagements continus et homogènes** seront déployés sur la commune, **notamment sur les axes structurants** (RD191, RD153, anciennes sections de RD, ...). Leur réalisation résoudra le morcellement actuel des aménagements et **créera des continuités à l'échelle d'itinéraires entiers, cyclables dans les deux sens**.

Les **aménagements les plus structurants seront privilégiés sur les axes les plus circulés**, quand des actions plus légères seront prévues sur les voiries moins structurantes. Le nouveau réseau cyclable fera ainsi émerger une **hiérarchie des aménagements** clairement perçue.



L'objectif d'un réseau continu, crédible, homogène et hiérarchisé

Des aménagements cyclables sécurisés :

Des **aménagements adaptés à l'environnement plus urbain et aux emprises disponibles** (bandes cyclables, pistes cyclables, voie verte, ...) seront mis en place sur toute la commune, sur et autour de la voirie. Ils participeront du **rééquilibrage d'affectation** de la voirie **au profit des modes doux**.

Les limitations de vitesse seront mises en cohérence sur la commune, notamment en **développant de larges zones apaisées** (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) **entourées par des axes plus structurants maintenus limités à 50 km/h**.

Des **traversées vélos**, très peu développées aujourd'hui, **seront créées et sécurisées** sur tous les axes accueillant des cyclistes. Les traversées existantes seront par ailleurs mises à niveau.

Des **sas vélos** seront ajoutés sur de nombreux carrefours pour les **sécuriser et participer à la perception du mode vélo** à Mennecy.



Des aménagements cohérents avec environnement et statut



Développement des zones apaisées



Du stationnement vélo adapté :

À l'instar du réseau lui-même, **les stationnements cyclables proposés formeront un maillage cohérent** sur la commune, afin d'encourager l'utilisation du vélo et sa sécurisation.

L'ensemble des **pôles générateurs de déplacements vélos** seront ainsi **équipés de stationnement cyclable**, qu'ils soient des pôles à **rayonnement communal** (mairie, écoles, commerces...) **ou au-delà** (gare RER, lycée, ZA Montvrain, ...)

Ce **maillon essentiel de la stratégie cyclable** sur la commune sera décliné de différentes manières selon ces lieux d'implantations :

- Un **parking fermé et sécurisé (type « Véligo »)** devant la gare RER, pouvant même être doublé de chaque côté de la voie.
- Des **arceaux vélos couverts** près de l'ensemble des **pôles majeurs** pas encore assez équipés (mairie, poste, écoles, pôles sportifs, ...)
- Des **arceaux vélos** près des autres **pôles importants**, et notamment les **commerces**.



Un parking fermé type Véligo près de la gare RER



Arceaux vélo couverts sur pôles majeurs

Des signalisations tous modes sécurisantes :

Les signalisations cyclables existantes seront mises en cohérence sur l'ensemble du réseau, afin de les **rendre réglementaires** et de les faire **correspondre à la réalité des aménagements**.

La signalisation de voie verte sera notamment développée sur plusieurs aménagements existants où la cohabitation entre piétons et vélos est d'ores et déjà possible et observée.

Des **cédez-le-passage cyclistes** seront également mis en place sur tous les feux où cela est possible, afin de **faciliter la circulation des vélos** et de **renforcer la perception d'un mode voulu prioritaire**.

De la **signalisation directionnelle vélo** sera implantée afin d'**indiquer les communes et pôles accessibles**, mais aussi de **renforcer la visibilité du mode vélo**.

La signalisation renforcera enfin les zones apaisées (existantes comme projetées) en y **joignant des panneaux** (zone 30, ...) **et des marquages au sol** rappelant régulièrement les principes à respecter (limitation de vitesse, marquages de vélorue, ...).



Cédez-le-passage cycliste



Marquage de vélorue



Marquages en zone apaisée



Encourager l'utilisation du vélo :

Les aménagements vélo projetés **amélioreront la perceptibilité du mode cyclable**, quels que soient les usages (utilitaire, familial, touristique...) notamment en **mettant les cyclistes** (dont vélos à assistance électrique et EDPM) **à leur place sur la chaussée aménagée**, où ils seront visibles de tous (et non sur les trottoirs, où ils peuvent entrer en conflit avec les piétons).

De plus, un nouveau traitement cyclable des carrefours (sas et traversées vélo généralisés) **contribuera lui aussi à mettre ce mode en avant**.

Une **communication volontariste** sera mise en place, afin de **promouvoir les itinéraires vélo sécurisés**, le stationnement associé et les services les entourant (ateliers de réparation, possibilité de location, vélopartage...).

Des **actions d'éducation et de sensibilisation** à la pratique cyclable seront encouragées, **auprès des écoles** (apprentissage du vélo, du code de la route, ...), **du lycée** (communication auprès des jeunes), mais aussi des entreprises.

Autant d'**actions destinées, sur la durée, à modifier des comportements** en faveur des modes doux et à reconnaître leurs vertus pour la santé de chacun.



Actions d'éducation à la pratique cyclable

Des lieux de vie adaptés au vélo :

Les lieux les plus aptes à la pratique cyclable seront pacifiés, comme le **centre-ville**, les **abords du collège** ou les **secteurs principalement résidentiels** (village Levitt, quartier Nord-Est, secteur Rousset, ...).

Cette pacification sera le fait de **signalisations** (panneaux et marquages) **et d'aménagements** (ralentisseurs, ...).

À l'horizon de la desserte du Val d'Essonne, les **axes majeurs** que sont aujourd'hui la **RD191 et RD153** seront à leur tour pacifiés, ayant moins pour fonction le seul passage du transit routier.

Le **double-sens cyclable** pourra être mis en place sur des rues **déjà à sens unique**, ou qui pourraient le devenir, mais sécurisées au préalable.



Apaisement des lieux favorables aux cyclistes



Double-sens cyclable



II. Évolution préconisée du réseau

1. Typologie des aménagements cyclables linéaires.....	11
2. Situation cyclable actuelle.....	16
3. Principales discontinuités et insécurités existantes.....	17
4. Trottoirs et aménagements cyclables actuels.....	18
5. Les principaux itinéraires du plan vélo.....	19
6. Créations et améliorations cyclables à très court terme.....	20
7. Solutions d'aménagements proposées à très court terme.....	21
8. Schéma cyclable finalisé à très court terme.....	22
9. Créations et améliorations cyclables à court-moyen terme.....	23
10. Solutions d'aménagements proposées à court-moyen terme.....	24
11. Schéma cyclable finalisé à court-moyen terme.....	25

Afin d'assurer une cohérence d'ensemble aux principes d'aménagements cyclables à l'échelle de la commune, **des préconisations doivent être respectées**. Elles sous-tendent le travail à réaliser pour les plans projets d'aménagements, élaborés lors des études opérationnelles ultérieures.

A/ Principes à respecter

La continuité :

Le réseau cyclable ne peut-être constitué de tronçons isolés. Il est impératif de le concevoir à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération avec des **itinéraires structurants**. Les **aménagements doivent être continus** au niveau des carrefours qui sont les points les plus à risques pour les cyclistes.

La sécurité :

La peur de l'accident est un des freins majeurs à l'usage du vélo en ville. Il est donc nécessaire de prévoir des itinéraires sécurisants en section courante comme au niveau des carrefours. Cela peut passer par **des dispositifs visant une réduction de la vitesse** des voitures ou par des aménagements protégés.

La rapidité :

Il est nécessaire de prévoir des **itinéraires les plus directs** possibles et **d'éviter au maximum les détours** qui sont de toute façon peu empruntés par les cyclistes.

Le confort d'usage :

Le plaisir de rouler à vélo repose sur des aménagements bien conçus et cohérents avec un souci particulier pour les détails (qualité du revêtement, traitement des caniveaux, des bouches d'égouts). **Les largeurs préconisées** répondent dorénavant beaucoup plus à des **exigences de capacité et de confort** voulues pour les vélos et assimilés (VAE, remorques, vélocargo, EDPM...).

La lisibilité :

Les itinéraires préférentiels pour les modes doux doivent être reconnaissables grâce à une homogénéité des aménagements et du jalonnement. Le parcours cyclable doit également suivre une logique qui s'inscrit dans le tissu urbain lui-même.

La complémentarité :

La conception d'un réseau de circulations douces doit s'intégrer dans une réflexion plus large concernant l'aménagement de l'espace dédié aux déplacements urbains. Elle réinterroge **le plan des circulations communales** (hiérarchisation, sens de circulation...) **et intercommunales**.

B/ choix d'aménagement cyclable

Plusieurs types d'aménagements, spécifiques aux vélos ou partagés avec les modes motorisés sont préconisables, en section courante ou en carrefour, selon des **critères bien définis liés aux vitesses limitées et pratiquées, aux flux de trafics** motorisés et cyclables, **aux régimes de priorité** et **aux nombres de voies** de l'infrastructure.

Il s'agit d'**aménagements définis au code de la route** mais aussi et plus récemment pour certains, par des **recommandations émises par le Cerema**.

La bande cyclable :

- ❖ Définition : **voie** exclusivement cyclable sur chaussée à plusieurs voies*
- ❖ Dimensions et signalisation : de 1,50m à 2m hors marquage (mini 1m), délimitée par un marquage sur chaussée (ligne discontinue et pictogramme), et signalée par un panneau spécifique, plutôt de type C113.
- ❖ Utilisation : **type d'aménagement souvent pertinent en milieu urbain**, qui place le vélo sur la chaussée, assure une covisibilité optimale et fonctionne bien dans les carrefours.
Souple d'utilisation, peu onéreuse et facile d'entretien ; recommandée pour **trafics faibles** (<4000 véh/j) et vitesses à 30 voire 50 km/h.

*Code de la route art R110-2



La piste cyclable :

- ❖ Définition : **chaussée** exclusivement réservée aux cycles à 2 ou 3 roues*
- ❖ Dimensions et signalisation : de 2m à 2,5m si unidirectionnelle, 3m à 4m si bidirectionnelle (**hors séparateur et caniveau**). Séparée physiquement de la chaussée et dotée de marquages spécifiques et signalée par un panneau spécifique, plutôt de type C113.
- ❖ Utilisation : préconisée quand la vitesse est de 50km/h, **les flux véhicules de 4 000 véh/j** et que **l'axe cyclable est jugé principal**. Plusieurs points à bien traiter notamment la sécurité, la délimitation et les matériaux (**piste séparée/éloignée ; uni/bidi**).

*Code de la route art R110-2



La voie verte:

- ❖ Définition : **voie bidirectionnelle** exclusivement **réservée à la circulation des véhicules non motorisés**, des piétons et des cavaliers
- ❖ Dimensions : de 3m à 5m de largeur (2,5m mini). Elle est à considérer comme une **emprise indépendante et en site propre** et **non comme une dépendance telle qu'un trottoir**.
- ❖ Signalisation : un marquage et une signalisation de police spécifique C115.
- ❖ Utilisation : préconisée en agglomération comme **outil de mixité** prenant en compte cyclistes et piétons. Permet d'assurer des liaisons inter-quartiers par des itinéraires sécurisés en reliant des pôles générateurs. **Utilise l'espace de manière rationnelle. Facilite la pratique et la maîtrise du vélo** pour jeunes, familles et débutants.



Autres aménagements en faveur du vélo

Bien connus pour certains, moins pour d'autres, ils sont abordés ici en termes d'inventaire qualifiant car utilisables et proposés sur certains axes ou quartiers de Mennechy. Leurs spécifications sont détaillées dans les guides et fiches dédiées du Cerema.

❑ Le double sens cyclable :

- ❖ Définition : voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles.
- ❖ Utilisation : préconisé sur les voies à sens unique en agglomération, qu'elles soient à 50km/h, Z30 ou zone de rencontre.

→ *Aucun actuellement sur Mennechy, mais des axes possibles et adaptables à son déploiement, systématiquement ou au cas par cas.*



❑ Le couloir mixte bus-vélo:

- ❖ Définition et dimension : voie réservée au bus et ouverte aux cycles.

→ *Pas de cas actuel sur Mennechy.*



❑ Les zones à circulation apaisée (Z30, zone de rencontre, aire piétonne) :

- ❖ **Une zone 30**, dépourvue d'aménagements séparatifs, **ne tient lieu d'aménagement cyclable que si le trafic est inférieur à 5000 véh/j voire même 2000 véh/j**, avec des vitesses constatées < 30km/h.
- ❖ **La zone de rencontre** permet aux **piétons de circuler et d'être prioritaires**. La chaussée est sans aménagement cyclable particulier mais **à double sens pour les cyclistes dans les rues à sens unique**.
- ❖ **L'aire piétonne** est dédiée aux piétons qui sont prioritaires sur les autres modes amenés à **circuler à l'allure du pas**. Pas d'aménagement cyclable particulier, hormis le double sens si rue à sens unique.

→ *Plusieurs axes et secteurs actuels sur Mennechy.*



Autres aménagements en faveur du vélo

❑ La voie centrale banalisée (CVCB) :

- ❖ Définition : la chaussée à voie centrale banalisée a pour principal **objectif d'améliorer le déplacement des cyclistes et autres modes doux** dans certaines situations (absence de trottoir,...).
- ❖ Dimensions et signalisation : largeur de la voie centrale de 2,50m à 3,50m ; largeur des bandes latérales de 1,25m à 2m. Sans marquage axial pour les véhicules, elle est délimitée par 2 bandes de rives pour l'espace cyclable.
- ❖ Utilisation : en cas d'impossibilité d'autres aménagements cyclables si le trafic est < 5000 véh/j et la vitesse < 70 km/h. Le linéaire doit-être > 200m. Une bonne visibilité globale doit être présente.

→ Une trop courte et peu crédible portion dégradée sur Mennecy



❑ La vélorue :

- ❖ Définition : il s'agit, dans une rue à vitesses et trafics modérés, de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé.
- ❖ Dimensions et signalisation : Un marquage spécifique permet au vélo de circuler en sécurité au milieu de la voie via un pictogramme marqué au milieu de celle-ci, un panneau d'information précise le fonctionnement de la vélorue.
- ❖ Utilisation : en agglomération, pour **dissuader le trafic de transit** et **sécuriser les trottoirs réservés aux seuls piétons** ; quand les flux cyclistes sont voulus importants ; plutôt sur rue à sens unique.

→ Aucune sur Mennecy



❑ Le réseau cyclable à haut niveau de service (REVe) :

- ❖ Voie cyclable en site propre pour vélos en nombre et rapides.

→ En cours de déploiement, plutôt sur les grandes métropoles



❑ Le cheminement partagé :

- ❖ Longtemps réalisé en région Parisienne et au-delà, **cet aménagement** destiné à regrouper le plus souvent sur trottoir, piétons et vélos afin de laisser la chaussée libre pour les seuls véhicules motorisés, **n'est plus considéré comme satisfaisant sur le plan sécuritaire et n'est pas réglementaire.**
- ❖ **Il est à utiliser par exception** à très court terme en attendant la programmation d'aménagements de voirie ou de mesures de circulation favorables au modes doux.

→ Beaucoup de cas sur Mennecy



Éléments d'aide à la décision

Les différents types d'aménagements cyclables (vélos uniquement, partagés piétons-vélos ou pour tous les modes) sont **adaptés à des circonstances différentes**.

Le CEREMA émet des recommandations sur l'intérêt des différentes solutions techniques en fonction :

- Des **vitesse**s (limites ou pratiquées)
- Des **volumes de trafic** sur l'axe
- Des **flux vélos** souhaités
- Des **largeurs de chaussée**

Ces recommandations forment une **base de réflexion objective pour le choix des aménagements**, qui seront retenues in fine en fonction des caractéristiques propres à chaque secteur lors des études de faisabilité.

V85 (vitesse en dessous de laquelle circulent 85 % des véhicules libres)	Trafic motorisé en unités de véhicule particulier par jour (addition dans les deux sens)	Débit cycliste (en nombre de vélos par jour)		
		Réseau cyclable secondaire (trafic cycliste souhaité inférieur à 750 cyclistes/jour)	Réseau cyclable principal (trafic cycliste souhaité compris entre 500 et 3000 cyclistes/jour)	Réseau cyclable à haut niveau de service (trafic cycliste souhaité > 2000 cyclistes/jour)
30 km/h ou moins	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue
	2000-4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 km/h	≤ 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000	Piste cyclable		
70 km/h et plus	Tous trafics	Piste cyclable		

Préconisations du CEREMA sur les aménagements cyclables à privilégier

Tableau d'aide à la décision

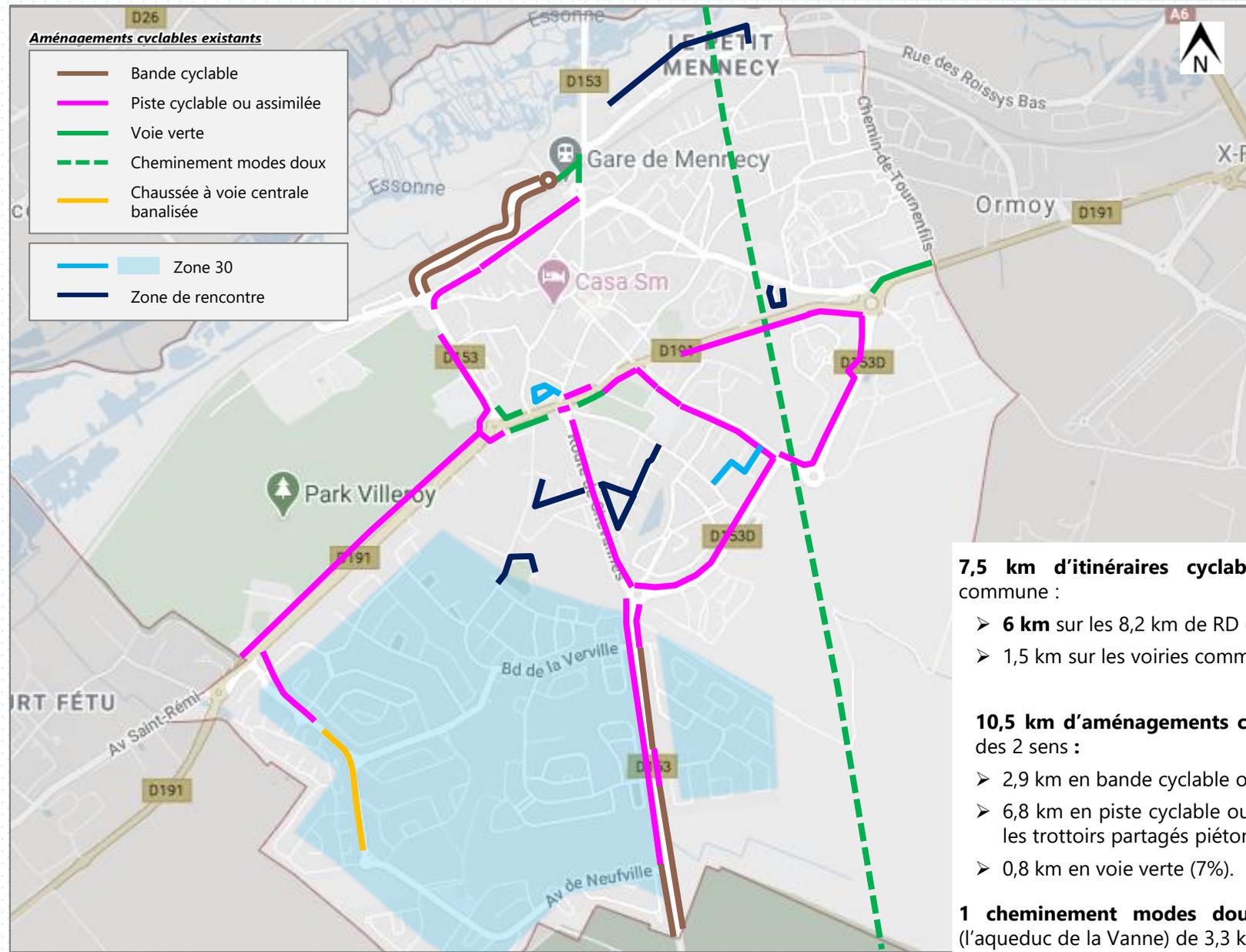
Statut	Trafic / jour	Largeur de chaussée (m)				
		< 2,70	2,70 - 3,50	3,50 - 4,50	4,50 - 5,00	> 5,00
Aire Piétonne		R	R	R	R	R
Zone de Rencontre		R	R	R	R/MNS	R/MNS
Section en Zone 30 (*)	< 1000	R/MNS	R/MNS	R/MNS	MNS / MS	MNS / MS
	1000 - 5000		R/MNS	MNS	MNS / MS	MNS / MS
	5000 - 8000			MNS / MS	MS	MS / S
	> 8000				MS	MS / S
Section à 50 km/h	< 1000				MS	MS / S
	1000 - 5000				MS	MS / S
	5000 - 8000				MS	S
	> 8000				MS / S	S
Section à 70 km/h					S	

Pour le sens réservé aux cyclistes :

- R** rien en section courante
- MNS** marquage non séparatif (pictogramme vélo + flèches)
- MS** marquage séparatif de type axial ou bande cyclable
- S** séparateur (piste)

- Il est souhaitable que la mise à double-sens cyclable s'accompagne de la mise en zone 30 de la voirie concernée au sein d'un projet plus étendu de zone de circulation apaisée.
- La mise à double-sens cyclable nécessite une étude approfondie et un traitement plus conséquent.
- Cas peu réalistes.

Préconisations du CEREMA sur le double-sens cyclable



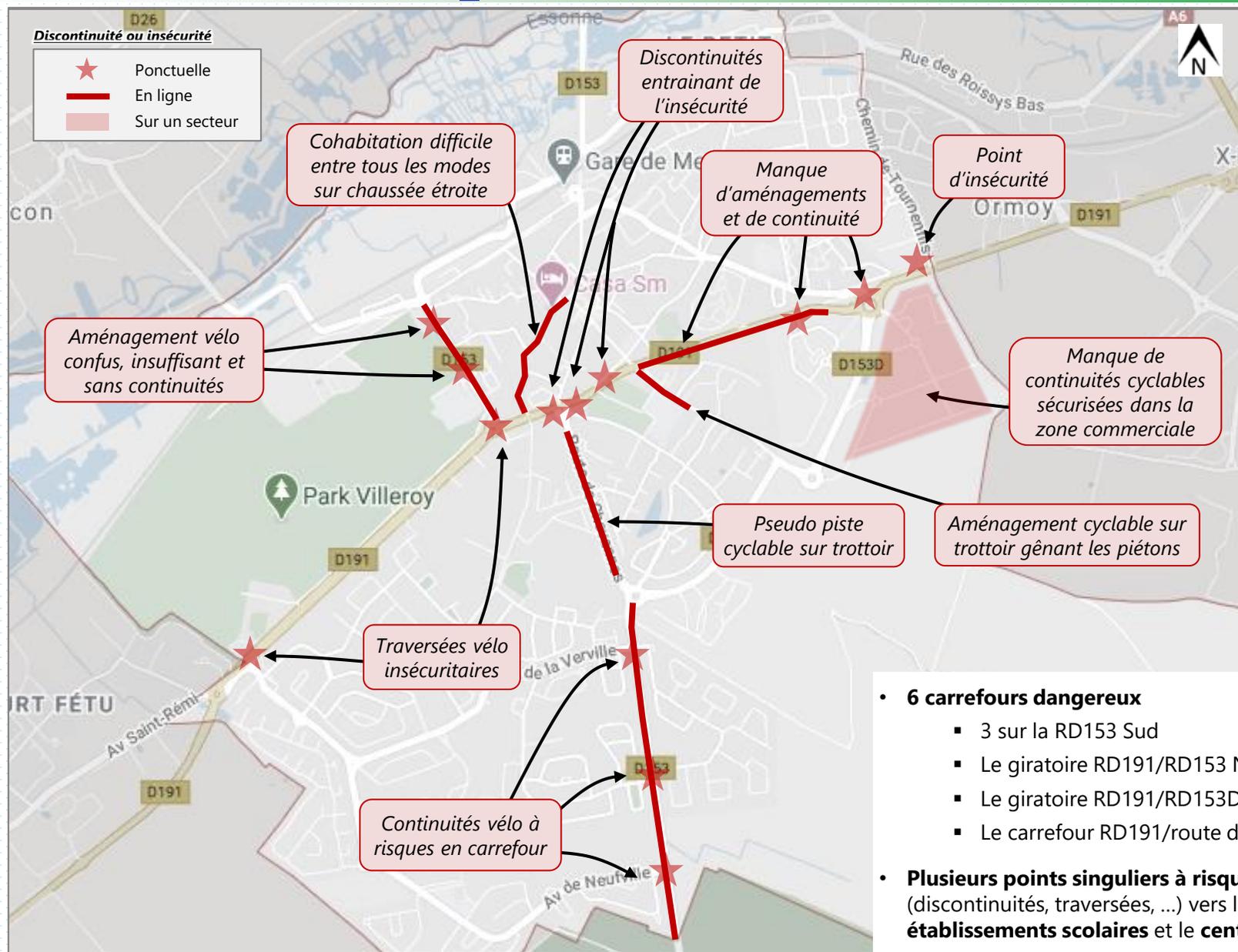
7,5 km d'itinéraires cyclables sur toute la commune :

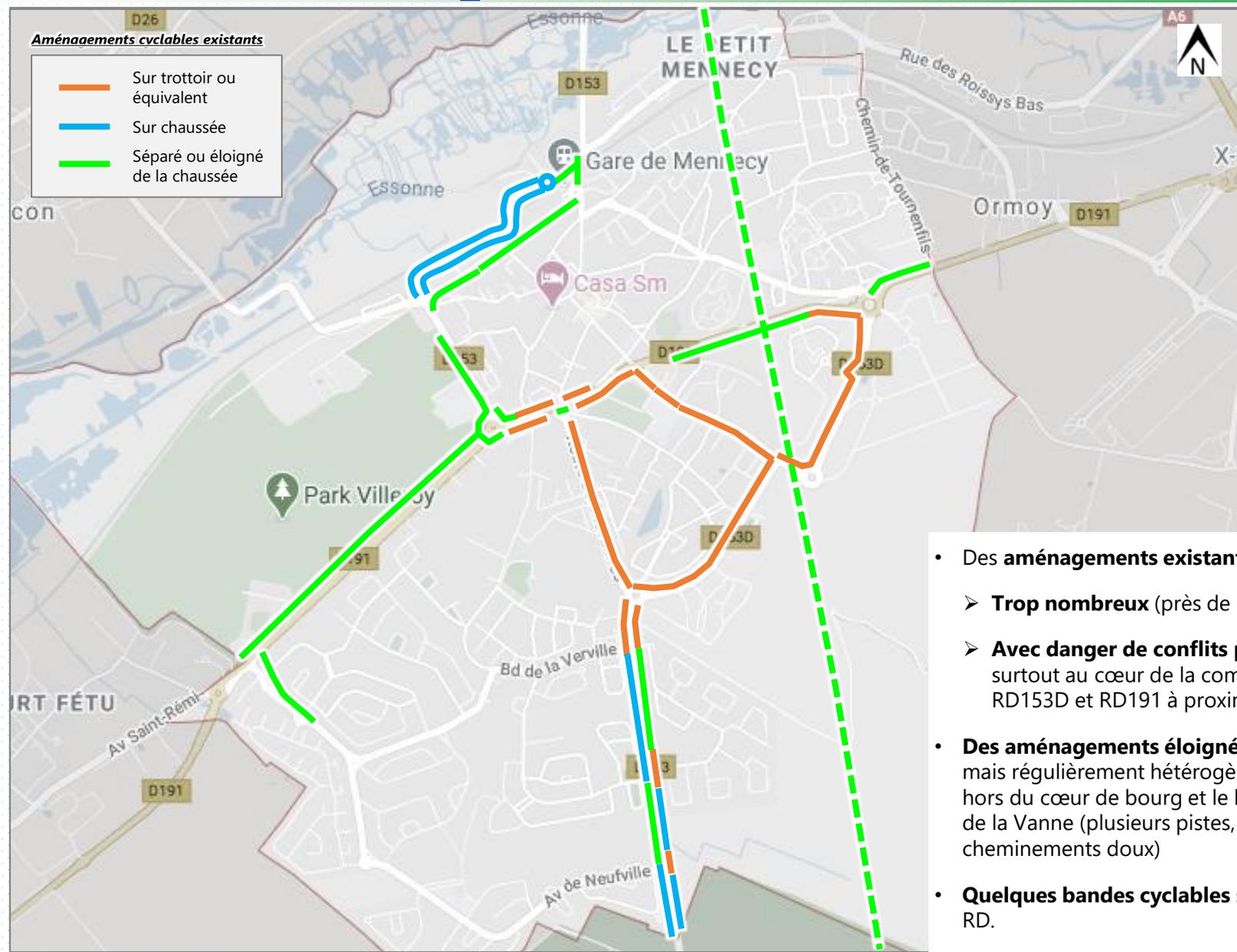
- **6 km** sur les 8,2 km de RD (67%).
- 1,5 km sur les voiries communales

10,5 km d'aménagements cyclables au cumul des 2 sens :

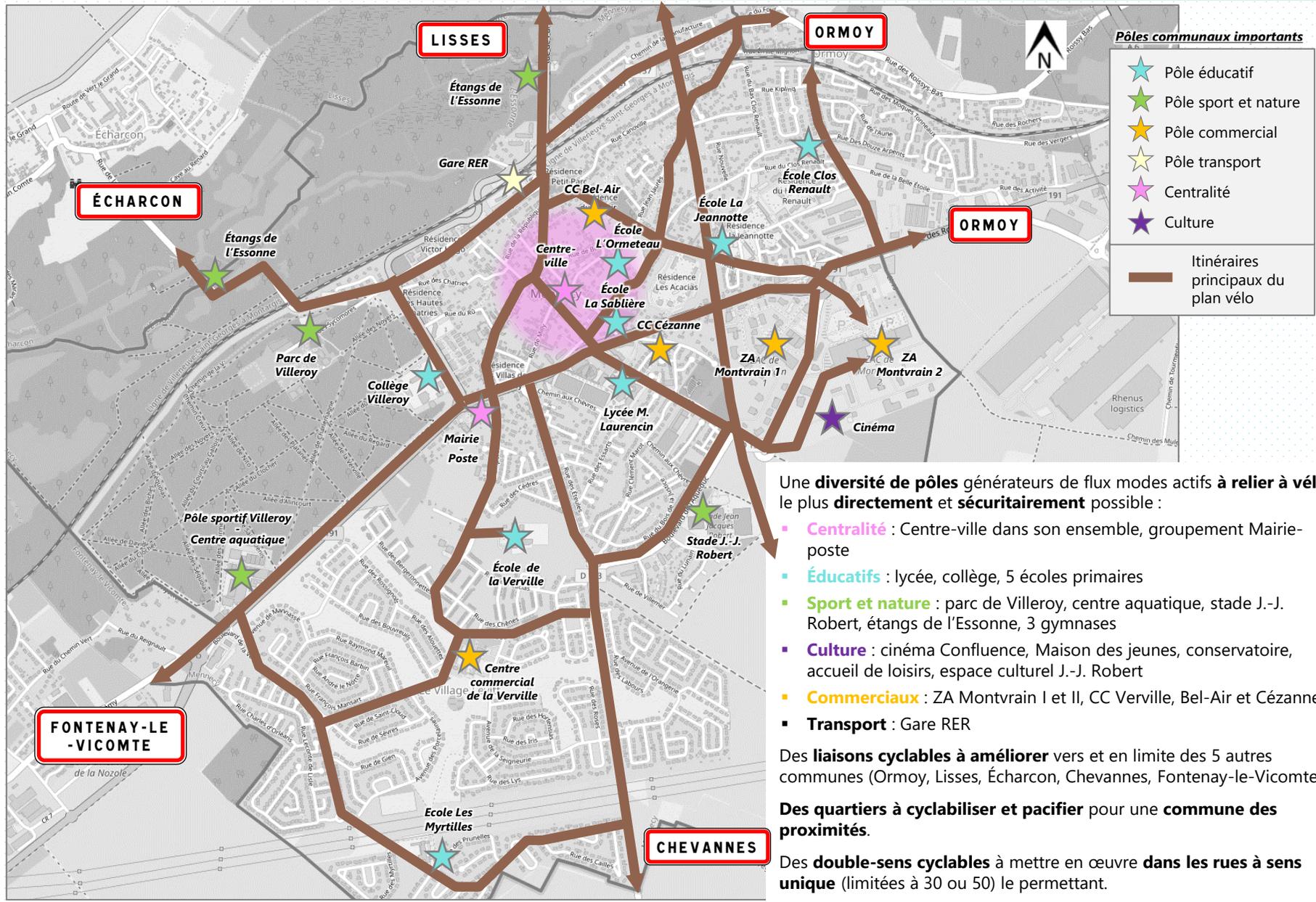
- 2,9 km en bande cyclable ou assimilée (28%),
- 6,8 km en piste cyclable ou assimilée, comme les trottoirs partagés piéton-vélo (65%),
- 0,8 km en voie verte (7%).

1 cheminement modes doux non aménagé (l'aqueduc de la Vanne) de 3,3 km:





- Des **aménagements existants sur trottoirs** :
 - **Trop nombreux** (près de 50% du total).
 - **Avec danger de conflits piétons-vélos**, surtout au cœur de la commune, le long des RD153D et RD191 à proximité du lycée.
- Des **aménagements éloignés de la chaussée**, mais régulièrement hétérogènes, notamment hors du cœur de bourg et le long de l'aqueduc de la Vanne (plusieurs pistes, voies vertes et cheminements doux)
- **Quelques bandes cyclables** sur chaussées de RD.



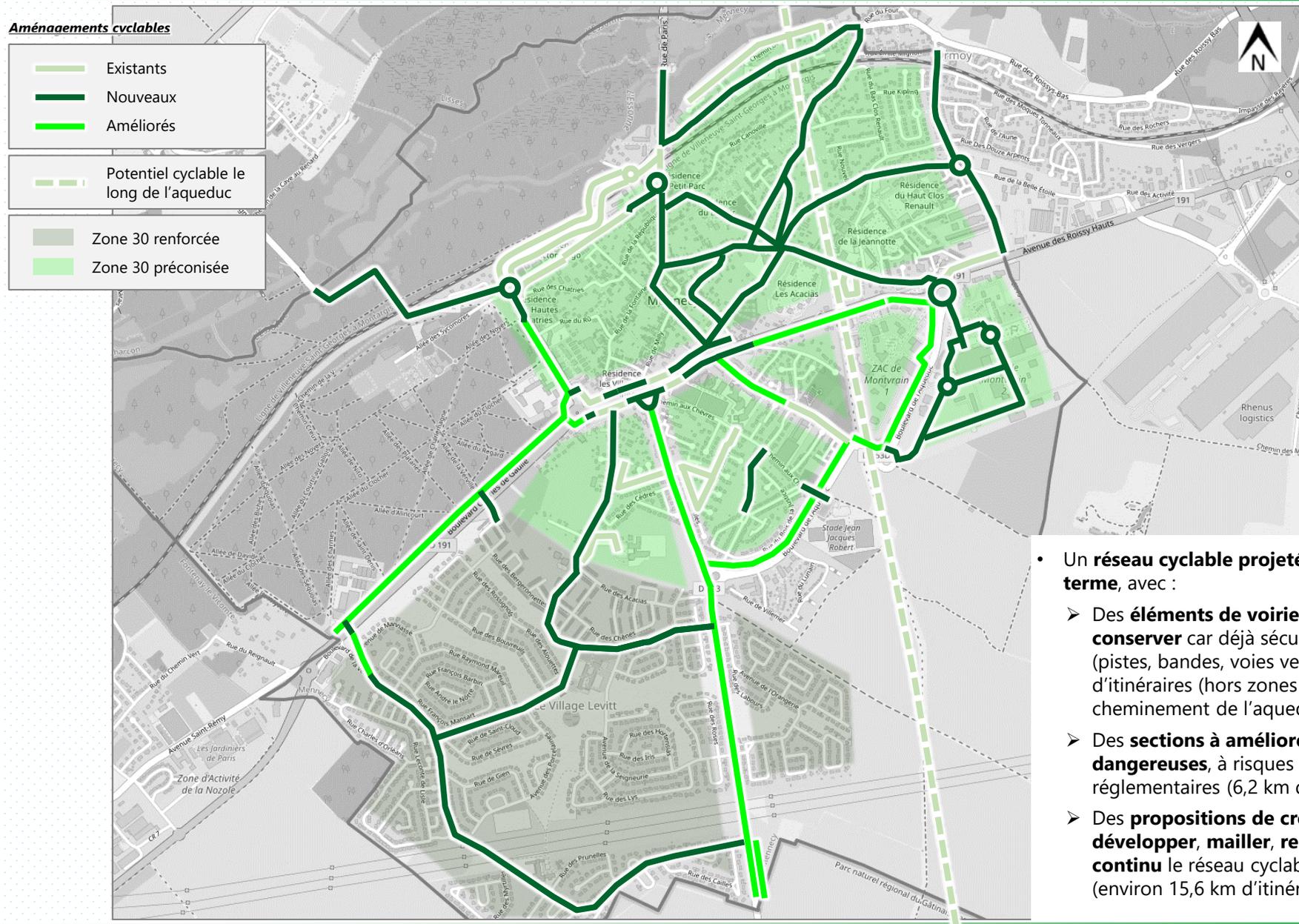
Une **diversité de pôles** générateurs de flux modes actifs à **relier à vélo** le plus **directement** et **sécuritairement** possible :

- **Centralité** : Centre-ville dans son ensemble, groupement Mairie-poste
- **Éducatifs** : lycée, collège, 5 écoles primaires
- **Sport et nature** : parc de Villeroy, centre aquatique, stade J.-J. Robert, étangs de l'Essonne, 3 gymnases
- **Culture** : cinéma Confluence, Maison des jeunes, conservatoire, accueil de loisirs, espace culturel J.-J. Robert
- **Commerciaux** : ZA Montvrain I et II, CC Verville, Bel-Air et Cézanne
- **Transport** : Gare RER

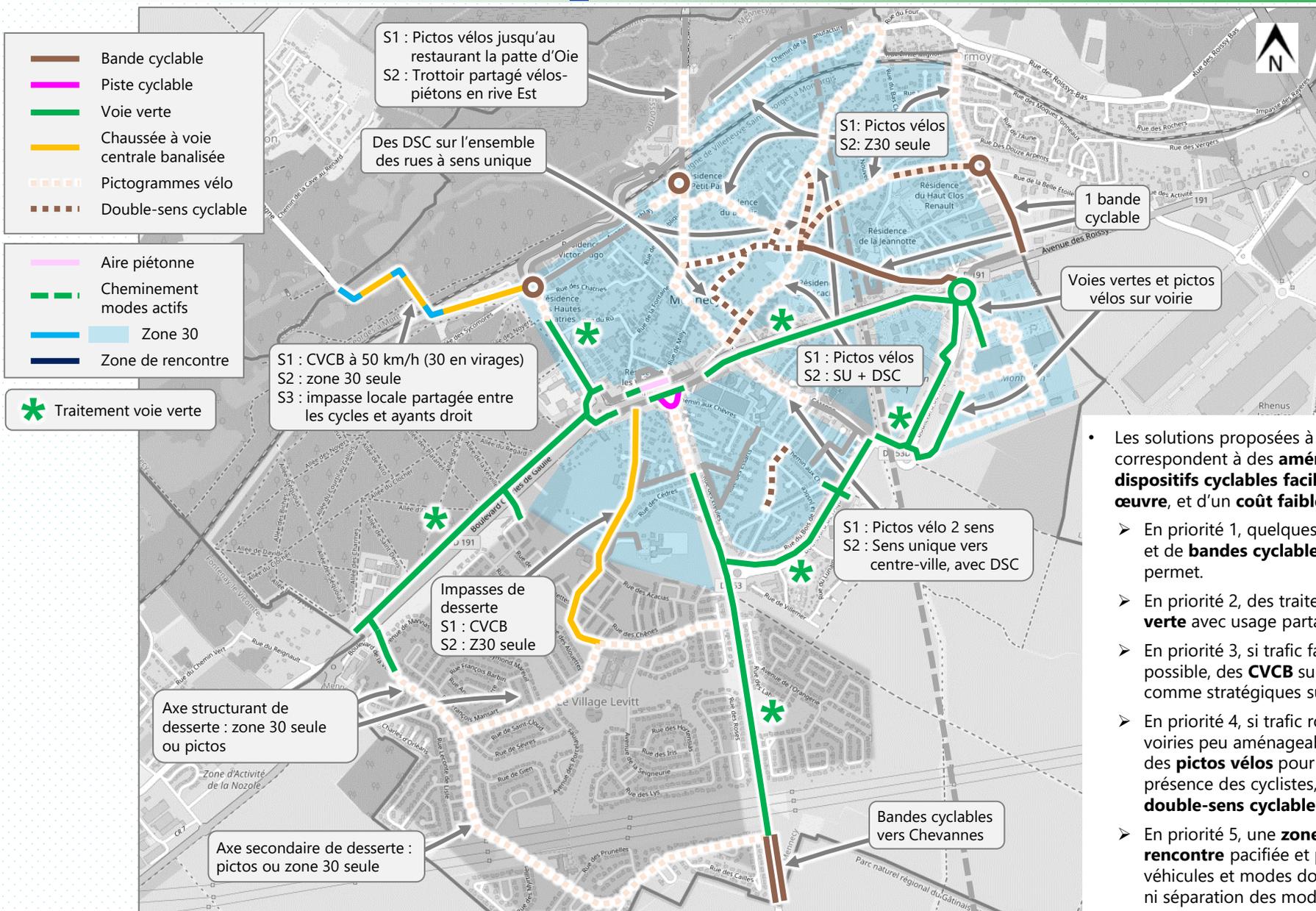
Des **liaisons cyclables à améliorer** vers et en limite des 5 autres communes (Ormoiy, Lisses, Écharcon, Chevannes, Fontenay-le-Vicomte) :

Des quartiers à cyclabiliser et pacifier pour une **commune des proximités**.

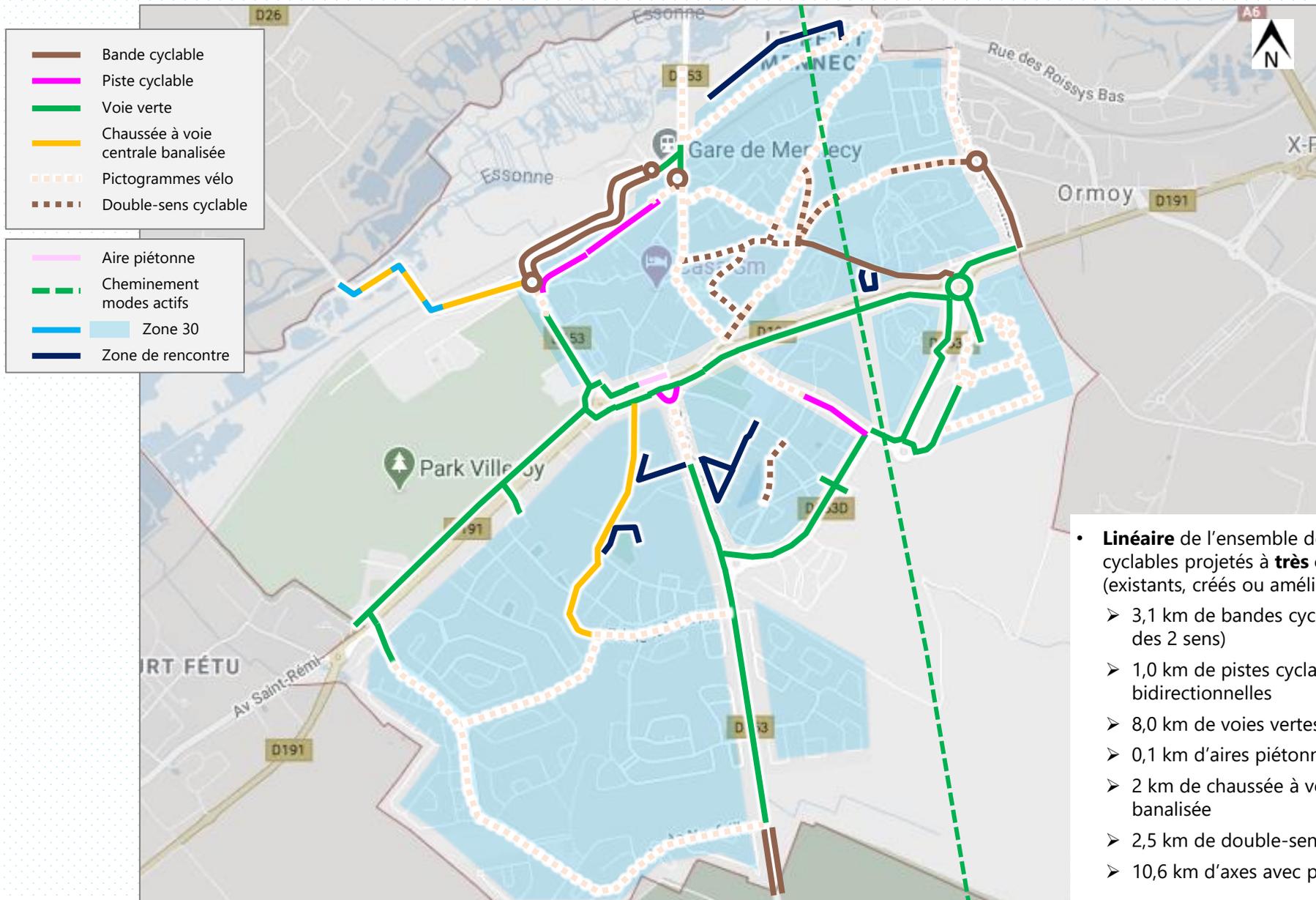
Des **double-sens cyclables** à mettre en œuvre **dans les rues à sens unique** (limitées à 30 ou 50) le permettant.



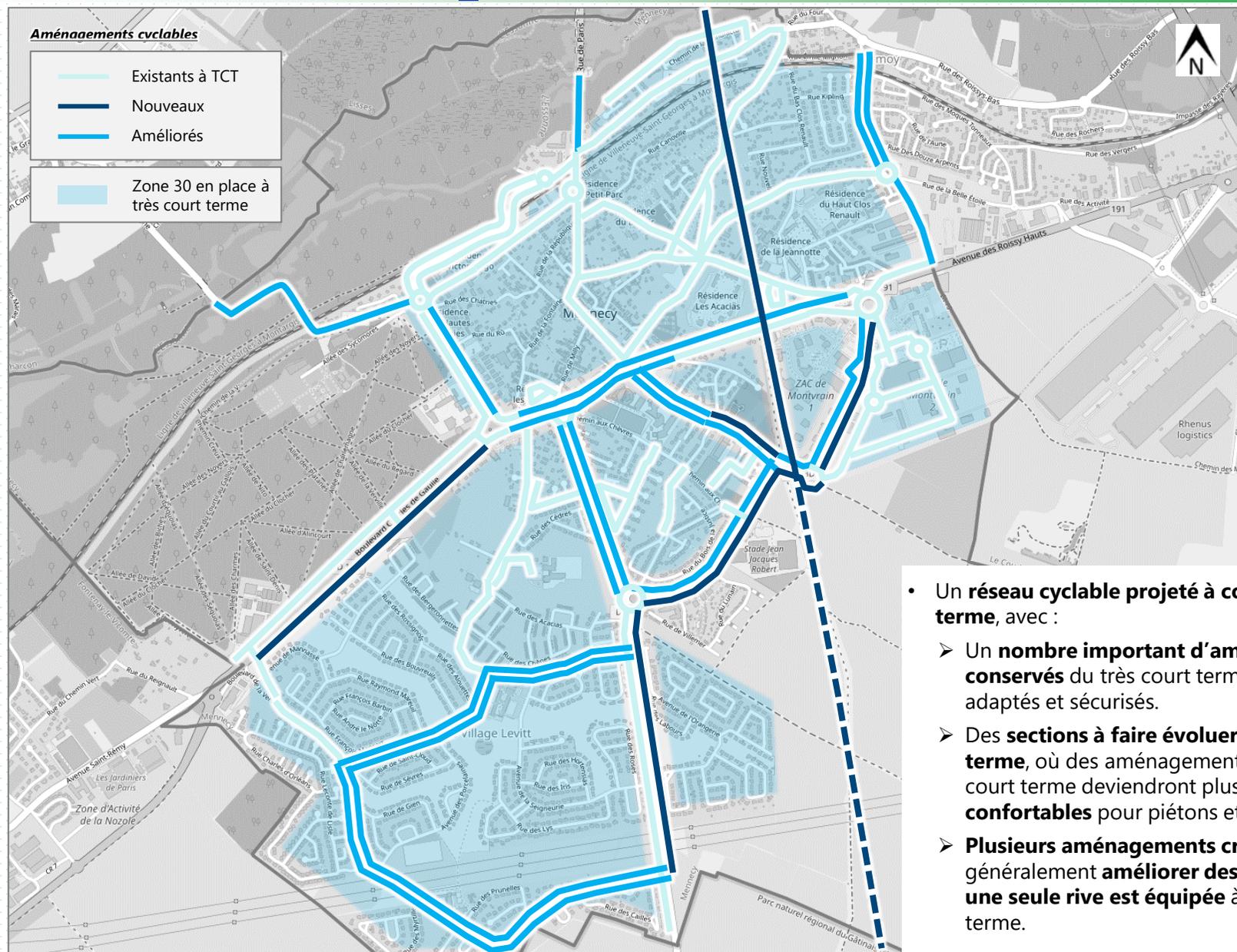
- Un **réseau cyclable projeté à très court terme**, avec :
 - Des **éléments de voiries existants à conserver** car déjà sécurisées et adaptées (pistes, bandes, voies vertes sur 2,4 km d'itinéraires (hors zones apaisées et cheminement de l'aqueduc de la Vanne).
 - Des **sections à améliorer car dangereuses**, à risques ou non réglementaires (6,2 km d'itinéraires).
 - Des **propositions de créations pour développer, mailler, relier et rendre continu** le réseau cyclable et modes doux (environ 15,6 km d'itinéraires au total)



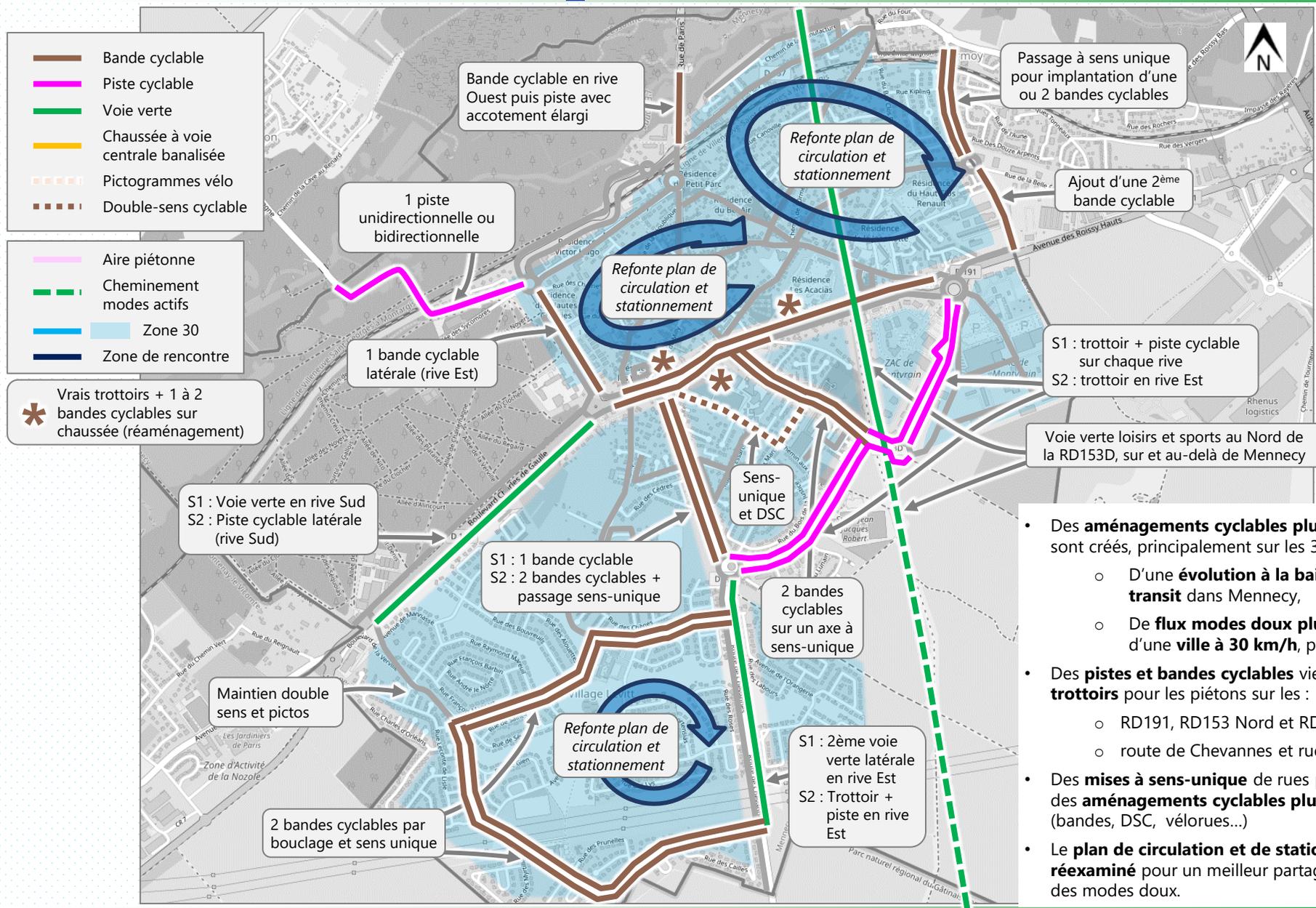
- Les solutions proposées à **très court terme** correspondent à des **aménagements ou des dispositifs cyclables faciles à mettre en œuvre**, et d'un **coût faible**.
 - En priorité 1, quelques éléments de **pistes** et de **bandes cyclables**, là où l'emprise le permet.
 - En priorité 2, des traitements en **voie verte** avec usage partagé vélos et piétons.
 - En priorité 3, si trafic faible et zone 30 possible, des **CVCB** sur des axes reconnus comme stratégiques sur le vélo.
 - En priorité 4, si trafic routier plus élevé, et voiries peu aménageables mais sécurisées, des **pictos vélos** pour marquer la présence des cyclistes, ou indiquer un **double-sens cyclable**.
 - En priorité 5, une **zone 30** ou **zone de rencontre** pacifiée et partagée entre véhicules et modes doux, sans marquages ni séparation des modes.



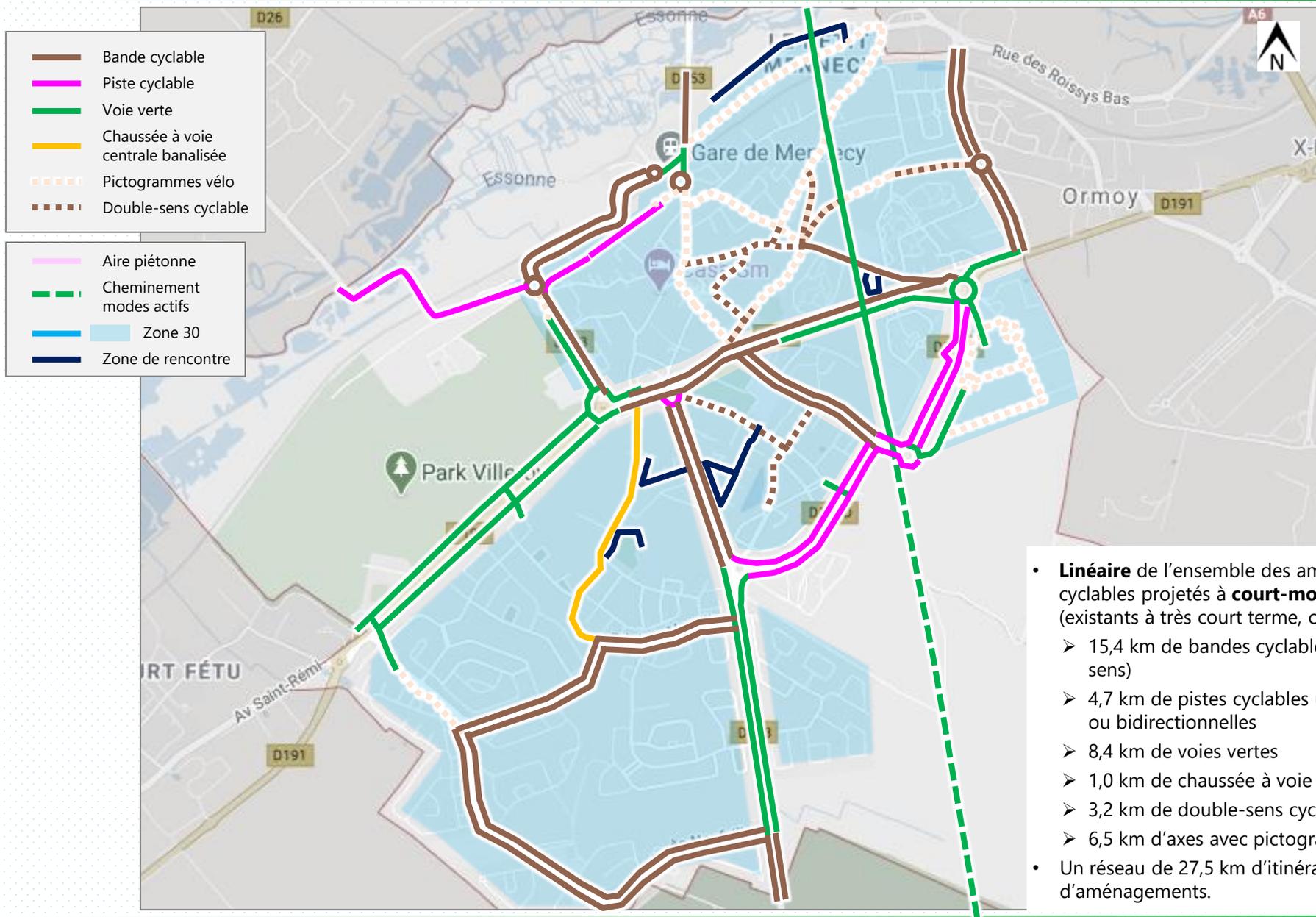
- **Linéaire** de l'ensemble des aménagements cyclables projetés à **très court terme** (existants, créés ou améliorés) :
 - 3,1 km de bandes cyclables (au cumul des 2 sens)
 - 1,0 km de pistes cyclables bidirectionnelles
 - 8,0 km de voies vertes
 - 0,1 km d'aires piétonnes
 - 2 km de chaussée à voie centrale banalisée
 - 2,5 km de double-sens cyclables
 - 10,6 km d'axes avec pictogrammes vélos



- Un **réseau cyclable projeté à court-moyen terme**, avec :
 - Un **nombre important d'aménagements conservés** du très court terme, car déjà adaptés et sécurisés.
 - Des **sections à faire évoluer à court-moyen terme**, où des aménagements légers à très court terme deviendront plus **structurants et confortables** pour piétons et cyclistes.
 - **Plusieurs aménagements créés**, venant généralement **améliorer des itinéraires où une seule rive est équipée** à très court terme.



- Des **aménagements cyclables plus conséquents** sont créés, principalement sur les 3 RD du fait :
 - D'une **évolution à la baisse du trafic de transit** dans Menecy,
 - De **flux modes doux plus importants** et d'une **ville à 30 km/h**, plus sécurisée
- Des **pistes et bandes cyclables** viennent **libérer les trottoirs** pour les piétons sur les :
 - RD191, RD153 Nord et RD153D
 - route de Chevannes et rue Paul Cézanne
- Des **misés à sens-unique** de rues permettent de créer des **aménagements cyclables plus favorables** (bandes, DSC, vélorues...)
- Le **plan de circulation et de stationnement est réexaminé** pour un meilleur partage des rues au profit des modes doux.



- **Linéaire** de l'ensemble des aménagements cyclables projetés à **court-moyen terme** (existants à très court terme, créés ou améliorés) :
 - 15,4 km de bandes cyclables (au cumul des 2 sens)
 - 4,7 km de pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles
 - 8,4 km de voies vertes
 - 1,0 km de chaussée à voie centrale banalisée
 - 3,2 km de double-sens cyclables
 - 6,5 km d'axes avec pictogrammes vélos
- Un réseau de 27,5 km d'itinéraires et de 39,2 km d'aménagements.



III. Préconisations thématiques

- 1. Typologie des actions thématiques..... 27
- 2. Limitations de vitesse..... 29
- 3. Stationnement vélos..... 30
- 4. Plateaux ralentisseurs..... 31
- 5. Sas vélos..... 32
- 6. Traversées vélo..... 33
- 7. Priorités vélos au feu..... 34
- 8. Services et animations aux cyclistes..... 35

❑ Limitation de vitesse :

- ❖ Définition : Apaisement de la circulation en agglomération par l'abaissement des vitesses, pour un **meilleur partage de la voirie**. Il existe les **zones 30**, les **zones de rencontre** (limitées à 20 km/h avec priorité aux piétons) et les **aires piétonnes** (où vélos et voitures sont tolérés à l'allure du pas).
- ❖ Utilisation : Participe au développement des modes actifs. Meilleure **pacification** et **cohabitation** entre les modes.



❑ Stationnement vélo :

- ❖ Définition : Point d'accroche pour vélo. Arceau couvert ou non, consigne/box, parc à vélo, vélo station, **plusieurs niveaux de sécurité et confort sont possibles**.
- ❖ Utilisation : **Indispensable pour ancrer la pratique du vélo** sur le territoire et **lutter contre le vol**.



❑ Plateau ralentisseur :

- ❖ Définition : **Surélévation de chaussée** sur une courte distance, **portant généralement une traversée piétonne et/ou vélo**. Des marquages et une signalisation spécifique accompagne l'aménagement.
- ❖ Utilisation : **modère les vitesses, crédibilise les zones apaisées** et **protège les traversées modes actifs**.



❑ Sas vélo :

- ❖ Définition : Marquage au sol d'un **espace d'attente pour vélos dans les carrefours à feux**, entre la ligne d'arrêt des véhicules motorisés et le feu tricolore.
- ❖ Utilisation : Permet aux cyclistes de **démarrer dans de meilleures conditions**, car positionné en amont du trafic motorisé. **Mieux visibles** des autres usagers, **les manœuvres des vélos sont plus sécurisées**, en particulier les tourne-à-gauche.



❑ Traversée cyclable :

- ❖ Définition : **Marquage au sol** d'un franchissement de voie **dédié aux vélos**, généralement **dans un carrefour et en continuité d'un aménagement cyclable**. Potentiellement associé à un passage piéton.
- ❖ Utilisation : **Covisibilité renforcée** entre les usagers ; rend les **traversées vélo plus sécurisées et confortables**. **Matérialise la trajectoire** la plus directe d'un itinéraire.



❑ Cédez-le-passage cycliste au feu :

- ❖ Définition : **Signalisation** permettant aux vélos allant dans une certaine direction de **franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt**, en cédant le passage aux autres usagers.
- ❖ Utilisation : **Facilite la circulation des cyclistes**. **Réduit le risque d'accrochage** dans les mouvements de tourne-à-droite avec des PL/VL.



❑ Services et animations aux cyclistes :

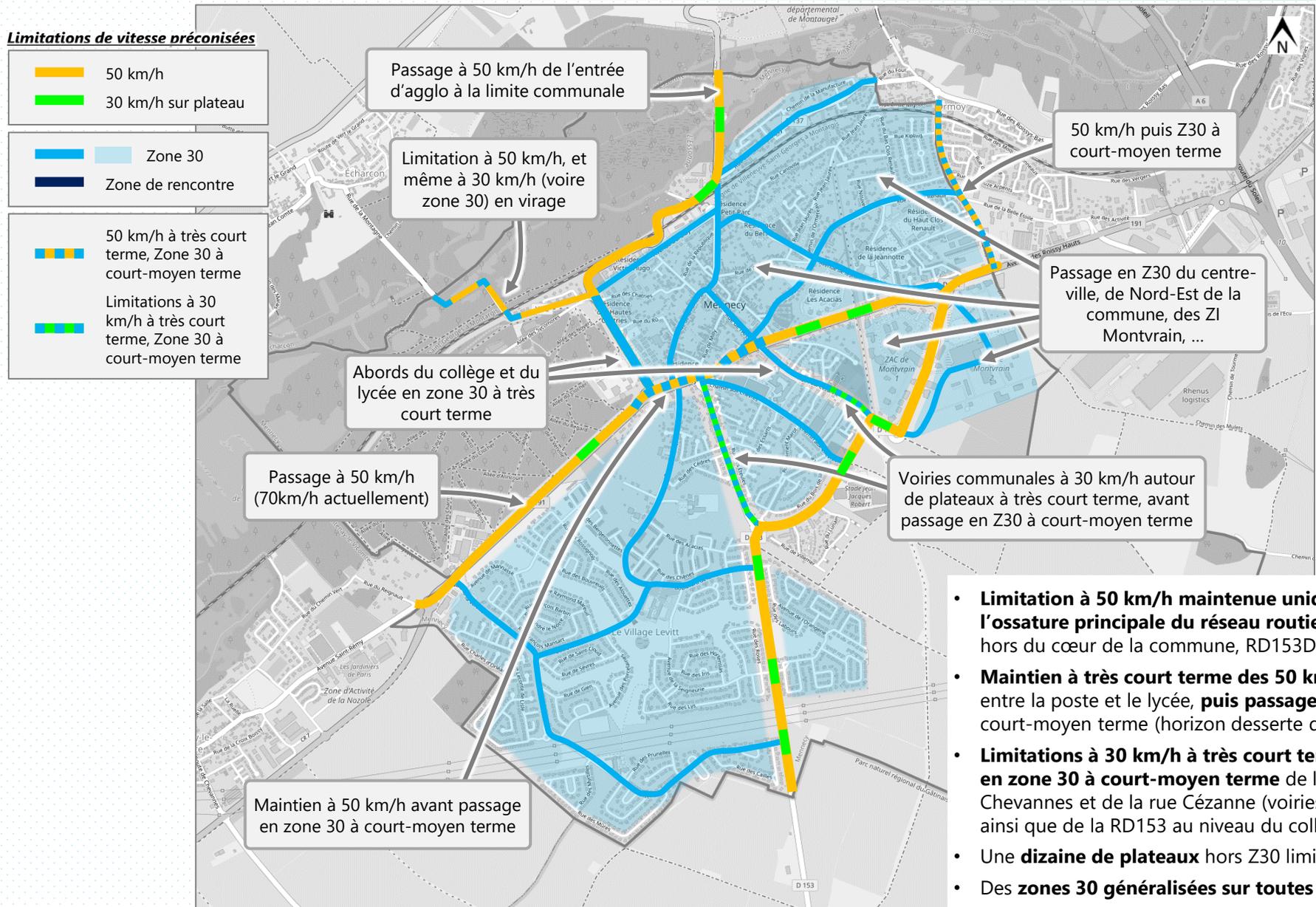
- ❖ Définition : éléments d'un système vélo à destination des cyclistes (ateliers vélos, vélos en libre-service, apprentissage, animations...)
- ❖ Utilisation : sensibilisation et encouragement à l'usage de tous types de vélos.





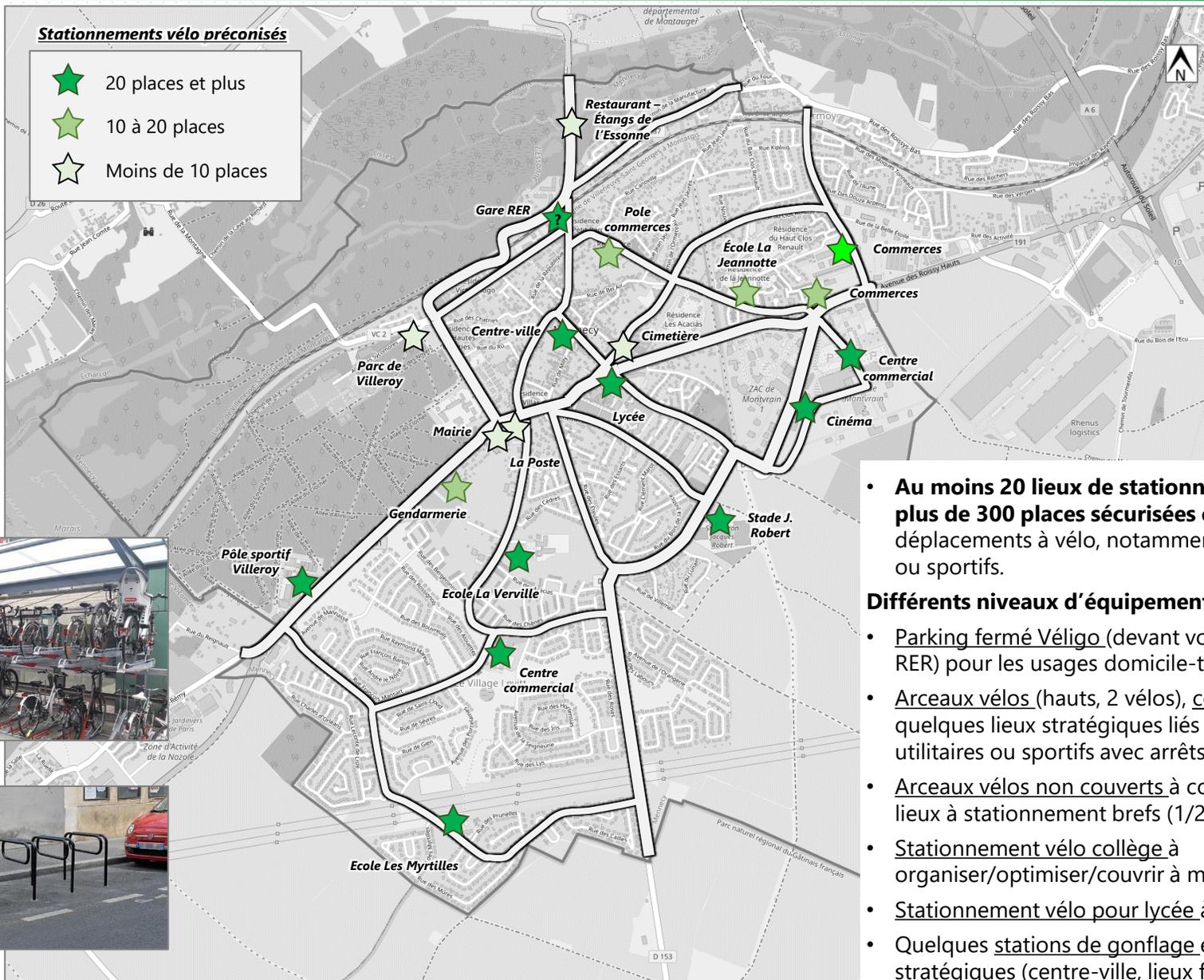
III.2. Limitations de vitesse

III. PRÉCONISATIONS THÉMATIQUES



- **Limitation à 50 km/h maintenue uniquement sur l'ossature principale du réseau routier** : RD191 et RD153 hors du cœur de la commune, RD153D.
- **Maintien à très court terme des 50 km/h sur la RD191** entre la poste et le lycée, **puis passage en zone 30** à court-moyen terme (horizon desserte du Val d'Essonne).
- **Limitations à 30 km/h à très court terme, puis passage en zone 30 à court-moyen terme** de la route de Chevannes et de la rue Cézanne (voiries communales), ainsi que de la RD153 au niveau du collège
- Une **dizaine de plateaux** hors Z30 limités à **30 km/h**
- Des **zones 30 généralisées sur toutes les autres voiries.**

Schéma directeur déplacements doux - commune de Mennecey
Plan d'action - v3



• **Au moins 20 lieux de stationnement équipés et plus de 300 places sécurisées** créées. Incitant à des déplacements à vélo, notamment utilitaires, scolaires ou sportifs.

Différents niveaux d'équipement selon l'usage :

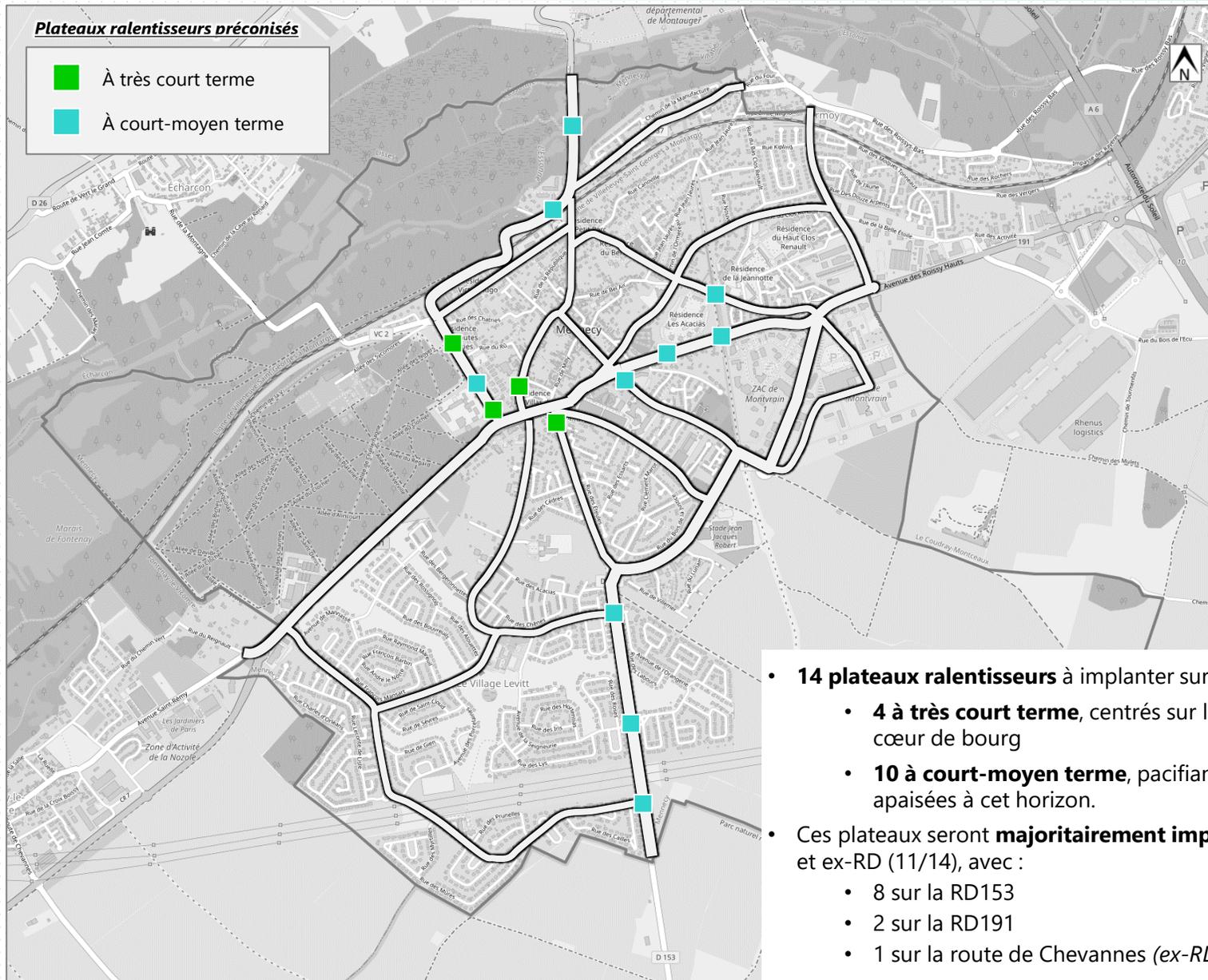
- Parking fermé Véligo (devant voire derrière la gare RER) pour les usages domicile-travail « à la journée »
- Arceaux vélos (hauts, 2 vélos), couverts pour quelques lieux stratégiques liés à des déplacements utilitaires ou sportifs avec arrêts 1 à plusieurs heures,
- Arceaux vélos non couverts à court terme pour les lieux à stationnement brefs (1/2 à 1h)),
- Stationnement vélo collège à organiser/optimiser/couvrir à moyen terme,
- Stationnement vélo pour lycée à créer,
- Quelques stations de gonflage en des points stratégiques (centre-ville, lieux fréquentés).

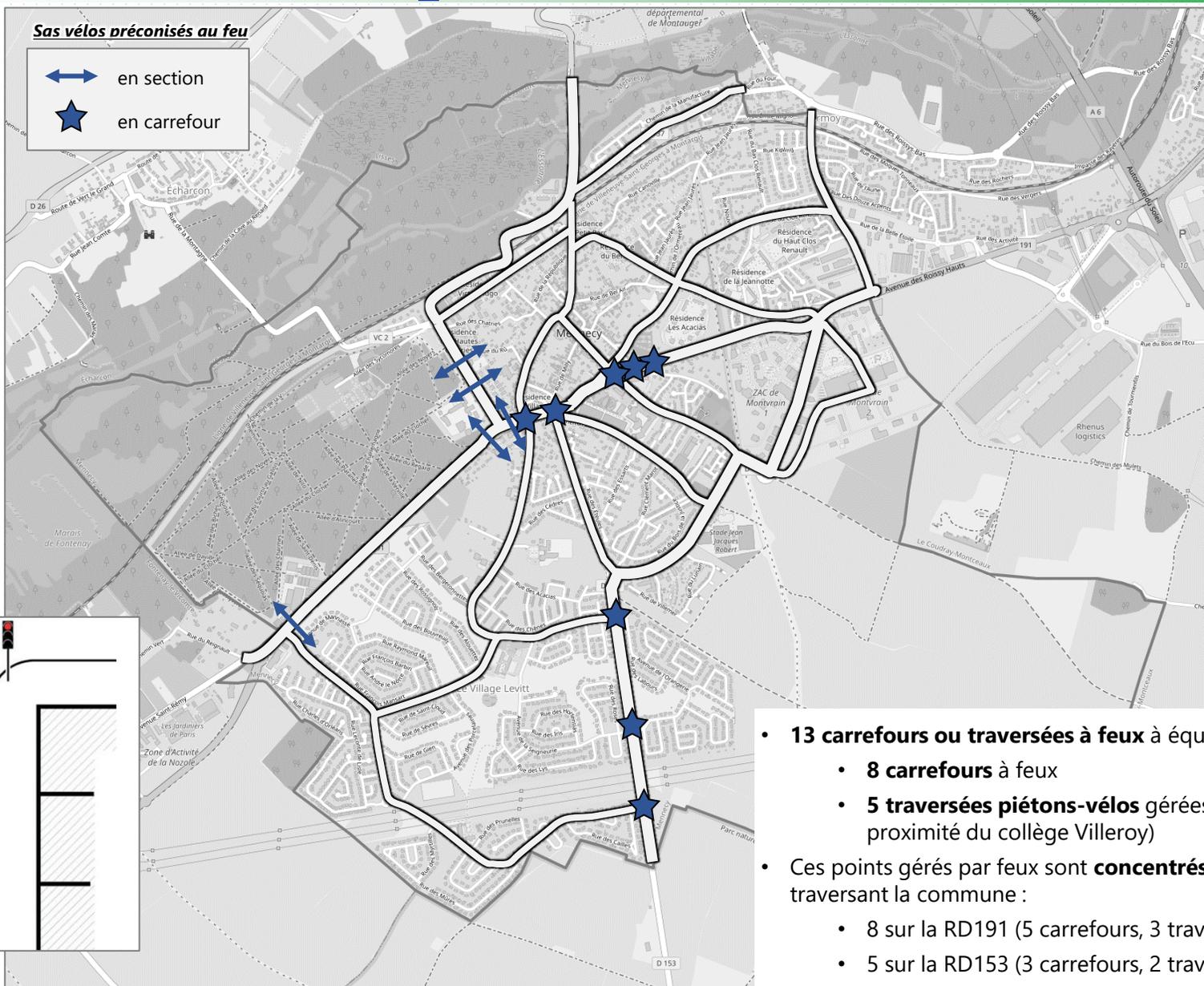


Abri couvert pour vélo

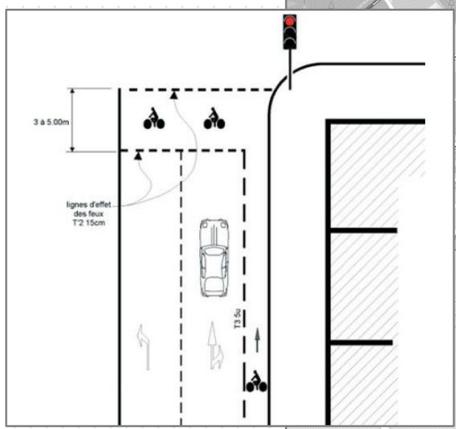


Arceaux vélo

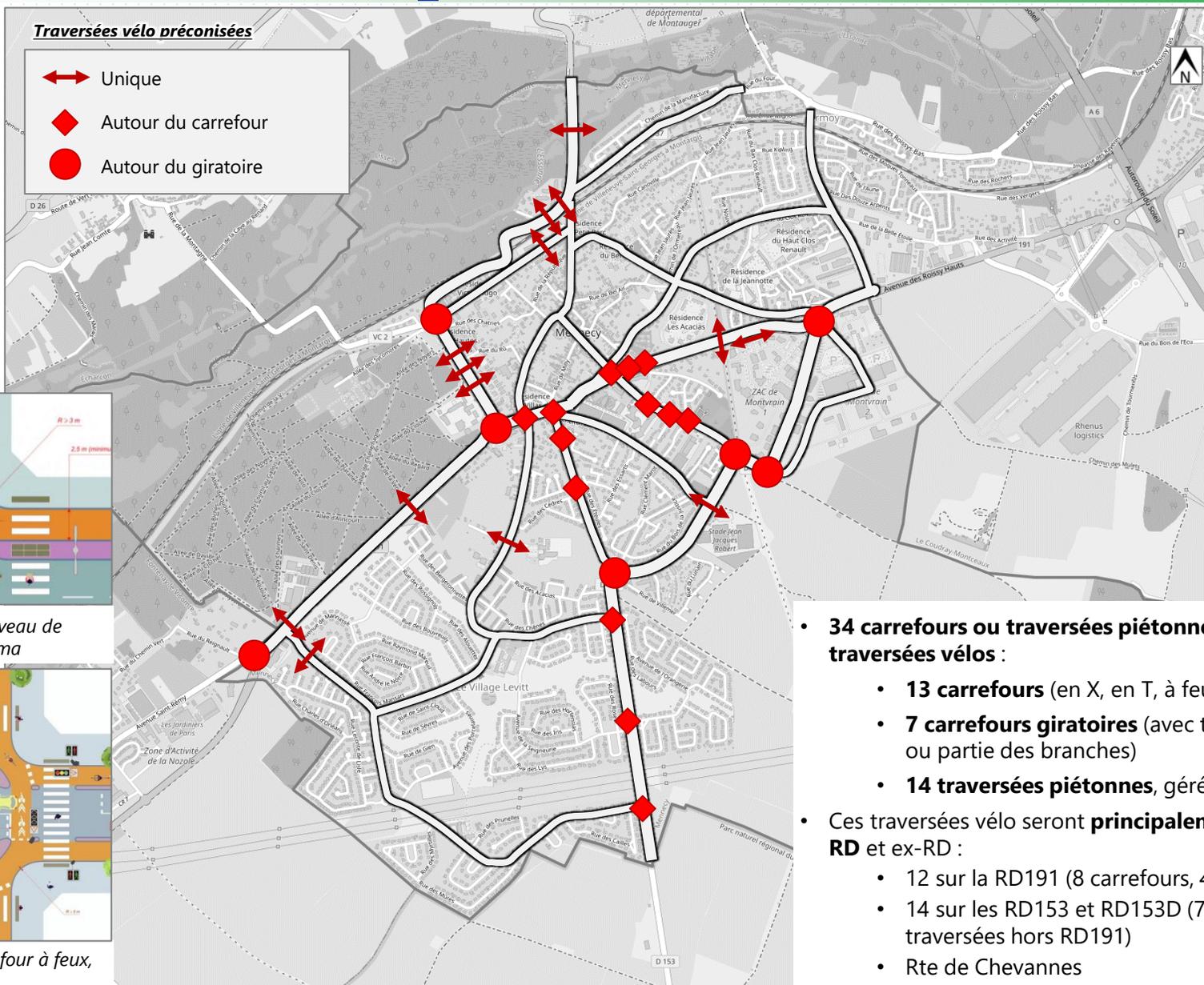




- **13 carrefours ou traversées à feux à équiper de sas vélos :**
 - **8 carrefours** à feux
 - **5 traversées piétons-vélos** gérées par feux (dont 4 à proximité du collège Villeroy)
- Ces points gérés par feux sont **concentrés sur les RD** traversant la commune :
 - 8 sur la RD191 (5 carrefours, 3 traversées)
 - 5 sur la RD153 (3 carrefours, 2 traversées)



Sas vélo, Cerema

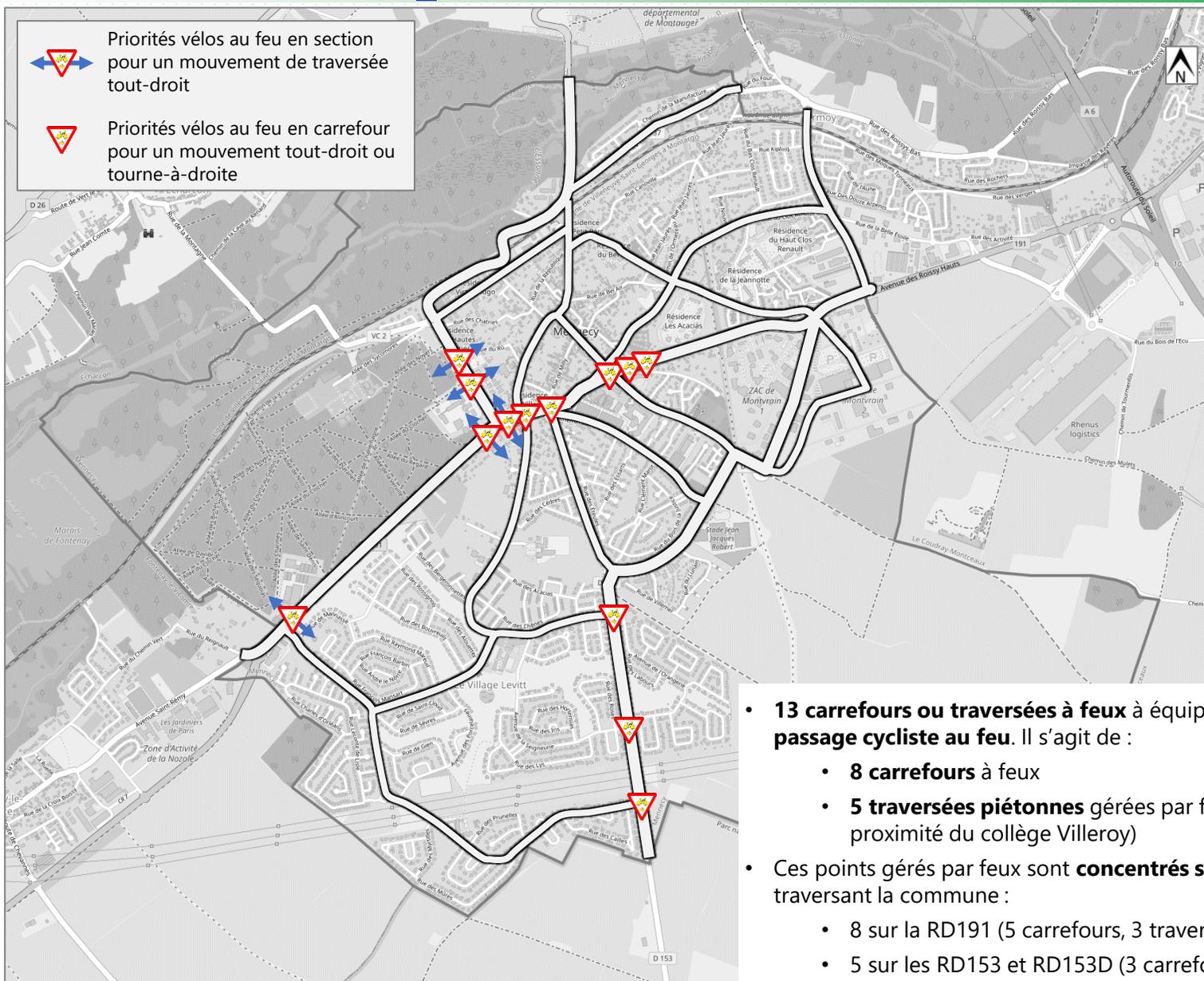


Franchissement à niveau de chaussée, Cerema



Traversées vélo en carrefour à feux, Cerema

- **34 carrefours ou traversées piétonnes** à compléter de **traversées vélos** :
 - **13 carrefours** (en X, en T, à feux ou non, ...)
 - **7 carrefours giratoires** (avec traversées sur toutes ou partie des branches)
 - **14 traversées piétonnes**, gérées par feux ou non
- Ces traversées vélo seront **principalement implantées sur RD** et ex-RD :
 - 12 sur la RD191 (8 carrefours, 4 traversées)
 - 14 sur les RD153 et RD153D (7 carrefours et 7 traversées hors RD191)
 - Rte de Chevannes



- **13 carrefours ou traversées à feux** à équiper de **cédez-le-passage cycliste au feu**. Il s'agit de :
 - **8 carrefours** à feux
 - **5 traversées piétonnes** gérées par feux (dont 4 à proximité du collège Villeroy)
- Ces points gérés par feux sont **concentrés sur les RD** traversant la commune :
 - 8 sur la RD191 (5 carrefours, 3 traversées)
 - 5 sur les RD153 et RD153D (3 carrefours, 2 traversées)



Il s'agira de **développer progressivement** (à une échelle pluriannuelle) **un écosystème d'actions favorables au vélo**, en lien avec les gestionnaires (mairie, CCVE, département, IDF Mobilités), avec les associations et les acteurs, publics (écoles...) ou privés (entreprises).

❑ Services à destination des cyclistes :

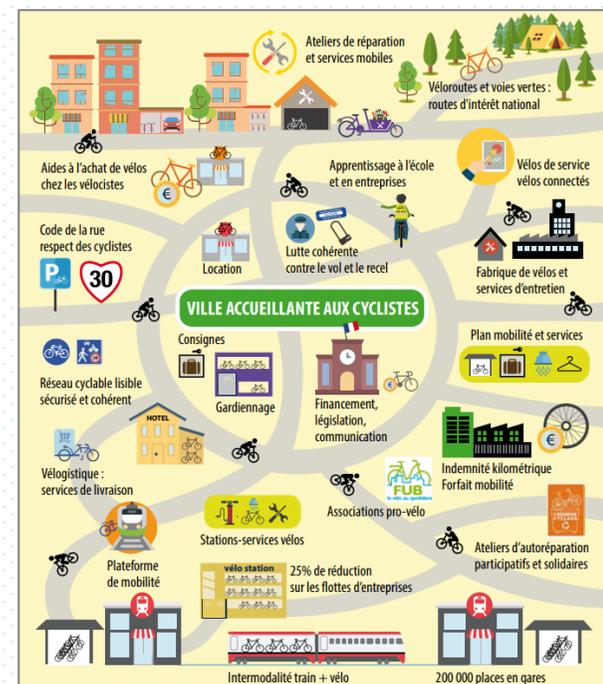
- ❖ Ateliers de réparation participatifs avec les associations,
- ❖ Consignes vélos en centre-ville,
- ❖ Points d'entretien vélo couplés à des parkings vélos,
- ❖ Réseau de vélos à assistance électrique en libre service (en lien avec région et associations),
- ❖ Services de livraison (vélogistique),
- ❖ Diffusion de plans commentés des itinéraires cyclables communaux.

❑ Actions de sensibilisation et d'encouragement au vélo

- ❖ Journée annuelle du vélo à Mennecey couplée à une journée sans voiture,
- ❖ Séance de marquage antivol des vélos menneçois,
- ❖ Actions d'éducation à la pratique cyclable pour jeunes et débutants, écoles et associations de quartier,
- ❖ Aides à l'achat de vélos standard, spécifique ou à assistance électrique, en lien avec d'autres acteurs de la région parisienne,
- ❖ Organisation régulière de balades urbaines,
- ❖ Communication régulière dans le journal municipal des actions dans le domaine du vélo.



Borne de réparation vélo



Un écosystème d'actions favorables au vélo



IV. Détail des actions

0. Plan des sections.....	37	8. RD153 Sud.....	45
1. RD191 Ouest.....	38	9. RD153D.....	46
2. RD191 Centre-Ouest.....	39	10. Quartier Sud-Est.....	47
3. RD191 Centre-Est.....	40	11. Centre-ville Ouest	48
4. RD191 Est.....	41	12. Centre-ville Est.....	49
5. RD153 Nord.....	42	13. Quartier Sud-Ouest (1/2).....	50
6. RD153 Collège de Villeroy.....	43	14. Quartier Sud-Ouest (2/2).....	51
7. Route de Chevannes (<i>ex-D153</i>).....	44		

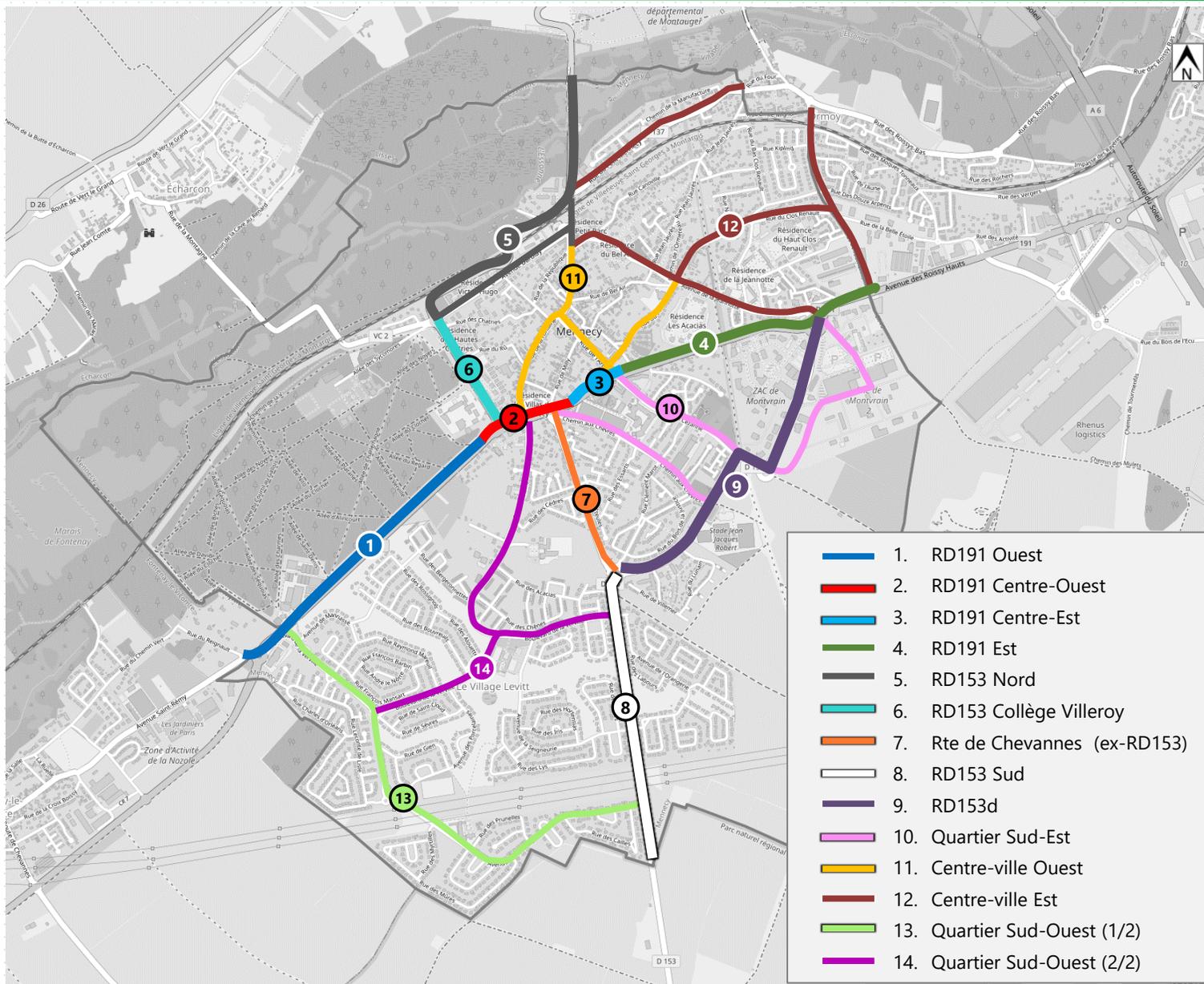
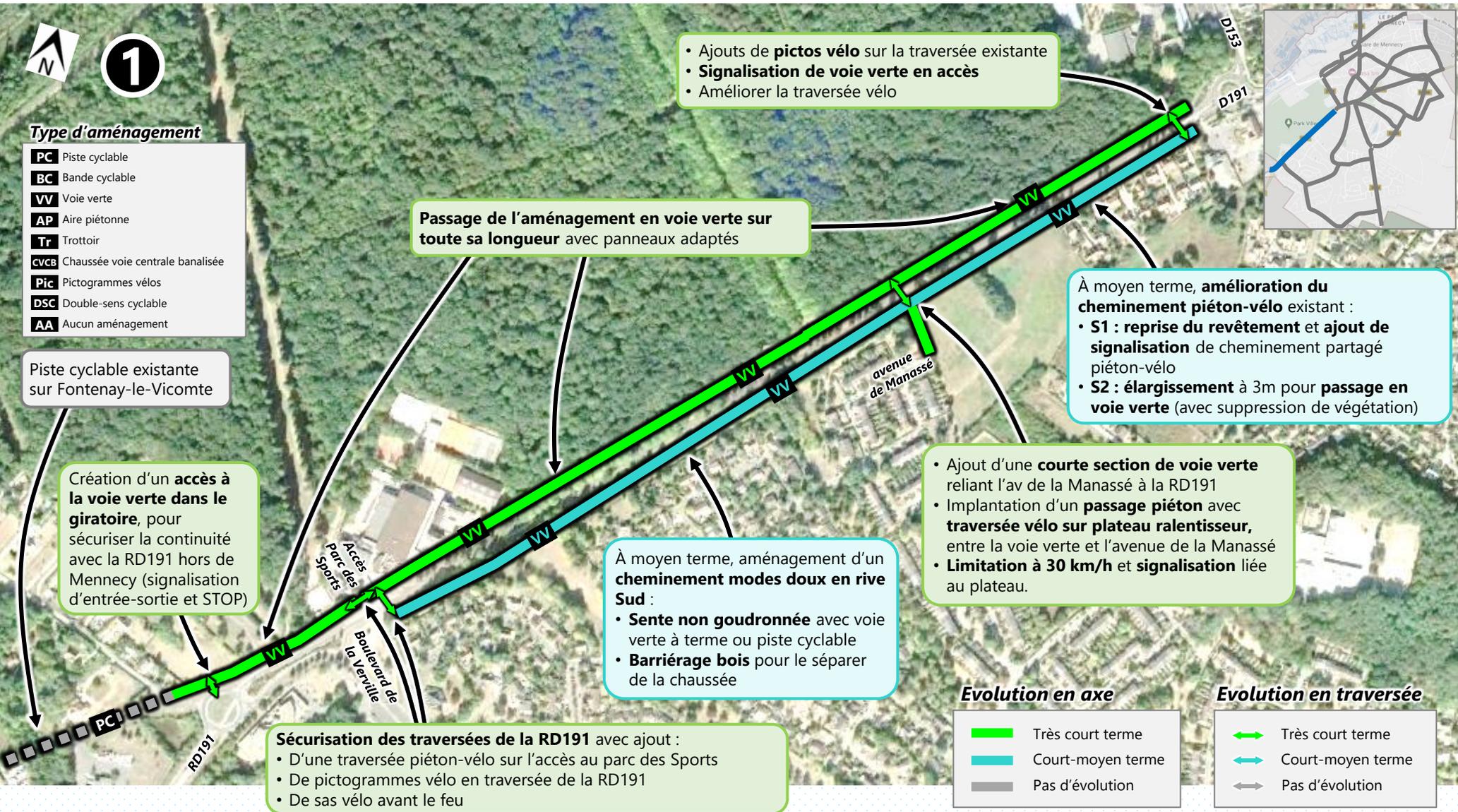
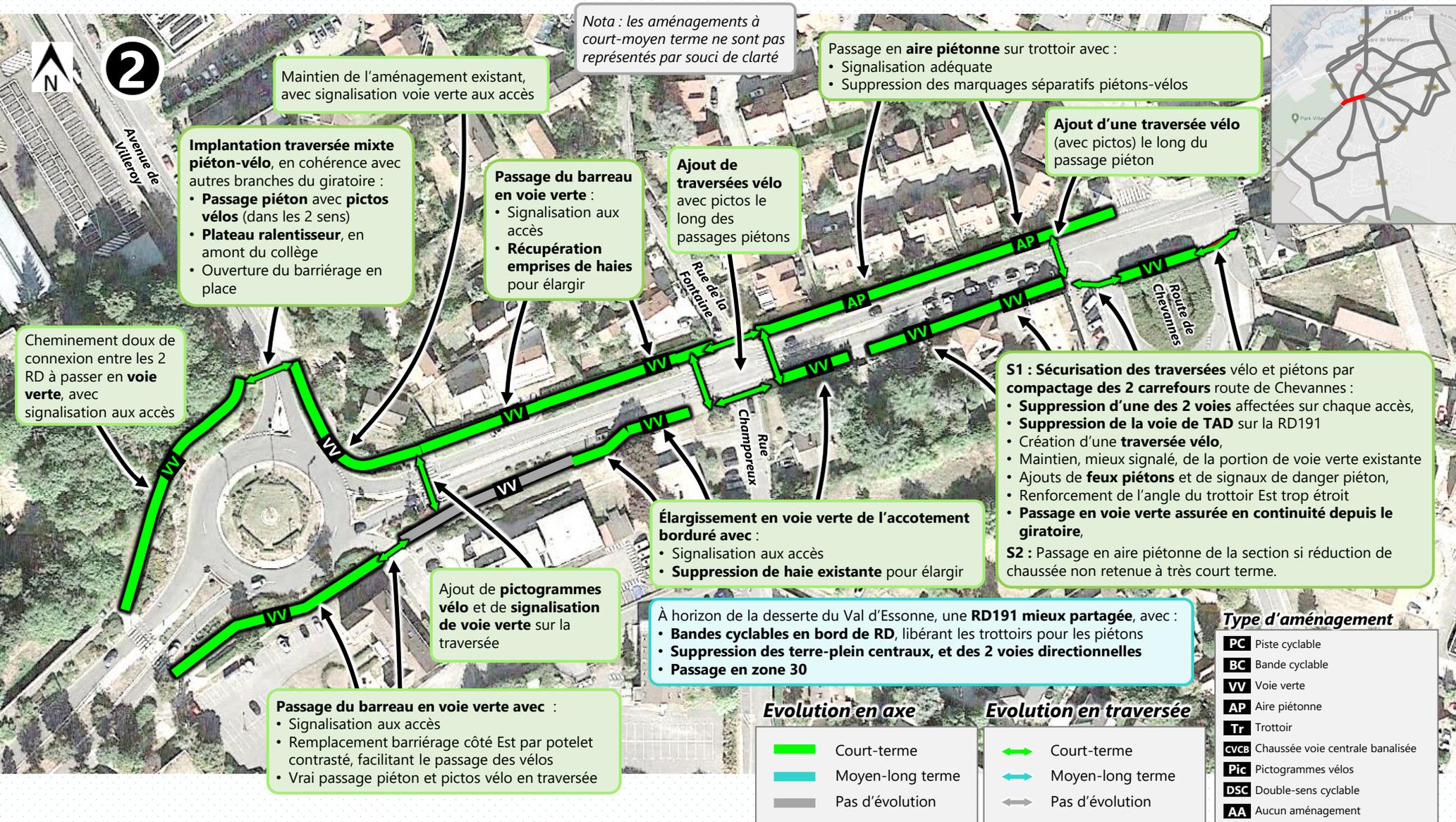
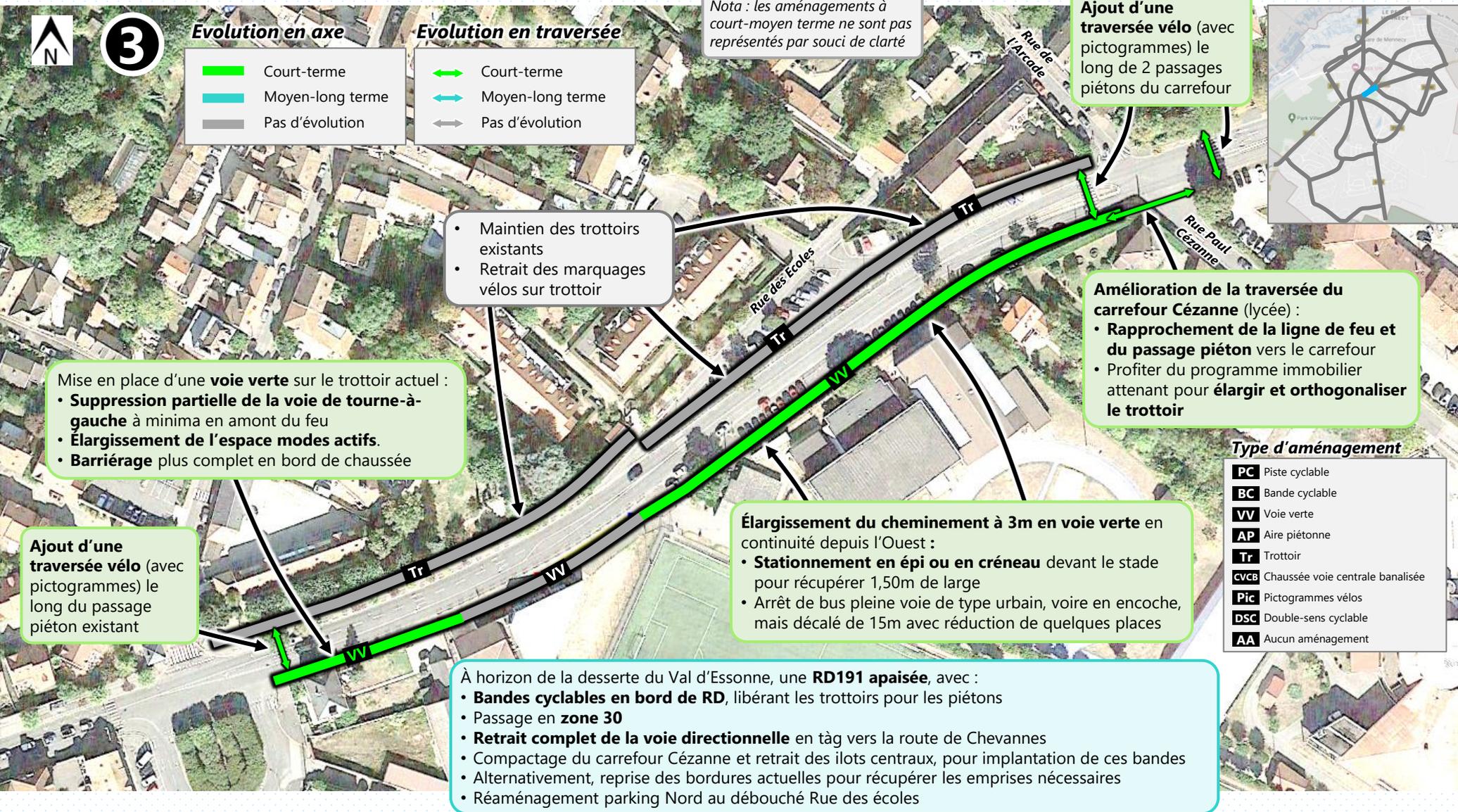


Schéma directeur déplacements doux - commune de Mennecey
Plan d'action - v3









Evolution en axe

Evolution en traversée

- █ Très court terme
- █ Court-moyen terme
- █ Pas d'évolution

- ↔ Très court terme
- ↔ Court-moyen terme
- ↔ Pas d'évolution



Type d'aménagement

- PC** Piste cyclable
- BC** Bande cyclable
- VV** Voie verte
- AP** Aire piétonne
- Tr** Trottoir
- CVCB** Chaussée voie centrale banalisée
- Pic** Pictogrammes vélos
- DSC** Double-sens cyclable
- AA** Aucun aménagement

À moyen terme, **implantation d'une bande cyclable en rive Nord**, par :

- Suppression/réduction voie centrale et îlots entre rues Cézanne (à sens unique) et butte Montvrain
- Élargissement de chaussée plus à l'Est
2 plateaux à implanter sur la RD191 apaisée

2 traversées vélos/piétons à sécuriser avec le cheminement coulée verte et les 2 arrêts de bus

Pas de modification des sections de voies vertes existantes

• Passage au gabarit modes doux d'un diagrammatique gênant

Pas de nouvel aménagement vélo sur ce côté de la chaussée

• Ajout d'un **passage piéton** sur la branche Est de la RD191

• Ajout de **traversées vélo** (avec pictos) le long des passages piétons

2 portions de voies vertes à créer, afin de **relier la zone commerciale aux aménagements modes actifs existants et préconisés.**

Profiter de la refonte du pôle commercial pour **implanter une voie verte de 3m de large en retrait de la chaussée**

Voie verte de 3m, avec :

- **Élargissement latéral de 0,5 à 1m**
- Signalisation aux accès
- **Ajout de 5 traversées vélo**, couplées avec passages piéton (pictos) et 1 à 2 plateaux ralentisseurs hors feux

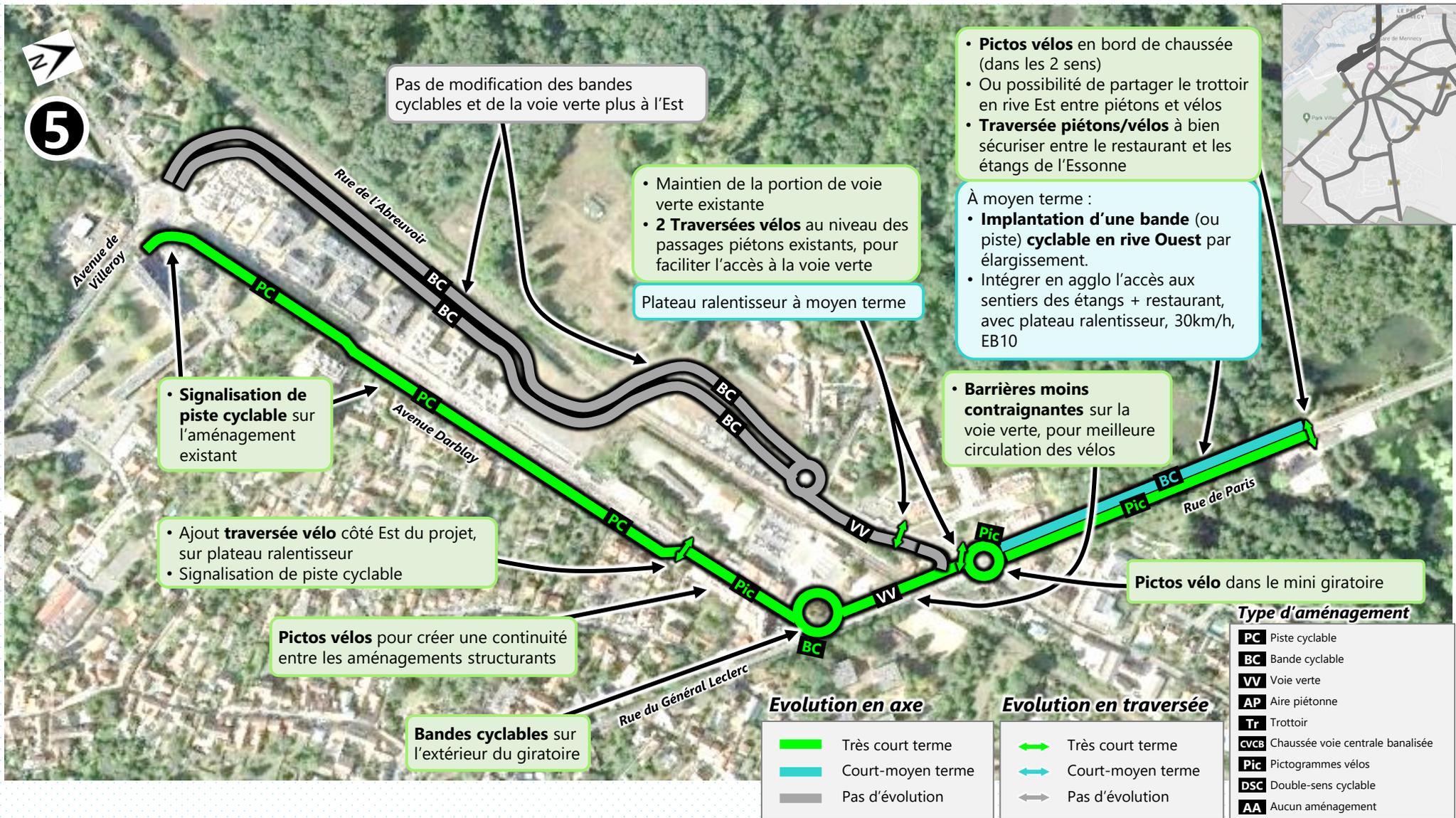
Ajout d'une traversée vélo le long du passage piéton existant

À moyen terme, **carrefour routier à :**

- **Compacter,**
- Gérer par **STOP**
- Doter de **traversées piétonnes et cyclables**

- **Signalisation voie verte** aux accès de l'aménagement existant, suffisamment large.
- Suppression des marquages séparatifs







Nota : les aménagements à court-moyen terme ne sont pas représentés par souci de clarté



- Ajout d'une **bande cyclable** dans le giratoire
- Création d'un **accès direct à la piste cyclable** existante depuis le giratoire

Ajout d'une **traversée vélo** le long du passage piéton existant

Pas de modification du trottoir à court terme

- Ajout **traversée piéton/vélo** sur ralentisseur face à extrémité voie verte.
- Stationnement bus séparé en 2

Pictos vélos (figurine vélo et flèches, en bordure de chaussée) entre le giratoire Darblay et l'accès à la voie verte projetée, afin de créer une continuité cyclable.

Pas de modification du trottoir à court terme

Ajout de **signalisation de voie verte** sur le cheminement existant

- Ajout d'une **traversée vélo** (avec pictos) le long du passage piéton existant
- Ajout signalisation **zone de rencontre** sur l'accès à l'école

Voie verte en continuité (ou aire piétonne) le long des parkings existants.

Passage de l'axe en zone 30, en cohérence avec les flux modes actifs et la proximité du collège

- **Panneaux** aux entrées de la section
- **Marquages au sol** « zone 30 » répétés plusieurs fois en section, dans les 2 sens

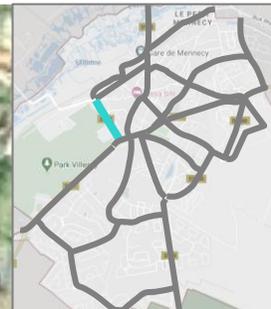
À moyen terme, **suppression du stationnement** en rive Nord-Est et **implantation possible d'une bande cyclable** le long de la chaussée, afin d'offrir une continuité directe entre les aménagements cyclables structurants aux alentours

• Ajout d'une **traversée vélo** le long du passage piéton existant

À moyen terme, **suppression possible des feux existants** si 3^{ème} plateau ralentisseur

Implantation d'une traversée mixte piétonne-vélo, en cohérence avec les autres branches du giratoire :

- Sur **plateau ralentisseur** (en zone 30)
- **Passage piéton** accompagné de **pictos vélos** (dans les 2 sens)
- **Ouverture des barrières** existantes



Type d'aménagement

PC	Piste cyclable
BC	Bande cyclable
VV	Voie verte
AP	Aire piétonne
Tr	Trottoir
CVCB	Chaussée voie centrale banalisée
Pic	Pictogrammes vélos
DSC	Double-sens cyclable
AA	Aucun aménagement

Evolution en axe

	Très court terme
	Court-moyen terme
	Pas d'évolution

Evolution en traversée

	Très court terme
	Court-moyen terme
	Pas d'évolution

Passage de l'aménagement existant en voie verte

- Panneaux réglementaires aux accès



Nota : les aménagements à court-moyen terme ne sont pas tous représentés par souci de clarté

- Retrait des marquages de la pseudo piste cyclable sur le trottoir en rive Est, afin de libérer l'espace pour les piétons.
- Ajout de pictos vélo en bord de chaussée (dans les 2 sens) pour créer une continuité

À moyen terme, **2 bandes cyclables possibles** sur rue passée à sens unique (et/ou via un élargissement).
Maintien de 2 trottoirs qualitatifs.
 Zone 30 sur tout le barreau communal avec 3 passages en plateaux ralentisseurs

- Refonte et compactage du carrefour par la suppression d'une voie par sens
- Implantation de **pistes cyclables unidirectionnelles** sur l'espace récupéré

- Passage en **voie verte**, avec statut signalé
- Ajout de **barriérage ou de végétation** au bord du trottoir, pour le séparer physiquement de la chaussée
- **Élargissement du cheminement** à 3,00m au minimum
- Effacement des marquages vélo sur la voie verte

À moyen terme, **ajout d'une traversée vélo** pour lier les aménagements sur chaque rive.

- Implantation d'un **ralentisseur plateau** doté d'une **traversée mixte piétons-vélos**, avec **limitation à 30 km/h**

- Ajout de **traversées piétonnes** de chaque côté de la rue des vives eaux

À moyen terme, **compactage du carrefour** (suppression de l'ilot, rapprochement des trottoirs) et ajout de **traversées vélos** sur les passages piétons

- **Pictos vélo dans le carrefour**, en continuité de ceux implantés plus au Nord
- **Traversées vélos** le long des passages piétons transversaux

À moyen terme :

- **Bande cyclable en continuité**
- **Refonte urbaine et réglementaire** du carrefour (reprise des plateaux ralentisseurs avec traversées piétons/vélos, zone 30)

- **Traversées piétonnes et cyclables à proximité** du giratoire sur plateau ralentisseur optionnel
- Diriger les vélos vers la voie verte, pour libérer le trottoir piéton en rive Est

À moyen terme, **mise en place d'une piste cyclable bidirectionnelle** pour permettre tous les mouvements

- **Traversée piétonne** au droit du giratoire

À moyen terme, **ajout d'une traversée cyclable** pour lier les 2 rives.

Evolution en axe

	Très court terme
	Court-moyen terme
	Pas d'évolution

Evolution en traversée

	Très court terme
	Court-moyen terme
	Pas d'évolution

Type d'aménagement

PC	Piste cyclable
BC	Bande cyclable
VV	Voie verte
AP	Aire piétonne
Tr	Trottoir
CVCB	Chaussée voie centrale banalisée
Pic	Pictogrammes vélos
DSC	Double-sens cyclable
AA	Aucun aménagement





8

Nota : les aménagements à court-moyen terme ne sont pas représentés par souci de clarté

Mise en place d'une voie verte continue sur toute la rive Ouest de la RD153

- séparée de la chaussée par **barriérage**, ou bordurage.
- de **3,00m de large (+1,5m sur l'actuel)** pour sécurisation des modes
- avec **signalisation adéquate** à chaque accès

- **Élargissement du cheminement existant**
- **Mise à niveau du revêtement**
- Retrait de la bande cyclable trop étroite en rive Est

Création de la voie verte hors chaussée, par récupération d'emprises sur la bande cyclable existante et sur les accotements

- **Retrait des marquages existants**, destinés uniquement aux vélos au détriment des piétons
- **Barriérage** ou **plantations** pour séparer l'aménagement de la chaussée
- **Léger élargissement** pour maintenir les 3,00m de large

- **Maintien du trottoir existant**

- **Maintien du cheminement existant**, désormais réservé aux piétons (ou voie verte si meilleure faisabilité côté droit)

- **Élargissement des bandes cyclables sur chaussée**, à 1,50m hors marquage, par récupération d'emprises.
- Marquages réglementaires sur ces bandes

3 carrefours à fortement compacter/sécuriser :

- **Ajout traversées vélo plus directes** sur 3 passages piétons
- Traversées modes actifs mieux gérées par feux
- **Ajout de sas vélos** à chaque feu
- Effacement des anciens marquages modes doux

À moyen terme, **implantation possible de voies vertes** (en cohérence avec celles préconisées plus au Nord) si elles peuvent être prolongées jusqu'à Chevannes.

À moyen terme, suivant urbanisation et ouvertures sur le quartier :

- **Implantation possible voie verte en rive Est** (ou piste associée à un trottoir)
- **Sécurisation plus forte de la RD** par 3 carrefours plateaux compactés

Type d'aménagement

PC	Piste cyclable
BC	Bande cyclable
VV	Voie verte
AP	Aire piétonne
Tr	Trottoir
CVCB	Chaussée voie centrale banalisée
Pic	Pictogrammes vélos
DSC	Double-sens cyclable
AA	Aucun aménagement

Evolution en axe

	Court-terme
	Moyen-long terme
	Pas d'évolution

Evolution en traversée

	Court-terme
	Moyen-long terme
	Pas d'évolution





Nota : les aménagements à court-moyen terme ne sont pas tous représentés par souci de clarté

• **Voie verte confortable et sécurisée** (≥3,00m de large) en lieu et place du trottoir partagé
 • Ajout de **barriérage bois** ou d'une **bande végétalisée** côté chaussée, pour séparer cette dernière de la voie verte
 • Retrait des marquages séparatifs
 • Signalisation réglementaire

• **Mise en place d'une vraie traversée piétons-vélo** en continuité

• **Ajout d'une traversée vélo** entre les 2 tronçons de la voie verte.
Giratoire plus urbain :
 • Avec ilots physiques sécurisés
 • Sans zébras ni balises

À moyen terme, **2 traversées vélos** sur la RD153D, vers la piste préconisée en rive Sud-Est.
 Un ralentisseur sur la traversée de la coulée verte

• **Mise en place traversée piétons-vélo sécurisée** entre quartier Rousset, stade et coulée verte
 • **Abaisés de trottoirs**
 • Plateau ralentisseur

Evolution en axe

- █ Court-terme
- █ Moyen-long terme
- █ Pas d'évolution

Evolution en traversée

- ↔ Court-terme
- ↔ Moyen-long terme
- ↔ Pas d'évolution

Type d'aménagement

- PC** Piste cyclable
- BC** Bande cyclable
- VV** Voie verte
- AP** Aire piétonne
- Tr** Trottoir
- CVCB** Chaussée voie centrale banalisée
- Pic** Pictogrammes vélos
- DSC** Double-sens cyclable
- AA** Aucun aménagement

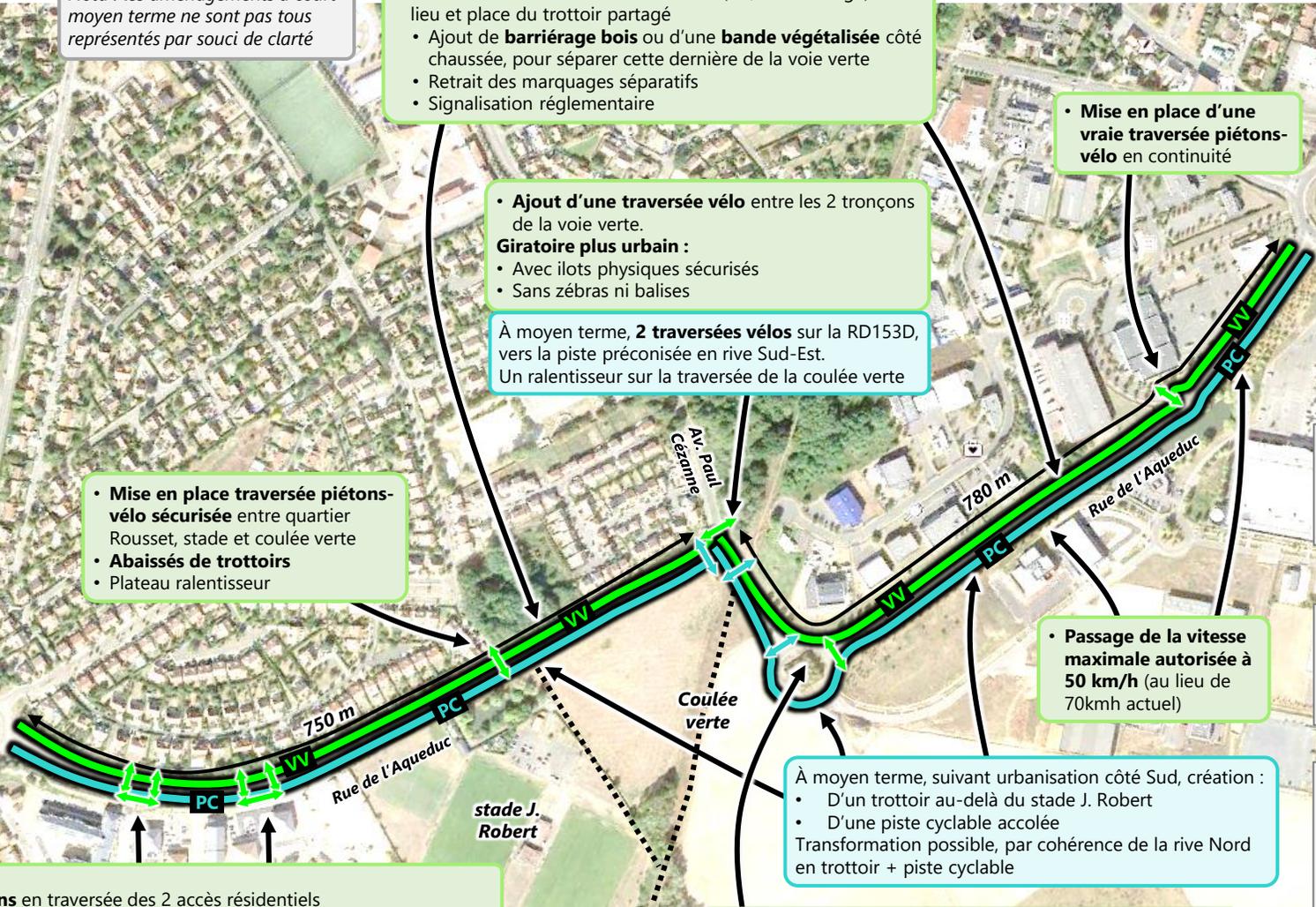
Ajout :
 • De passages piétons en traversée des 2 accès résidentiels
 • 4 traversées vélos vers la voie verte

À moyen terme, **compactage des 2 accès et piste cyclable possible** en rive Sud-Est, adossée au trottoir existant

Ajout d'une traversée vélo sur le passage piéton existant

Ajout d'une traversée piéton-vélo au Nord-Ouest du giratoire

À moyen terme, suivant urbanisation côté Sud, création :
 • D'un trottoir au-delà du stade J. Robert
 • D'une piste cyclable accolée
 Transformation possible, par cohérence de la rive Nord en trottoir + piste cyclable





IV.10. Quartier Sud-Est

IV. DÉTAIL DES ACTIONS

- Pas de nouveaux aménagements à très court terme sur le chemin aux Chèvres, et la rue Villon
- Passage en zone 30

- Autour du lycée, **retrait des vélos du trottoir**, trop étroit pour faire cohabiter les modes
- Ajout de **pictos vélo** sur la chaussée, de la RD191 à la rue des Glaneurs
- Ajout d'une **traversée piétonne-vélo** face à la rue des Glaneurs et à la gare routière (ouverte aux vélos et potentiellement avec DSC)
- Passage en **zone 30** de la section avec pictogrammes

- À moyen terme :
- **2 bandes cyclables sur toute la rue Cézanne**, passée à **sens unique** (plutôt Nord-Sud), ou via **récupération d'emprises**, (sur le trottoir partagé et vers les projets immobiliers au Nord)
 - 2 plateaux ralentisseurs sur traversées autour du lycée
 - Zone 30 sur toute la rue Cézanne
 - Requalification souhaitable de la rue et modification plan de circulation

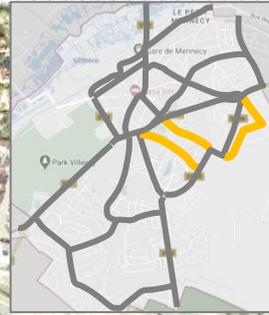
- À moyen terme, **création d'une voie verte le long de l'aqueduc de la Vanne**, de la RD153D jusqu'au Nord de la commune (en lien avec « Eaux de Paris »).
- Prolongation possible côté Sud et connexion avec le chemin aux Chèvres

- Section de voie verte** entre la RD153D et la ZA Montvrain 1, facilitant l'accès aux commerces

- Double-sens cyclable** sur la rue Clément Marot

- Aménagement sécurisé modes actifs entre RD153D et ch aux Chèvres :**
- Courte section revêtue, compatible PMR
 - Statut voie verte vers coulée verte
 - Double barrièrage filtrant anti véhicule et 2RM

- **2 sections de voie verte sur les accès à la ZA Montvrain 2 :**
 - le long de la rue Charles Péguy
 - entre giratoire RD191-153D et parking du centre commercial
- Des **pictogrammes vélos** en bord de chaussée sur les autres voiries de la ZA, afin de **matérialiser des continuités vélo**.
- **Zone 30** sur toute la ZA



- À moyen terme :
- Passage en sens unique (inversé avec rue Cézanne) de la rue Villon et du chemin aux Chèvres
 - DSC et trottoirs
 - Traversée piéton-vélo entre Villon et Cézanne

Type d'aménagement

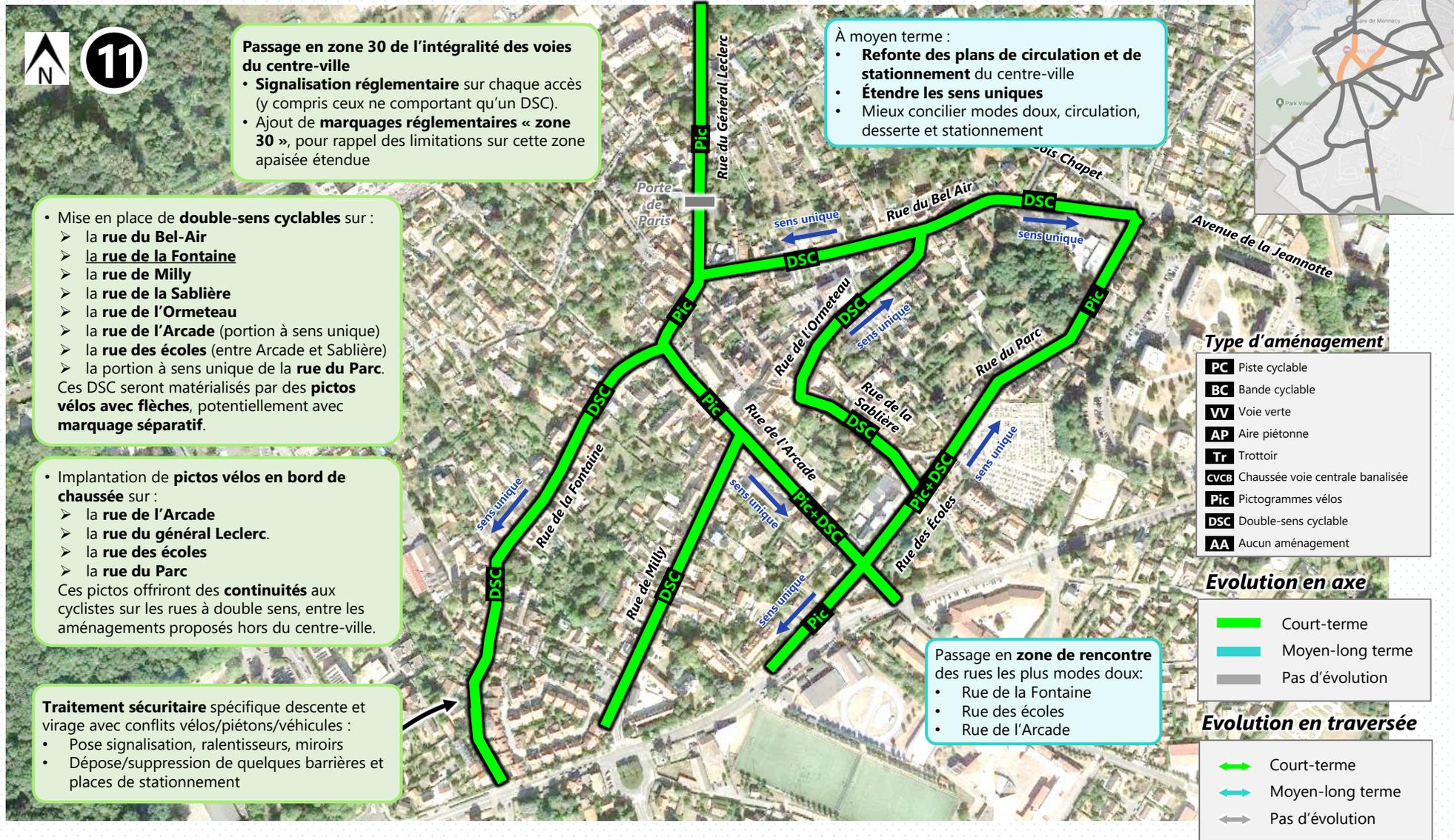
- PC** Piste cyclable
- BC** Bande cyclable
- VV** Voie verte
- AP** Aire piétonne
- Tr** Trottoir
- CVCB** Chaussée voie centrale banalisée
- Pic** Pictogrammes vélos
- DSC** Double-sens cyclable
- AA** Aucun aménagement

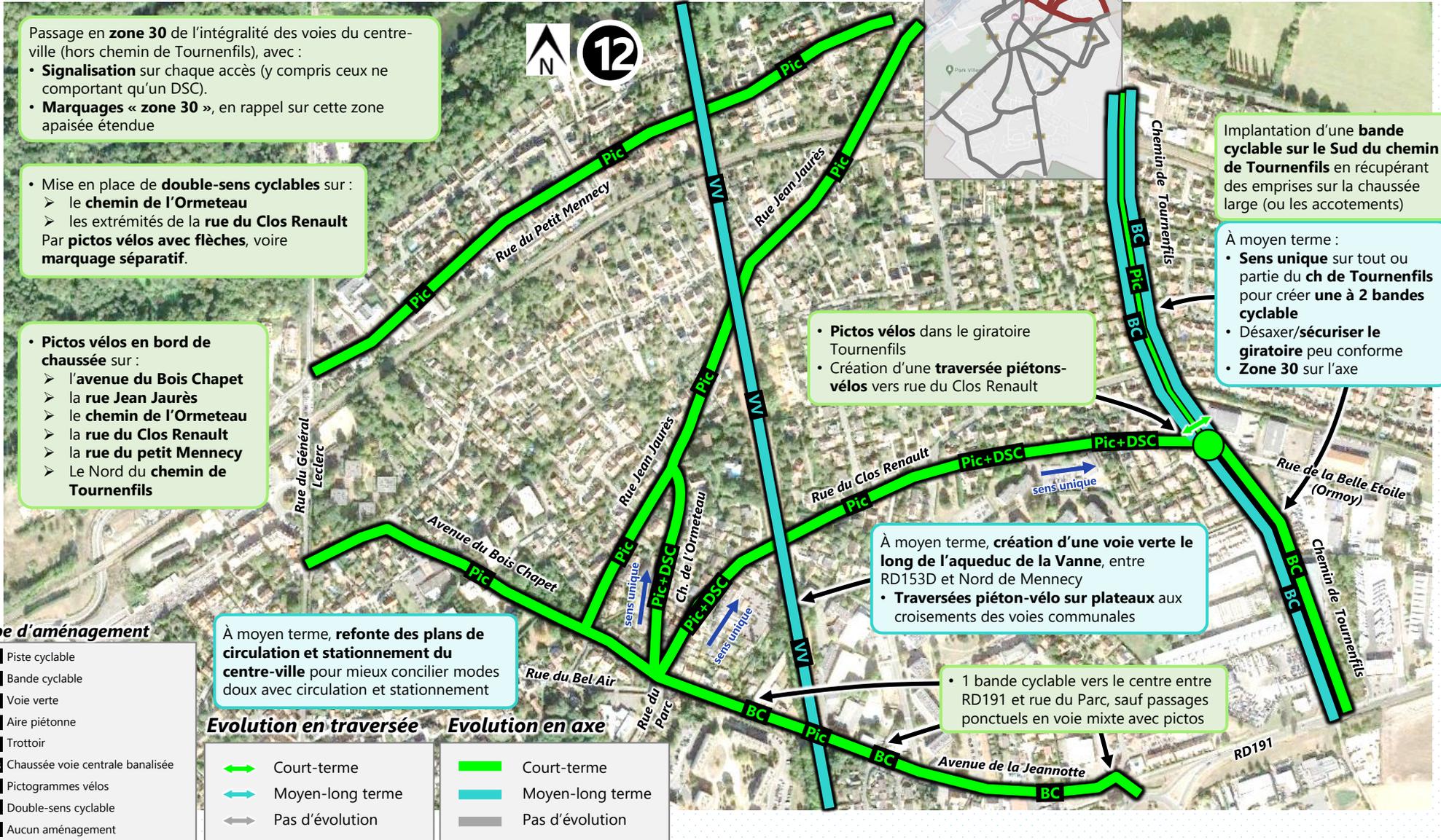
Evolution en axe

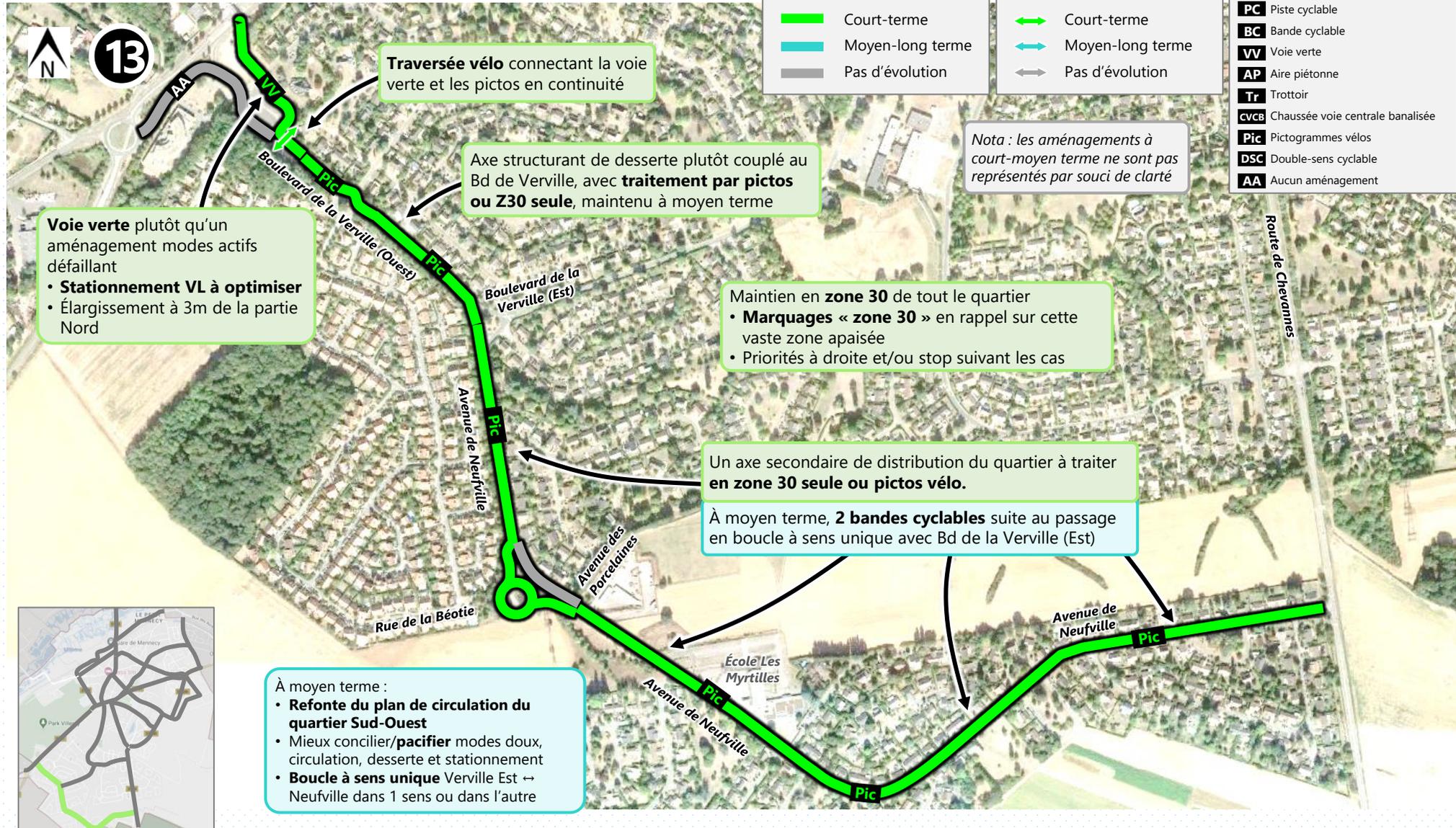
- Vert** Court-terme
- Cyan** Moyen-long terme
- Grise** Pas d'évolution

Evolution en traversée

- Vert double flèche** Court-terme
- Cyan double flèche** Moyen-long terme
- Grise double flèche** Pas d'évolution









Type d'aménagement

- PC** Piste cyclable
- BC** Bande cyclable
- VV** Voie verte
- AP** Aire piétonne
- Tr** Trottoir
- CVCB** Chaussée voie centrale banalisée
- Pic** Pictogrammes vélos
- DSC** Double-sens cyclable
- AA** Aucun aménagement

Evolution en axe

- █ Court-terme
- █ Moyen-long terme
- █ Pas d'évolution

Evolution en traversée

- ↔ Court-terme
- ↔ Moyen-long terme
- ↔ Pas d'évolution

Nota : les aménagements à court-moyen terme ne sont pas représentés par souci de clarté

• **Voie de desserte de quartier** et vers école en impasse à **traiter en CVCB** (plutôt que Z30 seule) pour marquer transition avec Bd de Verville
 • Prolongement à assurer vers CVCB Champoreux

• **Chaussée à voie centrale banalisée** rue Champoreux en impasse Sud pour véhicules
 • Avec signalisation CVCB et zone 30
 • Zone 30 seule en partie médiane pour maintien du stationnement riverain

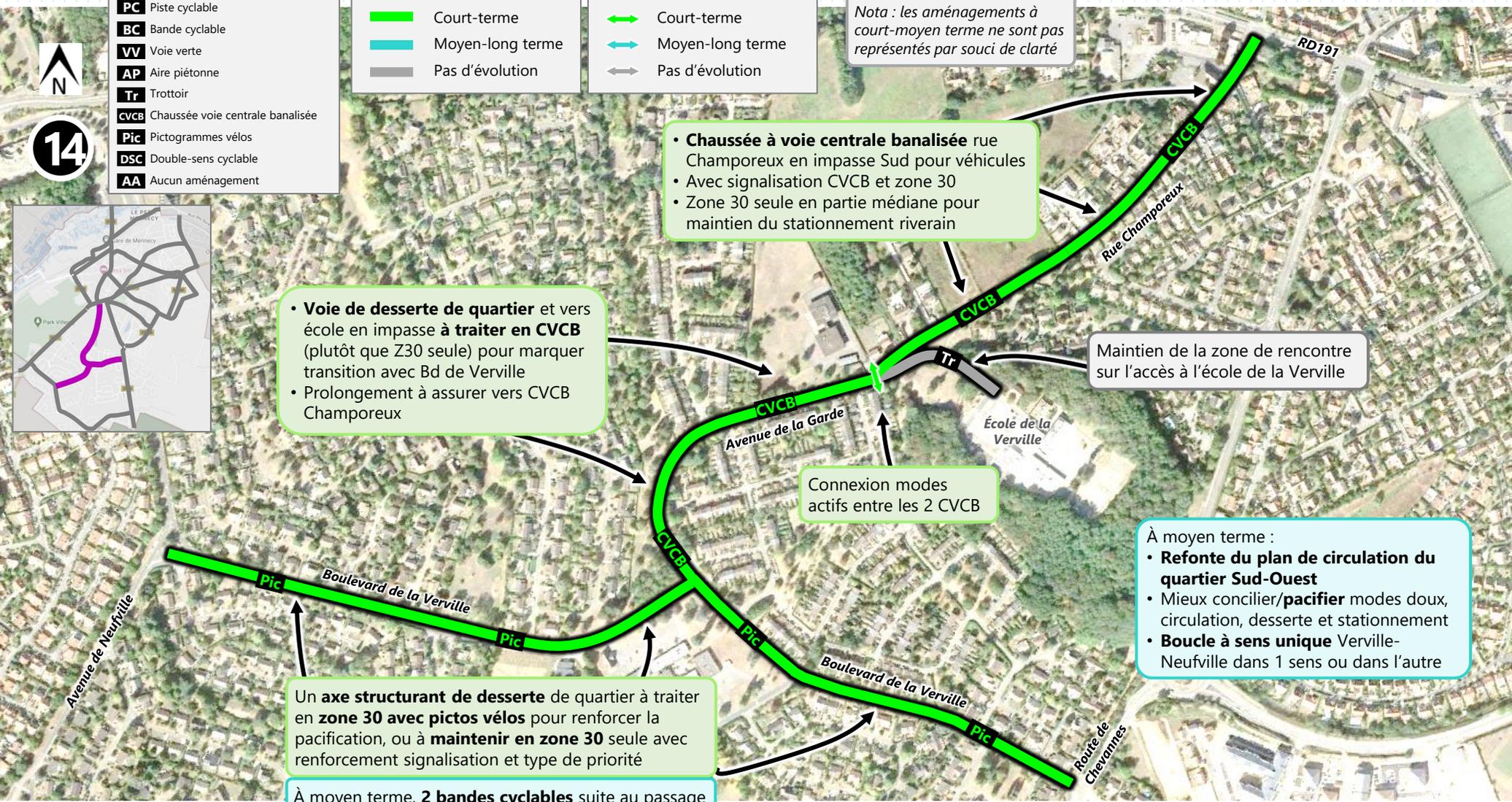
Maintien de la zone de rencontre sur l'accès à l'école de la Verville

Connexion modes actifs entre les 2 CVCB

À moyen terme :
 • **Refonte du plan de circulation du quartier Sud-Ouest**
 • Mieux concilier/**pacifier** modes doux, circulation, desserte et stationnement
 • **Boucle à sens unique** Verville-Neufville dans 1 sens ou dans l'autre

Un **axe structurant de desserte** de quartier à traiter en **zone 30 avec pictos vélos** pour renforcer la pacification, ou à **maintenir en zone 30** seule avec renforcement signalisation et type de priorité

À moyen terme, **2 bandes cyclables** suite au passage en boucle à sens unique avec l'Av de Neufville





V. Chiffrage et programmation



		Coûts estimés à très court terme	Coûts estimés à court-moyen terme
Aménagements	Voies vertes	725 000 €	1 000 000 €
	Pistes cyclables	20 000 €	500 000 €
	Bandes cyclables	160 000 €	875 000 €
	Double-sens cyclables	25 000 €	5 000 €
	Pictogrammes vélos	100 000 €	-
	Chaussées à voie centrale banalisée	40 000 €	-
	Vélorues	25 000 €	-
	Plateaux ralentisseurs	160 000 €	240 000 €
Équipements	Stationnements vélos	120 000 €	-
	Sas vélos	2 000 €	-
	Traversées cyclables	10 000 €	-
	Cédez-le-passage cyclistes aux feux	3 000 €	-
	Zones apaisées	10 000 €	-
Autres	Communication	15 000 €	-
Total estimé		1 415 000 €	2 620 000 €

• 283 000 € par an sur **5 ans** (incluant subventions à obtenir)

+

• 328 000 € par an sur **7 à 8 ans** supplémentaires (incluant subventions à obtenir)

- **Programme** suggéré sur environ 12 ans :
 - **5 ans à court terme**
 - **7 à 8 ans supplémentaires à court-moyen terme**
- **Investissements suggérés d'environ 300 000 € par an, incluant les subventions à obtenir** (pouvant représenter la moitié des investissements à réaliser).

Nota : Ces investissements de sécurisation et de pacification correspondent à des budgets d'investissements modes doux, mais aussi à des budgets d'aménagements de sécurité et de programmation de voiries réorientés.
- **Programme réalisable sur une plus longue période** si :
 - des investissements annuels moindres sont souhaités.
 - des subventions se révèlent plus difficiles à obtenir.