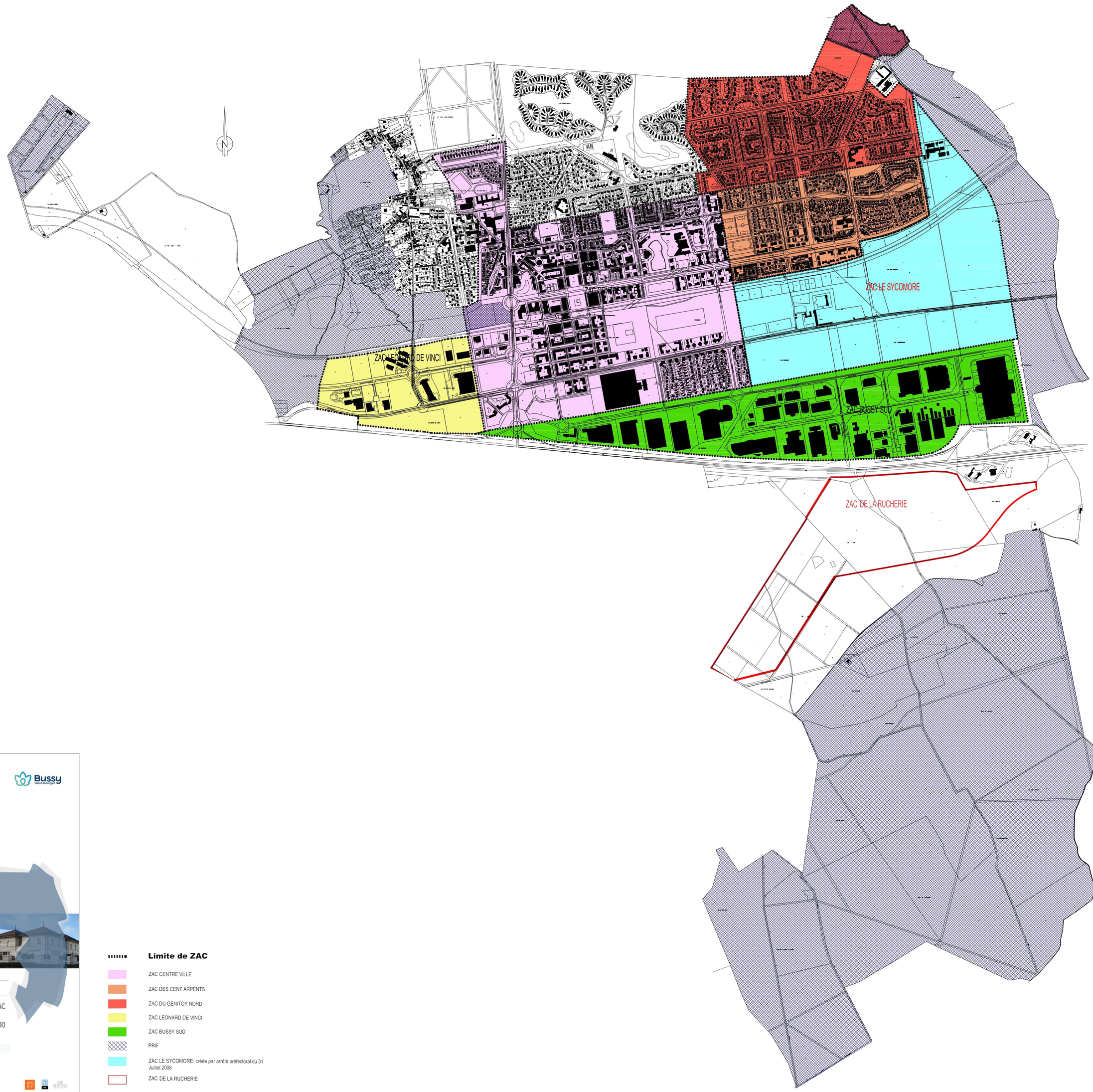
Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Plan des ZAC

Échelle communale : 1 / 7000

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026



Limite de ZAC

- ZAC CENTRE VILLE
- ZAC DES CENT ARPENTS
- ZAC DU GENITOY NORD
- ZAC LEONARD DE VINCI
- ZAC BUSSY SUD
- PRIF
- ZAC LE SYCOMORE: créée par arrêté préfectoral du 31 Juillet 2008
- ZAC DE LA RUCHERIE

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Taux taxe aménagements

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT DU PROCES VERBAL

SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 25 NOVEMBRE 2011

SEINE-ET-MARNE

•

ARRONDISSEMENT DE TORCY

•

CANTON DE TORCY

Délibération n°2011/11/4533

Date de convocation : 19 novembre 2011
Date d'affichage : 19 novembre 2011
Conseillers : 33

- ✓ en exercice : 33
- ✓ présents : 21
- ✓ pouvoirs : 5
- ✓ votants : 26

Le 25 novembre 2011, le conseil municipal s'est réuni dans la salle du conseil, sur la convocation de Monsieur Hugues RONDEAU, Maire ;

Monsieur Hugues RONDEAU, Maire, propose de voter pour un secrétaire de séance, Monsieur Claude LOUIS se présente.

Après acceptation du conseil à l'unanimité, Monsieur Hugues RONDEAU nomme Monsieur Claude LOUIS secrétaire de séance qui fait l'appel.

ETAIENT PRESENTS :
Monsieur Hugues RONDEAU, Monsieur Jean-Claude LAMAGNERE, Monsieur Olivier MARTEL, Madame Régine BORIES, Monsieur Claude LOUIS, Monsieur Thierry DELAGE, Madame Isabelle GOUDAL, Madame Kim Chau NGOUANSAVANH, Mademoiselle Lynda AMAMI Madame Corinne VAN DER NOOT, Monsieur Dominique BIJARD, Monsieur Stéphane BARNIER, Monsieur Lucien MANGENOT, Monsieur Eric ZENON,Monsieur Robert MSILI, Madame Nicole BEZOULE, Monsieur Yann DUBOSC, Madame Nabia PISI, Monsieur Aubin Dominique LENGHAT, Monsieur Gwénaël FOURRE, Monsieur Pierre LAFAYE,

ETAIENT ABSENTS :
Madame Michèle BUI KHAC, pouvoir à Madame Régine BORIES
Madame Narany AN,
Madame Antoinette MONTAIGNE, pouvoir à Monsieur Eric ZENON
Madame Marie-Rose COULY,
Monsieur Franco PANIGADA, pouvoir à Monsieur Pierre LAFAYE
Madame Hélène YU,
Madame Pascale LEONELLI,
Madame Yvette RICHARD,
Monsieur Serge BENICHOU,
Monsieur Xuan Son KOU, pouvoir à Monsieur Yann DUBOSC
Madame Monique CHENOT,
Madame Christine ARANDA, pouvoir à Madame Nabia PISI

Délibération n° 2011/11/4533
Fixation du taux et des exonérations facultatives en matière de taxe d'aménagement.

La loi 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 a opéré une réforme de la fiscalité de l'aménagement en instituant la taxe d'aménagement (T.A.).

Cette réforme, qui entrera en vigueur dès le 1er mars 2012, vise à simplifier la fiscalité de l'aménagement et de l'urbanisme par une réduction du nombre des taxes et participations actuellement en vigueur.

La taxe d'aménagement se substituera aux taxes suivantes :

- la taxe locale d'équipement (T.L.E.) ;
- la taxe départementale des espaces naturels et sensibles (T.D.E.N.S.) ;
- la taxe départementale pour le financement des conseils d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement (T.D.C.A.U.E.) ;
- la taxe complémentaire à la T.L.E. en région d'Ile-de-France ;
- au programme d'aménagement d'ensemble (P.A.E.).

La T.A. constituera donc une taxe unique répartie en trois parts (locale, départementale, et régionale).

A compter du 1er janvier 2015, la plupart des participations prévues par le Code de l'Urbanisme disparaîtront à leur tour. Il s'agit de :

- la participation pour raccordement à l'égout (P.R.E.) ;
- la participation pour voirie et réseaux (P.V.R.) ;
- la participation pour non-réalisation d'aire de stationnement (P.N.R.A.S.).

Seul resteront en vigueur les dispositifs suivants :

- la participation pour équipement public ;
- le projet urbain partenarial (P.U.P.) ;
- les participations financières dues par les constructeurs en zone d'aménagement concerté (Z.A.C.).

L'assiette de la nouvelle taxe est déterminée sur la base d'une valeur forfaitaire unique (748 € le m²) appliquée à toutes les surfaces de plancher dont la hauteur est supérieure à 1,80 m, ce qui inclut désormais le stationnement en structure (calculée à partir du nu des façades et déduction faite des vides et trémies), selon les articles L.331-10 et L.331-11 du Code de l'Urbanisme.

Un abattement unique de 50 % (ce qui ramène la valeur forfaitaire à 374 € le m²) est notamment prévu, selon l'art. L.331-12 du Code de l'Urbanisme, en faveur du :

- du logement social ;
- des résidences principales pour les 100 premiers mètres carrés ;
- pour les constructions abritant des activités industrielles ou artisanales ;
- les entrepôts et hangars non ouverts au public et exploités commercialement ;
- les parcs de stationnement couverts et exploités commercialement.

S'agissant du taux de la T.A., il est déterminé librement par les collectivités concernées, dans la limite d'une fourchette définie par le législateur. S'agissant de la part communale, cette fourchette est comprise entre 1 et 5 %, le taux de 1 % s'appliquant de plein droit à défaut de délibération contraire du Conseil municipal.
En outre, selon l'art. L 331-14 du Code de l'Urbanisme, les communes ont désormais la possibilité d'instituer des taux différenciés par secteur, dans la **fourchette comprise entre 1 et 5 %,** afin de tenir compte du coût réel de l'urbanisation dans chaque secteur.
Les communes auront également la **liberté de majorer ce(s) taux jusqu'à 20 %** dans certains secteurs, selon l'art. L 331-15 du Code de l'Urbanisme. La délibération fixant le taux majoré doit alors être motivée et justifiée par la réalisation de travaux substantiels de voirie ou de réseaux ou la création d'équipements publics généraux rendus nécessaires en raison de l'importance des constructions qui seront réalisées dans

le secteur en cause. Les secteurs différenciés doivent alors être repris sur un document graphique annexé au Plan Local d'Urbanisme (P.L.U.), à titre d'information.

La loi définit d'une part des **exonérations applicables de plein droit** qui concernent notamment, selon l'art L.331-7 du Code de l'urbanisme :

- les constructions destinées à l'accueil des services publics ;
- les logements financés en P.L.A.I. ;
- certains locaux d'activités agricoles et de centres équestres ;
- les opérations en O.I.N sous certaines conditions qui seront fixées ultérieurement par décret,
- les opérations en Z.A.C. ;
- les reconstructions à l'identique de bâtiments détruits depuis moins de 10 ans ;
- les constructions inférieures à 5m².

Ainsi dans le cas de Bussy Saint-Georges, les autorisations d'urbanisme accordées lors des commercialisations de terrains par l'EPAMARNE seront exonérées de plein droit sous certaines conditions au double titre de l'Opération d'Intérêt National et des zones d'aménagement concerté.

La loi définit d'autre part les cas dans lesquels les communes peuvent, par délibération, adopter **des exonérations totales ou partielles** qui concernent, selon l'art. L.331-9 du Code de l'Urbanisme :

- les logements sociaux ;
- les logements financés en Prêt à Taux Zéro (P.T.Z.) - dans la limite de 50 % de leur surface et au-delà de 100 m² ;
- les locaux à usage industriel ;
- les locaux destinés au commerce de détail d'une superficie inférieure à 400 m² ;
- les immeubles classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques.

Les délibérations fixant le taux de la part communale ou relatives aux exonérations doivent être prises au plus tard le 30 novembre pour entrer en vigueur au 1er janvier de l'année suivante. La taxe d'aménagement sera applicable à partir du 1er mars 2012, à savoir sur les demandes d'autorisation d'urbanisme déposées à partir de cette date.

L'année 2012 constituera une année de transition et de test du nouveau dispositif. Elle permettra notamment de mesurer le rendement de la nouvelle taxe et, le cas échéant, de procéder aux correctifs qui pourraient s'avérer nécessaires. Pour l'année 2012, les enjeux identifiés consistent donc dans un premier temps à maintenir un niveau de recettes équivalent à celui actuellement assuré par la T.L.E.

Le fait générateur de la taxe est l'autorisation d'urbanisme. Les redevables de la taxe sont les personnes bénéficiaires des autorisations d'urbanisme.

Au vu de ces éléments, il est proposé au Conseil municipal :

- de fixer le taux de la taxe d'aménagement à 5 % sur l'ensemble du territoire communal ;
- d'exonérer de la taxe d'aménagement, en application de l'article L.331-9 du Code de l'Urbanisme, les catégories de construction ou aménagements suivants :
  - les locaux d'habitation et d'hébergement mentionnés au 1° de l'article L 331-12 qui ne bénéficient pas de l'exonération prévue au 2° de l'article L331-7 ;
  - dans la limite de 50 % de leur surface, les surfaces des locaux à usage d'habitation principale qui ne bénéficient pas de l'abattement mentionnée au 2° de l'article L 331-12 et qui sont financés à l'aide du prêt ne portant pas intérêt prévu à l'article L 31-10-1 du code de la construction et de l'habitation ;
  - les locaux à usage industriels mentionnés au 3° de l'article L 331-12 du code de l'urbanisme,
  - les commerces de détail d'une surface de vente inférieure à 400 m² ;
  - les immeubles classés parmi les monuments historiques ou inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques ;

- de maintenir au niveau de base prévu par le législateur, la nouvelle valeur forfaitaire des aires de stationnement non comprises dans la surface visée à l'article L.331-10 du Code de l'Urbanisme, soit 2.000 € par emplacement (places de stationnement extérieures).

Il est précisé que la taxe d'aménagement est établie sur les opérations d'aménagement et les opérations de construction, de reconstruction et d'agrandissement des bâtiments, installations ou aménagements de toute nature soumises à un régime d'autorisation en vertu du Code de l'Urbanisme, sous réserve des exonérations prévues par les articles L.331-7 à L.331-9 de ce code.

L'Etat effectue un prélèvement pour frais d'assiette et de recouvrement de 3 % sur le montant des recouvrements.

ENTENDU cet exposé ;

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU la loi n°2010-1658 de finances rectificative pour 2010 en date du 29 décembre 2010 ;

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 331-1 et suivants ;

VU la délibération du Conseil municipal en date du 18 janvier 1979 instaurant l'application de la Taxe Locale d'Equipement et fixant le taux à 3 % ;

VU l'arrêté préfectoral en date du 3 septembre 1979 n° 79BCCD 072 portant le taux de la taxe locale d'équipement à 5 % dans la Commune de Bussy-Saint-Georges ;

CONSIDERANT la nécessité de maintenir un niveau de recettes équivalent à celui actuellement assuré par la T.L.E ;

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré à l'unanimité

Article 1 : DECIDE de fixer le taux de la taxe d'aménagement à hauteur de 5 % sur l'ensemble du territoire de la commune ;

Article 2 : DECIDE d'exonérer de la taxe d'aménagement, en application de l'article L.331-9 du Code de l'Urbanisme, les catégories de construction ou aménagements suivants :

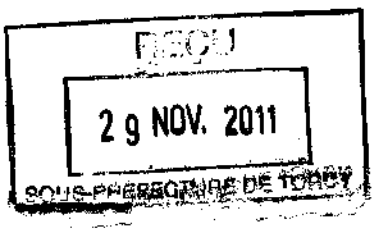
- ✓ les locaux d'habitation et d'hébergement mentionnés au 1° de l'article L 331-12 qui ne bénéficient pas de l'exonération prévue au 2° de l'article L.331-7 ;
- ✓ dans la limite de 50 % de leur surface, les surfaces des locaux à usage d'habitation principale qui ne bénéficient pas de l'abattement mentionnée au 2° de l'article L 331-12 et qui sont financés à l'aide du prêt ne portant pas intérêt prévu à l'article L 31-10-1 du code de la construction et de l'habitation ;
- ✓ les locaux à usage industriels mentionnés au 3° de l'article L 331-12 du code de l'urbanisme,
- ✓ les commerces de détail d'une surface de vente inférieure à 400 m² ;
- ✓ les immeubles classés parmi les monuments historiques ou inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

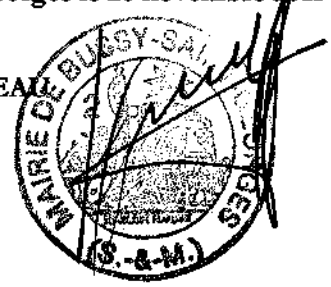
Article 3 : **PRECISE** que la taxe d'aménagement est applicable à partir du 1er mars 2012 et que la présente délibération est valable pour une durée d'un an avec tacite reconduction. Toutefois, le taux et les exonérations fixés ci-dessus pourront être modifiés tous les ans.

Article 4 : **PRECISE** que la présente délibération sera transmise au service de l'État chargé de l'urbanisme dans le département au plus tard le 1er jour du 2ème mois après son adoption, soit le 1er janvier 2012 au plus tard.

Pour extrait conforme
A Bussy Saint-Georges le 28 novembre 2011

Le Maire,
Hugues RONDEAU





Document adressé à la
S/Préfecture de Torcy
Le 29-11-11
Publié le
ou notifié le 30-11-11
ACTE RENDU EXECUTOIRE
(Art. 2 de la loi du 2 Mars 1982 modifiée)
Le Maire

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SEINE-ET-MARNE

•

ARRONDISSEMENT DE TORCY

•

CANTON DE TORCY

EXTRAIT DU PROCES VERBAL

SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 14 NOVEMBRE 2012

Délibération n° 2012/11/4788

Date de convocation : **7 novembre 2012**
Date d'affichage : **7 novembre 2012**
Conseillers : **33**

- ✓ en exercice : **33**
- ✓ présents : **24**
- ✓ pouvoirs : **2**
- ✓ votants : **26**

Le **14 novembre 2012**, le Conseil municipal s'est réuni dans la salle du conseil, sur la convocation de Monsieur Hugues RONDEAU, Maire ;

Monsieur Hugues RONDEAU, Maire, propose de voter pour un secrétaire de séance, Monsieur Eric ZENON se présente.

Après acceptation du conseil à l'unanimité, Monsieur Hugues RONDEAU nomme Monsieur Eric ZENON secrétaire de séance qui fait l'appel.

ETAIENT PRESENTS :

Monsieur Hugues RONDEAU, Monsieur Jean-Claude LAMAGNERE, Monsieur Claude LOUIS, Monsieur Thierry DELAGE, Madame Isabelle GOUDAL, Madame Kim Chau NGOUANSAVANH, Mademoiselle Lynda AMAMI, Madame Corinne VAN DER NOOT, Monsieur Dominique BIJARD, Monsieur Franco PANIGADA, Madame Hélène YU, Monsieur Stéphane BARNIER, Madame Pascale LEONELLI, Monsieur Lucien MANGENOT, Madame Martine CANDAU-TILH, Monsieur Eric ZENON, Monsieur Robert MSILI, Madame Nicole BEZOULE, Monsieur Serge BENICHOU, Madame Nabia PISI, Monsieur Xuan Son KOU, Monsieur Aubin Dominique LENGHAT, Madame Monique CHENOT, Monsieur Pierre LAFAYE

ETAIENT ABSENTS :

Monsieur Olivier MARTEL, pouvoir à Monsieur Thierry DELAGE
Madame Michèle BUI KHAC, excusée
Madame Régine BORIES
Madame Antoinette MONTAIGNE
Madame Marie-Rose COULY
Madame Narany AN
Monsieur Philippe Huy LE
Monsieur Yann DUBOSC
Monsieur Gwénaël FOURRE, pouvoir à Madame Monique CHENOT

Place de la Mairie • 77600 Bussy Saint-Georges • TÉL 01 64 66 24 24
FAX 01 64 66 68 95 E-MAIL mairie@bussy-saint-georges.fr SITE INTERNET www.ville-bussy-saint-georges.fr

Délibération n° 2012/11/4788
Approbation du taux majoré de 18 % de la taxe d'aménagement dans le secteur de la Rocade de la Croix Saint-Georges.

Cadre législatif de la réforme des participations d'urbanisme :

Monsieur le Maire indique que pour financer les équipements publics de la commune en vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L.121-1 du code de l'urbanisme, la loi de finances rectificative n°2010-1658 du 29 décembre 2010 codifiée aux articles L.331-1 et s. du code de l'urbanisme, a institué une nouvelle taxe d'aménagement remplaçant la taxe locale d'équipement et la plupart des taxes et participations additionnelles à partir du 1er mars 2012 : taxe locale d'équipement (TLE) ; taxe départementale sur les espaces naturels sensibles (TDENS) ; taxe départementale de financement des CAUE (TDCAUE) ; elle remplacera également à partir du 1er janvier 2015 sous conditions les participations suivantes : participation pour raccordement à l'égout (PRE) ; participation pour non réalisation d'emplacements de stationnement (PNRAS) ; participation pour voirie et réseaux (PVR) – non instaurées sur le territoire communal.

Néanmoins, les constructeurs resteront redevables de la participation pour l'assainissement collectif, qui n'est plus une participation d'urbanisme.

Sont donc, à ce jour, maintenues la participation spécifique pour réalisation d'équipements publics exceptionnels, la redevance d'archéologie préventive et la redevance pour création de bureaux en Île-de-France.

Enfin, le régime du programme d'aménagement d'ensemble (PAE) est supprimé à compter du 1er mars 2012 – mais les PAE existants pourront continuer à s'appliquer jusqu'à ce que la collectivité compétente décide de les clore ou de les abroger.

Un taux existant de 5 % sur l'ensemble du territoire :

La commune de BUSSY SAINT-GEORGES a approuvé un taux de droit commun de taxe d'aménagement de 5 % sur l'ensemble du territoire communal, instauré par délibération n° 4533 du 25 novembre 2011.

L'article L.332-15 du code de l'urbanisme dispose toutefois :
« *Le taux de la part communale ou intercommunale de la taxe d'aménagement peut être augmentée jusqu'à 20% dans certains secteurs par une délibération motivée, si la réalisation de travaux substantiels de voirie ou de réseaux ou la création d'équipements publics généraux est rendue nécessaire en raison de l'importance des constructions nouvelles édifiées dans ces secteurs.*
Il ne peut être mis à la charge des aménageurs ou constructeurs que le coût des équipements publics à réaliser pour répondre aux besoins des futurs habitants ou usagers des constructions à édifier dans ces secteurs, ou, lorsque la capacité des équipements excède ces besoins, la fraction du coût proportionnelle à ceux-ci ».

Un taux majoré sur le périmètre de la rocade de la Croix Saint-Georges :

Le secteur de la rocade de la Croix Saint-Georges est identifié comme un secteur d'aménagement, pour lequel le règlement du plan local d'urbanisme autorise la réalisation sur ce secteur classé en zone urbaine d'un nombre très important de constructions pour environ 26 300 m² de surface de plancher.

Le financement des équipements publics, étrangers à la ZAC antérieure et à l'OIN, nécessairement induits par l'urbanisation précitée (création ou requalification lourde de la voirie, des réseaux et des espaces publics, stationnement) ne peut être assuré par un taux de taxe d'aménagement inférieur ou égal à 5 %. Il convient par conséquent de proposer au conseil municipal d'augmenter ce taux, sur les secteurs sus rappelés, à 18 %.

Il convient par ailleurs d'appliquer sur ces secteurs les valeurs et exonérations en vigueur sur le reste du territoire communal.

VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.331-14 et L.331-15 ;

VU la délibération du 25 novembre 2011 instituant le taux de la part communale de la taxe d'aménagement à 5 % sur l'ensemble du territoire communal ;

VU la note explicative de synthèse, ci-annexée ;

CONSIDERANT le plan local d'urbanisme et notamment les orientations du PADD ;

CONSIDERANT l'importance des constructions nouvelles qui seront réalisées sur le secteur de la Croix Saint-Georges ;

CONSIDERANT que ces constructions rendent nécessaire la réalisation de travaux substantiels de voirie et la création d'espaces et équipements publics décrits dans l'exposé des motifs de la présente délibération et dans la note explicative de synthèse ;

CONSIDERANT que ces équipements publics n'ont pas été financés par la ZAC antérieure et se trouvent étrangers à l'opération d'intérêt national dans laquelle s'inscrit la commune ;

CONSIDERANT que le coût de ces constructions sera mis à la charge des constructeurs et des aménageurs dans la limite des besoins des futurs habitants et usagers des constructions considérées selon les modalités exposées dans l'exposé des motifs de la présente délibération et la note explicative de synthèse ;

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré
25 voix pour
1 abstention : Monsieur Pierre LAFAYE

Article 1 : DECIDE d'instituer sur le secteur de la Croix Saint-Georges, dont le périmètre figure sur le document graphique annexé à la présente délibération, la taxe d'aménagement au taux de **18** % ;

Article 2 : DIT que la présente délibération est valable pour une durée minimale de trois ans à compter de son entrée en vigueur ; toutefois les taux et les exonérations pourront être modifiés tous les ans ;

Article 3 : DIT que le document graphique joint en annexe de la présente délibération sera annexé au plan local d'urbanisme ;

Article 4 : DIT que la présente délibération est transmise au service de l'État chargé de l'urbanisme dans le Département au plus tard le 1er jour du 2ème mois suivant son adoption. Elle sera affichée en Mairie.

REÇU
16 NOV. 2012
SOUS-PRÉFECTURE DE TORCY
BAIRO

Document adressé à la
S/Préfecture de Torcy
Le 16/11/2012
Publié le 13/11/2012
ou notifié le
ACTE RENDU EXECUTOIRE
(Art. 2 de la loi du 2 Mars 1982 modifiée)
Le Maire

Pour extrait conforme
A Bussy Saint-Georges le 15 novembre 2012

Le Maire
Hugues RONDEAU

Pour le Maire empêché

MAIRIE DE BUSSY-SAINT-GEORGES (S.-&-M.)

Pour le Maire empêché

Périmètre du taux de 18 % de la taxe d'aménagement sur le secteur de la rocade de la CROIX SAINT-GEORGES

approuvé par délibération n°2012/11/4788
du Conseil Municipal le 14 novembre 2012

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU **25 novembre 2015** **N° 2015/11/5483**

OBJET : **Suppression des exonérations facultatives relatives au champ d'application de la taxe d'aménagement.**

DELIBERATION APPROUVEE PAR	**31 Voix pour**	~~**Voix contre**~~	~~**A l'unanimité**~~
	3 Abstention(s)	~~**Non-participation au vote**~~	

L'An deux mille quinze le 25 novembre à 19h30,
Le Conseil municipal, dûment convoqué par le Maire le 19 novembre 2015, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Madame BRUNEL Chantal, Maire.

Présents : Madame BRUNEL Chantal, Monsieur DUBOSC Yann, Madame PRIEUR Isabelle, Monsieur BOUTILLIER Ludovic, Madame ROUJAS Amandine, Monsieur CHILEWSKI Alain, Madame ABDOUL MAZIDOU Thi Hong Chau, Monsieur SITHISAK Serge, Madame CANDAU-TILH Martine, Monsieur MASSON Loïc, Madame ARANDA Christine, Monsieur PANIGADA Franco, Madame SIMON Marie-José, Monsieur CANAL Jacques, Monsieur LE MILLOUR-WOIRHAYE Franck, Monsieur VITALIS Jimmy, Madame PHAONGCHANH Elise, Monsieur CARTONE Eddi, Madame LELLOUCHE Nathalie, Monsieur BAROSE Biangani, Madame VONGCHANH Valérie, Monsieur NOUGAYROL Marc, Monsieur GENDROT Jacques, Madame JARROT-TYRODE Brigitte, Monsieur VALENZA David, Madame MOUAHID Samira, Monsieur MENVIELLE Gérard, Madame ASSIH Christen, Monsieur RIHAN CYPEL Eduardo, Madame TRAVERS Claire, Monsieur LAFAYE Pierre

Absents et représentés : Madame CHERIFI Khalida, Madame NUTTIN Nathalie, Madame PISI Nabia
Absents et excusés :
Absents : Madame TE Sokun-Théa

Secrétaire : Monsieur SITHISAK Serge

Les Membres présents forment la majorité des Membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 35.

-.-.-.-.-.-.-.-

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 331-1 et suivants, l'article L. 331-9 ;

VU la délibération du 25 novembre 2011 instituant le taux de la part communale de la taxe d'aménagement à 5% sur l'ensemble du territoire communal ;

VU la délibération du 14 novembre 2012 instituant le taux majoré de la part communale de la taxe d'aménagement à 18% sur le secteur de la rocade de la Croix Saint-Georges ;

VU le plan du périmètre ci-annexé ;

CONSIDERANT le Plan Local d'Urbanisme et notamment les orientations du PADD ;

CONSIDERANT l'importance des constructions nouvelles qui peuvent être réalisées sur l'ensemble du territoire communal et notamment hors des zones d'aménagement concerté ;

CONSIDERANT que ces constructions peuvent rendre nécessaires le financement de la réalisation d'équipements publics et d'infrastructures liées à l'espace public qui constitue une priorité pour la ville ;

CONSIDERANT que la maîtrise de l'urbanisation implique la maîtrise du financement des équipements publics et d'infrastructures liées à l'espace public nécessaires au fonctionnement de la ville ;

CONSIDERANT que le coût de ces constructions sera mis à la charge des opérateurs (constructeurs, aménageurs, promoteurs...) pour répondre aux besoins des futurs habitants et usagers des constructions ;

CONSIDERANT la nécessité pour la Ville d'intervenir tant sur le volume des dépenses à la charge de la collectivité que sur l'optimisation des recettes générées par la densification urbaine ;

LE CONSEIL,

VU l'exposé ;

Après en avoir délibéré ;

DECIDE :

Article 1 :

MODIFIE la délibération du 25 novembre 2011 instituant le taux de la part communale de la taxe d'aménagement à 5% sur l'ensemble du territoire communal, ainsi que les exonérations facultatives applicables,

Article 2 :

DECIDE de supprimer les exonérations facultatives applicables sur le territoire communal, applicables aux constructions suivantes :

- Les locaux d'habitation et d'hébergement mentionnés au 1° de l'article L. 331-12 du Code de l'urbanisme qui ne bénéficient pas de l'exonération prévue au 2° de l'article L. 331-7 du même Code (locaux d'hébergements aidés et de logements aidés type PLUS, PLS et PSLA) ;
- Dans la limite de 50 % de leur surface, les surfaces des locaux à usage d'habitation principale qui ne bénéficient pas de l'abattement mentionné au 2° de l'article L. 331-12 du Code l'urbanisme et qui sont financés à l'aide du prêt ne portant pas intérêt prévu à l'article L. 31-10-1 du Code de la construction et de l'habitation ; logements financés au moyen d'un PTZ+ ;
- Les locaux à usage industriel et artisanal mentionnés au 3° de l'article L. 331-12 du Code de l'urbanisme ;
- Les immeubles classés parmi les monuments historiques ou inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques.

Article 3 :

DIT que la présente délibération est transmise au service de l'État chargé de l'urbanisme dans le Département au plus tard le 1er jour du 2ème mois suivant son adoption. Elle sera affichée en Mairie.

Article 4 :

de **DONNER** pouvoirs au Maire pour exécuter la présente délibération.

Document adressé à la S/Préfecture de Torcy
Le 26/11/2015
Publié le 27/11/2015
ou notifié le .....
ACTE RENDU EXECUTOIRE
(Art. 2 de la loi du 2 Mars 1982 modifiée)
Le Maire

Le Maire,

Chantal BRUNEL

REÇU
26 NOV. 2015
SOUS-PRÉFECTURE DE TORCY
BAIRCL

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU **25 novembre 2015** **N° 2015/11/5484**

OBJET : **Approbation du taux majoré de 10% de la taxe d'aménagement sur le secteur de l'Hôtel du Golf.**

DELIBERATION APPROUVEE PAR	**31**	**Voix pour**	**3** **Voix contre**	~~**A l'unanimité**~~
		~~**Abstention(s)**~~	~~**Non-participation au vote**~~	

L'An deux mille quinze le 25 novembre à 19h30,
Le Conseil municipal, dûment convoqué par le Maire le 19 novembre 2015, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Madame BRUNEL Chantal, Maire.

Présents : Madame BRUNEL Chantal, Monsieur DUBOSC Yann, Madame PRIEUR Isabelle, Monsieur BOUTILLIER Ludovic, Madame ROUJAS Amandine, Monsieur CHILEWSKI Alain, Madame ABDOUL MAZIDOU Thi Hong Chau, Monsieur SITHISAK Serge, Madame CANDAU-TILH Martine, Monsieur MASSON Loïc, Madame ARANDA Christine, Monsieur PANIGADA Franco, Madame SIMON Marie-José, Monsieur CANAL Jacques, Monsieur LE MILLOUR-WOIRHAYE Franck, Monsieur VITALIS Jimmy, Madame PHAONGCHANH Elise, Monsieur CARTONE Eddi, Madame LELLOUCHE Nathalie, Monsieur BAROSE Biangani, Madame VONGCHANH Valérie, Monsieur NOUGAYROL Marc, Monsieur GENDROT Jacques, Madame JARROT-TYRODE Brigitte, Monsieur VALENZA David, Madame MOUAHID Samira, Monsieur MENVIELLE Gérard, Madame ASSIH Christen, Monsieur RIHAN CYPEL Eduardo, Madame TRAVERS Claire, Monsieur LAFAYE Pierre

Absents et représentés : Madame CHERIFI Khalida, Madame NUTTIN Nathalie, Madame PISI Nabia
Absents et excusés :
Absents : Madame TE Sokun-Théa

Secrétaire : Monsieur SITHISAK Serge

Les Membres présents forment la majorité des Membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 35.

-.-.-.-.-.-.-.-.-

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 331-1 et suivants ;

VU la délibération du 25 novembre 2011 instituant le taux de la part communale de la taxe d'aménagement à 5% sur l'ensemble du territoire communal ;

VU la délibération du 14 novembre 2012 instituant le taux majoré de la part communale de la taxe d'aménagement à 18% sur le secteur de la rocade de la Croix Saint-Georges ;

VU le plan du périmètre ci-annexé ;

CONSIDERANT le Plan Local d'Urbanisme et notamment les orientations du PADD ;

CONSIDERANT que le code de l'urbanisme prévoit que le taux de la part communale de la Taxe d'Aménagement puisse être augmenté jusqu'à 20% dans certains secteurs, si la réalisation de travaux

substantiels de voirie et de réseaux (infrastructures liées aux espaces publics) ou la création d'équipements publics, notamment, sont rendus nécessaires pour admettre des constructions,

CONSIDERANT que l'emprise de l'hôtel du Golf, à ce jour dévolue à une exploitation commerciale, à savoir l'unité foncière cadastrée AC n°005 d'une superficie de 19683 m² représente un potentiel certain de développement urbain à même de créer des constructions nouvelles consécutivement à une mutation de cette parcelle en locaux d'habitation générant des besoins de création en équipements publics ;

CONSIDERANT que cette emprise, classée en zone à urbaniser UD du Plan Local d'Urbanisme, représente une surface importante dont l'évolution doit pouvoir faire l'objet d'une participation financière de la part des opérateurs (aménageurs, promoteurs, constructeurs...) qui interviendront, à hauteur des besoins générés par les nouvelles constructions et l'apport de population,

CONSIDERANT que l'apport de population consécutif à la probable mutation de l'emprise considérée génèrera, en effet, des besoins en équipements publics supplémentaires et/ou de redimensionner les équipements existants,

CONSIDERANT que les infrastructures liées aux espaces publics : requalification du cœur de ville, refonte du plan de circulation, implantation de mobiliers urbains, aménagement et sécurisation des espaces publics, notamment, devront être mises en adéquation avec les usages nouvellement générés ;

CONSIDERANT que ces équipements et infrastructures publics restent à financer et se trouvent étrangers à l'opération d'intérêt national dans laquelle s'inscrit la Commune, et que la maîtrise de l'urbanisation implique la maîtrise du financement des équipements publics et infrastructures liées à l'espace public nécessaires au fonctionnement de la ville ;

CONSIDERANT :

- - que le coût de ces réalisations sera mis à la charge des opérateurs (constructeurs, aménageurs, promoteurs...) pour répondre aux besoins des futurs habitants et usagers des constructions considérées,
- - la nécessité pour la Ville d'intervenir tant sur le volume des dépenses à la charge de la collectivité que sur l'optimisation des recettes générées par la densification urbaine,

LE CONSEIL,

VU l'exposé ;

Après en avoir délibéré ;

DECIDE :

Article 1 :

DECIDE d'instituer sur le secteur de l'hôtel du Golf, à savoir l'unité foncière cadastrée AC n°005 d'une superficie de 19683m², dont le périmètre figure sur le document graphique annexé à la présente délibération, la taxe d'aménagement majorée au taux de 10 % ;

Article 2 :

DIT que la présente délibération est valable pour une durée minimale de trois ans à compter de son entrée en vigueur ; toutefois les taux pourront être modifiés tous les ans ; elle sera reconduite d'année en d'année sauf délibération contraire adoptée avant le 30 novembre conformément à l'article L. 331-14 du Code de l'urbanisme ;

Article 3 :

DIT que le document graphique joint en annexe de la présente délibération sera annexé au plan local d'urbanisme ;

Article 4 :

RAPPELLE que le taux majoré de 18% qui s'applique dans le secteur de la rocade de la Croix Saint-Georges, identifié comme un secteur d'aménagement, en vertu de la délibération n°2012/11/4788 du 14 novembre 2012, a été institué pour une durée minimale de trois ans à compter de son entrée en vigueur ; toutefois les taux pourront être modifiés tous les ans ; ladite délibération étant reconduite d'année en d'année sauf délibération contraire adoptée avant le 30 novembre conformément à l'article L331-14 du Code de l'urbanisme ;

Article 5 :

DIT que la présente délibération est transmise au service de l'État chargé de l'urbanisme dans le Département au plus tard le 1er jour du 2ème mois suivant son adoption. Elle sera affichée en Mairie ;

Article 6 :

de DONNER pouvoirs au Maire pour exécuter la présente délibération.

REÇU
26 NOV. 2015
SOUS-PRÉFECTURE DE TORCY
BAIRCL

Le Maire,

Chantal BRUNEL

Document adressé à la
S/Préfecture de Torcy
Le 26/11/2015
Publié le 27/11/2015
ou notifié le .....
ACTE RENDU EXECUTOIRE
(Art. 2 de la loi du 2 Mars 1982 modifiée)
Le Maire

Périmètre de la taxe d'aménagement majorée au taux de 10% sur le secteur de l'hôtel du Golf

Parcelle cadastrée AC n°005 – superficie : 19 683 m²

Approuvé par délibération n°2015/11/5484
du Conseil Municipal du 25 novembre 2015

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU **25 novembre 2015** **N° 2015/11/5485**

OBJET : **Approbation du taux majoré de 10% de la taxe d'aménagement sur le secteur de la Ferme de la Jonchère.**

DELIBERATION APPROUVEE PAR	**31 Voix pour**	**3 Voix contre**	~~**A l'unanimité**~~
	~~**Abstention(s)**~~	~~**Non-participation au vote**~~	

L'An deux mille quinze le 25 novembre à 19h30,
Le Conseil municipal, dûment convoqué par le Maire le 19 novembre 2015, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Madame BRUNEL Chantal, Maire.

Présents : Madame BRUNEL Chantal, Monsieur DUBOSC Yann, Madame PRIEUR Isabelle, Monsieur BOUTILLIER Ludovic, Madame ROUJAS Amandine, Monsieur CHILEWSKI Alain, Madame ABDOUL MAZIDOU Thi Hong Chau, Monsieur SITHISAK Serge, Madame CANDAU-TILH Martine, Monsieur MASSON Loïc, Madame ARANDA Christine, Monsieur PANIGADA Franco, Madame SIMON Marie-José, Monsieur CANAL Jacques, Monsieur LE MILLOUR-WOIRHAYE Franck, Monsieur VITALIS Jimmy, Madame PHAONGCHANH Elise, Monsieur CARTONE Eddi, Madame LELLOUCHE Nathalie, Monsieur BAROSE Biangani, Madame VONGCHANH Valérie, Monsieur NOUGAYROL Marc, Monsieur GENDROT Jacques, Madame JARROT-TYRODE Brigitte, Monsieur VALENZA David, Madame MOUAHID Samira, Monsieur MENVIELLE Gérard, Madame ASSIH Christen, Monsieur RIHAN CYPEL Eduardo, Madame TRAVERS Claire, Monsieur LAFAYE Pierre

Absents et représentés : Madame CHERIFI Khalida, Madame NUTTIN Nathalie, Madame PISI Nabia
Absents et excusés :
Absents : Madame TE Sokun-Théa

Secrétaire : Monsieur SITHISAK Serge

Les Membres présents forment la majorité des Membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 35.

-.-.-.-.-.-.-.-

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles L. 331-1 et suivants ;

VU la délibération du 25 novembre 2011 instituant le taux de la part communale de la taxe d'aménagement à 5% sur l'ensemble du territoire communal ;

VU la délibération du 14 novembre 2012 instituant le taux majoré de la part communale de la taxe d'aménagement à 18% sur le secteur de la rocade de la Croix Saint-Georges ;

VU le plan du périmètre ci-annexé ;

CONSIDERANT le plan local d'urbanisme et notamment les orientations du PADD ;

CONSIDERANT que le code de l'urbanisme prévoit que le taux de la part communale de la Taxe d'Aménagement puisse être augmenté jusqu'à 20% dans certains secteurs, si la réalisation de travaux

substantiels de voirie et de réseaux (infrastructures liées aux espaces publics) ou la création d'équipements publics, notamment, sont rendus nécessaires pour admettre des constructions,

CONSIDERANT que le secteur dit de la Jonchère tel que délimité sur le plan ci-joint, comprenant notamment la Ferme de la Jonchère d'une superficie de 16 544 m² composée des parcelles cadastrées suivantes : AX n°72, AX n°73, AX n°74, AX n°75 ; AX n°76, AX n°77, AX n°78, AX n°79, AX n°80, AX n°81, AX n°82, AX n°83, AX n°84, AX n°85, AX n°86, AX n°87, AX n°88, AX n°89, AX n°90 et les parcelles AX 5, AX 68, AX 69, AY 276, AY 285 et AX 12 d'une superficie de 67 226 m² représentent un potentiel de développement urbain à même de créer des constructions nouvelles générant des besoins de création en équipements publics ;
l'importance des constructions nouvelles qui peuvent être réalisées dans le secteur de la Ferme de la Jonchère ;

CONSIDERANT que cette emprise, classée en zone à urbaniser AUD du Plan Local d'Urbanisme, représente une surface importante dont l'évolution doit pouvoir faire l'objet d'une participation financière de la part des opérateurs (aménageurs, promoteurs, constructeurs...) qui interviendront, à hauteur des besoins générés par les nouvelles constructions et l'apport de population ;

CONSIDERANT que l'apport de population consécutif à la probable mutation de l'emprise considérée générera, en effet, des besoins en équipements publics supplémentaires et/ou de redimensionner les équipements existants ;

CONSIDERANT que les infrastructures liées aux espaces publics : requalification du cœur de ville, refonte du plan de circulation, implantation de mobiliers urbains, aménagement et sécurisation des espaces publics devront être mises en adéquation avec les usages nouvellement générés.

CONSIDERANT que ces équipements et infrastructures publics restent à financer et se trouvent étrangers à l'opération d'intérêt national dans laquelle s'inscrit la Commune, et que la maîtrise de l'urbanisation implique la maîtrise du financement des équipements publics et infrastructures liées à l'espace public nécessaires au fonctionnement de la ville ;

CONSIDERANT :

- - que le coût de ces réalisations sera mis à la charge des opérateurs (constructeurs, aménageurs, promoteurs...) pour répondre aux besoins des futurs habitants et usagers des constructions considérées,
- - la nécessité pour la Ville d'intervenir tant sur le volume des dépenses à la charge de la collectivité que sur l'optimisation des recettes générées par la densification urbaine,

LE CONSEIL,

VU l'exposé ;

Après en avoir délibéré ;

DECIDE :

Article 1 :

DECIDE d'instituer sur le secteur dit de la Jonchère tel que délimité sur le plan ci-joint, comprenant notamment la Ferme de la Jonchère d'une superficie de 16 544 m², composée des parcelles cadastrées suivantes : AX n°72, AX n°73, AX n°74, AX n°75 ; AX n°76, AX n°77, AX n°78, AX n°79, AX n°80, AX n°81, AX n°82, AX n°83, AX n°84, AX n°85, AX n°86, AX n°87, AX n°88, AX n°89, AX n°90 et les parcelles AX 5, AX 68, AX 69, AY 276, AY 285 et AX 12 d'une superficie totale de 67 226 m² dont le périmètre figure sur le document graphique annexé à la présente délibération, la taxe d'aménagement majorée au taux de 10% ;

Article 2 :

DIT que la présente délibération est valable pour une durée minimale de trois ans à compter de son entrée en vigueur ; toutefois les taux pourront être modifiés tous les ans ; elle sera reconduite d'année en d'année sauf délibération contraire adoptée avant le 30 novembre conformément à l'article L.331-14 du Code de l'urbanisme.

Article 3 :

DIT que le document graphique joint en annexe de la présente délibération sera annexé au plan local d'urbanisme ;

Article 4 :

RAPPELLE que le taux majoré de 18% qui s'applique dans le secteur de la rocade de la Croix Saint-Georges, identifié comme un secteur d'aménagement, en vertu de la délibération n°2012/11/4788 du 14 novembre 2012, a été institué pour une durée minimale de trois ans à compter de son entrée en vigueur ; toutefois les taux pourront être modifiés tous les ans ; ladite délibération étant reconduite d'année en d'année sauf délibération contraire adoptée avant le 30 novembre conformément à l'article L331-14 du Code de l'urbanisme.

Article 5 :

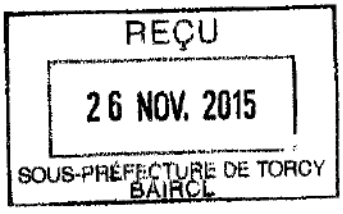
DIT que la présente délibération est transmise au service de l'État chargé de l'urbanisme dans le Département au plus tard le 1er jour du 2ème mois suivant son adoption. Elle sera affichée en Mairie ;

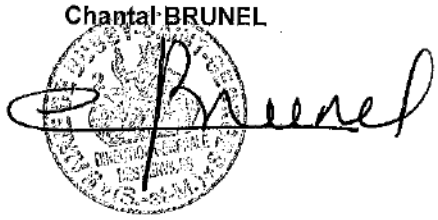
Article 6 :

DE DONNER pouvoirs au Maire pour exécuter la présente délibération.

Le Maire,

Chantal BRUNEL



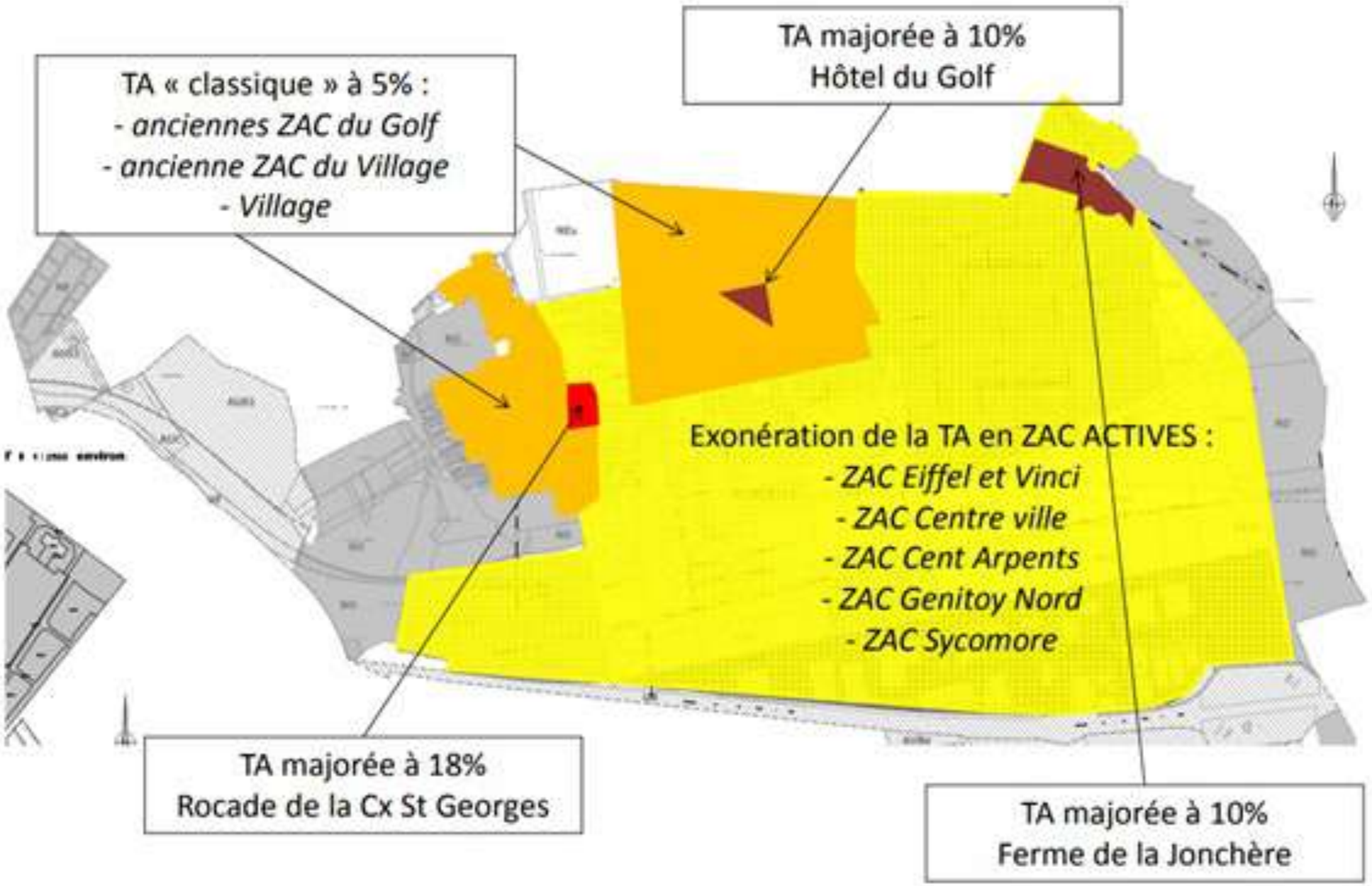


Document adressé à la
S/Préfecture de Torcy
Le 26/11/2015
Publié le 27/11/2015
ou notifié le .....
ACTE RENDU EXECUTOIRE
(Art. 2 de la loi du 2 Mars 1982 modifiée)
Le Maire

Périmètre de la taxe d'aménagement majorée au taux de 10% sur le secteur de la Ferme de la Jonchère

Unité foncière de 67 226 m²

Approuvé par délibération n°2015/11/5485
du Conseil Municipal du 25 novembre 2015


TA majorée à 10%
Hôtel du Golf
TA « classique » à 5% :
- anciennes ZAC du Golf
- ancienne ZAC du Village
- Village
Exonération de la TA en ZAC ACTIVES :
- ZAC Eiffel et Vinci
- ZAC Centre ville
- ZAC Cent Arpents
- ZAC Genitoy Nord
- ZAC Sycomore
TA majorée à 18%
Rocade de la Cx St Georges
TA majorée à 10%
Ferme de la Jonchère

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Périmètres relatifs au droit de préemption urbain et à la sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité

Vu pour être annexé à l'arrêté n°004067 portant mise à jour des annexes du PLU

Signé le 17/10/2025

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU **25 septembre 2025** **N° 2025.00088**

OBJET : **Modification du périmètre soumis au droit de préemption urbain**

DELIBERATION APPROUVEE PAR	~~**Voix pour**~~	~~**Voix contre**~~	**A l'unanimité**
	~~**Abstention(s)**~~	~~**Non-participation au vote**~~	

L'An deux mille vingt-cinq le 25 septembre à 19 heures 30, le Conseil municipal, dûment convoqué le 17 septembre 2025, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Yann DUBOSC, Maire.

Présents :
M. Yann DUBOSC, Mme Régine BORIES, M. Alain CHILEWSKI, M. Franck LE MILLOUR-WOIRHAYE, M. Marc NOUGAYROL, Mme Amandine ROUJAS, M. Baptiste FABRY, M. Edouard LEROY, Mme Khanh Natacha NGUYEN, Mme Bernadette COLIN, Mme Nathalie NUTTIN, Mme Lavie HAM, M. Hervé GAUGUE, Mme Evelyne VARRO, M. Fabien GOUPILLEAU, M. Christian EK, Mme Béatrice BIJARD, M. Albert MARQUES, M. Loïc MASSON, Mme Pnina MOKRI, M. Mouttabi VIN, M. Haykail ZAIER, Mme Martine DUVERNOIS, M. William PETERS, Mme Marie-José SIMON

Absents et représentés :
- M. Biangani BAROSE donne pouvoir à M. Hervé GAUGUE
- M. Zavier ELOUNDOU donne pouvoir à M. Yann DUBOSC
- Mme Jenny JIMENEZ donne pouvoir à Mme Régine BORIES
- M. Azaïs KHALSI donne pouvoir à M. Fabien GOUPILLEAU
- Mme Patricia IPARRAGUIRRE donne pouvoir à M. Baptiste FABRY
- M. Mario PRINCIPATO donne pouvoir à M. Marc NOUGAYROL
- Mme Carole DESPAGNE donne pouvoir à Mme Amandine ROUJAS
- Mme Valéry MICHAUX donne pouvoir à M. Haykail ZAIER

Absente et excusée : Mme Micheline ANCIAN

Secrétaire : Mme Régine BORIES

Les membres présents forment la majorité des Membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 34.

-.-.-.-.-.-.-.-

VU les lois du 23 décembre 1986 et du 17 juillet 1987 ;

VU la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains ;

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment l'article L. 2122-22 15°;

VU le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L. 210-1, L. 211-1, L. 213-1, L. 211-4, les articles R. 211-1 et R. 211-2 et R. 211-4, l'article L. 300-1 ;

VU la délibération n° 1987/06/0077 du Conseil Municipal en date du 30 juin 1987 instituant le Droit de Préemption Urbain sur le territoire communal ;

VU la délibération n° 2013/02/4882 du Conseil Municipal en date du 22 février 2013 modifiant les périmètres du droit de préemption urbain simple et du droit de préemption urbain renforcé ;

VU la délibération N°2024.00077 du Conseil Municipal en date du 23 mai 2024 approuvant le Plan Local d'Urbanisme ;

CONSIDERANT la volonté de la Commune de mener à bien sa politique foncière et sa politique d'aménagement, d'exercer son droit de préemption en vue de la réalisation, dans l'intérêt général, des actions ou opérations répondant aux objets définis à l'article L. 300-1 du Code de l'Urbanisme ainsi que de constituer des réserves foncières en vue de permettre la réalisation desdites actions ou opérations d'aménagement ;

CONSIDERANT le Plan Local d'Urbanisme approuvé le 23 mai 2024 et son Projet d'Aménagement et de Développement Durable ;

CONSIDERANT que le droit de préemption urbain s'applique aux zones urbaines et à urbaniser, et que celles-ci se dénomment U et AU dans le cadre du Plan Local d'Urbanisme approuvé le 23 mai 2024 ;

CONSIDERANT que le droit de préemption urbain renforcé s'applique non seulement aux mutations prévues par l'article L. 213-1 du Code de l'Urbanisme, mais aussi aux aliénations et cessions mentionnées à l'article L. 211-4 du même Code ;

CONSIDERANT la volonté de préserver le caractère patrimonial du secteur du Village et d'accompagner le développement urbain de la ZAC du Sycomore ;

CONSIDERANT que le droit de préemption urbain est exercé par le Maire au nom de la Commune, par délégation du Conseil Municipal ;

LE CONSEIL

VU l'exposé,

Après en avoir délibéré,

<u>Article 1</u> :

DECIDE en application de l'article R. 211-1 et suivants du Code de l'Urbanisme, et en conformité avec le plan annexé à la présente délibération, d'instaurer :

- le droit de préemption urbain (D.P.U.) sur la totalité des zones urbaines ou à urbaniser, dénommées U et AU au zonage du Plan Local d'Urbanisme approuvé le 23 mai 2024,
- le droit de préemption urbain renforcé sur le périmètre de la Z.A.C. Centre-Ville hors emprise du RER et espaces naturels sur le secteur de la zone artisanale de la rocade Croix Saint-Georges et sur le

secteur des lots cultuels du parc urbain du Génitoy hors emprise de l'allée Madame de Montespan, sur la Z.A.C. du Sycomore et sur le secteur du Village.

Article 2 :

DIT que conformément aux articles R. 211-2 et R. 211-4 du Code de l'Urbanisme, la présente délibération fera l'objet :

- d'un affichage pendant un mois en mairie,
- d'une mention dans deux journaux diffusés dans le département,
- d'une notification à l'aménageur public, EPAMARNE.

Article 3 :

DIT que conformément à l'article R. 211-3 du Code de l'Urbanisme, ampliation de la présente délibération annexée du plan susvisé sera faite :

- au Directeur Départemental des Services Fiscaux,
- au Conseil Supérieur du Notariat,
- à la Chambre Départementale des Notaires,
- au Barreau et au Greffe du Tribunal Judiciaire de Meaux.

Article 4 :

DIT que le Plan Local d'Urbanisme sera mis à jour selon les modalités prévues à l'article R. 123-22 du Code de l'Urbanisme.

Le Maire,

Signé le 02/10/2025

Yann DUBOSC

REÇU EN PREFECTURE

Le 02 octobre 2025

VIA DOTELEC TÉLÉTRANSMISSION

99_DE-077-217700582-20250925-D0020250008810

Plan du périmètre de droit de préemption urbain

Légende

Droit de préemption urbain simple

Droit de préemption urbain renforcé

REÇU EN PRÉFECTURE
Signé le 02/10/2025
VIA DOTELEC TELETRANSMISSION
99_DE-077077700016-20250930-B20250000890

0 500 1 000 m

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU **25 septembre 2025** **N° 2025.00089**

OBJET : **Extension du périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité**

DELIBERATION APPROUVEE PAR	~~**Voix pour**~~	~~**Voix contre**~~	**A l'unanimité**
	~~**Abstention(s)**~~	~~**Non-participation au vote**~~	

L'An deux mille vingt-cinq le 25 septembre à 19 heures 30, le Conseil municipal, dûment convoqué le 17 septembre 2025, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Yann DUBOSC, Maire.

Présents :
M. Yann DUBOSC, Mme Régine BORIES, M. Alain CHILEWSKI, M. Franck LE MILLOUR-WOIRHAYE, M. Marc NOUGAYROL, Mme Amandine ROUJAS, M. Baptiste FABRY, M. Edouard LEROY, Mme Khanh Natacha NGUYEN, Mme Bernadette COLIN, Mme Nathalie NUTTIN, Mme Lavie HAM, M. Hervé GAUGUE, Mme Evelyne VARRO, M. Fabien GOUPILLEAU, M. Christian EK, Mme Béatrice BIJARD, M. Albert MARQUES, M. Loïc MASSON, Mme Pnina MOKRI, M. Mouttabi VIN, M. Haykail ZAIER, Mme Martine DUVERNOIS, M. William PETERS, Mme Marie-José SIMON

Absents et représentés :
- M. Biangani BAROSE donne pouvoir à M. Hervé GAUGUE
- M. Zavier ELOUNDOU donne pouvoir à M. Yann DUBOSC
- Mme Jenny JIMENEZ donne pouvoir à Mme Régine BORIES
- M. Azaïs KHALSI donne pouvoir à M. Fabien GOUPILLEAU
- Mme Patricia IPARRAGUIRRE donne pouvoir à M. Baptiste FABRY
- M. Mario PRINCIPATO donne pouvoir à M. Marc NOUGAYROL
- Mme Carole DESPAGNE donne pouvoir à Mme Amandine ROUJAS
- Mme Valéry MICHAUX donne pouvoir à M. Haykail ZAIER

Absente et excusée : Mme Micheline ANCIAN

Secrétaire : Mme Régine BORIES

Les membres présents forment la majorité des Membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 34.

-.-.-.-.-.-.-.-

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code de l'Urbanisme, notamment les articles L.214-1, L.214-2 et R.214-1 et suivants ;

VU la délibération de la Commune de Bussy-Saint-Georges en date du 26 novembre 2003 émettant un avis favorable sur les objectifs et approuvant les modalités de la concertation relative à la création de la ZAC du Sycomore ;

VU l'arrêté préfectoral n°2008/MEEDDAT/ZAC/064 du 31 juillet 2008 portant approbation du dossier de création de la ZAC du Sycomore modifié par arrêté n°2013/DDT/STN/003 ;

VU la délibération de la Commune de Bussy-Saint-Georges en date 6 octobre 2010 portant sur la modification n° 1 du dossier de création de la ZAC du Sycomore : définition des objectifs et des modalités de concertation ;

VU la délibération de la Commune de Bussy-Saint-Georges en date du 17 juin 2011 émettant un avis favorable sur les objectifs et approuvant les modalités de la concertation relatifs à la modification n°1 du dossier de création de la ZAC du Sycomore ;

VU la délibération de la Commune de Bussy-Saint-Georges en date 24 septembre 2012 émettant un avis favorable au dossier de création (modification n°1) de la ZAC du Sycomore ;

VU la délibération n°2015-12-5511 du 16 décembre 2015 ayant décidé l'instauration de la procédure de droit de préemption permettant à une commune de se porter acquéreur prioritaire sur les aliénations situées en centre-ville ;

VU la délibération de la Commune de Bussy-Saint-Georges en date du 24 mai 2024 approuvant le Plan Local d'Urbanisme ;

VU l'avis favorable de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Seine-et-Marne en date du 6 août 2025 ;

VU l'accord tacite de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat de Seine-et-Marne ;

VU le plan du périmètre d'extension dit « de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité » situé au sein de la ZAC du Sycomore annexé à la présente délibération ;

ATTENDU que sur la Ville de Bussy-Saint-Georges, il y a lieu de créer un nouveau pôle commercial de proximité en complément de celui du centre-ville ;

CONSIDERANT qu'au vu de ce constat et soucieuse d'offrir aux Buxangeorgiens une vie de quartier animée d'une offre commerciale et artisanale diversifiée, la ville souhaite étendre le périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat sur une partie de la ZAC du Sycomore ;

CONSIDERANT que la diversité des commerces et des artisanats de proximité dans la ZAC du Sycomore ainsi que le soutien aux activités économiques de la Ville sont des priorités de la municipalité ;

CONSIDERANT qu'en application de l'article L. 214-1 du Code de l'Urbanisme, il est délimité un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat à l'intérieur duquel seront soumises au droit de préemption les cessions de fonds de commerces, de fonds artisanaux et de baux commerciaux, tel qu'explicité dans le plan annexé à la présente délibération ;

LE CONSEIL,

VU l'exposé,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

d'**APPROUVER** l'extension du périmètre de préemption dit « périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité » correspondant à des linéaires, pôles et locaux commerciaux situés dans la ZAC du Sycomore,

Article 2 :

d'**AUTORISER** l'instauration du droit de préemption sur les fonds artisanaux, les fonds de commerce et les baux commerciaux à l'intérieur de ce nouveau périmètre

Article 3 :

d'**AUTORISER** Monsieur le Maire à exercer au nom de la Commune le droit de préemption prévu par l'article L. 214-1 du Code de l'Urbanisme lequel porte sur les fonds artisanaux, les fonds de commerces ou les baux commerciaux,

Article 4 :

que le périmètre d'application sera annexé au PLU en vigueur,

Article 5 :

de **DIRE** que le droit de préemption entrera en vigueur le jour où la délibération sera exécutoire dans les conditions prévues par l'article R. 211-2 du Code de l'Urbanisme, c'est-à-dire après un affichage en Mairie et une insertion dans deux journaux diffusés dans le département,

Article 6 :

de **DONNER** pouvoirs au Maire pour exécuter la présente délibération.

Le Maire,

Signé le 02/10/2025

Yann DUBOSC

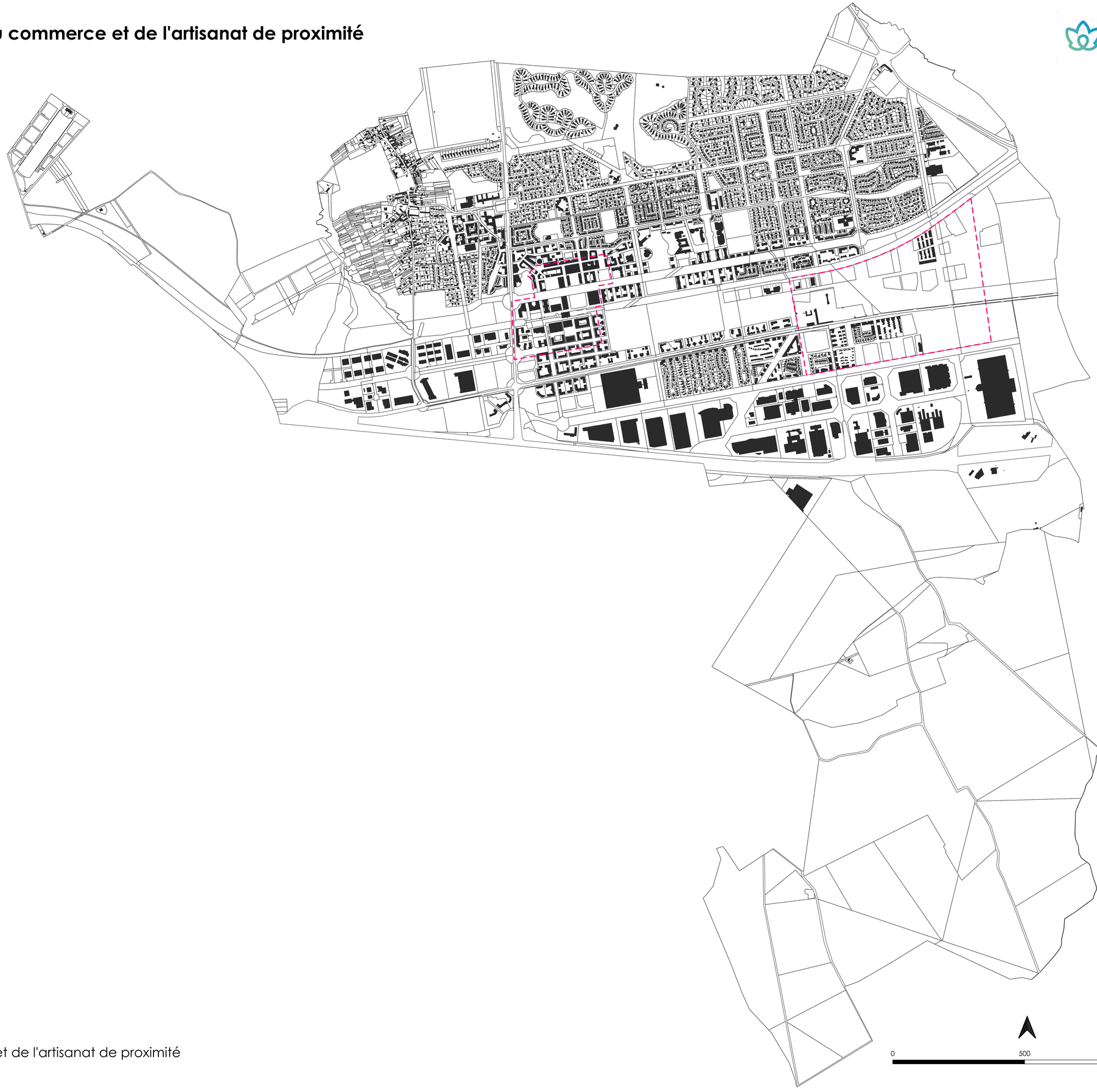
REÇU EN PREFECTURE

Le 02 octobre 2025

VIA DOTELEC TÉLÉTRANSMISSION

99_DE-077-217700582-20250925-D0020250008910

Plan du périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité



Légende

Périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité

REÇU EN PRÉFECTURE
Signé le 02/10/2025
VIA DOTELEC TÉLÉTRANSMISSION

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Risques de remontées de nappes

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

Hydrographie

- Zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe
- Zones potentiellement sujettes aux inondations de cave
- Surface en eau
- Tronçons hydrographiques

Administratif

- Limites communales
- Limites parcellaires
- Surfaces bâties

0 500 1000 m

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Arrêté portant constatation de l'état de catastrophe naturelle

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

Arrêté du 29 décembre 1999 portant constatation de l'état de catastrophe naturelle

NOR : *INTE9900627A*

Le ministre de l'intérieur et le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,

Vu la loi n° 82-600 du 13 juillet 1982 relative à l'indemnisation des victimes de catastrophes naturelles ;

Vu la loi n° 90-509 du 25 juin 1990 modifiant le code des assurances et portant extension aux départements d'outre-mer et aux collectivités territoriales du régime d'indemnisation des catastrophes naturelles, et notamment son article 1er instituant une couverture obligatoire des effets du vent dû aux tempêtes, ouragans et cyclones sur les biens et les corps de véhicules terrestres à moteur faisant l'objet de contrats d'assurance garantissant les dommages incendie ;

Vu la loi n° 92-665 du 16 juillet 1992 portant adaptation au Marché unique européen de la législation applicable en matière d'assurance et de crédit, et notamment ses articles 34 et 35,

Arrêtent :

Art. 1er. – En application des dispositions de l'article 1er de la loi du 13 juillet 1982 susvisée, l'état de catastrophe naturelle est constaté pour les dommages causés par les événements naturels d'intensité anormale non assurables (inondations et coulées de boue, inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues, mouvements de terrain), qui ne relèvent pas de la garantie tempêtes, ouragans, cyclones prévue par l'article L. 122-7 (1er alinéa) du code des assurances, survenus à l'occasion des intempéries du 25 au 29 décembre 1999 dans les départements métropolitains désignés en annexe.

Art. 2. – Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 29 décembre 1999.

Le ministre de l'intérieur,
JEAN-PIERRE CHEVÈNEMENT

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie,
CHRISTIAN SAUTTER

ANNEXE

Inondations et coulées de boue, mouvements de terrain

Département de l'Aisne.
Département de l'Allier.
Département des Ardennes.
Département de l'Aube.
Département du Calvados.
Département du Cantal.
Département de la Charente.
Département du Cher.
Département de la Corrèze.
Département de la Creuse.
Département de la Dordogne.
Département du Doubs.
Département de l'Eure.
Département d'Eure-et-Loir.
Département du Finistère.
Département de la Haute-Garonne.
Département du Gers.
Département d'Ille-et-Vilaine.
Département de l'Indre.
Département d'Indre-et-Loire.
Département du Jura.
Département des Landes.
Département de Loir-et-Cher.
Département de la Loire-Atlantique.
Département du Loiret.
Département du Lot.
Département de Lot-et-Garonne.
Département de Maine-et-Loire.
Département de la Manche.
Département de la Marne.
Département de la Haute-Marne.
Département de la Mayenne.
Département de Meurthe-et-Moselle.
Département de la Meuse.
Département du Morbihan.
Département de la Moselle.
Département de la Nièvre.
Département du Nord.
Département de l'Oise.
Département de l'Orne.
Département du Pas-de-Calais.
Département du Puy-de-Dôme.
Département des Hautes-Pyrénées.
Département du Bas-Rhin.
Département du Haut-Rhin.
Département de la Haute-Saône.
Département de la Sarthe.
Département de Paris.
Département de Seine-et-Marne.
Département des Yvelines.
Département des Deux-Sèvres.
Département de la Somme.
Département de Tarn-et-Garonne.
Département de la Vendée.
Département de la Vienne.
Département de la Haute-Vienne.
Département des Vosges.
Département de l'Yonne.
Département du Territoire de Belfort.
Département de l'Essonne.
Département des Hauts-de-Seine.
Département de la Seine-Saint-Denis.
Département du Val-de-Marne.
Département du Val-d'Oise.

Inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues

Département des Pyrénées-Atlantiques.

Inondations et coulées de boue, mouvements de terrain, inondations et chocs mécaniques liés à l'action des vagues

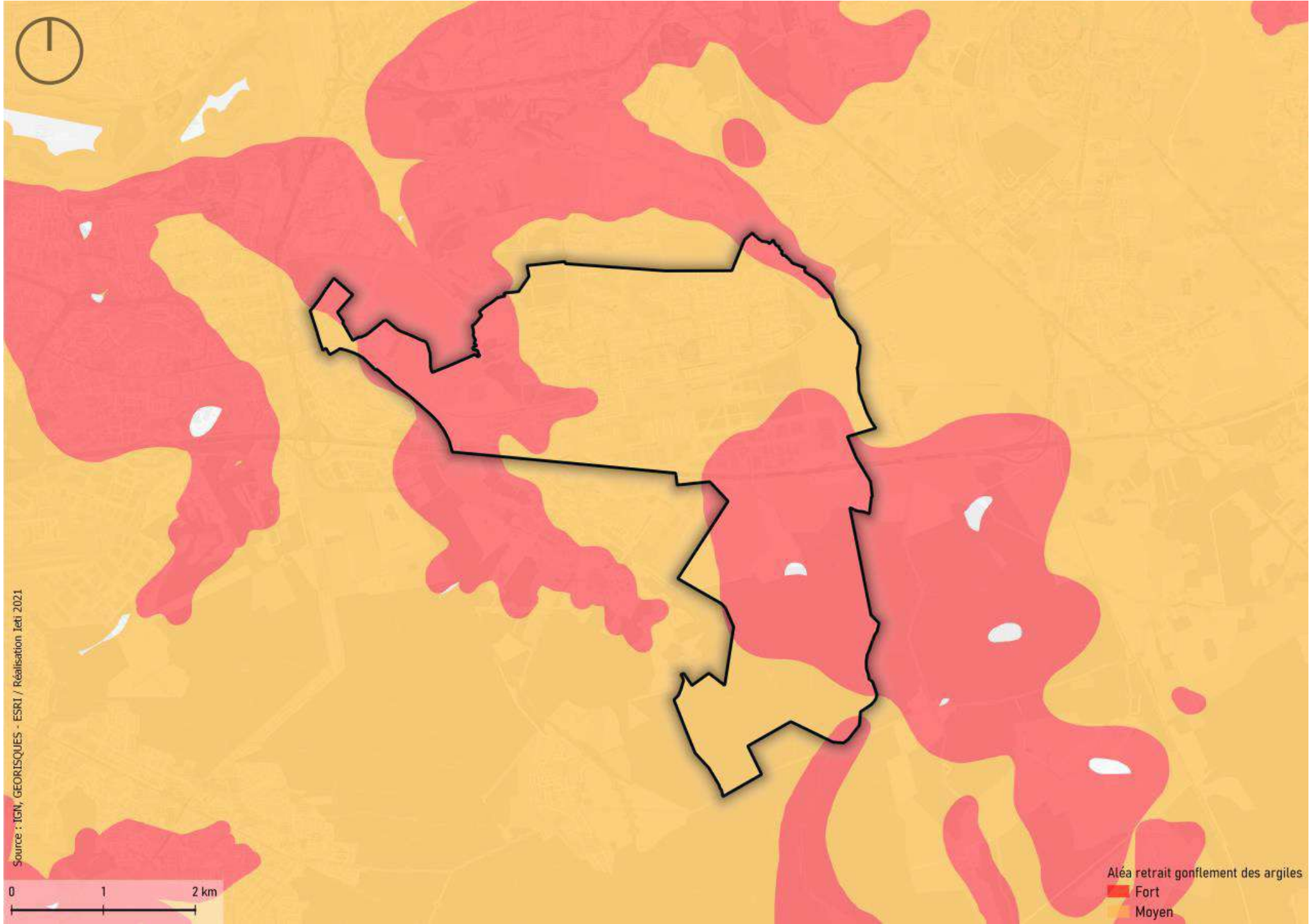
Département de la Charente-Maritime.
Département des Côtes-d'Armor.
Département de la Gironde.
Département de la Seine-Maritime.

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Guide retrait et gonflement des argiles

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026


Source : IGN, GEORISQUES - ESRI / Réalisation Jeti 2021
0
1
2 km
Aléa retrait gonflement des argiles
Fort
Moyen

GOUVERNEMENT
Liberté
Égalité
Fraternité

Construire en terrain argileux

La réglementation et les bonnes pratiques

Novembre 2021

VOUS ÊTES CONCERNÉ SI...

Votre terrain est situé en zone d'exposition moyenne ou forte* et :

- ✔ vous êtes professionnel de l'immobilier, de la construction, de l'aménagement ;
- ✔ vous êtes notaire, assureur, service instructeur des permis de construire... ;
- ✔ vous êtes particulier qui souhaitez vendre ou acheter un terrain non bâti constructible ;
- ✔ vous êtes un particulier qui souhaitez construire une maison ou ajouter une extension à votre habitation.

L'article 68 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 (loi ELAN) portant sur l'évolution du logement, de l'aménagement et du numérique met en place un dispositif pour s'assurer que les techniques de construction particulières, visant à prévenir le risque de retrait gonflement des argiles, soient bien mises en œuvre pour les maisons individuelles construites dans les zones exposées à ce risque.

* Actuellement le zonage est disponible uniquement pour la métropole.

DEPUIS LE 1ER OCTOBRE 2020

L'étude géotechnique préalable est obligatoire quand...

Vous vendez un terrain constructible

✔ **Vous devez fournir à l'acheteur cette étude préalable** annexée à la promesse de vente ou, à défaut de promesse, à l'acte authentique de vente. Elle restera annexée au titre de propriété du terrain et suivra les mutations successives de celui-ci. **Point de vigilance : son obtention doit être anticipée.**

Vous achetez un terrain constructible

✔ **Le vendeur doit vous fournir cette étude préalable** qui sera annexée à la promesse de vente ou, à défaut de promesse, à l'acte authentique de vente.

Vous faites construire une maison individuelle

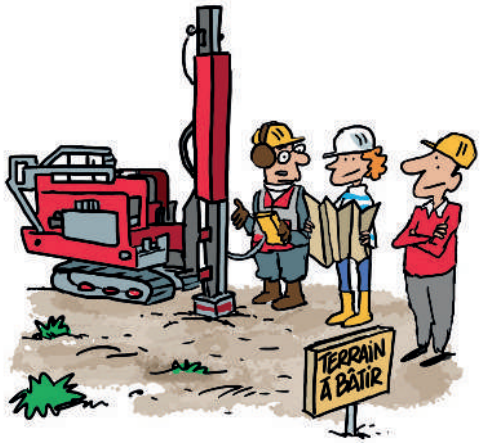
✔ **Avant toute conclusion de contrat (construction ou maitrise d'œuvre), vous devez communiquer au constructeur, cette étude préalable.**
Le contrat indiquera que le constructeur a reçu ce document.

L'étude géotechnique de conception ou les techniques particulières de construction sont au choix lorsque...

Vous faites construire une ou plusieurs maisons individuelles ou vous ajoutez une extension à votre habitation

✔ Avant la conclusion de tout contrat ayant pour objet des travaux de construction, vous pouvez :

- soit **transmettre l'étude géotechnique de conception** au constructeur de l'ouvrage (architecte, entreprise du bâtiment, constructeur de maison individuelle...) ;
- soit **demander** au constructeur **de suivre les techniques particulières de construction** définies par voie réglementaire.



Vous êtes constructeur ou maître d'œuvre de tout ou partie (extension) d'une ou plusieurs maisons

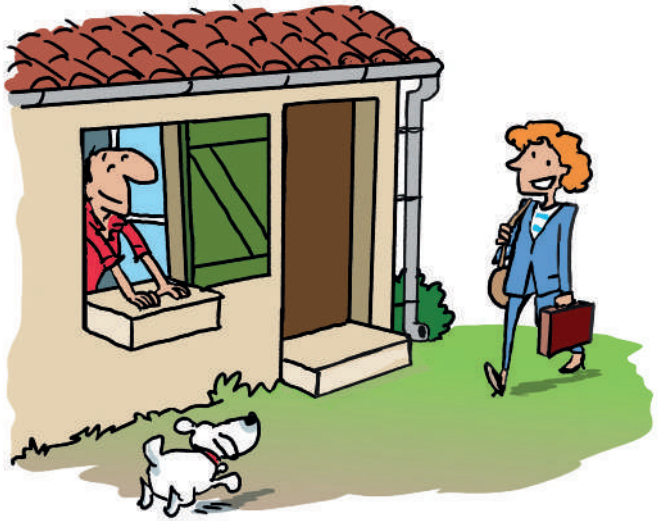
✔ Vous êtes tenu :

- soit de **suivre les recommandations de l'étude géotechnique de conception** fournie par le maître d'ouvrage ou que vous avez fait réaliser en accord avec le maître d'ouvrage ;
- soit de **respecter les techniques particulières de construction** définies par voie réglementaire.

CAS PARTICULIER

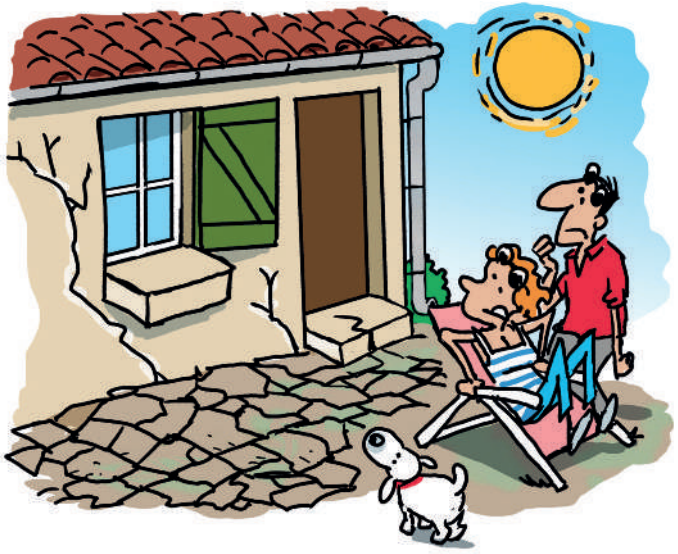
Le contrat de construction de maison individuelle (CCMI), visé à l'art L 231-1 et L 131-2 du Code de la construction et de l'habitation (CCH), précise les travaux d'adaptation au sol rendus nécessaires pour se prémunir du risque de retrait-gonflement des argiles (techniques particulières de construction par défaut ou recommandations énoncées dans l'étude géotechnique de conception).

LE RETRAIT-GONFLEMENT DES ARGILES

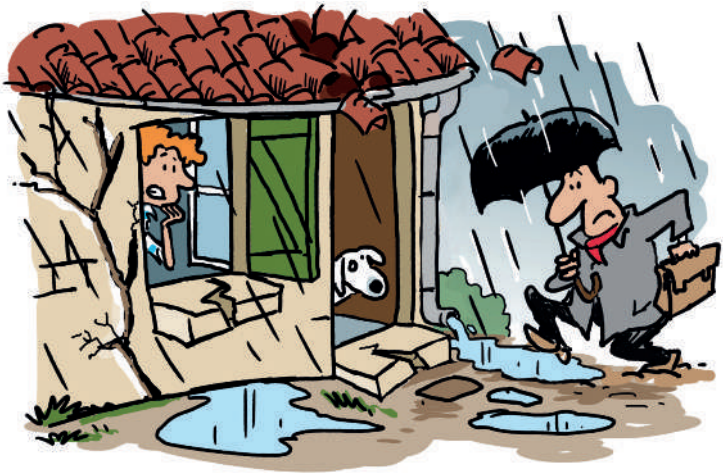


Les conséquences sur le bâti

✔ Lorsqu'un sol est argileux, il est **fortement sensible aux variations de teneur en eau**.



Ainsi, il se **rétracte** lorsqu'il y a évaporation en période sèche...



... et **gonfle** lorsque l'apport en eau est important en période pluvieuse ou humide...

Il s'agit du **phénomène de retrait-gonflement des argiles.**

Ces fortes variations de teneur en eau dans le sol, créent des mouvements de terrain différentiels sous les constructions.

✔Certains facteurs peuvent aggraver ce phénomène, comme la présence de végétation ou le mauvais captage des eaux (pluviales ou d'assainissement). Ces mouvements de terrain successifs peuvent perturber l'équilibre des ouvrages, **affecter les fondations**, et créer des **désordres** de plus ou moins grande ampleur sur les fondations et en surface (fissures, tassements, etc.), pouvant dans les cas les plus graves rendre la maison inhabitable.

C'est pour cela que les constructions en terrain argileux doivent être adaptées à ce phénomène.

Ces désordres liés au retrait-gonflement des argiles peuvent être évités grâce à une bonne conception de la maison. C'est l'objet de la nouvelle réglementation mise en place par la loi ELAN, qui impose de mettre en œuvre des prescriptions constructives adaptées dans les zones les plus exposées.

✔Pour en savoir plus sur le phénomène de retrait-gonflement des argiles, un dossier thématique est disponible via :

https://www.georisques.gouv.fr

GÉORISQUES

VOTRE TERRAIN EST-IL CONCERNÉ ?

Exposition :
- faible
- moyenne
- forte

Cette **cartographie** définit différentes zones en fonction de leur degré d'exposition au phénomène de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux.

Le nouveau dispositif réglementaire s'applique uniquement dans les zones d'exposition moyenne et forte qui couvrent : **48 %** du territoire
93 % de la sinistralité

Comment savoir si mon terrain est concerné ?

✔ Depuis mon navigateur : **ERRIAL**

https://errial.georisques.gouv.fr/#/

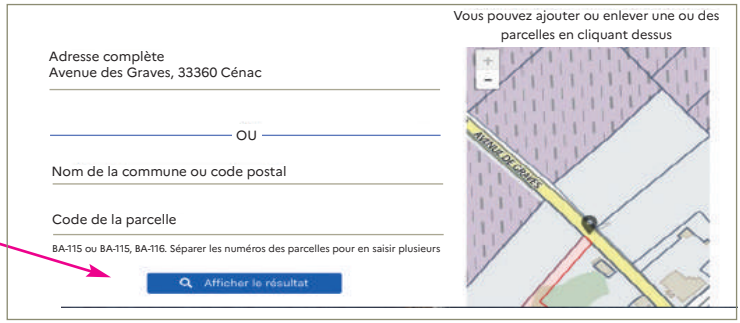
ERRIAL (État des Risques Réglementés pour l'Information des Acquéreurs et des Locataires) est un site web gouvernemental dédié à l'état des risques. Il permet aux propriétaires d'un bien bâti ou non bâti ou aux locataires d'établir l'état de l'ensemble des risques qui le concerne. Ainsi, le site ERRIAL me permet de savoir si mon bien est concerné ou non par le risque de retrait gonflement des sols argileux.

Pour obtenir les informations souhaitées, vous devez suivre les étapes suivantes :

*1) **Renseigner son adresse ou le n° de la parcelle.***

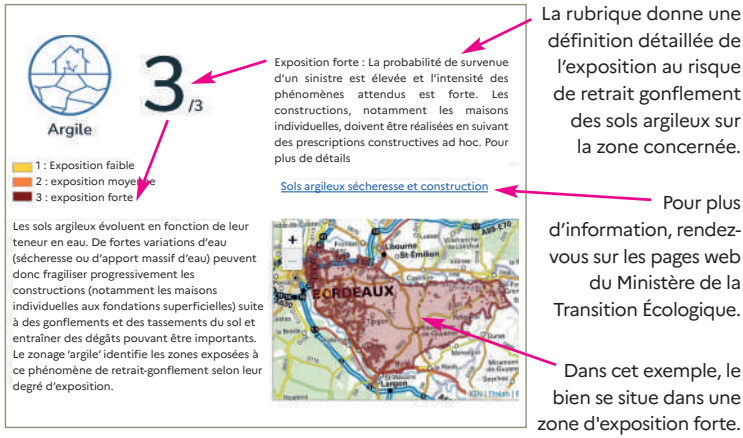
*2) **Pour obtenir l'état des risques, je clique sur afficher le résultat.***

clic



*3) **L'ensemble des risques qui concerne ma parcelle apparaît.***

*4) **Pour savoir si mon bien est exposé au risque de retrait gonflement des sols argileux, je fais dérouler la page jusqu'à la rubrique « Risques ne faisant pas l'objet d'une obligation d'information au titre de l'IAL ».***



✔ La carte de France (cf p. 6) est disponible sur le site GÉORISQUES
https://www.georisques.gouv.fr/cartes-interactives#/
Cliquer sur l'icone « couches » en haut à gauche de la carte, puis, sélectionner la couche d'information « argiles ».

✔ Il est également possible de télécharger la base de données cartographique à l'adresse suivante : https://www.georisques.gouv.fr/dossiers/argiles/données#/dpt

LES DIFFÉRENTES ÉTUDES GÉOTECHNIQUES

L'étude géotechnique préalable : une obligation

Validité

30 ans

Article R132-4 du code de la construction et de l'habitation et article 1er de l'arrêté du 22 juillet 2020

Cette étude est obligatoire pour tous vendeurs de terrain non bâti constructible situé en zone argileuse d'aléa moyen ou fort.

À quoi sert l'étude géotechnique préalable ?

Elle permet aux acheteurs ayant pour projet la réalisation d'une maison individuelle de bénéficier d'une première analyse des risques géotechniques liés au terrain, en particulier le risque de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols.

Que contient cette étude géotechnique préalable ?

Elle comporte une enquête documentaire du site et de ses environnants (visite du site et des alentours) et donne les premiers principes généraux de construction. Elle est complétée, en cas d'incertitude, par des sondages géotechniques.

Quelle est sa durée de validité ?

Elle est de 30 ans.

Qui paie cette étude géotechnique ?

Elle est à la charge du vendeur.

Attention

Une étude géotechnique unique, établie dans le cadre de la vente d'un terrain divisé en lots, peut être jointe au titre de propriété de chacun des lots dans la mesure où ces lots sont clairement identifiés dans cette étude.

L'étude géotechnique de conception

Le constructeur a le choix entre :

- ✔ **les recommandations de l'étude géotechnique de conception fournie par le maître d'ouvrage ou celle que le constructeur fait réaliser en accord avec le maître d'ouvrage ;**
- ✔ **ou le respect des techniques particulières de construction définies par voie réglementaire.**

À quoi sert l'étude géotechnique de conception ?

Elle est liée au projet. Elle prend en compte l'implantation et les caractéristiques du futur bâtiment et fixe les prescriptions constructives adaptées à la nature du sol et au projet de construction.

Sur quoi est basée cette étude ?

Elle tient compte des recommandations de l'étude géotechnique préalable pour réduire au mieux les risques géotechniques, en particulier le risque de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols.

Elle s'appuie sur des données issues de sondages géotechniques.

Elle fournit un dossier de synthèse qui définit les dispositions constructives à mettre en œuvre.

Quelle est sa durée de validité ?

Elle est valable pour toute la durée du projet en vue duquel elle a été réalisée.

Qui paie l'étude géotechnique de conception ?

Elle est à la charge du maître d'ouvrage.

Valable pour toute la durée du projet

Article R132-5 du code de la construction et de l'habitation et article 2 de l'arrêté du 22 juillet 2020

Lorsque, le maître d'ouvrage a choisi de faire réaliser une étude de conception liée au projet de construction du CCMI, elle peut être jointe au contrat à la place de l'étude préalable.

CONSTRUIRE EN RESPECTANT LES DISPOSITIONS CONSTRUCTIVES...

Le **maître d'ouvrage** est la personne ou l'entreprise qui commande le projet.

Le **maître d'œuvre**, est la personne ou l'entreprise (architecte, bureau d'études...) chargée de la conception et du dimensionnement de l'ouvrage. Il peut assurer le suivi des travaux et la coordination des différents corps de métiers.

Le **constructeur**, est la personne ou l'entreprise qui construit.

Maître d'ouvrage

Maître d'œuvre

Constructeur

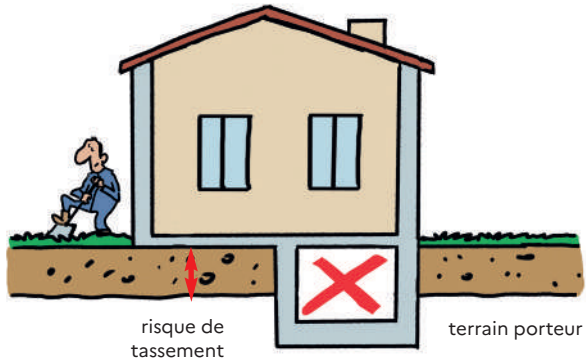
Si vous êtes **maître d'ouvrage** vous pouvez faire appel :

- ✔ soit à un **maître d'œuvre** qui vous proposera un contrat de maîtrise d'œuvre. Le maître d'œuvre (dont l'architecte) ne pourra pas participer, directement ou indirectement, à la réalisation des travaux. il vous aidera simplement à choisir des entreprises avec lesquelles vous signerez des marchés de travaux, et pourra vous assister pendant le chantier ;
- ✔ soit à un **constructeur** qui vous proposera un Contrat de Construction de Maison Individuelle (CCMI). Dans ce cas le constructeur assume l'intégralité des missions suivantes, à savoir celui de la maîtrise d'œuvre et de la construction. Le contrat apporte une protection particulière car le constructeur a l'obligation de vous apporter une garantie de livraison à prix et délai convenus.

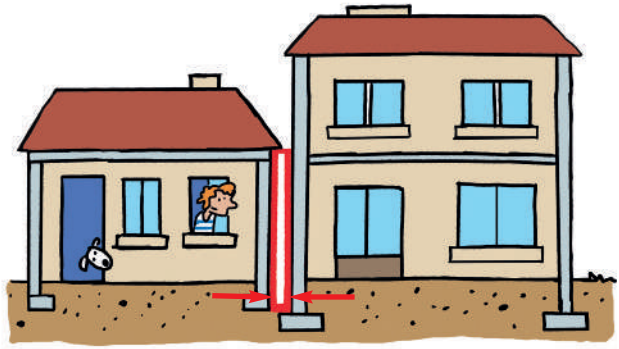
Adapter les fondations

✔ Les fondations doivent être adaptées et suffisamment profondes (a minima 1,20 mètre en zone d'exposition forte et 0,80 mètre en zone d'exposition moyenne) :
- béton armé coulé en continu,
- micro-pieux,
- pieux vissés,
- semelles filantes ou ponctuelles.

✔ Les sous-sols partiels sont interdits.



✔ Les fondations d'une construction mitoyenne doivent être désolidarisées.

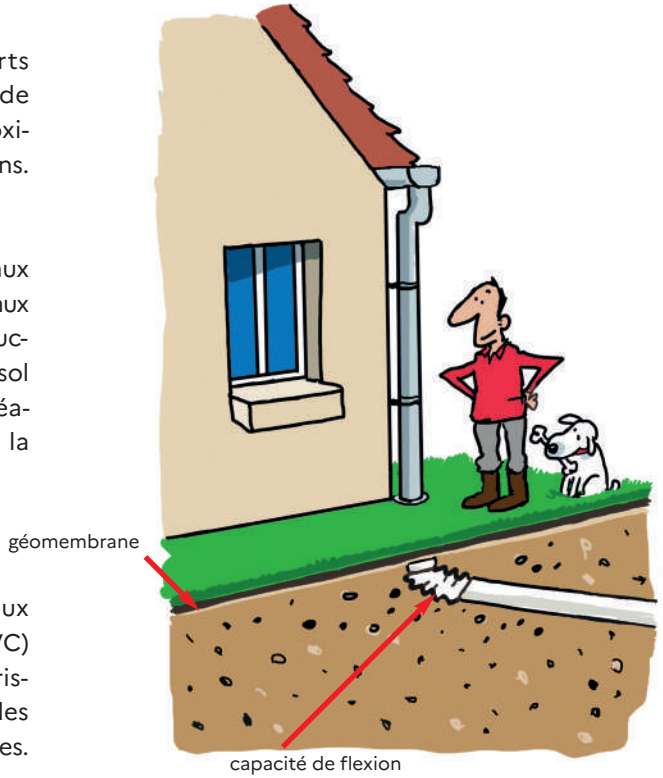


Minimiser les variations de la teneur en eau du terrain avoisinant la construction

✔Limiter les apports d'eaux pluviales et de ruissellement à proximité des constructions.

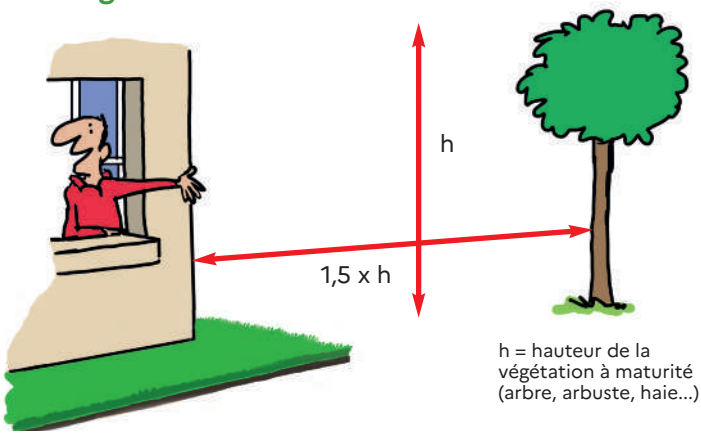
✔Afin de garder un taux constant d'humidité aux abords de la construction, la surface du sol doit être imperméabilisée autour de la construction.

✔Utiliser des matériaux souples (exemple PVC) pour minimiser les risques de rupture des canalisations enterrées.

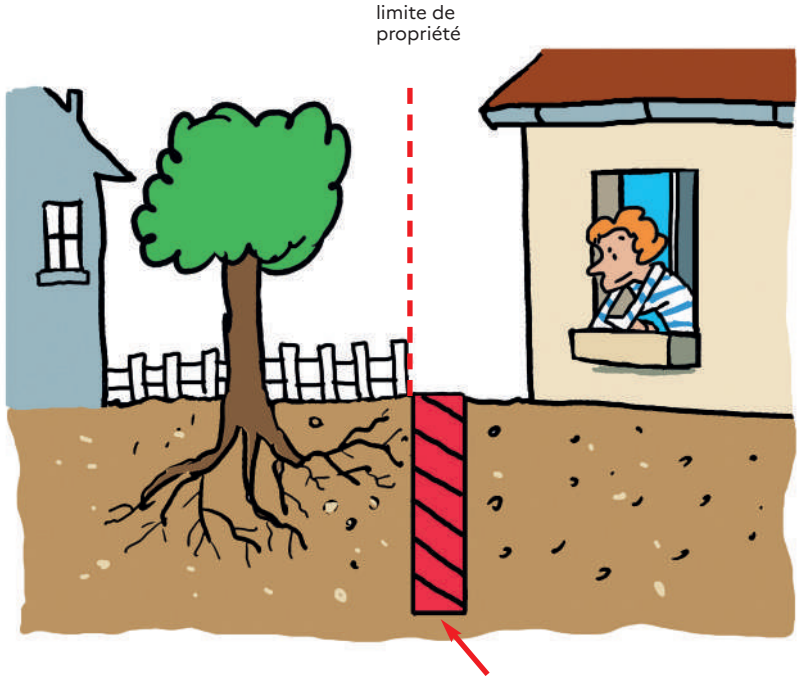


Limiter l'action de la végétation environnante

✔Éloigner autant que possible la construction du champ d'action de la végétation.



h = hauteur de la végétation à maturité (arbre, arbuste, haie...)



écran antiracines profondeur minimum 2 mètres
et adapté à la puissance et au type de racines.

✔Si la construction ne peut être située à une distance suffisante des arbres, mettre en place un écran anti-racines, une solution permettant d'éviter la propagation des racines sous la construction, qui accentue la rétractation du sol.

Quand ils existent, réduire les échanges thermiques entre le sous-sol de la construction et le terrain autour

✔En cas de source de chaleur importante dans un sous-sol, il sera nécessaire de limiter les échanges thermiques entre le sous-sol de la construction et le terrain situé en périphérie. Ceci évite des variations de teneur en eau du terrain.

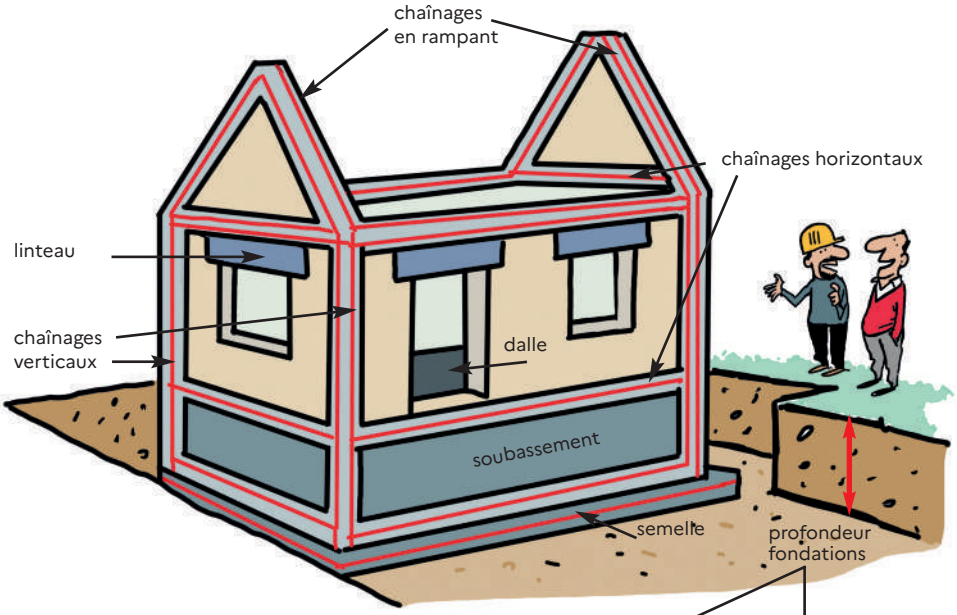
L'isolation du sous-sol peut-être l'une des solutions pour remédier à ce problème.

Pour les constructions en maçonnerie et en béton

✔Il sera également nécessaire de rigidifier la structure du bâtiment.

Un grand nombre de sinistres concernent les constructions dont la rigidité ne leur permet pas de résister aux distorsions provoquées par les mouvements de terrain.

La mise en œuvre de chaînages horizontaux et verticaux, ainsi que la pose de linteaux au-dessus des ouvertures permettent de minimiser les désordres sur la structure du bâtiment en le rigidifiant.



Sauf si un sol dur non argileux est présent avant d'atteindre ces profondeurs.

POUR EN SAVOIR PLUS...

Rendez-vous sur :

✔ **le site du Ministère de la Transition Écologique :**

https://www.ecologie.gouv.fr/sols-argileux-secheresse-et-construction

✔ **et sur le site Géorisques :**

https://www.georisques.gouv.fr/risques/retrait-gonflement-des-argiles

GOUVERNEMENT

Liberté
Égalité
Fraternité

Ministère de la Transition Écologique

DGALN/DHUP
Grande Arche de La Défense - paroi sud / Tour Sequoia
92055 La Défense
France

Construire en terrain argileux
La réglementation et
les bonnes pratiques

Édition novembre 2021

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Guide de déclinaison du PPBE

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

VOTRE AGGLOMÉRATION VOUS INFORME

MARNEetGONDOIRE

communauté d'agglomération

BRUIT ET URBANISME

GUIDE DE DÉCLINAISON DU PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DANS LES PLU

ARTS & LETTRES | **ENVIRONNEMENT** | TOURISME | TERRITOIRE | HABITAT | SÉCURITÉ & PRÉVENTION | ACTION SOCIALE

“

LES COLLECTIVITÉS CONCERNÉES DOIVENT S’ENGAGER, LORS DE L’ADOPTION DU PPBE, À PRENDRE EN COMPTE LA PROBLÉMATIQUE DU BRUIT DANS LEURS DOCUMENTS D’URBANISME RÉGLEMENTAIRES.

”

Source : Directive sur le bruit dans l’environnement – Centre d’information et de documentation sur le bruit sous le haut patronage du ministère de l’Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

SOMMAIRE

BRUIT ET URBANISME

1 - RAPPEL DES EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTÉ HUMAINE P.5

2 - LES BÂTIMENTS SENSIBLES AU BRUIT P.7

3 - INSTALLATIONS BRUYANTES ET NOTION D'ÉMERGENCE DE BRUIT P.8

4 - INFRASTRUCTURES ET INSTALLATIONS BRUYANTES CLASSÉES : LES OBLIGATIONS LÉGALES RELATIVES À LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME P.9

5 - PRINCIPES ET RECOMMANDATIONS TECHNIQUES POUR LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT DANS LES PROJETS D'URBANISME : P.11
DE LA SÉQUENCE « ÉVITER, ÉLOIGNER, ORIENTER, PROTÉGER, ISOLER »
5.1. Éviter P.11
5.2. Éloigner P12
5.3. Orienter P.12
5.4. Protéger P.13
5.5. Isoler P.16

6 - PRISE EN COMPTE DU BRUIT AUX DIFFÉRENTES ÉTAPES D'ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME P.18
6.1. L'état des lieux sonore et le diagnostic P.18
6.2. Le PADD P.19
6.3. Les OAP P.21
6.4. Le règlement P.21
6.5. L'inscription aux OAP des objectifs d'aménagement non traduisibles au sein du règlement P.23
6.6. Les autres éléments du rapport de présentation : les incidences sur l'environnement et la justification des choix retenus P.23

7 - PRINCIPES D'URBANISATION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS TRADUISIBLES AU SEIN DU REGLEMENT ET/OU DES OAP P.24

8 - LES FICHES-ACTIONS « RÈGLEMENT ET OAP » P.31
8.1 Les objectifs traduisibles au sein du règlement et des OAP P31
8.2 Exemples d'OAP P.31

ANNEXES

ANNEXE 1 P.33
LES FICHES-ACTIONS SUR LES OBJECTIFS TRADUISIBLES AU SEIN DU RÈGLEMENT ET DES OAP

ANNEXE 2 P.52
LES FICHES-ACTIONS « EXEMPLES D'OAP »

BRUIT
ET URBANISME

1 - RAPPEL DES EFFETS DU BRUIT SUR LA SANTÉ HUMAINE

L'ouïe est l'un des sens les plus sollicités en milieu urbain : on parle ainsi le plus souvent des nuisances sonores, mais rarement de l'ambiance sonore, de l'environnement sonore, du confort ou la maîtrise sonore d'un espace. La qualité de vie est liée à la qualité des sons de l'environnement : ceux des autres, subis ou tolérés, et nos propres sons qui accompagnent nos activités. Toutefois, la conception de l'espace habité est rarement pensée en termes d'environnement sonore et de confort sonore des habitants, or *« l'architecture s'entend autant qu'elle se voit »* (Ville et Aménagement Durable, 2015).

Les effets sanitaires du bruit sont de plusieurs ordres : le bruit constitue un stress, c'est une gêne qui peut se traduire par de la colère, de la frustration, du mal-être, des troubles du sommeil, tous éléments qui sont des risques, entre autres, de troubles mentaux ; inversement, les personnes qui souffrent de troubles mentaux sont particulièrement sensibles au bruit. Par ailleurs, le bruit peut aussi se traduire par la diminution de la performance au travail ou à l'école, la déficience cognitive chez les enfants (OMS, 2011). Les nuisances sonores sont également dangereuses pour l'appareil auditif, notamment dans le cadre de nuisances en milieu professionnel ou lors de loisirs (CNB[1] & ADEME[2], 2016).

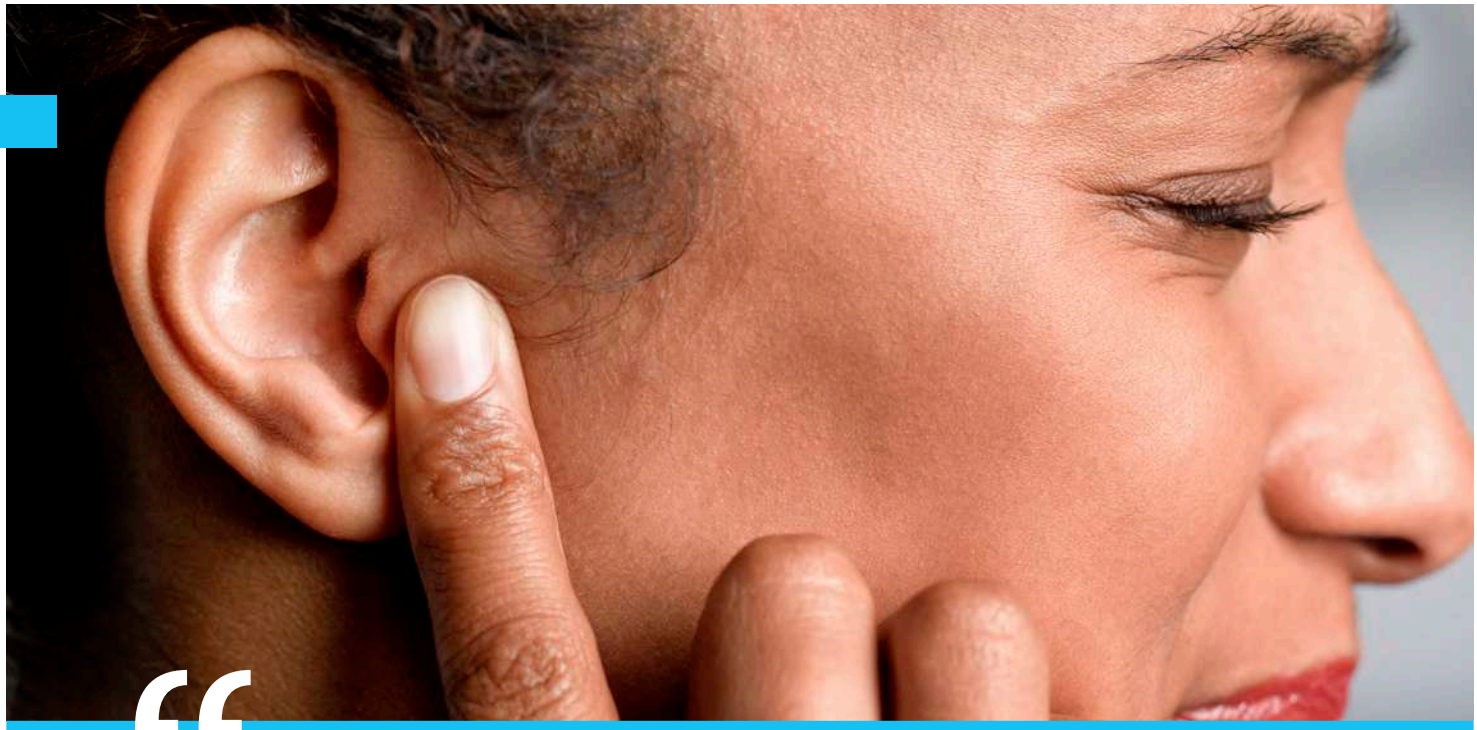
En outre, il convient de souligner que l'ensemble de ces effets sanitaires a des conséquences économiques importantes à la fois pour les entreprises, liées à la perte de productivité des salariés travaillant dans un environnement bruyant, et plus globalement pour la collectivité et les acteurs économiques en raison des frais médicaux associés (CNB[1] & ADEME[2], 2016). Il existe différentes valeurs économiques pour traduire les effets sanitaires du bruit en termes monétaires selon l'effet étudié. Par exemple, le coût annuel des troubles du sommeil pour une personne exposée quotidiennement au bruit routier est estimé à 765 € (CNB[1] & ADEME[2], 2016). Le même rapport estime le coût total annuel du bruit des transports à environ 20 milliards d'euros.

Les sources principales de bruit dans l'environnement incluent le trafic aérien, le trafic routier, le trafic ferroviaire, les industries, la construction et les travaux publics, et le voisinage. Le bruit est ainsi défini en tant que son indésirable.
La pollution par le bruit continue à se développer et génère un nombre croissant de plaintes de la part des personnes qui y sont exposées. La croissance des nuisances sonores a des effets négatifs sur la santé à la fois directs et cumulés. Elle affecte également les générations futures, et a des implications sur les effets socio-culturels, physiques et économiques. La faune subit également les conséquences du bruit humain dans l'environnement. Ainsi, ce sont non seulement le comportement mais aussi la physiologie des animaux qui peuvent être altérés de façon significative par les modifications de l'environnement sonore. Si les animaux essayent de s'adapter au bruit environnant quand ils le peuvent, avec parfois de lourdes conséquences sur la reproduction, les relations avec les jeunes et le métabolisme, ils sont parfois contraints de fuir le bruit. Quant aux modifications des comportements, Bruitparif rapporte les propos d'Elizabeth Devilard, docteur en biologie moléculaire et cellulaire et sciences de la santé (Francilophone #30, 1er trimestre 2020) : *« les études menées sur les rats et les souris exposés au bruit montrent que les perturbations biologiques sont très profondes : stress oxydatif et relèvement de l'état inflammatoire, modification de la flore intestinale et sensibilité accrue au diabète et à l'obésité, maladies cardiovasculaires, pathologiques cérébrales de types Alzheimer et déficit immunitaire, entre autres ».*

Chaque personne perçoit le bruit de façon différente suivant son environnement social, culturel ou encore selon sa situation de santé. Cependant, les nuisances sonores ont un impact sanitaire non négligeable.

Il est nécessaire de limiter autant que possible l'exposition au bruit diurne et nocturne dont les impacts sont essentiellement extra-auditifs. De fait, les effets auditifs du bruit sont liés à des expositions sonores supérieures ou égales à 85 dB(A). Ils entraînent fatigue auditive, surdité passagère ou en cas extrême une surdité traumatique et définitive due à une exposition courte à un niveau sonore très élevé (par exemple de type explosion). Le bruit se caractérise d'abord par son niveau sonore et son intensité. Il est exprimé en décibel et oscille entre 15 dB(A), le seuil d'audibilité et 120 dB(A), seuil de la douleur.

[1] Conseil national du bruit
[2] Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie



LES EFFETS SUR LA SANTÉ DE LA POLLUTION PAR LE BRUIT SONT :

• **Déficit auditif dû au bruit :** le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des dangers professionnels, mais le bruit dans l'environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie ;

• **Interférence avec la transmission de la parole :** la compréhension de la parole est compromise par le bruit ;

• **Perturbation du repos et du sommeil :** les effets primaires de la perturbation du sommeil sont : la difficulté de l'endormissement, les réveils et les changements de phase ou de profondeur de sommeil, la tension artérielle, la fréquence cardiaque et l'augmentation de l'impulsion dans les doigts, la vasoconstriction, les changements de respiration, l'arythmie cardiaque et les mouvements accrus du corps. Les effets secondaires, ou répercussions, le jour suivant sont : une fatigue accrue, un sentiment de dépression et des performances réduites ;

• **Effets psychophysiologiques :** concernent essentiellement les travailleurs exposés à un niveau de bruit industriel important. Des effets cardio-vasculaires sont également survenus après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24h de 65-70 dB(A) ;

• **Effets sur la santé mentale et effets sur les performances :** le bruit dans l'environnement n'est pas censé avoir une incidence directe sur les maladies mentales, mais on suppose qu'il peut accélérer et intensifier le développement de troubles mentaux latents. Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système nerveux sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée. **Il est évident que les garderies et les écoles ne devraient pas être situées à proximité de sources de bruit importantes :** l'exposition chronique au bruit pendant la petite enfance semble altérer l'acquisition de la lecture et réduit la motivation.

• **Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne :** ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects. La gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique ou économique. On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné de vibrations et contient des composants de basse fréquence.

Les sous-groupes vulnérables au sein de la population, doivent être pris en compte lorsque des recommandations ou des règlements relatifs à la lutte contre le bruit sont émis, à savoir : les personnes atteintes de maladies particulières ou présentant des problèmes médicaux (par exemple hypertension), les patients dans les hôpitaux ou en convalescence chez eux, les personnes exécutant des tâches cognitives complexes, les aveugles, les personnes présentant un déficit auditif, les fœtus, les bébés et les enfants en bas âge et les personnes âgées en général. Le bruit ne doit cependant pas systématiquement être associé à du mal-être dans la mesure où il permet aussi de s'orienter, d'avertir sur certains dangers et qu'il fait partie intégrante de l'identité des lieux. **Ainsi, la qualité de l'environnement sonore constitue-t-elle un élément d'appréciation incontournable du cadre de vie.**

2 - LES BÂTIMENTS SENSIBLES AU BRUIT

Les bâtiments sensibles au bruit sur lesquels l'attention doit être portée en priorité sont principalement :
- les logements
- les hôpitaux
- les établissements médico-sociaux
- les établissements d'enseignement
- les établissements et locaux de repos, de détente, de loisirs calmes

En ce qui concerne les locaux destinés à un usage impliquant la présence prolongée de personnes, tels que les bureaux, on considère qu'ils présentent une sensibilité moyenne par rapport aux nuisances sonores.

La nuisance sonore perçue par les habitants ou les usagers des bâtiments sensibles situés au voisinage d'un établissement ou d'une activité bruyante sera fonction principalement :
- de l'éloignement de la source du bruit
- de l'exposition des lieux de vie (chambres, séjour, terrasses…) par rapport aux sources de bruit
- du niveau sonore ambiant initial
- de la durée du bruit
- de la période durant laquelle se produisent les nuisances (jour/nuit, été/hiver)

3 - INSTALLATIONS BRUYANTES ET NOTION D'ÉMERGENCE DE BRUIT

En ce qui concerne les activités bruyantes, il convient en premier lieu de distinguer les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) des installations non classées.

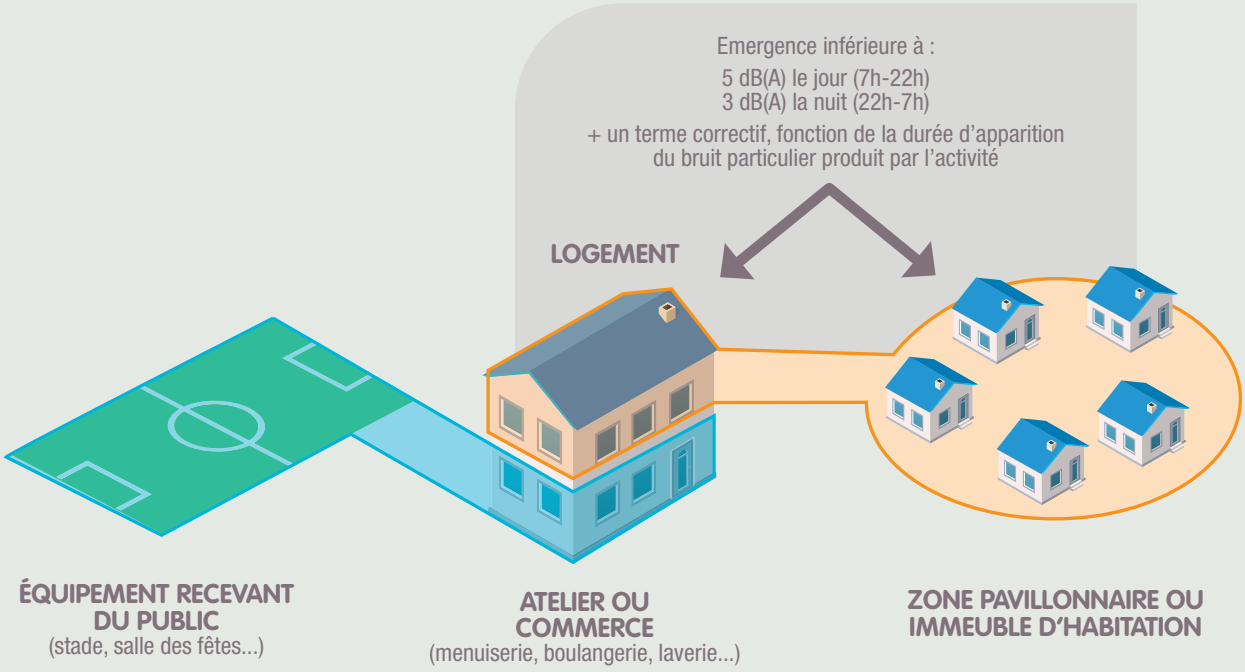
Les ICPE sont soumises à déclaration ou autorisation. Elles sont encadrées par l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement. L'arrêté fixe différentes règles portant sur les niveaux d'émergence admissibles dans les Zones à émergence réglementée, les niveaux sonores admissibles en limite de propriété de l'activité, ou encore sur la distance entre l'activité et son voisinage. Les niveaux de bruit en limite de propriété ne doivent pas dépasser 70 dB(A) le jour et 60 dB(A) la nuit.

Concernant les installations non classées (activités industrielles, artisanales, commerciales ou agricoles hors ICPE, activités culturelles sportives ou de loisirs, établissements ou locaux diffusant à titre habituel de la musique amplifiée), **seule la notion d'émergence de bruit** est encadrée par la réglementation. Selon l'annexe 13-10 de l'article R.1336-9 du Code de la santé publique, les valeurs admises de l'émergence sont calculées à partir des valeurs de :

- 5 DÉCIBELS A (DB A) EN PÉRIODE DIURNE (DE 7 HEURES À 22 HEURES)
- 3 DÉCIBELS A (DB A) EN PÉRIODE NOCTURNE (DE 22 HEURES À 7 HEURES)

Valeurs auxquelles s'ajoute un terme correctif, fonction de la durée cumulée d'apparition du bruit particulier, selon le tableau dans le JO n° 122 du 27/05/2003 page 37006 à 37231.

D'autre part, les établissements diffusant de la musique amplifiée sont encadrés par le décret n°98-1143 du 15 décembre 1998 relatif aux prescriptions applicables aux établissements ou locaux recevant du public et diffusant à titre habituel de la musique amplifiée, à l'exclusion des salles dont l'activité est réservée à l'enseignement de la musique et de la danse.



Source : Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur

4 - INFRASTRUCTURES ET INSTALLATIONS BRUYANTES CLASSÉES

LES OBLIGATIONS LÉGALES RELATIVES À LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME

Si la prise en compte du bruit dans les documents d'urbanisme s'inscrit dans la nécessité pour les territoires de tendre vers un développement plus respectueux de l'environnement et de la santé humaine, on note qu'actuellement seules certaines données concernant les sources de bruit et les secteurs affectés par le bruit ont l'obligation légale d'être reportées dans le PLU. ***Il s'agit en l'occurrence du classement sonore des voies (routes et voies ferrées), des plans d'exposition au bruit des aéroports (PEB), ainsi que des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).***

En ce qui concerne le classement sonore des voies, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité des voies existantes, **des prescriptions d'isolement acoustique** doivent être respectées par les constructeurs (maîtres d'oeuvre, entreprises de construction) des bâtiments concernés (habitation, hôtel, établissement d'enseignement, établissement de santé) dans le cadre des contrats de construction. Le Préfet de département définit, par arrêté publié en mairie ainsi qu'au

recueil des actes administratifs du département, la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs. La DDT conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet. **Les autorités compétentes en matière de PLU doivent reporter ces informations dans le PLU, et les autorités compétentes en matière de délivrance de certificats d'urbanisme doivent informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.**

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) élaboré par les services de la direction générale de l'Aviation civile est quant à lui représenté sur un plan au 1/25.000° qui devra obligatoirement être placé en annexe au PLU. Comme le rappelle le guide « Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur» , le PLU permet de transcrire, de manière effective au niveau du territoire, les prescriptions réglementaires relatives à l'urbanisation dans les zones délimitées par le PEB. En effet, le PEB organise l'utilisation des sols dans l'environnement des aérodromes. Il n'a pas pour but de stériliser cet environnement, mais d'y interdire ou limiter certains types de constructions dans l'intérêt même des populations, et de permettre l'implantation d'activités peu sensibles au bruit, compatibles avec le voisinage d'un aérodrome. Les constructions autorisées dans les zones de bruit font l'objet de prescriptions concernant leur isolation acoustique. **Le PLU doit définir des affectations de zones et un règlement qui soient compatibles avec le PEB.** Par exemple la construction d'immeubles collectifs ou d'habitat groupé est incompatible avec les zones A, B et C d'un PEB. **Il importe de souligner que le PEB est un élément essentiel de l'état des lieux de l'environnement sonore. Il faut en tenir compte pour les choix d'aménagement et le projet d'aménagement et de développement durable (PADD).**

Par ailleurs, on soulignera que la directive européenne de 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, a pour but de permettre une évaluation harmonisée de l'exposition au bruit. Ce texte a été transposé en 2006 dans le Code de l'environnement dans le chapitre « Évaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement ». Il donne obligation aux collectivités locales d'établir une carte du bruit stratégique dès que le trafic annuel d'une infrastructure routière ou autoroutière dépasse les 3 millions de véhicules, ou que le trafic annuel d'une infrastructure ferroviaire est supérieur à 30 000 passages de trains. Les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants ont également obligation de réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). **Les cartes de bruit n'ont pas de caractère prescriptif en matière d'urbanisme, ce sont des documents d'information qui ne sont pas opposables au niveau du droit. Cependant en tant qu'éléments graphiques, elles peuvent compléter et enrichir le diagnostic sonore d'un Plan local d'urbanisme.**

Enfin en ce qui concerne les ICPE, le PLU doit tenir compte des obligations de distances prévues par la réglementation pour l'affectation des zones au voisinage des établissements existants. En l'occurrence, le Règlement Sanitaire Départemental de Seine-et-Marne (RSD77) prévoit que l'implantation des bâtiments renfermant des animaux doive respecter certaines règles de distance avec les immeubles habités ou habituellement occupés par des tiers des zones de loisirs et de tout établissement recevant du public, et ce sans préjudice de l'application des documents d'urbanisme existants dans la commune ou de cahiers des charges de lotissement (153-4 - Règles générales d'implantation).

5 – PRINCIPES ET RECOMMANDATIONS TECHNIQUES POUR LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT DANS LES PROJETS D'URBANISME

DE LA SÉQUENCE « ÉVITER, ÉLOIGNER, ORIENTER, PROTÉGER, ISOLER »

La séquence *Éviter, Réduire, Compenser* (ERC) est le fil conducteur de l'intégration de l'environnement dans les projets, plans et programmes. Elle s'inscrit pleinement dans le prolongement de la Charte pour l'environnement de 2004 et la Loi Grenelle de 2009, en ayant pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits. Elle s'applique aux projets et aux plans et programmes soumis à évaluation environnementale ainsi qu'aux projets soumis à diverses procédures au titre du Code de l'environnement (autorisation environnementale, dérogation à la protection des espèces, évaluation des incidences Natura 2000, etc.).

Dans le cadre du présent guide visant la prise en compte du bruit dans l'environnement dans les PLU, la séquence ERC pourra être transposée en adaptant ses principes de la façon suivante : éviter, éloigner, orienter, protéger, isoler.

5-1 ÉVITER

Il s'agit du principe premier devant guider tout projet d'aménagement : **traiter le problème à sa source afin d'éviter que le bruit ne se constitue.**

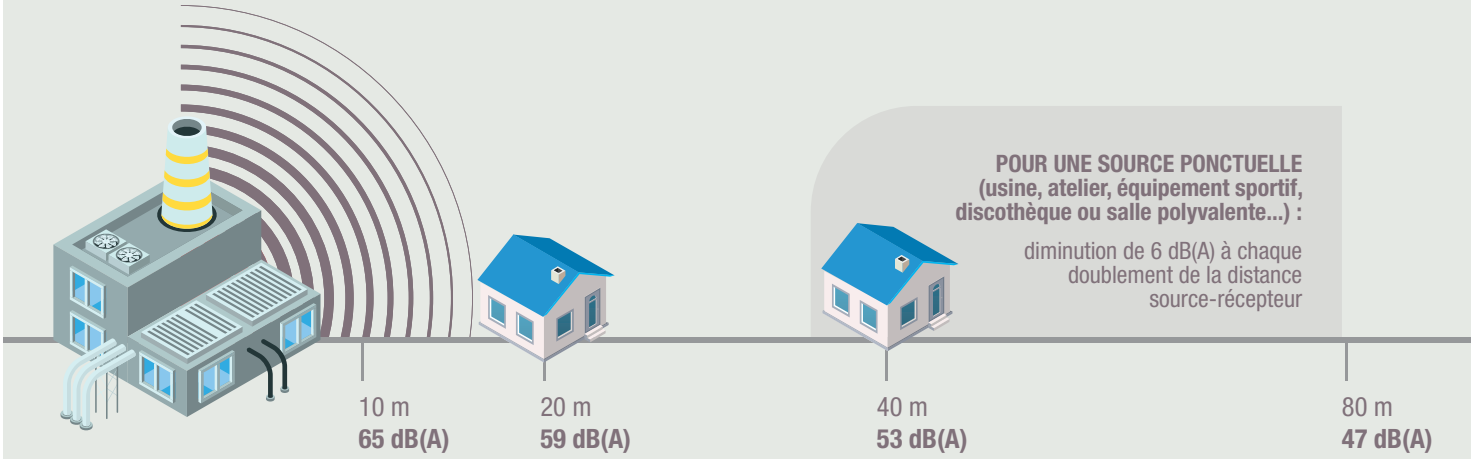
Différentes actions ciblées peuvent être menées afin d'éviter l'apparition de sources de bruit dispensables :

- Éviter l'installation d'établissements bruyants ou d'activités bruyantes à faible valeur ajoutée pour le territoire ;
- Développer des actions de prévention par rapport aux déplacements : restrictions de circulation (et réorientation des flux de trafic), promotion des transports collectifs et de l'auto-partage, promotion des modes doux de transports, encouragement à l'achat de véhicules peu bruyants (notamment électriques), mise en place de plans de déplacements entreprises (PDE) et administrations (PDA) (cf. annexe 6 du PPBE) ;
- Conduire des actions de réduction du bruit routier (cf. annexe 7 du PPBE) : aménagement et partage de voirie, diminution de la vitesse, régulation des flux, réfection des enrobés et mise en oeuvre de revêtements acoustiques – ces revêtements antibruit fonctionnent comme du double vitrage : ils abritent des cavités qui piègent les décibels nées du frottement des pneus sur la chaussée.

5-2 ÉLOIGNER

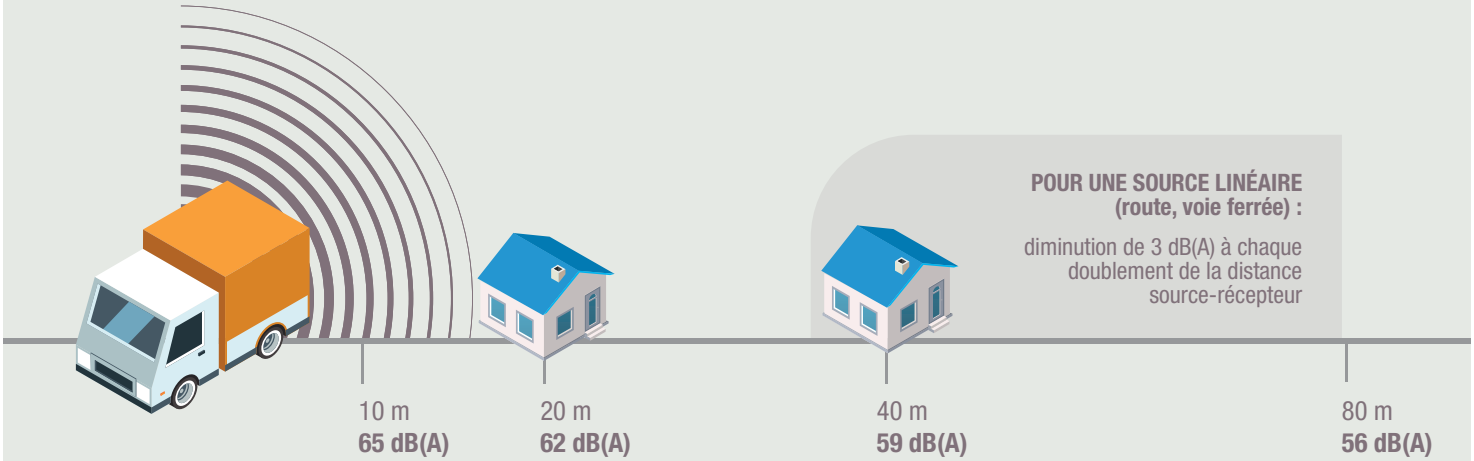
Afin de minimiser l'exposition des populations aux nuisances sonores, il convient dans la mesure du possible de privilégier **l'éloignement des populations et en particulier des plus sensibles, des différentes sources de bruit en présence sur le territoire (routier, ferré, aérien, activités).**

LES EFFETS DE L'ÉLOIGNEMENT SUR LES NIVEAUX DE BRUIT



POUR UNE SOURCE PONCTUELLE (usine, atelier, équipement sportif, discothèque ou salle polyvalente...) :

diminution de 6 dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur



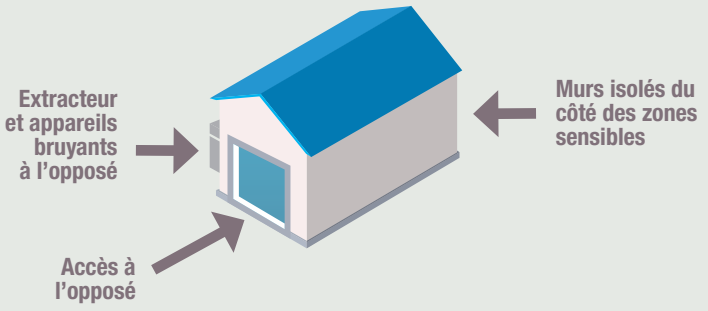
POUR UNE SOURCE LINÉAIRE (route, voie ferrée) :

diminution de 3 dB(A) à chaque doublement de la distance source-récepteur

5-3 ORIENTER

Pour tout projet d'aménagement établissant une relative proximité entre sources de bruit et bâtiments sensibles, il convient de chercher à optimiser l'orientation des éléments de bâti, afin de minimiser le niveau d'exposition des populations en présence.

Est notamment concernée l'orientation des bâtiments et des équipements bruyants par rapport aux bâtiments et zones sensibles au bruit en utilisant l'effet d'écran du bâtiment.



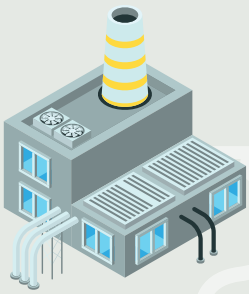
ZONE SENSIBLE (habitation,...)

Source : Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur

En outre, il conviendra d'optimiser l'orientation des logements et autres bâtiments sensibles aux nuisances sonores en fonction des sources de bruit existantes.

TERRASSES ET PIÈCES À VIVRE CÔTÉ CALME

ROUTE BRUYANTE



BÂTIMENTS INDUSTRIELS

Source : Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur

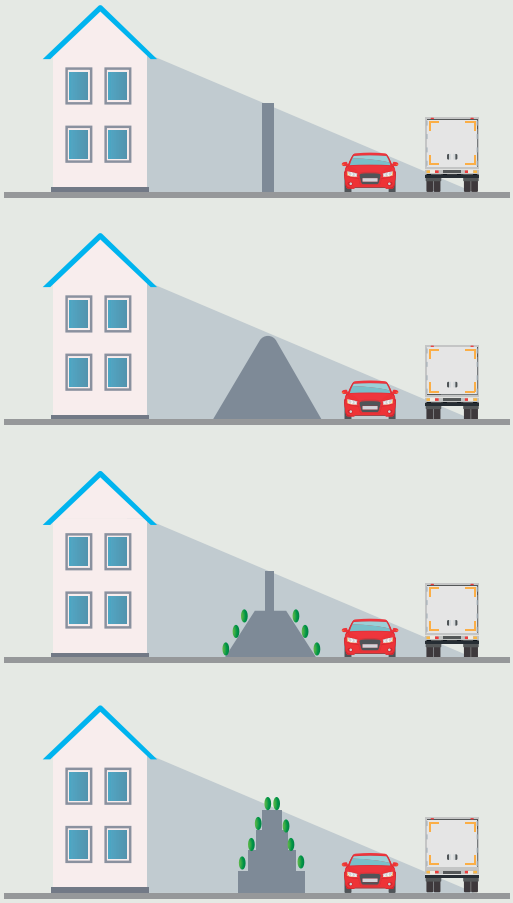
5-4 PROTÉGER

Tout en ayant recherché des solutions d'évitement, d'éloignement et d'orientation, il convient suivant les situations et les niveaux d'exposition au bruit, de **prévoir des dispositifs de protection acoustique adaptés.** Ces derniers sont susceptibles de prendre différentes formes en fonction de leur environnement d'insertion. Il est ici question plus particulièrement d'ouvrages ou d'aménagements spécifiques tels que les murs écrans, les buttes de terre et merlons anti-bruit, ainsi que les bâtiments écrans.

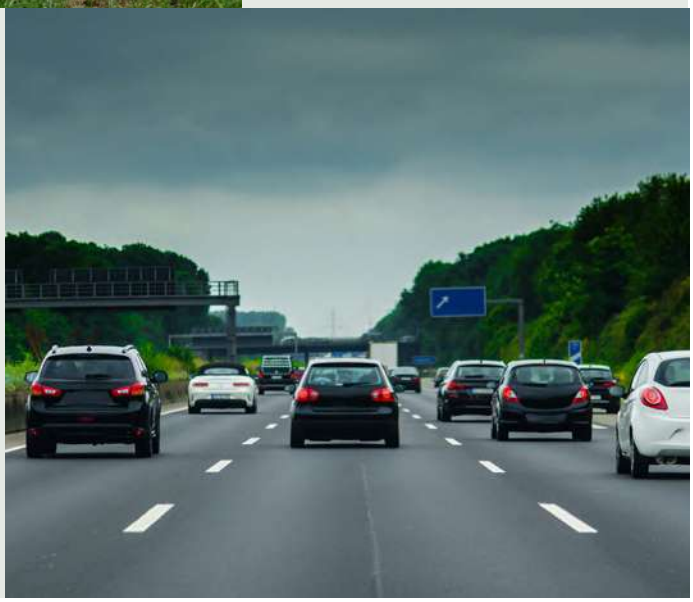
En ce qui concerne les murs écrans et les merlons anti-bruit, leur efficacité sera essentiellement fonction de leur hauteur, de leur longueur et de leur position respective de la source et du récepteur.

Se référer à l'annexe 7 du PPBE (Les actions de réduction du bruit routier - Sur le chemin de propagation : écrans, merlons).

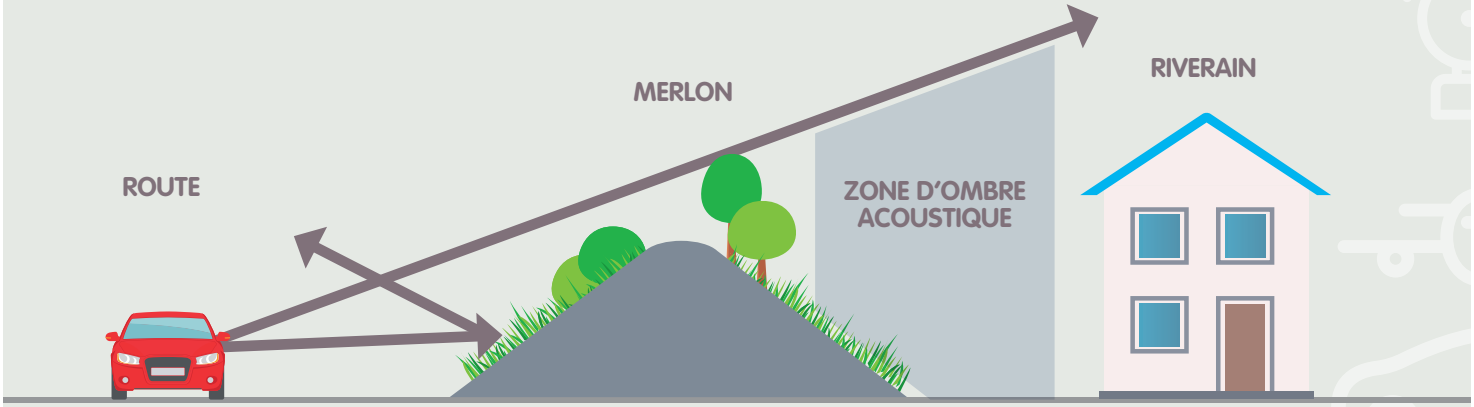
PRINCIPE DE PROPAGATION DIRECTIONNELLE DES ONDES SONORES ET RÔLE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION .....



EXEMPLES DE PROTECTIONS ACOUSTIQUES DE TYPE MURS ÉCRANS ET MERLONS ANTI-BRUIT .....

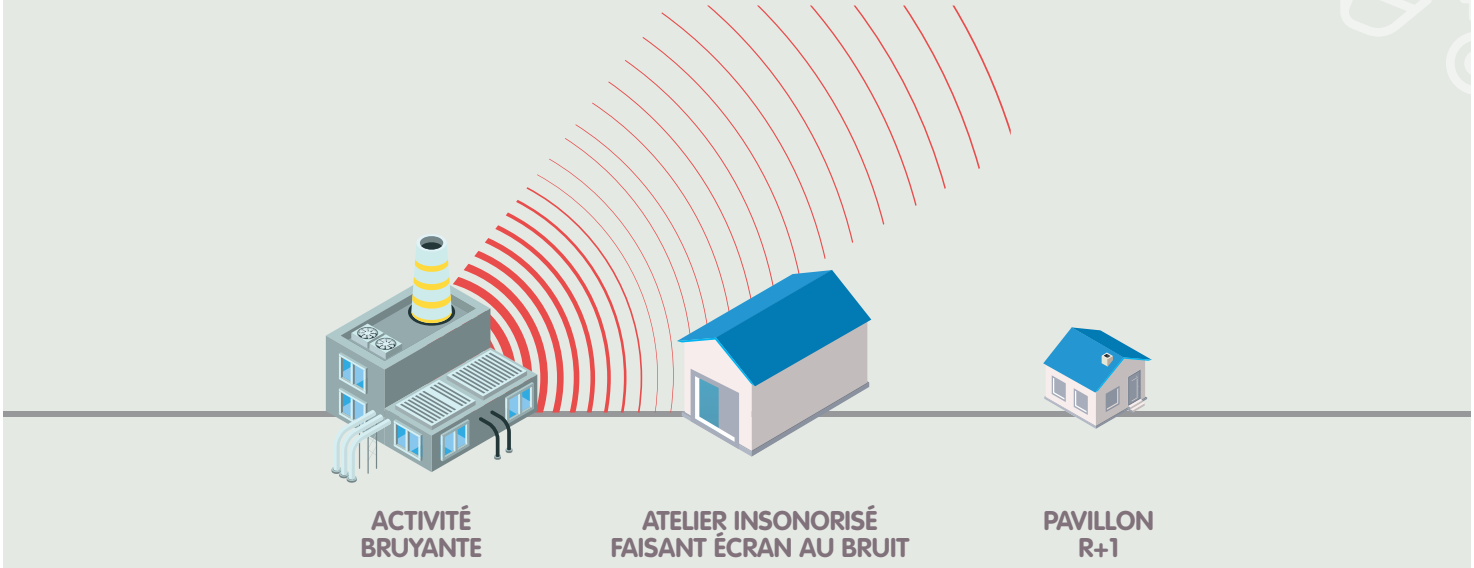


PRINCIPE DE ZONE D'OMBRE ACOUSTIQUE



Soulignons par ailleurs, et contrairement à ce qui est avancé parfois, que les « écrans » végétaux tels que les **haies ou les « écrans » d'arbres sont relativement inefficaces pour faire obstacle au bruit.** Une bande forestière de 100m de largeur pourra apporter une atténuation supplémentaire de 3 à 5 dB(A) par rapport à l'atténuation liée à la distance (*Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur).*

En ce qui concerne les bâtiments, ils peuvent jouer le rôle de protection acoustique de façon très efficace. Les zones d'habitat peuvent ainsi être protégées des infrastructures de transport ou des activités bruyantes par l'implantation de bâtiments d'activité jouant le rôle d'écran de protection acoustique.

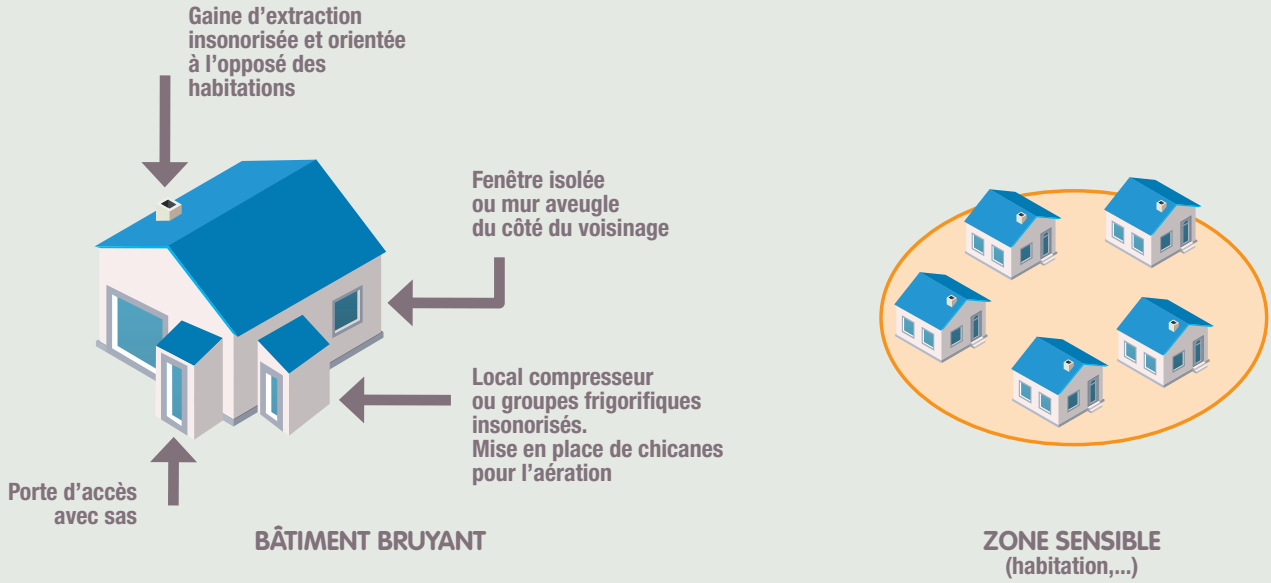


Plus largement, un mur bâti peu permettre la préservation de zones calmes en cœur d'îlot par exemple.

Source : Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur

5.5. ISOLER

Quelle que soit l'origine du bruit exercé par l'activité dans les bâtiments : industriel, artisanal, commercial, équipements et locaux sportifs ou de loisirs, **l'isolation à la source est toujours la solution la plus efficace**.

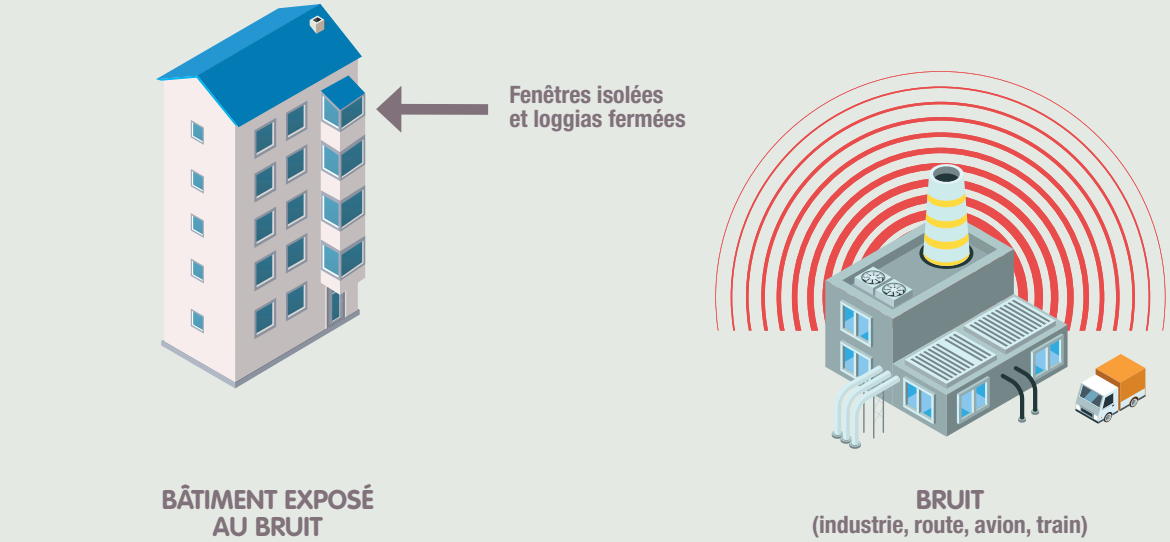


Aussi et tel que rappelé par l'annexe 7 du PPBE (Au récepteur : l'isolation de façade), la circulaire du 25 mai 2004 de résorption des points noirs du bruit sur le réseau national précise que **l'isolation des façades doit être envisagée** quand :

- Les actions de réduction à la source sont incompatibles avec la sécurité des riverains ou qu'il existe des difficultés d'insertion dans l'environnement ;
- Le coût est disproportionné (supérieur au coût d'acquisition des locaux à protéger) ;
- Enfin lorsque l'action à la source est insuffisante.

Les limites à partir desquelles les protections à la source ne sont plus envisageables peuvent donc être établies en fonction de ces critères. Il peut alors être effectué une protection par isolation de façade.

Par ailleurs et afin d'obtenir un confort acceptable à l'intérieur des lieux de vie malgré un bruit élevé à l'extérieur du fait d'une infrastructure de transport ou d'une activité bruyante, il est préconisé – voire obligatoire pour les zones concernées par les infrastructures classées ou les PEB des aéroports – de procéder au renforcement de l'isolement acoustique des bâtiments exposés.



Source : Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur

Pour concevoir l'isolement acoustique d'une façade, la fenêtre est le premier élément à examiner, car les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celles des murs.
Il convient, également, d'évaluer les autres voies de transmission :
- les murs s'ils sont réalisés en matériaux légers,
- les éléments de toiture et leur doublage lorsque des pièces habitables sont situées en comble,
- les coffres de volets roulants,
- les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduit de fumées, ...).

L'efficacité acoustique d'une fenêtre, d'une porte-fenêtre ou d'une porte dépend, par ordre d'importance :
- de son étanchéité à l'air,
- du vitrage (de son épaisseur, sa nature),
- et de la menuiserie elle-même.

Ces mesures d'isolement peuvent être couplées avec des mesures d'efficacité énergétique, ce qui aura pour effet d'améliorer d'autant le confort de vie des habitants.

En ce qui concerne les caractéristiques acoustiques des bâtiments, un certain nombre de textes réglementaires sont applicables, tant pour les bâtiments neuf que pour les bâtiments existants. Pour ces derniers, les caractéristiques acoustiques doivent satisfaire aux exigences prévues par les textes applicables au moment où le permis de construire a été déposé.

EXEMPLE DES BÂTIMENTS D'HABITATION : EXTRAIT DU GUIDE SUR LES RÉGLEMENTATIONS ACOUSTIQUES DES BÂTIMENTS, CONSEIL NATIONAL DU BRUIT (2017)

DATE DE LA DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE	TEXTE APPLICABLE
Du 1er juillet 1970 au 30 juin 1976	Arrêté du 14 juin 1969
Du 1er juillet 1976 au 31 décembre 1995	Arrêté du 22 décembre 1975
Du 1er janvier 1996 au 31 décembre 1999	Arrêté du 28 octobre 1994
Depuis le 1er janvier 2000	Arrêté du 30 juin 1999

En outre, l'arrêté préfectoral n°19ARS41SE relatif à la lutte contre les bruits de voisinage dans le département de Seine-et-Marne prévoit à l'article 9 : *« Les travaux ou aménagements quels qu'ils soient, effectués dans les bâtiments ne doivent pas avoir pour effet de diminuer les caractéristiques initiales d'isolement acoustique du sol ou des parois »*.

6 – LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT AUX DIFFÉRENTES ÉTAPES D'ÉLABORATION DU PLAN LOCAL D'URBANISME

6.1. L'ÉTAT DES LIEUX SONORE ET LE DIAGNOSTIC

L'état des lieux sonore et le diagnostic sont menés lors des procédures d'élaboration ou de révision générale du Plan local d'urbanisme. Lorsque d'autres procédures d'évolution du PLU sont envisagées dans la cadre de la prise en compte du bruit dans l'environnement, elles peuvent faire évoluer le diagnostic sonore dans la mesure où celui-ci n'aura pas identifié de nouvelles contraintes amenant à la formulation de nouveaux enjeux environnementaux.

Étape préalable fondamentale à tout projet d'urbanisme ou d'aménagement, l'élaboration du diagnostic constitue un temps d'analyse du fonctionnement et de l'évolution du territoire. Le diagnostic vise ainsi à décrire la trajectoire suivie par le territoire ainsi que les marges de manœuvre à disposition des élus locaux. Il propose une analyse problématisée du territoire, en intégrant différentes échelles spatiales. Le diagnostic se veut un document dynamique qui s'appuie sur un constat préalable portant sur l'ensemble des thématiques territoriales identifiées **dont le bruit**, duquel sont issus par la suite les enjeux stratégiques et les opportunités de développement. À noter que le Code de l'urbanisme n'oblige pas à prendre en compte la question du bruit en tant que tel dans le diagnostic, mais parle de « l'environnement ».

Le diagnostic sonore débute par un état des lieux sonore ou constat de l'environnement sonore. Aussi, afin que le bruit soit pris en compte dans les projets de territoire des documents d'urbanisme, **il est indispensable de dresser un état des lieux sonore clair et concis.** Au sein du rapport de présentation, l'état des lieux sonore prendra idéalement la forme d'une synthèse traitant spécifiquement de la thématique du bruit. Cette partie du diagnostic dédiée au recensement des nuisances sonores rassemblera les données et dispositions obligatoires, ainsi que les données d'inventaires concernant le bruit sur le territoire ou encore les secteurs sensibles et les zones de calme.

Ainsi, le constat cherchera à recenser les éléments suivants :

- **Données de bruit reportées obligatoirement dans le PLU (classement sonore des infrastructures et/ou plan d'exposition au bruit)**
- **Prescriptions et recommandations du SCoT**
- **Orientations du plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) et du pllan local de déplacement (PLD)**
- **Dispositions des cartes de bruit stratégiques (infrastructures de transports terrestres routières, autoroutières ou ferroviaires, principaux aéroports)**
- **Inventaire des sources de bruit, notamment les établissements industriels et les infrastructures de transport**
- **Inventaire des bâtiments et secteurs sensibles au bruit**
- **Inventaire des zones à enjeux du PPBE (zones bruyantes et zones calmes)**
- **Cartographie du bruit en multi-exposition et dépassements de seuils (indicateur quantitatif)**
- **Carte d'ambiance sonore (indicateur qualitatif)**
- **Autres dispositions du PPBE**

On veillera notamment à inventorier de façon explicite (au-delà de la seule représentation cartographique) le bâti sensible exposé au bruit, en particulier les établissements scolaires et de santé. Enfin, le diagnostic de l'environnement sonore vise à évaluer dans quelle mesure les éléments soulevés lors de l'état des lieux sonore ont été pris en compte lors de l'analyse territoriale.

Il s'agit ici plus précisément :

- **D'intégrer une analyse AFOM** (Atouts, Faiblesses, Opportunités, Menaces) afin de présenter de manière synthétique un diagnostic du territoire ;
- **De formuler des enjeux clairs en lien avec la thématique du bruit.** En l'occurrence, pour permettre une bonne prise en compte du bruit lors du développement du projet par la suite, il est préférable d'éviter de « noyer » le vaste sujet du bruit en évoquant les « nuisances » environnementales au sens large (pollution de l'eau, de l'air, du sol, etc.). O**n prendra donc un soin particulier à situer et évaluer les « nuisances sonores » aussi précisément que possible ;**
- **D'étudier les interactions avec les autres thématiques.** Par exemple, les enjeux en lien avec le développement des circulations douces peuvent appeler à une réponse contribuant à la réduction des nuisances sonores.

6.2. LE PADD

L'étape de construction du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) est menée lors des procédures d'élaboration ou de révision générale du Plan local d'urbanisme. Lorsque d'autres procédures d'évolution du PLU sont envisagées dans le cadre de la prise en compte du bruit dans l'environnement, elles ne doivent en aucun cas faire évoluer les orientations du PADD et porter atteinte à son économie générale.

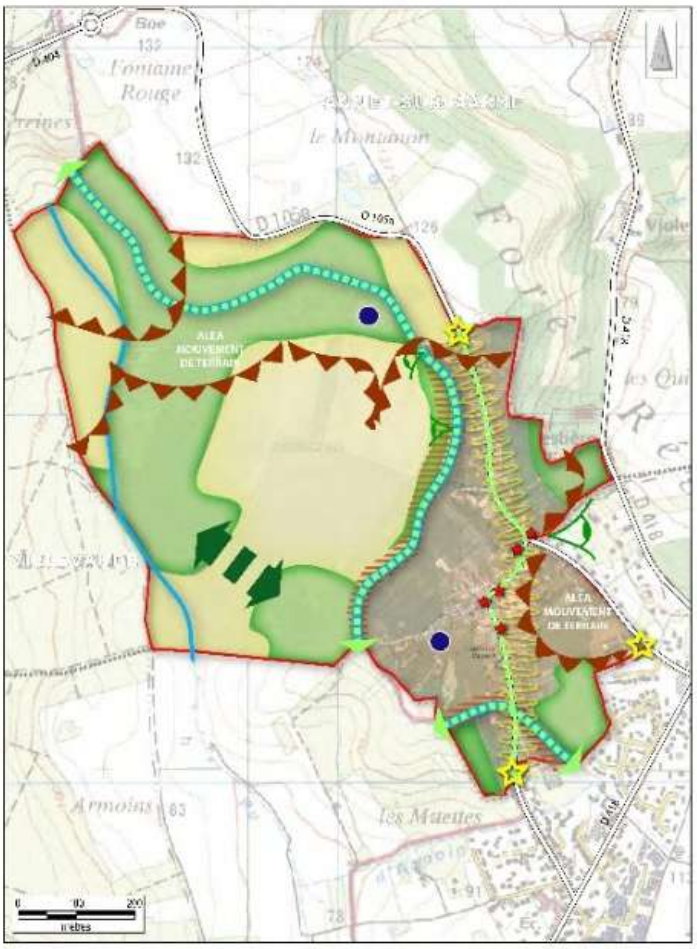
La construction du PADD est un moment crucial dans l'élaboration ou la révision du PLU. C'est le PADD qui fixe la politique territoriale en matière d'urbanisme. Il est le pivot qui, d'une part, oppose une prise de position aux enjeux mis en évidence à l'issue du diagnostic, et d'autre part, fonde les pièces réglementaires et leur donne un sens. Au regard du niveau d'exposition au bruit rencontré par le territoire et des enjeux formulés dans le diagnostic, il est important que le PADD développe des objectifs et orientations favorables à la lutte contre les nuisances sonores. Enfin, les éléments inscrits au PADD doivent trouver une traduction graphique et réglementaire.

Sur la base des éléments issus du diagnostic, le PADD veillera à identifier les zones de nuisances sonores ainsi que les secteurs à enjeux. Il s'agit notamment de mettre en cohérence de manière cartographique les actions qui auront été prévues et inscrites au plan d'actions du PADD. Ainsi et tel que préconisé par le guide « Plan local et bruit », il convient de reporter sur la cartographie du PADD les secteurs qui demandent une attention particulière du point de vue de leur sensibilité au bruit, par exemple les secteurs d'habitations en projet et existantes, les projets d'établissements sensibles au bruit, les

zones calmes à préserver, etc. En l'occurrence, l'installation de populations sensibles devra s'effectuer prioritairement et dans la mesure du possible en dehors des zones de nuisances sonores identifiées par le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Aussi, le programme d'actions du PADD veillera à détailler les différentes mesures qui devront être prévues dans le respect de la séquence « Éviter, Éloigner, Orienter, Protéger, Isoler ».

EXEMPLE : EXTRAIT DU PADD DU PLU DE CARNETIN

la cartographie identifie les axes au niveau desquels il convient de contribuer à la réduction des nuisances sonores



PADD

- OBJECTIF 1 -

MAINTENIR LE CADRE DE VIE ET PRÉSERVER LE PATRIMOINE COMMUNAL

- Massif boisé de qualité à préserver
- Espaces naturels en bordure de la Dhuis à maintenir
- Perspective visuelle à conserver
- Espace agricole à préserver
- Entrée de ville à mettre en valeur
- Mares, milieux humides à préserver
- Cours d'eau et végétation associée à préserver
- Favoriser les continuités écologiques
- Abords des routes à mettre en valeur par un traitement paysager
- Contribuer à la réduction des nuisances sonores
- Veiller au respect des périmètres du PPR (effondrement de carrière)
- Préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti

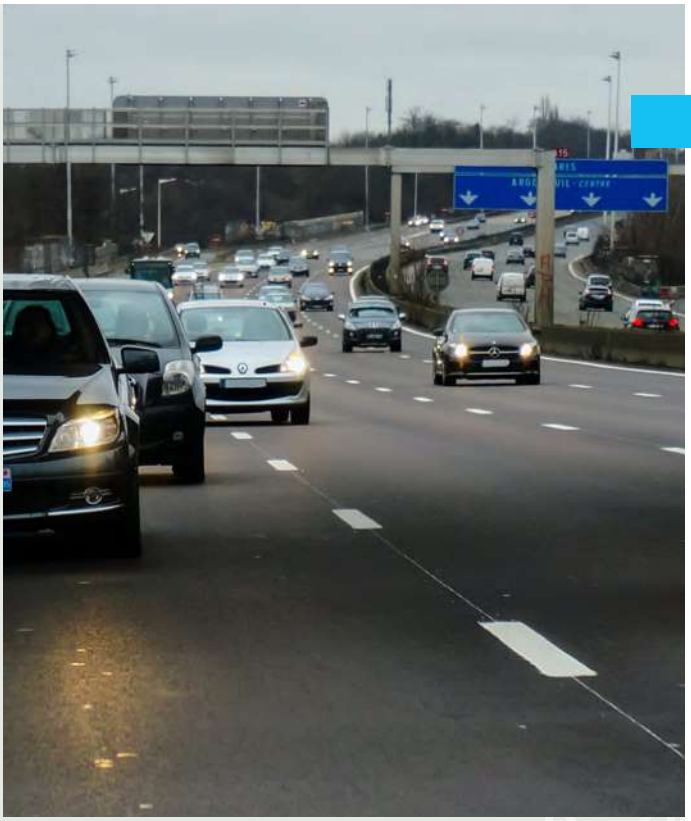
EXEMPLE : EXTRAIT DU PADD DU PLU DE COLLÉGIEN

objectifs visant à lutter contre les nuisances (dont le bruit) causées par les véhicules motorisés grâce à des actions de limitation du transit

CONTENIR LE TRANSIT

- Faire pression sur le stationnement pour **limiter la présence de la voiture dans le centre-bourg**
- **Canaliser la vitesse** sur l'avenue Michel Chartier tout en maintenant la circulation des véhicules, indispensable aux activités du Centre-Bourg.
- **Instaurer une zone de rencontre limitée à 15 km/h** en hypercentre, favorisant ainsi le déplacement piéton.
- **Inciter à la démarche de covoiturage**
- Privilégier dans les nouveaux projets urbains les **voiries partagées et peu hiérarchisées** (cf ZAC de la Brosse) permettant le partage de la chaussée pour tous les modes de déplacement.

6.3. LES OAP



Les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) constituent l'un des outils possibles de mise en œuvre du PADD. Obligatoires pour les zones à urbaniser, **elles sont utiles pour définir les orientations des secteurs à forts enjeux**. Si elles peuvent rester parfois très schématiques afin de n'indiquer que des principes autorisant une souplesse de mise en œuvre, elles peuvent aussi définir plus précisément les voies et espaces publics à aménager, et ainsi offrir de manière contraignante une première traduction spatiale de la prise en compte du bruit à travers le développement de principes d'aménagement, de composition urbaine et d'affectation (logements, commerces, activités, équipements) qui s'avèrent favorables à la lutte contre les nuisances sonores ou à la préservation de zones calmes. À noter que le PADD peut porter des objectifs en termes de lutte contre les nuisances sonores qui ne se prêtent pas à une traduction au sein du règlement : **ces objectifs seront nécessairement repris dans les principes édictés par les OAP.**

Les principes d'aménagement repris par les OAP doivent veiller à s'inscrire dans le respect de la séquence « éviter, éloigner, orienter, protéger, isoler ». Ils permettent notamment d'encadrer l'implantation d'infrastructures de transport ou d'activités bruyantes, et le rapport entretenu avec l'environnement et les populations sensibles de proximité. On veillera en l'occurrence à garantir l'éloignement des sources de nuisances sonores des zones d'habitat, qu'il soit question de niveaux sonores excessifs ou de gênes sonores, par la définition de bande d'implantation. Les OAP peuvent également viser l'encadrement des modes actifs par la définition de tracés et d'emprises de voirie. La prise en compte des nuisances sonores peut alors reposer sur des schémas de principe mettant en place des bâtiments écrans ou des distances de recul entre zone de calme (ex. intérieur des îlots d'habitations) et sources de bruit. Il peut aussi à ce stade être proposé de préserver des zones calmes de toute construction.

En outre, le Code de l'urbanisme prévoit que des OAP spécifiques portant sur des thématiques particulières puissent être élaborées. Celles-ci peuvent traiter directement de la lutte contre les nuisances environnementales en général et des nuisances sonores en particulier, ou encore d'autres thématiques susceptibles d'interagir avec le bruit (mobilités, activités économiques, loisirs...). Aussi, il convient d'analyser dans quelles mesures les OAP thématiques sont susceptibles de prendre en compte le bruit en cherchant à préserver les qualités de l'environnement sonore. Plus particulièrement, une OAP thématique « bruit » peut être prévue. Comme dans le cas des OAP sectorielles, une OAP thématique peut permettre de transposer les éléments du PADD qui ne peuvent pas être traduits au règlement au regard des dispositions du Code de l'urbanisme.

6.4. LE RÈGLEMENT

Le règlement du PLU peut directement imposer des mesures de prévention ou de protection contre les nuisances sonores. Les choix retenus devront être justifiés au sein du rapport de présentation, suivant la vulnérabilité de la commune, des sites et/ou des populations qui y résident. Au sein du règlement, il conviendra d'intégrer au mieux les éléments de lutte contre les nuisances sonores et plus largement de prise en compte de la thématique bruit, en mobilisant tout ce qui peut l'être.

En l'occurrence, il existe au sein du règlement de nombreux moyens de contraindre la réalisation de constructions nouvelles. Il est possible par exemple d'instaurer des zones tampons ou d'imposer des retraits importants pour l'implantation des logements desservis par une infrastructure générant des nuisances sonores, ou pour l'implantation d'activités potentiellement bruyantes à proximité des zones d'habitat. En particulier, l'article R151-31 du Code de l'urbanisme permet de préserver les secteurs devant être protégés contre les nuisances.

Le règlement peut ainsi prévoir des règles qui permettent de maîtriser l'urbanisation à proximité des infrastructures ou activités bruyantes, en hiérarchisant les secteurs en fonction de leur exposition et de leur sensibilité au bruit. À proximité directe des infrastructures ou activités bruyantes, il est possible par exemple d'interdire les bâtiments sensibles au bruit et à usage d'habitation, et de privilégier les constructions de bâtiments d'activités non bruyants qui protégeront des nuisances causées par l'infrastructure les zones d'habitat situées en recul, de créer des zones tampons, d'identifier les changements de destination possible le long des voies bruyantes, notamment en termes de mutation de type d'activités. Le règlement

permet de fait d'encadrer la délimitation des zones et l'affectation des sols pour une prise en compte optimale du bruit. Par ailleurs, dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation, les constructions ou installations nouvelles sont interdites en dehors des espaces urbanisés notamment (Art. L.111-6 du Code de l'urbanisme – Loi Barnier).

Aussi, s'il y a lieu, le PLU doit comprendre, sur des documents graphiques en annexe, le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées par le Préfet de département. Les prescriptions d'isolement acoustique en question, ainsi que la référence des arrêtés préfectoraux correspondants doivent également se trouver en annexe (Art. R.151-53 du Code de l'urbanisme). Ces éléments sont présents dans le PLU à titre informatif (pour plus de détails sur ces prescriptions, voir les art. L.571-10 du Code de l'environnement et R.111-4-1 du Code de la construction et de l'habitation). Cependant, bien que non obligatoire, le report des périmètres de protection acoustique au plan de zonage est conseillé, dans la mesure où cette représentation permet d'identifier précisément les zones et secteurs impactés, ce qui permettra d'informer aisément le pétitionnaire des dispositions applicables le cas échéant.

Par ailleurs, dans le cas de la présence d'un aéroport, si un Plan d'exposition au bruit (PEB) est élaboré, le PLU doit être compatible avec les dispositions de la section « Zones de bruit des aérodromes » du Code de l'urbanisme qui fixe des prescriptions, notamment en matière d'occupation des sols, dans les zones définies par les plans d'exposition au bruit des aérodromes (Art. L.112-4 du Code de l'urbanisme ; concernant les dispositions en question, se référer à la section « Zones de bruits des aérodromes » : Art. L.112-3 à L.112-15). Rappelons que les constructions qui sont autorisées dans ces zones de bruit « feront l'objet de mesures d'isolation acoustique, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et règlementaires en matière d'urbanisme, de construction ou d'habitation » (Art. L.112-12 du Code de l'urbanisme). Si un Plan d'exposition au bruit est élaboré, le PEB doit se trouver en annexe du PLU (Art. L.112-6 du Code de l'urbanisme). De la même manière que pour les infrastructures classées par arrêté préfectoral, le PEB doit figurer en annexe du PLU à titre d'information (Art. L.112-6 du Code de l'urbanisme). Idéalement, le zonage du PLU reprendra les zones de bruit du PEB afin de définir des secteurs au niveau desquels s'appliquent nécessairement des dispositions particulières.

Le plan de zonage permet également d'intégrer des contraintes graphiques comme la mise en place d'emplacements réservés, afin par exemple de réaliser des circulations douces ou encore des merlons anti-bruit. En ce qui concerne les murs anti-bruit, le règlement écrit peut les exclure des prescriptions et autres contraintes relatives à leur aspect ou leur dimension.

Enfin, au-delà de son caractère prescriptif, le règlement peut également favoriser certaines pratiques par la mise en place de simples recommandations techniques à l'égard des pétitionnaires. Ces mesures sont à répertorier dans les annexes du PLU. On peut ainsi imaginer un guide de recommandations techniques qui recense les bonnes pratiques en matière d'aménagements favorables à la lutte contre les nuisances sonores, il pourra notamment s'agir de préconisations concernant l'implantation des pièces d'un futur logement au regard des nuisances d'un axe. Le pétitionnaire pourrait être incité à orienter les chambres et pièces de repos sur la façade opposée au bruit.

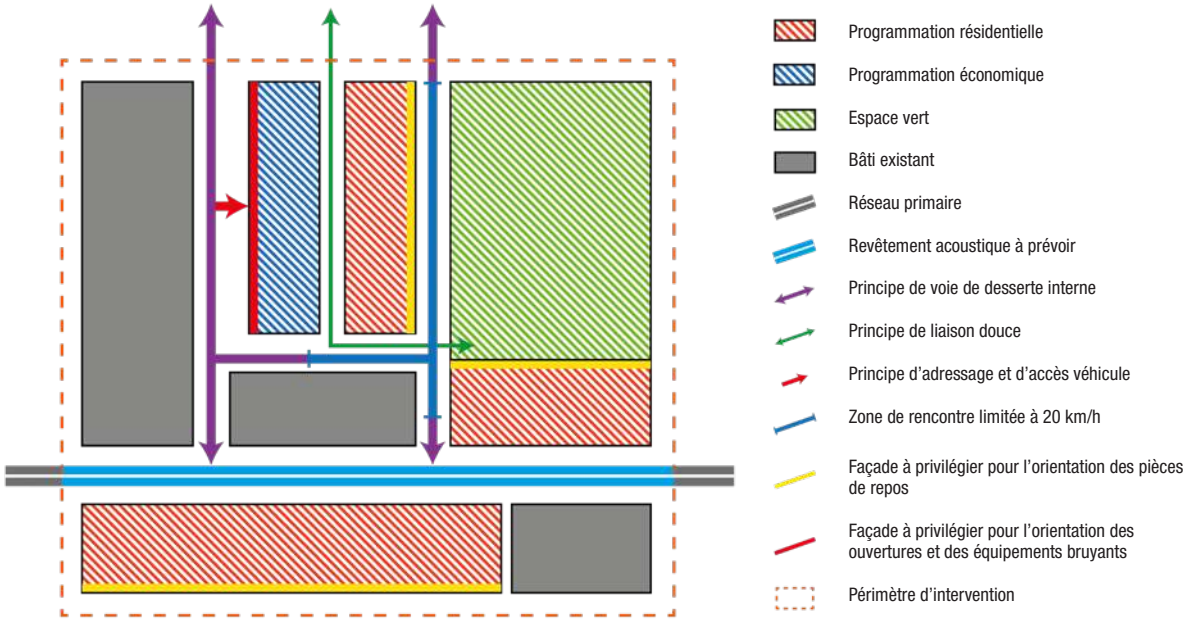
Si les recommandations techniques à l'égard des porteurs de projets peuvent s'avérer utiles, sans caractère prescriptif elles ont nécessairement une portée limitée. Aussi, i**l est possible de mobiliser les OAP afin d'encadrer les intentions d'aménagement ne pouvant faire l'objet d'une traduction particulière au sein du règlement graphique ou écrit du PLU**, en prenant toutefois la mesure du caractère opposable qu'engendre une inscription aux OAP. En effet, si cet outil peut permettre de poser certaines intentions d'aménagement, il est essentiel de garder à l'esprit que les OAP deviennent opposables au niveau du droit, et que par conséquent elles engagent la collectivité juridiquement.

6.5. L'INSCRIPTION AUX OAP DES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT NON TRADUISIBLES AU SEIN DU RÈGLEMENT

Le schéma ci-dessous fait figure d'exemple de représentation graphique pour les objectifs d'aménagement qui ne peuvent trouver de traduction particulière au sein du règlement, au regard des dispositions offertes par le Code de l'urbanisme.

Ainsi, il est possible d'inscrire aux OAP les intentions visant notamment à :

- Orienter les locaux d'activité (émetteurs d'ondes sonores) en localisant les ouvertures, les accès, les éventuels équipements bruyants afin de réduire les nuisances au maximum… ;
- Orienter le bâti sensible (récepteur d'ondes sonores) en portant une attention particulière aux façades accueillant les pièces de repos, afin qu'elles soient le moins possible soumises au bruit ;
- Limiter la vitesse de circulation (signalisation, ralentisseurs…) ;
- Prévoir des dispositifs de partage de voirie (zones de rencontre) ;
- Prendre en compte la localisation des feux de circulation (bruit au redémarrage et au freinage pour les camions) ;
- S'assurer de la qualité des revêtements, prévoir des enrobés phoniques et autres revêtements acoustiques ;
- Etc.



Réalisation : Atelier TEL

6.6. LES AUTRES ÉLÉMENTS DU RAPPORT DE PRÉSENTATION : LES INCIDENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LA JUSTIFICATION DES CHOIX RETENUS

Le rapport de présentation du PLU explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le cas échéant, les orientations d'aménagement et de programmation. Il expose les motifs de la délimitation des zones et des règles qui y sont applicables, notamment au regard des objectifs et orientations du PADD. Ainsi, les choix qui ont été arrêtés par le projet en ce qui concerne l'amélioration de l'environnement sonore ou la lutte contre les nuisances sonores seront idéalement exposés dans le rapport de présentation du PLU. De la même manière, le PLU prendra en compte le bruit pour évaluer les incidences des orientations du plan sur l'environnement sonore et exposer la manière dont le plan prend en compte le souci de sa préservation et de sa mise en valeur. Le rapport de présentation pourra notamment comporter une partie dédiée à l'évaluation des incidences du plan sur la santé humaine.

7 - PRINCIPES D'URBANISATION, ORIENTATIONS ET OBJECTIFS TRADUISIBLES AU SEIN DU RÈGLEMENT ET/OU DES OAP

En matière d'urbanisation et de gestion urbaine, différents cas de figure appelant à une prise en compte du bruit sont susceptibles de se présenter :

- L'implantation de logements ou de bâtiments sensibles au bruit à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante
- Le renouvellement des zones urbanisées situées à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante
- L'implantation d'une activité bruyante et la gestion de ses abords
- La préservation d'un secteur calme ou d'une zone calme à enjeux
- La maîtrise du réseau viaire et le développement des modes alternatifs

Le tableau de synthèse présenté dans les pages suivantes répertorie ces cas de figure. À chacun d'entre eux correspond un ensemble d'orientations déclinées en objectifs qui peuvent être traduits au sein du règlement du PLU (rapport de conformité) et/ou des OAP le cas échéant (rapport de compatibilité).

ATTENTION !

Le règlement s'applique dans une logique de conformité, tandis que les OAP relèvent d'une logique de compatibilité. Le lien avec le règlement est donc plus strict. Aussi, les objectifs devront être traduits prioritairement au sein du règlement du PLU. Concernant l'inscription aux OAP d'objectifs présentant eux-mêmes la possibilité d'être traduits au sein du règlement, il conviendra de veiller à ce que les éléments traduits dans l'OAP d'une part et le règlement d'autre part ne s'avèrent pas contradictoires.

Principes d'urbanisation et/ou de gestion urbaine (cas de figure)	Orientations d'aménagement	Objectifs traduisibles dans le règlement (rapport de conformité)	Objectifs traduisibles dans les OAP (rapport de compatibilité)
A. Implanter des bâtiments sensibles au bruit à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante	**A1.** Maintenir un éloignement avec la source de bruit et graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité au bruit	Prévoir des sous-secteurs et/ou des zones tampons au plan de zonage (art. R151-31 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes de gradation des secteurs (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
		Créer un secteur à urbaniser spécifique « bruit » : indicer le secteur à urbaniser « b » comme « bruit » (secteur AUb). À noter qu'il n'existe pas de disposition règlementaire particulière au Code de l'urbanisme en ce qui concerne l'identification des zones et des secteurs.	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'identification des secteurs exposés au bruit (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
		Imposer une marge de retrait ou d'éloignement des constructions par rapport à l'alignement de la voie (peut être réglementée de manière graphique et/ou écrite ; art. R151-11 et R151-39 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de retrait ou d'éloignement des constructions (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
		En présence d'une ICPE : tenir compte des obligations de distances prévues par la réglementation pour l'affectation des zones au voisinage des établissements existants. En l'occurrence, le Règlement Sanitaire Départemental de Seine-et-Marne (RSD77) prévoit que l'implantation des bâtiments renfermant des animaux doive respecter certaines règles de distance avec les immeubles habités ou habituellement occupés par des tiers des zones de loisirs et de tout établissement recevant du public (art. 153-4 - Règles générales d'implantation du Règlement Sanitaire Départemental de Seine-et-Marne).	
		À proximité directe des infrastructures ou activités bruyantes : interdire les bâtiments sensibles au bruit et à usage d'habitation, et privilégier les constructions de bâtiments d'activités non bruyants qui protégeront des nuisances causées par l'infrastructure les zones d'habitat situées en recul (art. R151-30 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes programmatiques spécifiques (art. R151-8 2° du Code de l'urbanisme)
		Aux abords des autoroutes et des routes classées à grande circulation : interdire les constructions ou installations nouvelles en dehors des espaces urbanisés notamment dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (art. L111-6 du Code de l'urbanisme)	
		En présence d'un aéroport si un Plan d'exposition au bruit (PEB) est élaboré : rendre le PLU compatible avec les dispositions de la section « Zones de bruit des aérodromes » du Code de l'urbanisme qui fixe des prescriptions, notamment en matière d'occupation des sols, dans les zones définies par les plans d'exposition au bruit des aérodromes (se référer à la section « Zones de bruits des aérodromes » ; art. L112-3 à L112-15 du Code de l'urbanisme).	

Principes d'urbanisation et/ou de gestion urbaine (cas de figure)	**Orientations d'aménagement**	**Objectifs traduisibles dans le règlement (rapport de conformité)**	**Objectifs traduisibles dans les OAP (rapport de compatibilité)**
A. Implanter des bâtiments sensibles au bruit à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante	**A2.** Adapter la configuration et les caractéristiques du bâti aux conditions de propagation du bruit	Agir sur la hauteur du bâti en faisant figurer les zones concernées au plan de zonage du règlement avec un renvoi à une hauteur définie. Des règles minimales de hauteur peuvent être prévues pour traduire un objectif de densité minimale de construction, ce qui pourra être justifié pour des raisons de bonne intégration environnementale, et ce afin de réduire les nuisances sonores (art. R151-11 et R151-39 du code de l'urbanisme). Définir un secteur de plan masse en trois dimensions (les secteur de plan masse permettent de déroger à la règle applicable à la zone) : définitions des emprises et des hauteurs bâties au document graphique (art. R151-40 du Code de l'urbanisme).	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de hauteur des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
		Agir sur l'implantation du bâti par rapport à l'alignement de la voie et aux limites séparatives (art. L151-18, R111-16 à R111-20 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de construction à l'alignement et/ou en contiguïté sur limites séparatives (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
			Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière d'orientation du bâti et des pièces de repos (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
	A3. Mettre en place des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement	Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques
	A4. Isoler le bâti récepteur	**En présence d'une Infrastructure classée :** intégrer aux documents graphiques en annexes le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées par le Préfet de département (privilégier le report de l'information au plan de zonage du PLU). Les prescriptions d'isolement acoustique concernées ainsi que la référence des arrêtés préfectoraux correspondants doivent également se trouver en annexe (art. R151-53 du Code de l'urbanisme).	
		En présence d'un aéroport si un Plan d'exposition au bruit (PEB) est élaboré : indiquer à titre informatif que les constructions autorisées dans les zones de bruit font l'objet de prescriptions concernant leur isolation acoustique (art. L112-3 à L112-15 du Code de l'urbanisme)	
		Au-delà des prescriptions qui s'appliquent en termes d'isolation du bâti récepteur en présence d'une infrastructure classée ou d'une PEB, des recommandations techniques pourront faire l'objet d'un guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (ex. guide de l'EPT Paris Ouest La Défense).	
	A5. Maîtriser le réseau viaire et développer les modes alternatifs	Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3	Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3

Principes d'urbanisation et/ou de gestion urbaine (cas de figure)	Orientations d'aménagement	Objectifs traduisibles dans le règlement (rapport de conformité)	Objectifs traduisibles dans les OAP (rapport de compatibilité)
B. Encadrer le renouvellement des zones urbanisées à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante	**B1.** Maintenir un éloignement avec la source de bruit et graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité au bruit	Prévoir des sous-secteurs et/ou des zones tampons au plan de zonage (art. R151-31 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes de gradation des secteurs (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
		Créer un secteur à urbaniser spécifique « bruit » : indicer le secteur à urbaniser « b » comme « bruit » (secteur AUb). À noter qu'il n'existe pas de disposition règlementaire particulière au code de l'urbanisme en ce qui concerne l'identification des zones et des secteurs.	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'identification des secteurs exposés au bruit (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
		Imposer une marge de retrait ou d'éloignement des constructions par rapport à l'alignement de la voie (peut être réglementée de manière graphique et/ou écrite) (art. R151-11 et R151-39 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de retrait ou d'éloignement des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
		Identifier les changements de destination possible le long des voies bruyantes (art. R151-30 du Code de l'urbanisme)	
		À proximité directe des infrastructures ou activités bruyantes : interdire les bâtiments sensibles au bruit et à usage d'habitation, et privilégier les constructions de bâtiments d'activités non bruyants qui protégeront des nuisances causées par l'infrastructure les zones d'habitat situées en recul (art. R151-30 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes programmatiques spécifiques (art. R151-8 2° du Code de l'urbanisme)
	B2. Adapter la configuration et les caractéristiques du bâti aux conditions de propagation du bruit	Agir sur la hauteur du bâti en faisant figurer les zones concernées au plan de zonage du règlement avec un renvoi à une hauteur définie. Des règles minimales de hauteur peuvent être prévues pour traduire un objectif de densité minimale de construction, ce qui pourra être justifié pour des raisons de bonne intégration environnementale, et ce afin de réduire les nuisances sonores (art. R151-11 et R151-39 du Code de l'urbanisme). Définir un secteur de plan masse en trois dimensions (les secteurs de plan masse permettent de déroger à la règle applicable à la zone) : définitions des emprises et des hauteurs bâties au document graphique (art. R151-40 du Code de l'urbanisme).	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de hauteur des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
		Agir sur l'implantation du bâti par rapport à l'alignement de la voie et aux limites séparatives (art. L151-18, R111-16 à R111-20 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de construction à l'alignement et/ou en contiguïté sur limites séparatives (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
			Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière d'orientation du bâti et des pièces de repos (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
	B3. Mettre en place des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement	Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

Principes d'urbanisation et/ou de gestion urbaine (cas de figure)	Orientations d'aménagement	Objectifs traduisibles dans le règlement (rapport de conformité)	Objectifs traduisibles dans les OAP (rapport de compatibilité)
B. Encadrer le renouvellement des zones urbanisées à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante	**B4.** Isoler le bâti récepteur	**En présence d'une Infrastructure classée :** intégrer aux documents graphiques en annexes le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées par le Préfet de département (privilégier le report de l'information au plan de zonage du PLU). Les prescriptions d'isolement acoustique concernées ainsi que la référence des arrêtés préfectoraux correspondants doivent également se trouver en annexe (art. R151-53 du Code de l'urbanisme).	
		En présence d'un aéroport si un Plan d'exposition au bruit (PEB) est élaboré : indiquer à titre informatif que les constructions autorisées dans les zones de bruit font l'objet de prescriptions concernant leur isolation acoustique (art. L112-3 à L112-15 du Code de l'urbanisme)	
		Au-delà des prescriptions qui s'appliquent en termes d'isolation du bâti récepteur en présence d'une infrastructure classée ou d'une PEB, des recommandations techniques pourront faire l'objet d'un guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (ex. guide de l'EPT Paris Ouest La Défense).	
	B5. Maîtriser le réseau viaire et développer les modes alternatifs	Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3	Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3
C. Implanter une activité bruyante et gérer ses abords	**C1.** Maintenir un éloignement avec les populations sensibles environnantes	Imposer une marge de retrait ou d'éloignement des constructions par rapport à l'alignement de la voie (peut être réglementée de manière graphique et/ou écrite) (art. R151-11, R151-39 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de retrait ou d'éloignement des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
	C2. Localiser et orienter le bâti d'activité afin de minimiser la propagation des émissions sonores dans l'environnement	*Ne peut faire l'objet de prescriptions particulières*	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de hauteur des constructions : travail sur les flux, les accès, l'emplacement des ouvertures et des équipements bruyants… (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
	C3. Protéger l'environnement de la propagation du bruit par des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement	Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

Principes d'urbanisation et/ou de gestion urbaine (cas de figure)	**Orientations d'aménagement**	**Objectifs traduisibles dans le règlement (rapport de conformité)**	**Objectifs traduisibles dans les OAP (rapport de compatibilité)**
C. Implanter une activité bruyante et gérer ses abords	**C4.** Isoler le bâti émetteur	*Ne peut faire l'objet de prescriptions particulières* À noter que la notion d'émergence de bruit est encadrée par le Code de la santé publique (art. R1336-9) : les dispositions obligent les porteurs de projets à minimiser les émissions sonores dans l'environnement et le cas échéant à prévoir des isolations acoustiques particulières. S'il n'est pas possible de contraindre davantage les porteurs de projets, des recommandations techniques pourront faire l'objet d'un guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (ex. guide de l'EPT Paris Ouest La Défense).	Préconiser à l'OAP la réalisation d'une étude acoustique
	D1. Mettre en place une zone tampon	Prévoir des sous-secteurs et/ou des zones tampons au plan de zonage (art. R151-31 du Code de l'urbanisme) **Au niveau des franges entre espaces agri-naturels et espaces urbains :** rendre le PLU compatible avec les prescriptions de l'objectif n°3 du DOO du SCoT de Marne et Gondoire. Le développement de transitions douces et qualitatives vise ici à préserver des nuisances sonores non seulement les zones urbanisées en lisière d'environnement agri-naturels qui accueillent des populations sensibles, mais aussi l'environnement naturel immédiat. Ces franges pourront notamment accueillir des espaces verts et autres espaces de végétation spontanée favorable à la biodiversité, des espaces de loisirs propices aux activités sportives, etc. (art. R151-43 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes programmatiques spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
	D2. Constituer un écran bâti	Agir sur la hauteur du bâti et son implantation par rapport à la voie publique et aux limites séparatives (art. R151-11, R151-39 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière d'orientation du bâti et des pièces de repos (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
D. Préserver un secteur calme ou une zone calme à enjeux	**D3.** Mettre en place des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement	Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

Principes d'urbanisation et/ou de gestion urbaine (cas de figure)	**Orientations d'aménagement**	**Objectifs traduisibles dans le règlement (rapport de conformité)**	**Objectifs traduisibles dans les OAP (rapport de compatibilité)**
E. Maîtriser le réseau viaire et développer les modes alternatifs	**E1.** Prévoir l'emplacement et les caractéristiques principales des voiries de desserte en portant une attention particulière à l'orientation du trafic et aux risques de shunt	Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)	Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
	E2. Prévoir l'emplacement des voies réservées aux transports en commun et aux circulations douces		
	E3. Intervenir sur le réseau viaire afin d'encadrer sa configuration générale, le type d'aménagement à prévoir, tout en agissant sur les conditions de circulation	*Ne peut faire l'objet de prescriptions particulières*	

8 - LES FICHES-ACTIONS «RÈGLEMENT ET OAP»

8.1 LES OBJECTIFS TRADUISIBLES AU SEIN DU RÈGLEMENT ET DES OAP

Chacune des orientations d'aménagement favorables à une bonne prise en compte du bruit est déclinée en fiche-action présentant :

- Les objectifs traduisibles dans le règlement
- Les objectifs traduisibles dans les OAP
- Des exemples de contenu graphique et/ou écrit

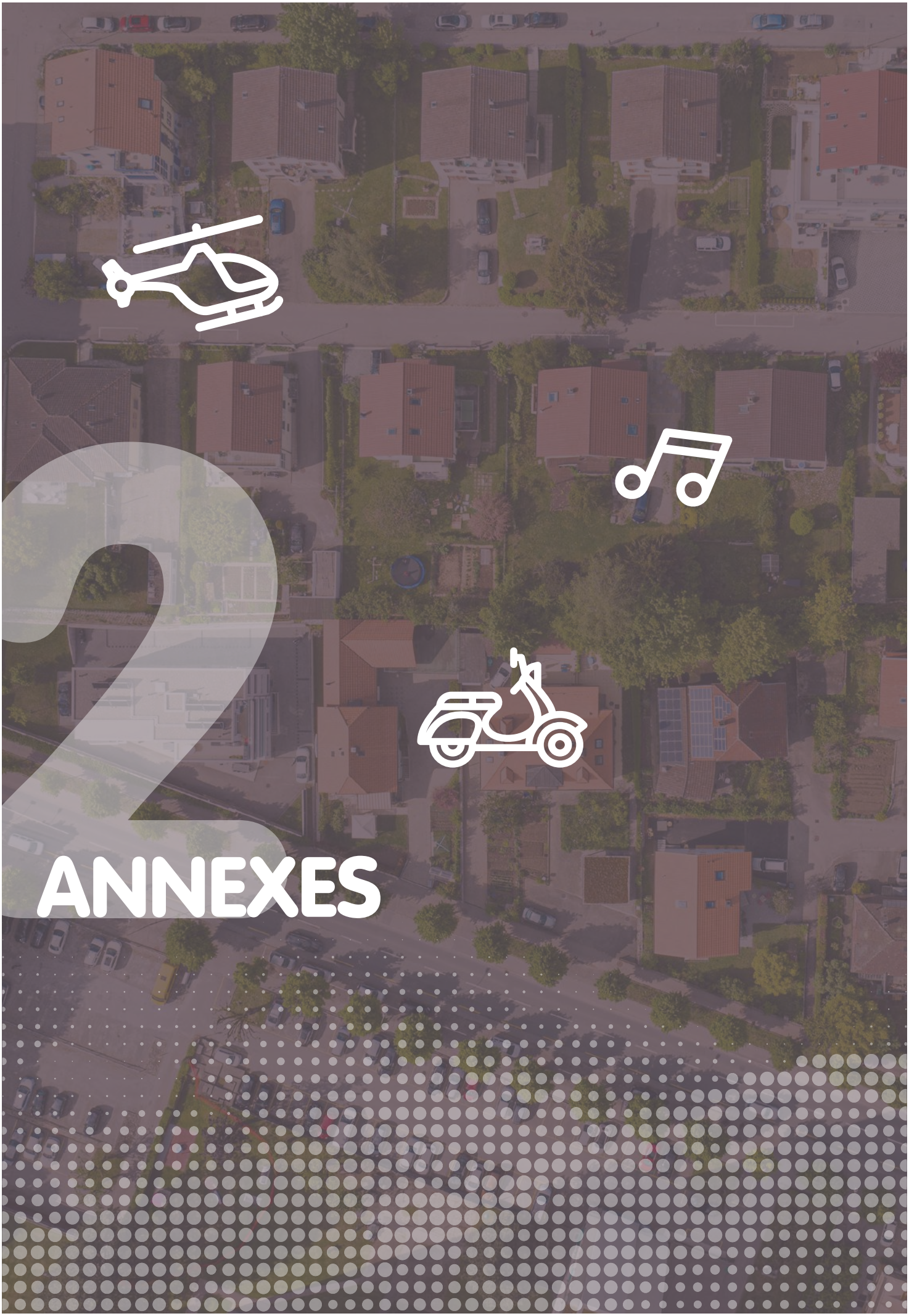
Ces fiches-actions qui résument les objectifs pouvant être traduits au sein du règlement et des OAP sont visibles en Annexe 1 du présent document.

8.2 EXEMPLES D'OAP

Sur la base des éléments recensés au tableau de la partie 7, les fiches-actions présentées en Annexe 2 illustrent la manière suivant laquelle il convient de construire les OAP du PLU.

En l'occurrence, ces exemples d'OAP s'appuient sur les principes de développement urbain visés par les objectifs du SCoT de Marne et Gondoire d'ici 2030 :

- Le développement résidentiel dont la majeure partie (66%) s'effectuera en densification urbaine ;
- Le développement économique qui recherchera l'optimisation foncière des ZAE existantes, et qui s'appuiera également sur une programmation de ZAE afin de répondre aux objectifs de création d'emplois fixés dans le SCoT.



2 ANNEXES

ANNEXE 1

LES FICHES-ACTIONS SUR LES OBJECTIFS TRADUISIBLES AU SEIN DU RÈGLEMENT ET DES OAP

ANNEXE 1	**Principe A.** **Implanter des bâtiments sensibles au bruit à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante**	**Orientation A1.** Maintenir un éloignement avec la source de bruit et graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité au bruit
		Orientation A2. Adapter la configuration et les caractéristiques du bâti aux conditions de propagation du bruit
		Orientation A3. Mettre en place des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement
		Orientation A4. Isoler le bâti récepteur
		Orientation A5. Maîtriser le réseau viaire et développer les modes alternatifs
	Principe B. **Encadrer le renouvellement des zones urbanisées à proximité d'une infrastructure ou d'une activité bruyante**	**Orientation B1.** Maintenir un éloignement avec la source de bruit et graduer les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité au bruit
		Orientation B2. Adapter la configuration et les caractéristiques du bâti aux conditions de propagation du bruit
		Orientation B3. Mettre en place des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement
		Orientation B4. Isoler le bâti récepteur
		Orientation B5. Maîtriser le réseau viaire et développer les modes alternatifs
	Principe C. **Implanter une activité bruyante et gérer ses abords**	**Orientation C1.** Maintenir un éloignement avec les populations sensibles environnantes
		Orientation C2. Localiser et orienter le bâti d'activité afin de minimiser la propagation des émissions sonores dans l'environnement
		Orientation C3. Protéger l'environnement de la propagation du bruit par des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement
		Orientation C4. Isoler le bâti émetteur
	Principe D. **Préserver un secteur calme ou une zone calme à enjeux**	**Orientation D1.** Mettre en place une zone tampon
		Orientation D2. Constituer un écran bâti
		Orientation D3. Mettre en place des dispositifs de protection acoustique tels que les buttes de terres, les merlons paysagers et les murs écrans : prévoir leur emplacement
	Principe E. **Maîtriser le réseau viaire et développer les modes alternatifs**	**Orientation E1.** Prévoir l'emplacement et les caractéristiques principales des voiries de desserte en portant une attention particulière à l'orientation du trafic et aux risques de shunt
		Orientation E2. Prévoir l'emplacement des voies réservées aux transports en commun et aux circulations douces
		Orientation E3. Intervenir sur le réseau viaire afin d'encadrer sa configuration générale, le type d'aménagement à prévoir, tout en agissant sur les conditions de circulation

ANNEXE 1 – ORIENTATION A1.

MAINTENIR UN ÉLOIGNEMENT AVEC LA SOURCE DE BRUIT ET GRADUER LES SECTEURS EN FONCTION DE LEUR NIVEAU D'EXPOSITION ET DE LEUR SENSIBILITÉ AU BRUIT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

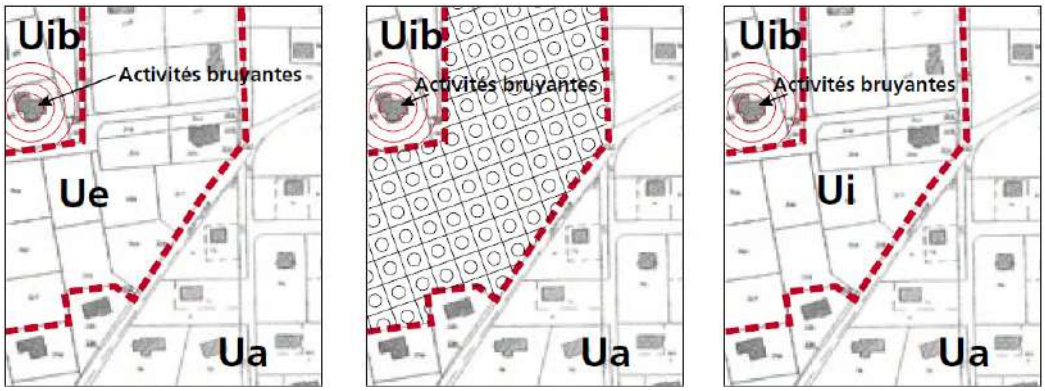
- Prévoir des sous-secteurs et/ou des zones tampons au plan de zonage (art. R151-31 du Code de l'urbanisme)
- Créer un secteur à urbaniser spécifique « bruit » : indicer le secteur à urbaniser « b » comme « bruit » (secteur AUb). À noter qu'il n'existe pas de disposition règlementaire particulière au Code de l'urbanisme en ce qui concerne l'identification des zones et des secteurs.
- Imposer une marge de retrait ou d'éloignement des constructions par rapport à l'alignement de la voie (peut être réglementée de manière graphique et/ou écrite ; art. R151-11 et R151-39 du Code de l'urbanisme)
- **En présence d'une ICPE :** tenir compte des obligations de distances prévues par la réglementation pour l'affectation des zones au voisinage des établissements existants. En l'occurrence, le Règlement Sanitaire Départemental de Seine-et-Marne (RSD77) prévoit que l'implantation des bâtiments renfermant des animaux doive respecter certaines règles de distance avec les immeubles habités ou habituellement occupés par des tiers des zones de loisirs et de tout établissement recevant du public (art. 153-4 - Règles générales d'implantation du Règlement Sanitaire Départemental de Seine-et-Marne).
- **À proximité directe des infrastructures ou activités bruyantes :** interdire les bâtiments sensibles au bruit et à usage d'habitation, et privilégier les constructions de bâtiments d'activités non bruyants qui protégeront des nuisances causées par l'infrastructure les zones d'habitat situées en recul (art. R151-30 du Code de l'urbanisme)
- **Aux abords des autoroutes et des routes classées à grande circulation :** interdire les constructions ou installations nouvelles en dehors des espaces urbanisés notamment dans une bande de cent mètres de part et d'autre de l'axe des autoroutes et de soixante-quinze mètres de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation (art. L111-6 du Code de l'urbanisme)
- **En présence d'un aéroport si un Plan d'exposition au bruit (PEB) est élaboré :** rendre le PLU compatible avec les dispositions de la section « Zones de bruit des aérodromes » du Code de l'urbanisme qui fixe des prescriptions, notamment en matière d'occupation des sols, dans les zones définies par les plans d'exposition au bruit des aérodromes (se référer à la section « Zones de bruits des aérodromes » ; art. L112-3 à L112-15 du Code de l'urbanisme).

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes de gradation des secteurs (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'identification des secteurs exposés au bruit (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de retrait ou d'éloignement des constructions (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes programmatiques spécifiques (art. R151-8 2°du Code de l'urbanisme)

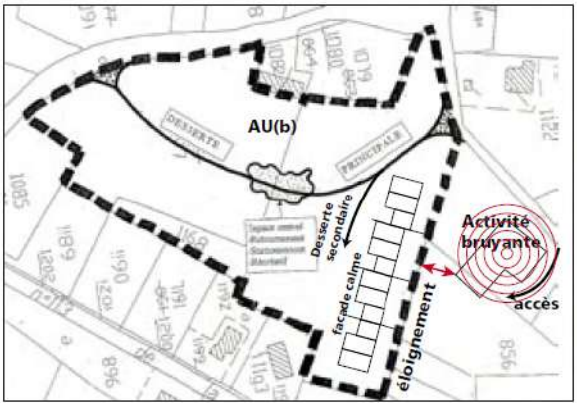
EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

EXEMPLE DE MAÎTRISE DE L'URBANISATION À LA PÉRIPHÉRIE D'UNE INSTALLATION BRUYANTE



REMARQUE : la zone urbanisable Ua est maintenue à distance de la zone Uib par l'instauration d'une zone tampon pouvant être réservée soit aux équipements non sensibles (Ue), soit aux espaces boisés à protéger au titre de l'article L130-1 du Code de l'urbanisme, ou encore aux activités non bruyantes (Ui) (Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur).

EXEMPLE POUR LA DÉFINITION D'UN SECTEUR À URBANISER (source : Plan local et bruit)



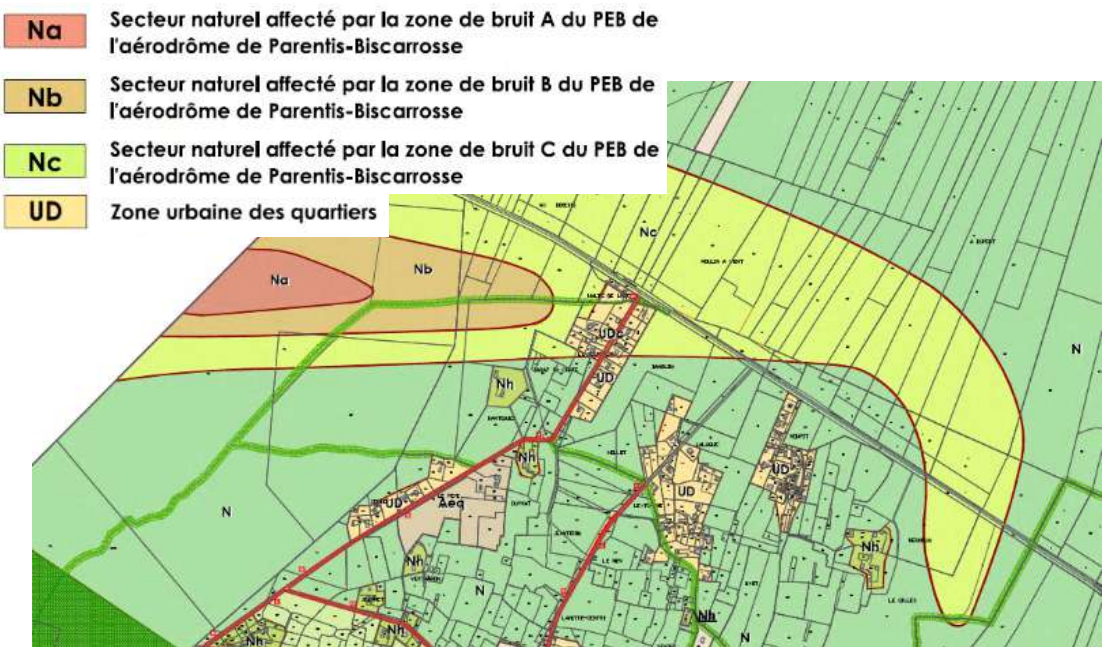
REMARQUE : le secteur à urbaniser AUb est situé à proximité directe d'une activité bruyante. Le guide « Plan local et bruit » précise que « l'OAP offre la possibilité de pointer un secteur à urbaniser comme potentiellement bruyant pour en garder la mémoire, de prévenir en amont un éventuel lotisseur des surcoûts possibles, d'informer les pétitionnaires des nuisances potentielles… Ex. faire figurer au schéma des orientations la nécessité d'orienter les façades calmes du côté opposé à la source de bruit, ou encore de garantir une distance d'éloignement suffisante entre les nouvelles constructions et la source de bruit ».

EXTRAIT DU RÈGLEMENT DU PLU DE LA TESTE DE BUCH

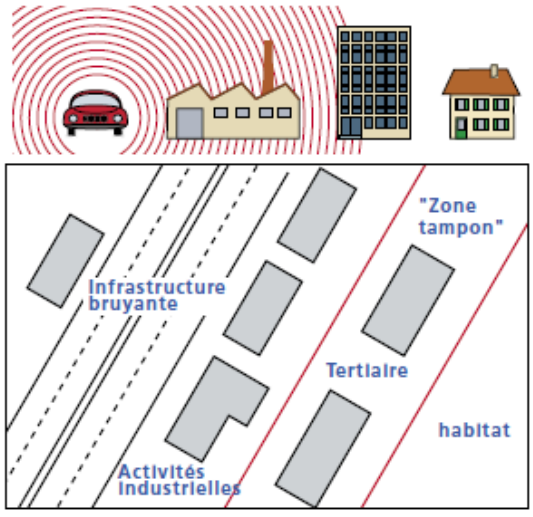
ARTICLE 6 - IMPLANTATION DES CONSTRUCTIONS PAR RAPPORT AUX VOIES ET AUX EMPRISES PUBLIQUES

Implantation par rapport à la RN250 : à une distance minimale de 100m

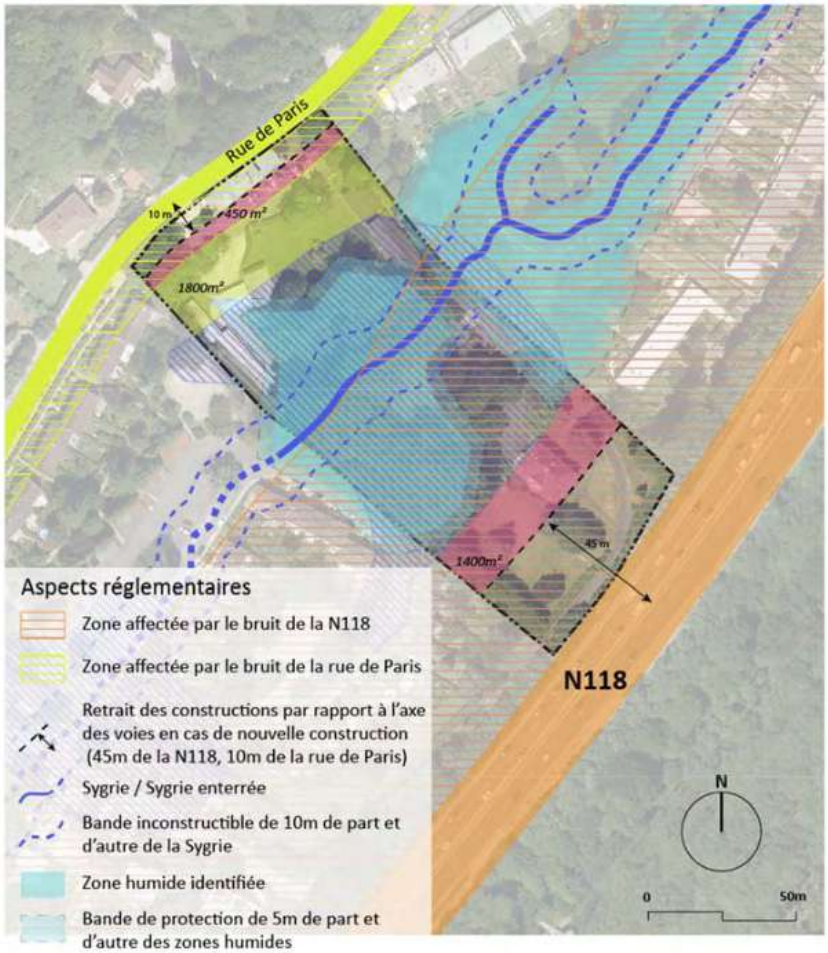
REMARQUE : il reste possible de déroger à cette règle via la réalisation d'une étude d'entrée de ville prenant en compte 5 thématiques dont l'environnement. Le PLU peut alors fixer des règles d'implantation différentes lorsqu'il comporte une étude justifiant la compatibilité de ces règles notamment avec la prise en compte des nuisances (pour plus de détails, voir l'Art. L111-8 du Code de l'urbanisme). Il peut également être dérogé à ces dispositions « avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'État, lorsque les contraintes géographiques ne permettent pas d'implanter les installations ou les constructions au-delà de la marge de recul prévue (…) pour des motifs tenant à l'intérêt, pour la commune, de l'installation ou la construction projetée » (Art. L.111-10 du Code de l'urbanisme). **Il convient cependant de rester prudent en ce qui concerne ce type de dérogations, et de n'y avoir recours que de manière exceptionnelle pour des projets à dominante économique.**



REMARQUE : en ce qui concerne la zone UD et plus particulièrement le secteur UDc compris dans la zone de bruit C du PEB de l'aérodrome de Parentis-Biscarosse, le règlement écrit du PLU de Parentis-en-Born précise : « Dans le secteur UDc soumis à des nuisances de bruit au voisinage des aérodromes, les travaux, constructions, affouillements ou exhaussements des sols, la création de lotissements et l'ouverture des installations classées devront respecter les dispositions du plan d'exposition au bruit réalisé en application des articles L 147-1 et suivants du Code de l'Urbanisme ». Dans un souci de clarté, le règlement du PLU de Parentis-en-Born renvoie également à un extrait du rapport de présentation : « [La zone UD] comporte, en outre, un secteur adapté à certaines particularités locales : le secteur UDc, soumis aux nuisances de bruit de l'aérodrome de Biscarrosse – Parentis, dans laquelle s'appliquent les servitudes du Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome en application de l'article L 147-1 du Code de l'Urbanisme » (à noter que l'article L 147-1 a été abrogé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015 - art. 12 et remplacé par les articles L112-3 et L112-4 du Code de l'urbanisme).



EXEMPLE POUR LA GRADATION DES SECTEURS



REMARQUE : le contexte lié à l'environnement sonore du secteur à aménager est résumé dans les premières lignes établissant le constat. On retrouve ensuite dans les objectifs la nécessité de prendre en compte les nuisances sonores liées à la présence d'infrastructures bruyantes. À noter que le schéma d'aménagement reprend les périmètres d'isolement acoustiques au voisinage des infrastructures classées de manière à en conserver la mémoire. En ce qui concerne les éléments de prise en compte du bruit dans les principes d'aménagement, il est ici question de prévoir une marge de recul pour l'implantation de bâti résidentiel. Le long de la rue de Paris, la zone d'implantation du bâti résidentiel s'établira en dehors du périmètre de protection acoustique. Le long de la N118, la zone à aménager est située à l'intérieur du périmètre de protection acoustique, aussi une marge de recul de 45m est prévue à l'OAP à l'intérieure de laquelle les constructions ne seront pas autorisées.

Le terrain est situé entre la rue de Paris et la N118. Par conséquent, l'exposition aux nuisances sonores est importante et concerne une grande partie de la zone.

La vallée de la Sygrie, affluent de la Bièvre, se distingue par la présence de son cours d'eau qui traverse le site du nord au sud. Associée à la Sygrie, une zone humide est répertoriée au centre du secteur. La présence de ce réseau hydraulique induit une zone à risque d'inondation sur la partie centrale du secteur.

Objectifs

- Permettre la construction de 14 logements exclusivement sociaux à l'échéance du déplacement du musée ;
- Préserver la zone humide présente au cœur du secteur ;
- Préserver la Sygrie et ses abords ;
- Prendre en compte les nuisances sonores liées à la présence de la N118 au sud-est du périmètre et de la rue de Paris au nord-ouest ;
- Limiter l'imperméabilisation des sols.

Principes d'aménagement

→ **Composition urbaine et paysagère**

Pour répondre aux nuisances sonores liées aux infrastructures routières, le bâti devra s'implanter en recul de 45 mètres par rapport à l'axe de la N118 et prévoir une isolation renforcée des façades. De plus, les constructions devront s'implanter avec un retrait de 10 mètres par rapport à l'axe de la rue de Paris.

Les constructions à usage d'habitation devront respecter les dispositions définies pour les zones soumises au risque d'inondations.

La partie située à proximité de la rue de Paris sera plus facilement constructible, ainsi des logements collectifs en R+2 seront prévus dans cette partie du secteur.

La partie sud-est, en raison principalement de son accessibilité limitée, est destinée à accueillir au maximum 3 logements.

ANNEXE 1 – ORIENTATION A2.

ADAPTER LA CONFIGURATION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU BÂTI AUX CONDITIONS DE PROPAGATION DU BRUIT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Agir sur la hauteur du bâti en faisant figurer les zones concernées au plan de zonage du règlement avec un renvoi à une hauteur définie. Des règles minimales de hauteur peuvent être prévues pour traduire un objectif de densité minimale de construction, ce qui pourra être justifié pour des raisons de bonne intégration environnementale, et ce afin de réduire les nuisances sonores (art. R151-11 et R151-39 du Code de l'urbanisme). Définir un secteur de plan masse en trois dimensions (les secteur de plan masse permettent de déroger à la règle applicable à la zone) : définitions des emprises et des hauteurs bâties au document graphique (art. R151-40 du Code de l'urbanisme).
- Agir sur l'implantation du bâti par rapport à l'alignement de la voie et aux limites séparatives (art. L151-18, R111-16 à R111-20 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de hauteur des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de construction à l'alignement et/ou en contiguïté sur limites séparatives (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière d'orientation du bâti et des pièces de repos (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

EXEMPLE D'OAP DU PLU DE GUERMANTES

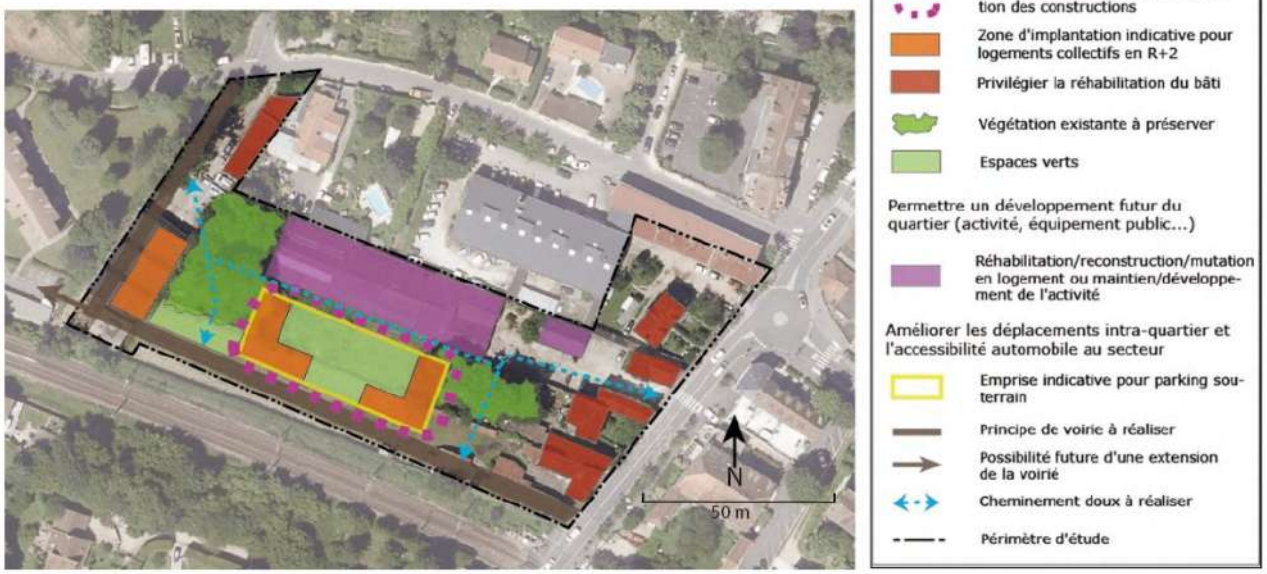
II- PRISE EN COMPTE DE LA PROBLÉMATIQUE DU BRUIT

Les deux secteurs soumis à OAP se situent le long de l'avenue des deux châteaux, qui constitue une route départementale à grande circulation. A ce titre, afin de prémunir les futurs habitants de nuisances qui pourraient être liées au bruit de cette voie, les projets proposés (réhabilitation et/ou démolition/reconstruction) devront intégrer cette donnée et proposeront une conception et un aménagement adéquat du bâti.

En particulier, une attention particulière devra être portée à l'organisation intérieure des pièces ainsi qu' à l'isolation des façades et des ouvertures, pour le confort des futurs habitants des lieux.

REMARQUE : on note la présence de recommandations générales à l'égard des porteurs de projets, notamment en ce qui concerne la configuration du bâti.

Les nouvelles constructions seront localisées au sud du secteur. Elles devront respecter une hauteur maximale équivalent à R+2+C. L'implantation du bâti permettra de préserver des cœurs d'îlot végétalisés, à la fois jardin privatif et espace public, et formera une protection face aux nuisances sonores de la voie ferrée. De plus, l'ancienne fonderie sera démolie et les sols dépollués avant la réalisation de toute autre construction.



REMARQUE : à noter la présence d'orientations particulières en termes d'agencement du bâti dans l'objectif de constituer un front de protection contre les nuisances sonores émises par les infrastructures routières et ferroviaires situées à proximité.

ANNEXE 1 – ORIENTATION A3.

METTRE EN PLACE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION ACOUSTIQUE TELS QUE LES BUTTES DE TERRES, LES MERLONS PAYSAGERS ET LES MURS ÉCRANS : PRÉVOIR LEUR EMPLACEMENT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

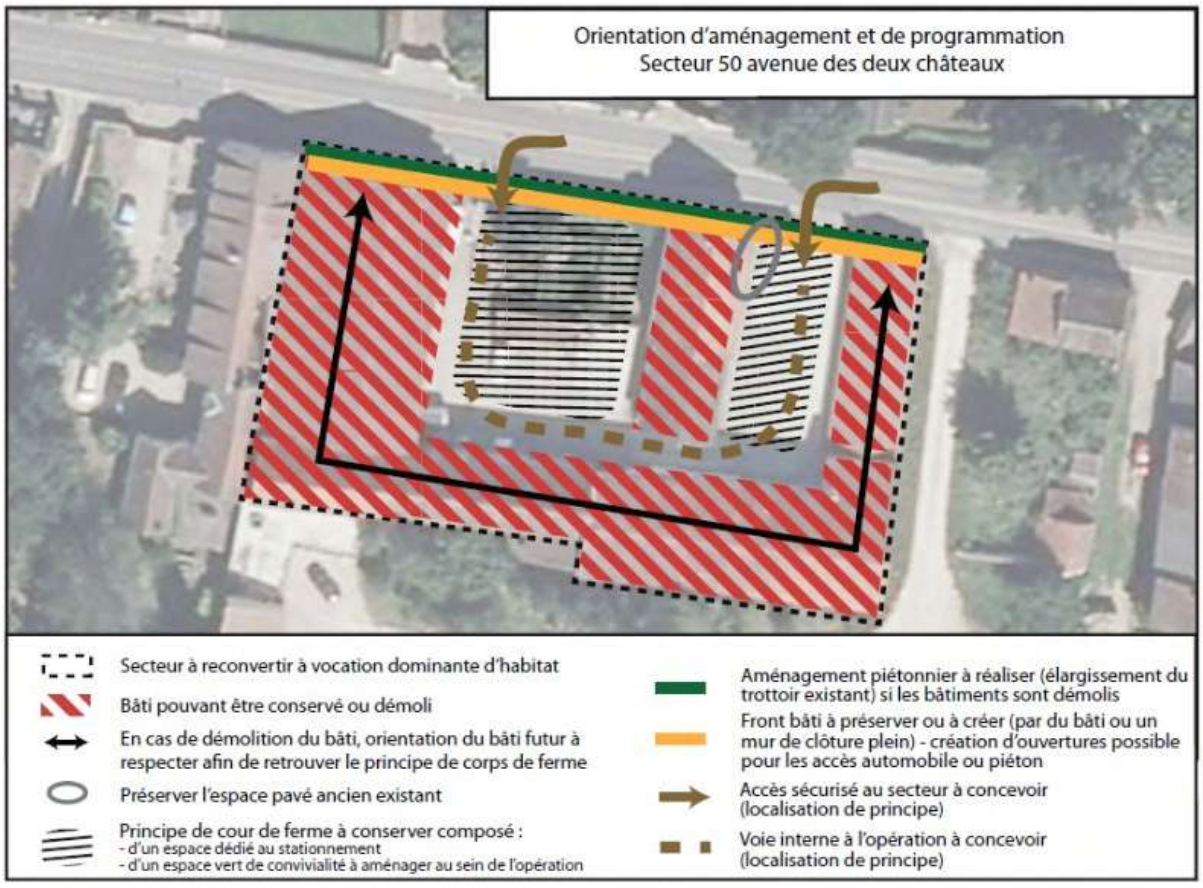
• Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

• Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

EXEMPLE D'ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU PLU DE GUERMANTES



« Le front bâti existant le long de l'avenue des Deux Châteaux sera préservé ou recréé en cas de démolition, par la réalisation de bâti ou de clôtures pleines respectant les dispositions de l'article 11 du règlement, sur la totalité du linéaire de la parcelle le long de la RD. La création d'ouvertures au sein de ces clôtures est cependant autorisée afin d'y prévoir des accès automobiles ou piétons. L'objectif est de créer un écran acoustique pour prémunir les futurs habitants des nuisances liées au bruit de la route départementale. »

EXTRAIT DE L'OAP DU PLU DE NOISIEL

Programmation :

- Environ **200 logements** qui participent à la réponse aux besoins, notamment en terme de rééquilibrage de l'offre vers des logements en accession de taille moyenne (majoritairement T2 et T3). Cette programmation pourra intégrer du logement et de l'hébergement spécifique (maison de retraite et résidence étudiante).
- Maintenir ou reconstituer un espace de stationnement en entrée de site.

Parti d'aménagement :

- Création d'un accès depuis le cours du buisson (localisation de principe)
- Maintien du talus anti-bruit le long de la D499 dans l'attente du projet de requalification des emprises de la VPN / VPO et de leur reconquête urbaine.
- Traitement paysager des franges du site.

REMARQUE : les OAP peuvent permettre de prévoir l'emplacement approximatif des aménagements dont les dispositifs de protection acoustique

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT DU PLU DE COLOMBES

11.6 - Clôtures

Les clôtures doivent obligatoirement disposer d'un soubassement maçonné dont la hauteur minimale doit être 0,20 m et la hauteur maximale ne peut être supérieure à un mètre. La hauteur maximale du soubassement n'est pas applicable dans le cas de murs de soutènement, de murs antibruit ou encore pour des raisons de sécurité liées à des risques d'incendie ou d'explosion.

ANNEXE 1 – ORIENTATION A4.
ISOLER LE BÂTI RÉCEPTEUR

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- **En présence d'une Infrastructure classée :** intégrer aux documents graphiques en annexes le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées par le Préfet de département (privilégier le report de l'information au plan de zonage du PLU). Les prescriptions d'isolement acoustique concernées ainsi que la référence des arrêtés préfectoraux correspondants doivent également se trouver en annexe (art. R151-53 du Code de l'urbanisme).
- **En présence d'un aéroport si un Plan d'exposition au bruit (PEB) est élaboré :** indiquer à titre informatif que les constructions autorisées dans les zones de bruit font l'objet de prescriptions concernant leur isolation acoustique (art. L112-3 à L112-15 du Code de l'urbanisme)
- Au-delà des prescriptions qui s'appliquent en termes d'isolation du bâti récepteur en présence d'une infrastructure classée ou d'une PEB, des recommandations techniques pourront faire l'objet d'un guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (ex. guide de l'EPT Paris Ouest La Défense).

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT DU PLU DE MONTÉVRAIN

Documents annexés au PLU en application de l'article R123-14 du Code de l'Urbanisme

Sont annexés au présent PLU les documents afférents aux diverses servitudes applicables sur toute ou partie du territoire communal, nonobstant les dispositions du PLU :

- D'une part, les prescriptions d'isolement acoustique édictées, en application des articles L571-9 et L571-10 du code de l'environnement, dans les secteurs qui, situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, sont affectés par le bruit et, d'autre part, la référence des arrêtés préfectoraux correspondants et l'indication des lieux où ils peuvent être consultés ;

EXTRAIT DU PLAN DE ZONAGE DU PLU DE POMPONNE SUR LEQUEL FIGURENT LES PÉRIMÈTRES D'ISOLEMENT ACOUSTIQUE AUX ABORDS DES INFRASTRUCTURES CLASSÉES

REMARQUE : si le report des périmètres de protection acoustique au plan de zonage n'est pas obligatoire – a minima l'information doit être ajoutée aux documents graphiques dans les annexes du PLU –, le report au plan de zonage est vivement est conseillé, dans la mesure où cette représentation permet d'identifier précisément les zones et secteurs concernés, ce qui permettra d'informer aisément le pétitionnaire des dispositions applicables le cas échéant.

EXTRAIT DU RÈGLEMENT ÉCRIT DU PLU DE COLOMBES

Article 6 : Risques naturels, technologiques, nuisances

Les constructions situées le long des voies indiquées au plan relatif au classement acoustique des infrastructures de transports terrestres figurant en annexes au PLU sont autorisées à condition qu'elles présentent un isolement acoustique minimum des bâtiments contre les bruits extérieurs dans les secteurs affectés par le bruit, tel que prescrit par la réglementation en vigueur (actuellement l'arrêté préfectoral n°2000-248 du 19 décembre 2000 en annexe au PLU).

EXTRAIT DU CAHIER DE RECOMMANDATIONS ENVIRONNEMENTALES DU PLU DE PONTCARRÉ

cible n°9 : le confort acoustique

Pour parvenir à un niveau de confort acoustique satisfaisant à l'intérieur d'un bâtiment, il convient de prendre certaines précautions dès sa conception car les solutions curatives sont beaucoup plus onéreuses notamment :

- privilégier des matériaux absorbants afin de diminuer la réverbération des bruits (sur plafonds, sol, parois, double vitrage),

REMARQUE : le PLU peut prévoir dans les annexes un guide de recommandations techniques qui recense les bonnes pratiques en matière d'aménagements favorables à la lutte contre les nuisances sonores.

EXTRAIT DU GUIDE POUR LA PRISE EN COMPTE DU BRUIT LORS DE LA CONSTRUCTION OU DE LA RÉNOVATION DES BÂTIMENTS (EPT PARIS OUEST LA DÉFENSE)

Conseils : réfléchir au positionnement du bâtiment dans son environnement
S'éloigner des sources de bruit existantes
Faire de l'urbanisme écran
Conserver des façades et espaces extérieurs au calme

Conseils : isoler le bâtiment du bruit extérieur
Veiller à la nature et qualité des matériaux
Poser des ouvrants performants
Veiller à l'étanchéité des poses tout en conservant une ventilation suffisante

Conseils : isoler les pièces du bruit intérieur
Agir sur les cloisons
Agir sur les plafonds et les planchers
Se protéger des bruits d'équipements

Conseils : dans le cadre des aménagements de Zones d'aménagement concerté (Zac)

ANNEXE 1 – ORIENTATION A5.
MAÎTRISER LE RÉSEAU VIAIRE ET DÉVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

• Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

• Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3

ANNEXE 1 – ORIENTATION B1.

MAINTENIR UN ÉLOIGNEMENT AVEC LA SOURCE DE BRUIT ET GRADUER LES SECTEURS EN FONCTION DE LEUR NIVEAU D'EXPOSITION ET DE LEUR SENSIBILITÉ AU BRUIT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Prévoir des sous-secteurs et/ou des zones tampons au plan de zonage (art. R151-31 du Code de l'urbanisme)
- Créer un secteur à urbaniser spécifique « bruit » : indicer le secteur à urbaniser « b » comme « bruit » (secteur AUb). A noter qu'il n'existe pas de disposition règlementaire particulière au Code de l'urbanisme en ce qui concerne l'identification des zones et des secteurs.
- Imposer une marge de retrait ou d'éloignement des constructions par rapport à l'alignement de la voie (peut être réglementée de manière graphique et/ou écrite) (art. R151-11 et R151-39 du Code de l'urbanisme)
- Identifier les changements de destination possible le long des voies bruyantes (art. R151-30 du Code de l'urbanisme)
- **À proximité directe des infrastructures ou activités bruyantes :** interdire les bâtiments sensibles au bruit et à usage d'habitation, et privilégier les constructions de bâtiments d'activités non bruyants qui protégeront des nuisances causées par l'infrastructure les zones d'habitat situées en recul (art. R151-30 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes de gradation des secteurs (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'identification des secteurs exposés au bruit (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de retrait ou d'éloignement des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes programmatiques spécifiques (art. R151-8 2° du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

EXTRAIT DU RÈGLEMENT DU PLU DE JABLINES

- Marge spéciale d'isolement

Il s'agit d'une mesure spécifique qui s'applique en limite des zones d'activités et des zones d'habitat. Cette mesure a pour but d'obliger les industriels à réaliser une structure végétale pour former « écran » et réduire ainsi les nuisances qui peuvent être occasionnées au voisinage.

REMARQUE : il est ici question de former un écran végétal autour des zones d'activités et zones d'habitat. Il est toutefois important de rappeler que si la présence visuelle du végétal est susceptible d'avoir une incidence positive sur la perception de l'ambiance sonore d'un lieu, **l'efficacité acoustique des écrans végétaux en termes de lutte contre le bruit reste liée avant tout à l'éloignement induit par l'épaisseur de la zone tampon en question, et non à la capacité d'isolation acoustique à proprement parler des végétaux :** d'après le guide Plan local et bruit : la boite à outil de l'aménageur, « une bande forestière de 100m de largeur pourra apporter une atténuation supplémentaire de 3 à 5 dB(A) par rapport à l'atténuation liée à la distance ».

- ORIENTATION A1 – Exemple pour la gradation des secteurs (source : Plan local et bruit)
- ORIENTATION A1 – Exemple pour la définition d'un secteur à urbaniser (source : Plan local et bruit)
- ORIENTATION A1 – Exemple de maîtrise de l'urbanisation à la périphérie d'une installation bruyante
- ORIENTATION A1 – Extrait d'OAP du PLU de Bièvre (extrait)

ANNEXE 1 – ORIENTATION B2.

ADAPTER LA CONFIGURATION ET LES CARACTÉRISTIQUES DU BÂTI AUX CONDITIONS DE PROPAGATION DU BRUIT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Agir sur la hauteur du bâti en faisant figurer les zones concernées au plan de zonage du règlement avec un renvoi à une hauteur définie. Des règles minimales de hauteur peuvent être prévues pour traduire un objectif de densité minimale de construction, ce qui pourra être justifié pour des raisons de bonne intégration environnementale, et ce afin de réduire les nuisances sonores (art. R151-11 et R151-39 du Code de l'urbanisme). Définir un secteur de plan masse en trois dimensions (les secteur de plan masse permettent de déroger à la règle applicable à la zone) : définitions des emprises et des hauteurs bâties au document graphique (art. R151-40 du Code de l'urbanisme).
- Agir sur l'implantation du bâti par rapport à l'alignement de la voie et aux limites séparatives (art. L151-18, R111-16 à R111-20 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de hauteur des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de construction à l'alignement et/ou en contiguïté sur limites séparatives (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière d'orientation du bâti et des pièces de repos (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A2 – Exemple d'OAP du PLU de Guermantes
- ORIENTATION A2 – Exemple d'OAP du PLU de Bièvres (extrait)

ANNEXE 1 – ORIENTATION B3.

METTRE EN PLACE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION ACOUSTIQUE TELS QUE LES BUTTES DE TERRES, LES MERLONS PAYSAGERS ET LES MURS ECRANS : PREVOIR LEUR EMPLACEMENT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A3 – Exemple d'orientations d'aménagement du PLU de Guermantes
- ORIENTATION A3 – Extrait de l'OAP du PLU de Noisiel
- ORIENTATION A3 – Extrait du règlement écrit du PLU de Colombes

ANNEXE 1 – ORIENTATION B4.
ISOLER LE BÂTI RÉCEPTEUR

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- **En présence d'une Infrastructure classée :** intégrer aux documents graphiques en annexes le périmètre des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres, dans lesquels des prescriptions d'isolement acoustique ont été édictées par le Préfet de département (privilégier le report de l'information au plan de zonage du PLU). Les prescriptions d'isolement acoustique concernées ainsi que la référence des arrêtés préfectoraux correspondants doivent également se trouver en annexe (art. R151-53 du Code de l'urbanisme).
- **En présence d'un aéroport si un Plan d'exposition au bruit (PEB) est élaboré :** indiquer à titre informatif que les constructions autorisées dans les zones de bruit font l'objet de prescriptions concernant leur isolation acoustique (art. L112-3 à L112-15 du Code de l'urbanisme)
- Au-delà des prescriptions qui s'appliquent en termes d'isolation du bâti récepteur en présence d'une infrastructure classée ou d'une PEB, des recommandations techniques pourront faire l'objet d'un guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (ex. guide de l'EPT Paris Ouest La Défense).

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A4 – Extrait du cahier de recommandations environnementales du PLU de Pontcarré
- ORIENTATION A4 – Extrait du guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (EPT Paris Ouest La Défense)

ANNEXE 1 – ORIENTATION B5.
MAÎTRISER LE RÉSEAU VIAIRE ET DÉVELOPPER LES MODES ALTERNATIFS

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Se référer aux éléments visés par les orientations E1 à E3

ANNEXE 1 – ORIENTATION C1.

MAINTENIR UN ÉLOIGNEMENT AVEC LES POPULATIONS SENSIBLES ENVIRONNANTES

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Imposer une marge de retrait ou d'éloignement des constructions par rapport à l'alignement de la voie (peut être réglementée de manière graphique et/ou écrite) (art. R151-11, R151-39 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de retrait ou d'éloignement des constructions (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A1 – Exemple pour la définition d'un secteur à urbaniser (source : Plan local et bruit)
- ORIENTATION B1 – Orientation B1 – Extrait du règlement du PLU de Jablines

ANNEXE 1 – ORIENTATION C2.

LOCALISER ET ORIENTER LE BÂTI D'ACTIVITÉ AFIN DE MINIMISER LA PROPAGATION DES ÉMISSIONS SONORES DANS L'ENVIRONNEMENT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- *L'orientation C2 ne peut faire l'objet de prescriptions particulières au règlement*

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de hauteur des constructions : travail sur les flux, les accès, l'emplacement des ouvertures et des équipements bruyants… (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)

ANNEXE 1 – ORIENTATION C3.

PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT DE LA PROPAGATION DU BRUIT PAR DES DISPOSITIFS DE PROTECTION ACOUSTIQUE TELS QUE LES BUTTES DE TERRES, LES MERLONS PAYSAGERS ET LES MURS ÉCRANS : PRÉVOIR LEUR EMPLACEMENT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A3 – Exemple d'orientations d'aménagement du PLU de Guermantes
- ORIENTATION A3 – Extrait de l'OAP du PLU de Noisiel
- ORIENTATION A3 – Extrait du règlement écrit du PLU de Colombes

ANNEXE 1 – ORIENTATION C4.
ISOLER LE BÂTI ÉMETTEUR

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- *L'orientation C4 ne peut faire l'objet de prescriptions particulières au règlement*
- À noter que la notion d'émergence de bruit est encadrée par le Code de la santé publique (art. R1336-9) : les dispositions obligent les porteurs de projets à minimiser les émissions sonores dans l'environnement et le cas échéant à prévoir des isolations acoustiques particulières. S'il n'est pas possible de contraindre davantage les porteurs de projets, des recommandations techniques pourront faire l'objet d'un guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (ex. guide de l'EPT Paris Ouest La Défense).

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Préconiser à l'OAP la réalisation d'une étude acoustique

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A4 – Extrait du cahier de recommandations environnementales du PLU de Pontcarré
- ORIENTATION A4 – Extrait du guide pour la prise en compte du bruit lors de la construction ou de la rénovation des bâtiments (EPT Paris Ouest La Défense)

ANNEXE 1 – ORIENTATION D1.
METTRE EN PLACE UNE ZONE TAMPON

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Prévoir des sous-secteurs et/ou des zones tampons au plan de zonage (art. R151-31 du Code de l'urbanisme)
- **Au niveau des franges entre espaces agri-naturels et espaces urbains :** rendre le PLU compatible avec les prescriptions de l'objectif n°3 du DOO du SCoT de Marne et Gondoire. Le développement de transitions douces et qualitatives vise ici à préserver des nuisances sonores non seulement les zones urbanisées en lisière d'environnement agri-naturels qui accueillent des populations sensibles, mais aussi l'environnement naturel immédiat. Ces franges pourront notamment accueillir des espaces verts et autres espaces de végétation spontanée favorable à la biodiversité, des espaces de loisirs propices aux activités sportives, etc. (art. R151-43 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes programmatiques spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A1 – Exemple de maîtrise de l'urbanisation à la périphérie d'une installation bruyante

ANNEXE 1 – ORIENTATION D2.
CONSTITUER UN ÉCRAN BÂTI

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

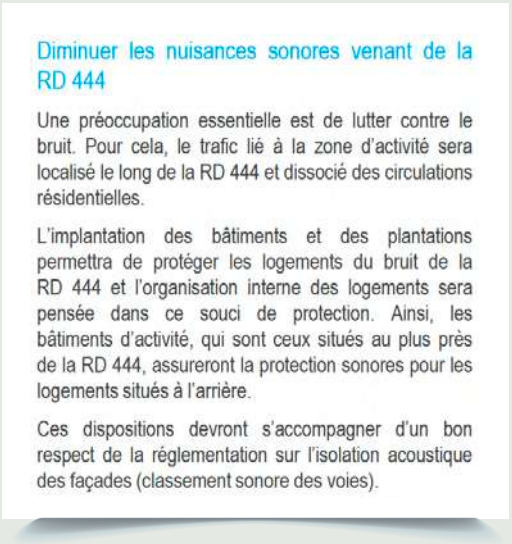
- Agir sur la hauteur du bâti et son implantation par rapport à la voie publique et aux limites séparatives (art. R151-11, R151-39 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement en matière de hauteur des constructions, de construction à l'alignement et/ou en contiguïté sur limites séparatives (art. R151-8 1° du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

EXEMPLE D'ORIENTATIONS D'AMÉNAGEMENT DU PLU D'IGNY



Diminuer les nuisances sonores venant de la RD 444

Une préoccupation essentielle est de lutter contre le bruit. Pour cela, le trafic lié à la zone d'activité sera localisé le long de la RD 444 et dissocié des circulations résidentielles.

L'implantation des bâtiments et des plantations permettra de protéger les logements du bruit de la RD 444 et l'organisation interne des logements sera pensée dans ce souci de protection. Ainsi, les bâtiments d'activité, qui sont ceux situés au plus près de la RD 444, assureront la protection sonores pour les logements situés à l'arrière.

Ces dispositions devront s'accompagner d'un bon respect de la réglementation sur l'isolation acoustique des façades (classement sonore des voies).

- ORIENTATION A2 – Exemple d'OAP du PLU de Bièvres (extrait)

ANNEXE 1 – ORIENTATION D3.
METTRE EN PLACE DES DISPOSITIFS DE PROTECTION ACOUSTIQUE TELS QUE LES BUTTES DE TERRES, LES MERLONS PAYSAGERS ET LES MURS ÉCRANS : PREVOIR LEUR EMPLACEMENT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

EXEMPLE(S) DE CONTENU GRAPHIQUE ET ÉCRIT

- ORIENTATION A3 – Exemple d'orientations d'aménagement du PLU de Guermantes
- ORIENTATION A3 – Extrait de l'OAP du PLU de Noisiel
- ORIENTATION A3 – Extrait du règlement écrit du PLU de Colombes

ANNEXE 1 – ORIENTATION E1.

PRÉVOIR L'EMPLACEMENT ET LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES VOIRIES DE DESSERTE EN PORTANT UNE ATTENTION PARTICULIÈRE A L'ORIENTATION DU TRAFIC ET AUX RISQUES DE SHUNT

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

ANNEXE 1 – ORIENTATION E2.

PRÉVOIR L'EMPLACEMENT DES VOIES RÉSERVÉES AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET AUX CIRCULATIONS DOUCES

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- Prévoir au besoin des emplacements réservés (art. L151-41 du Code de l'urbanisme)

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

ANNEXE 1 – ORIENTATION E3.

INTERVENIR SUR LE RÉSEAU VIAIRE AFIN D'ENCADRER SA CONFIGURATION GÉNÉRALE, LE TYPE D'AMÉNAGEMENT À PRÉVOIR, TOUT EN AGISSANT SUR LES CONDITIONS DE CIRCULATION

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LE RÈGLEMENT

- *L'orientation E3 ne peut faire l'objet de prescriptions particulières au règlement*

OBJECTIFS TRADUISIBLES DANS LES OAP

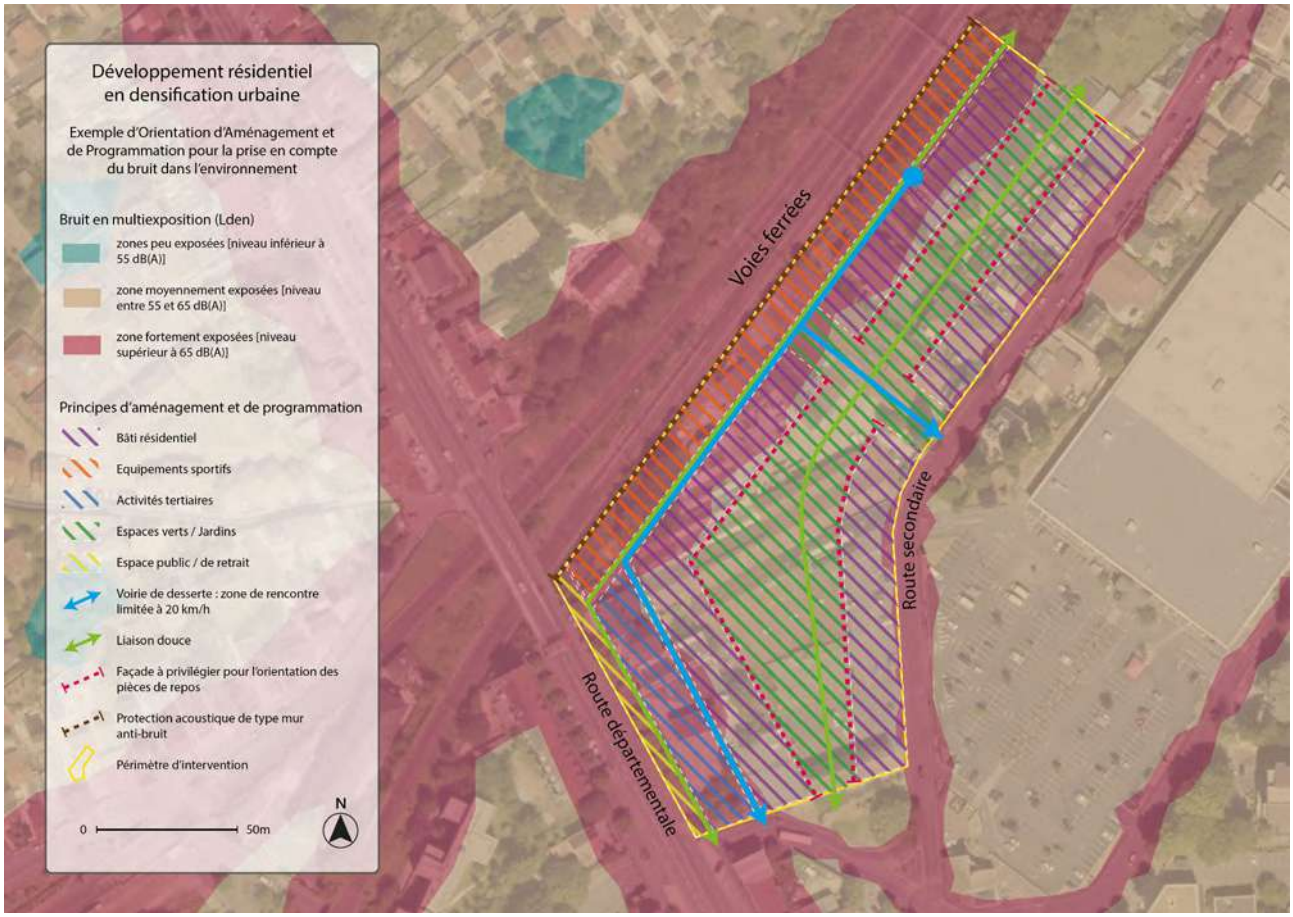
- Inscrire à l'OAP (schéma et texte) des principes d'aménagement spécifiques (art. R151-6 et R151-8 du Code de l'urbanisme)

ANNEXE 2
LES FICHES-ACTIONS « EXEMPLES D'OAP »

Exemple A. Le développement résidentiel en densification urbaine

Exemple B. Le développement économique en extension urbaine

ANNEXE 2 – EXEMPLE A.
LE DÉVELOPPEMENT RÉSIDENTIEL EN DENSIFICATION URBAINE

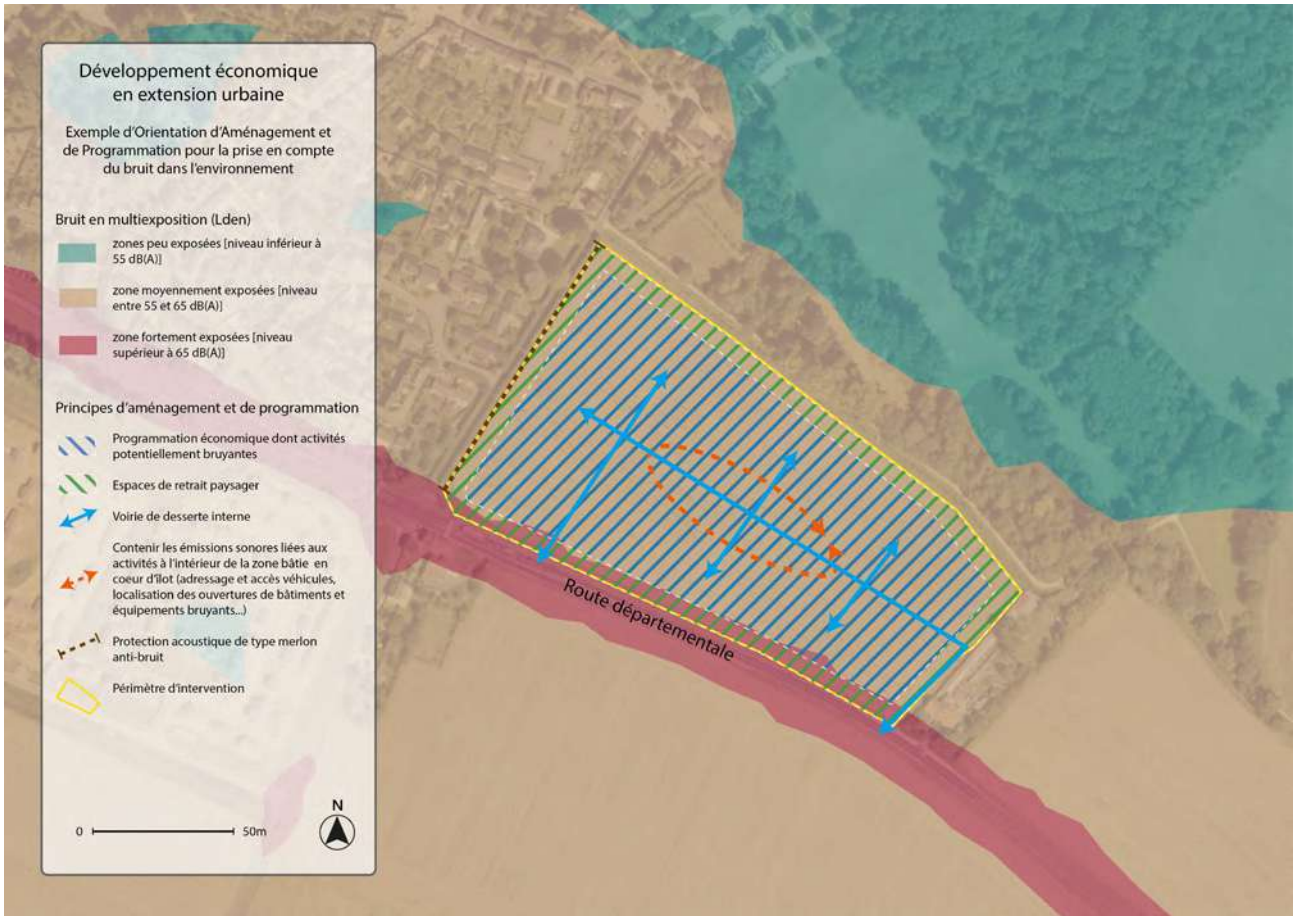


Réalisation : Atelier TEL

Dans cet exemple où l'enjeu porte sur la prise en compte du bruit dans le développement d'un secteur résidentiel en densification, le périmètre d'OAP se trouve à la frontière de plusieurs infrastructures bruyantes dont le niveau sonore dépasse les 65 dB(A). L'implantation d'immeubles de logement collectif devra par conséquent tenir compte de la proximité des différentes sources de bruit.

- En limite nord ouest du périmètre d'OAP, les immeubles de logement seront implantés en observant une distance de retrait par rapport aux voies ferrées. Cette distance de retrait permettra d'accueillir des équipements sportifs. L'objectif étant de se servir du volume construit pour former un écran acoustique de protection du bâti résidentiel situé en retrait. Un dispositif de protection acoustique complémentaire de type mur anti-bruit permettra d'assurer la continuité de la zone d'ombre acoustique. La distance d'éloignement combinée à l'effet d'ombre acoustique permettra de réduire le niveau sonore de manière significative au droit des immeubles résidentiels ;
- Le long de la route départementale, le développement d'un front tertiaire permettra également de constituer un écran acoustique vis-à-vis des immeubles résidentiels situés à l'intérieur de l'îlot. Les bâtiments tertiaires seront implantés en observant une distance de retrait dédiée à l'aménagement de l'espace public. Leur hauteur devra permettre de décrire une zone d'ombre acoustique suffisante pour le bâti résidentiel situé en retrait ;
- Les cœurs d'îlots résidentiels seront dédiés à l'aménagement de jardins. En outre, il conviendra de privilégier les façades en cœur d'îlots pour l'orientation des pièces de repos telles que séjours et chambres à coucher ;
- Une voirie de desserte aménagée en zone de rencontre contournera les immeubles résidentiels. Elle sera complétée par des liaisons douces.

ANNEXE 2 – EXEMPLE B.
LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE EN EXTENSION URBAINE



Réalisation : Atelier TEL

Le présent exemple vise le développement d'une zone d'activités économiques devant mobiliser une extension urbaine pour répondre aux objectifs de création d'emplois fixés dans le SCoT.
Le développement de la ZAE est prévu le long d'une route départementale et en lisière d'un espace naturel boisé.
Si les locaux d'activité économique ne sont pas considérés comme du bâti « sensible », il convient à l'inverse de veiller à ce que l'aménagement de la ZAE permette de minimiser les émissions sonores provenant des activités potentiellement bruyantes en présence.

- Au regard des caractéristiques urbaines et environnementales de l'environnement immédiat, une bande paysagère en périphérie de la ZAE permettra d'optimiser l'insertion à l'environnement des futurs locaux d'activité, tout en maintenant le bâti en retrait ;
- Les bâtiments de la ZAE seront orientés de manière à contenir les émissions sonores à l'intérieur de l'îlot : accès véhicules, ouvertures, équipements bruyants, etc. De cette manière le bâti viendra jouer le rôle d'écran acoustique, afin de préserver des nuisances sonores le quartier résidentiel situé en limite ouest de la ZAE, ainsi que l'espace naturel boisé au nord-est ;
- Un dispositif de protection acoustique de type merlon anti-bruit permettra de renforcer la zone d'ombre acoustique au niveau du quartier résidentiel ;

Plus d'info sur
www.marneetgondoire.fr

environnement@marneetgondoire.fr
01 60 35 43 55

MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

**Communauté d'Agglomération
de Marne et Gondoire**

1 rue de l'Étang • 77600 BUSSY-SAINT-MARTIN

Marne et Gondoire Agglo

Conception graphique : Marne et Gondoire Agglo - 2022

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Schéma directeur liaisons douces – CAMG

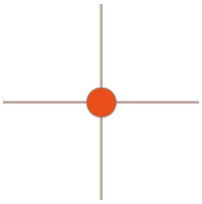
Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire

Révision du Schéma Directeur de Liaisons Douces

Rapport final

Décembre 2022



CODRA

MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

SOMMAIRE

1. RAPPELS DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC 5

L'analyse du réseau cyclable 5
Pratiques et attentes en termes de mobilité cyclable 14
Le potentiel de développement du vélo 17
Les atouts et les faiblesses du territoire pour la pratique du vélo 21
Les principaux enjeux identifiés 22

2. LES DOCUMENTS DE CADRAGE EN TERMES DE POLITIQUE CYCLABLE CONTEXTE DU TERRITOIRE 23

La politique cyclable nationale 23
La politique cyclable de la Région Ile-de-France 23
La politique cyclable du Département de la Seine et Marne 34
Les stratégies de Marne-la-Vallée 38
Les stratégies des EPCI voisins 48
Les stratégies de Marne et Gondoire 52

3. LE RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2030 59

Les projets cyclables structurants 59
Les axes cyclables à développer 61
La conception des itinéraires cyclables 63
Le statut des itinéraires cyclables 64
Les scénarios pour le réseau cyclable armature 65
Le réseau cyclable armature retenu 71
Le réseau cyclable complémentaire 85

4. LA STRATEGIE D'INTERMODALITE 87

Le potentiel d'intermodalité 87
Le maillage en points d'intermodalité 93

5. LE STATIONNEMENT VELO 96

Offre de stationnement vélo actuelle 96
Politique de stationnement vélo proposée 98

6. PLAN D'ACTIONS 104

Fiches récapitulatives des liaisons cyclables armature 104

Fiches récapitulatives des mesures d'accompagnement 145

7. PHASAGE ET PROGRAMMATION FINANCIERE.....151

Maîtrise d'ouvrage et modalités de financement 151

Programmation financière.....156

Priorisation des liaisons cyclables 159

Plan pluriannuel d'investissement 163

Synthèse des mesures d'accompagnement 164

1. RAPPELS DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC

L'analyse du réseau cyclable

Le réseau d'itinéraires cyclables

Réseau structurant

Le territoire de Marne et Gondoire compte déjà un réseau cyclable structurant, progressivement mis en œuvre depuis l'approbation du schéma directeur de 2015. Ce réseau se compose d'itinéraires utilitaires, pour les besoins du quotidien (emploi, études, équipements, gares…), et d'itinéraires de loisirs, pour les besoins optionnels (sports, balade, tourisme…).

Les liaisons du réseau structurant se concentrent quasi-exclusivement dans la partie centrale du territoire, la plus urbanisée, entre Lagny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges. Le réseau reste donc à compléter au nord de la Marne et au sud de l'autoroute A4.

Les linéaires des itinéraires cyclables structurants existants sont les suivants :

Catégorie	Linéaire existant
Utilitaire	27,5 km
Loisirs	38,6 km
Total	66,1 km

Parmi les itinéraires utilitaires, on compte notamment les liaisons suivantes :

- Liaison Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges, empruntant des rues de desserte locale à Lagny, la rue Jean Mermoz, la rue de Tournan (RD 10), la rue du Fort du Bois, l'avenue des 2 Châteaux et le boulevard de Lagny (RD 35)
- Liaison Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges, empruntant l'avenue du Général Leclerc (RD 418), l'avenue de Saint-Germain-des-Noyers (RD 418), la route Thibaud de Champagne (RD 418) et l'avenue Michel Chartier
- Liaison Lagny-sur-Marne – Jossigny, empruntant la rue Saint-Denis, l'avenue Raymond Poincaré (RD 231) et la route de Provins (RD 231)
- Liaison Collégien – Jossigny, empruntant l'avenue Marie Curie (RD 406)

La plupart de ces itinéraires utilitaires sont discontinus, limitant leur pertinence, notamment pour les déplacements à l'échelle intercommunale. A titre d'exemple, les itinéraires cyclables existants sur la RD 418 et la RD 231 ne permettent pas un accès à Lagny-sur-Marne depuis le reste du territoire, tandis que l'itinéraire sur l'avenue Marie Curie s'interrompt avant de desservir Jossigny. Par ailleurs, l'itinéraire sur la RD 35 ne dessert que Bussy-Saint-Georges, alors qu'il pourrait assurer une liaison vers le nord du territoire (s'il était prolongé).
La mise en œuvre des itinéraires cyclables planifiés dans le schéma directeur des liaisons douces de 2015 permettrait de résorber la plupart de ces discontinuités. De plus, les itinéraires définis dans le cadre de la présente démarche permettront de consolider le réseau cyclable et d'assurer la continuité des itinéraires entre les communes, par exemple entre Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges et Montévrain.

Plusieurs itinéraires de loisirs ont également été aménagés sur le territoire. Contrairement aux liaisons utilitaires, ces itinéraires ont été entièrement aménagées sur le territoire. Ils sont listés ci-dessous :

- Bords de Marne Nord, desservant Pomponne, Thorigny et Dampmart
- Promenade de la Dhuis, desservant Dampmart, Thorigny et Carnetin
- Bords de Marne Sud, desservant Saint-Thibault-des-Vignes et Lagny-sur-Marne, ainsi que Chalifert et Jablines
- Voies douces desservant le quartier des Sablons et l'étang de la Loy (Saint-Thibault-des-Vignes)
- Chemins ruraux desservant Gouvernes et Conches-sur-Gondoire
- Voies vertes dans le Parc de la Brosse (Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin)

Ces itinéraires sont propices à la promenade et à la découverte du territoire, mais beaucoup moins aux déplacements quotidiens. Il est important de souligner que l'itinéraire au nord de la Marne et la promenade de la Dhuis appartiennent à des liaisons structurantes à l'échelle régionale, reliant le territoire à d'autres agglomérations (Chelles, Courtry…). A une échelle plus locale, plusieurs itinéraires desservent les espaces naturels du territoire, notamment le parc de la Brosse, mais ils n'offrent aucune solution performante pour les déplacements utilitaires dans les secteurs concernés.

Réseau complémentaire

Le réseau structurant est complété par des itinéraires complémentaires dans les centres-villes et les quartiers résidentiels, dont la vocation est de desservir finement ces secteurs, en connexion avec les axes structurants.

La densité de ces axes complémentaires est particulièrement importante dans les communes centrales du territoire, même si on compte un nombre important d'itinéraires complémentaires dans la commune de Thorigny-sur-Marne.

Le linéaire des itinéraires cyclables complémentaires est le suivant :

Catégorie	Linéaire existant
Utilitaire	135,9 km
Loisirs	14 km
Total	149,9 km

De manière générale, des itinéraires secondaires appartiennent à deux grandes catégories. En premier lieu, il s'agit de voies apaisées dans les centres-villes et les secteurs résidentiels des communes (notamment des zones 30). L'apaisement de la circulation permet d'améliorer les conditions de cohabitation entre les modes actifs et le trafic automobile. Une grande partie des communes sont concernées. Si sur certaines communes, le linéaire des voies apaisées est particulièrement important (ex : Bussy-Saint-Georges, Collégien, Saint-Thibault, Montévrain) sur d'autres communes le linéaire est moins étendu (Ferrières-en-Brie, Guermantes, Chanteloup-en-Brie, Lesches,) en accord avec la densité du maillage viaire.

En deuxième lieu, ces itinéraires secondaires représentent des liaisons cyclables protégées, sous forme de voies vertes ou de pistes cyclables. A titre d'exemple, il est possible de citer l'avenue du Général de Gaulle (Bussy-Saint-Georges), l'avenue Joseph Paxton (Ferrières-en-Brie), le boulevard de la Plaine (Chanteloup-en-Brie) et l'avenue Georges Pompidou (Montévrain). En règles générales, ces itinéraires permettent de desservir les centres-villes et les principaux équipements des communes, en lien avec le réseau cyclable structurant. Ils permettent de répondre à certains déplacements de proximité dans ces communes, mais leur continuité reste à conforter.

En outre, certaines de ces liaisons complémentaires permettent d'assurer la continuité du réseau cyclable dans son ensemble et de relier certaines communes, comme Bussy-Saint-Georges et Chanteloup en Brie par exemple. Ce réseau reste toutefois discontinu à l'intérieur des communes, ainsi qu'entre les différentes communes, qu'il ne permet pas toujours de connecter, même lorsqu'elles sont voisines.

Le réseau d'itinéraires secondaires répond à des besoins importants en termes de déplacements de proximité au sein des communes et entre les communes voisines. Il assure un rôle important sur le territoire, mais il reste à développer.

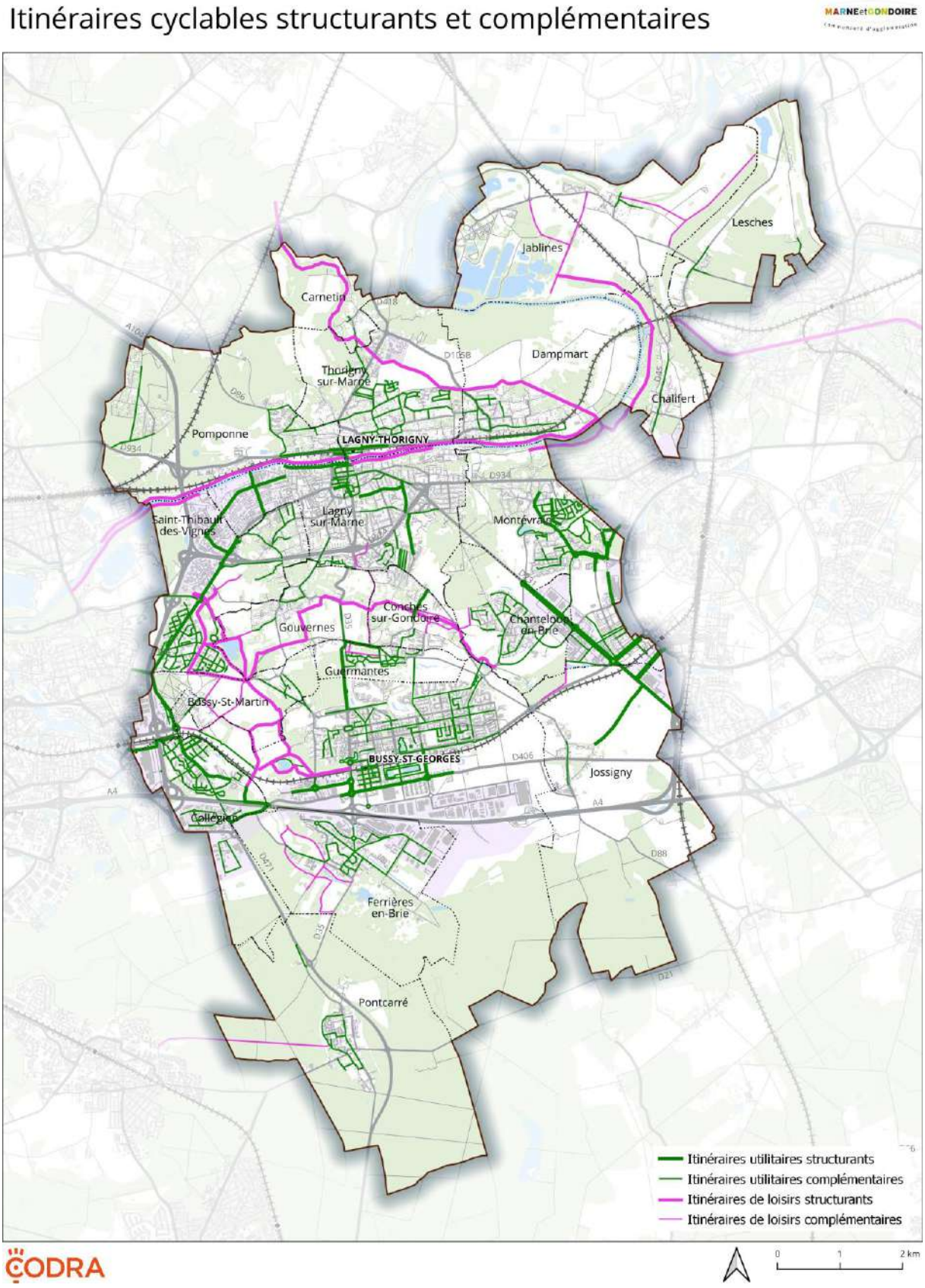


Figure 1 : Les itinéraires cyclables existants

Les typologies d'aménagements cyclables

Les itinéraires cyclables du territoire correspondent à différentes catégories d'aménagement.

En premier lieu, le territoire présente plusieurs **voies vertes**, aménagées le long des cours d'eau (Marne, Gondoire), dans des parcs (Parc de la Brosse, Parc du Génitoy) ou dans les espaces naturels (Forêt de Ferrières). Ces itinéraires répondent avant tout aux déplacements de loisirs (promenade, découverte du territoire). Au regard de leurs localisation et de l'absence de continuité avec les itinéraires dans les zones urbanisés, ces itinéraires répondent peu à des besoins utilitaires, mais ils pourraient intégrer le réseau utilitaire à l'avenir (le cas échéant).

De plus, des **pistes cyclables** ont aussi été aménagées par la Communauté d'Agglomération et les communes du territoire, notamment dans le cadre de la mise en œuvre du SDLD (2015). Ces pistes cyclables sont situées le long de plusieurs axes routiers structurants, en particulier le boulevard de Lagny (Bussy-Saint-Georges), l'avenue du Général de Gaulle (Bussy-Saint-Georges), la RD 406 (Bussy-Saint-Georges) et la route de Provins (Chanteloup-en-Brie). Ces pistes sont donc aménagées sur des axes très larges (dans les secteurs d'urbanisation nouvelle), disposant d'une emprise suffisante pour les implanter sans réduire le nombre de files de circulation automobile. Elles offrent une excellente qualité aux cyclistes (confort, protection de la circulation…), mais elles souffrent de discontinuités, réduisant leur pertinence pour les déplacements de longue distance à l'échelle de l'agglomération.

Ces deux catégories d'aménagement (les voies vertes et les pistes cyclables), représentent les meilleurs niveaux d'aménagement cyclable, en offrant aux cyclistes une voie de circulation séparée des flux routiers automobiles. Elles représentent l'amorce du futur réseau cyclable intercommunal.

Globalement, les voies vertes (dont le réseau est en cours de construction) et les pistes cyclables sont concentrées dans les 2/3 sud du territoire, en particulier dans les communes de Collégien, Bussy-Saint-Georges, Chanteloup, Montévrain.

Quant aux **zones 30**, elles sont la règle dans les centres-villes et les centres-bourgs des communes du territoire. Elles sont donc très nombreuses sur le territoire, dans les communes les plus urbanisées comme dans les plus petites, et par exemple présentes à Saint-Thibault-des-Vignes, Lesches (bourg), Collégien (ensemble de la commune depuis 4 ans), Conches-sur-Gondoire ou encore Montévrain…

La généralisation de l'apaisement de la circulation dans les principaux espaces urbanisés a contribué à améliorer les conditions de déplacements à vélo et à pied. D'après la législation, les rues à sens unique réglementées en zone 30 ou limitées à 30 km/h sont à double sens cyclable. Toutefois, cette pratique n'est pas encore développée sur le territoire, en raison de l'absence de signalisation en faveur des cyclistes ou de connaissance de cette norme de la part des usagers. Aussi, si certaines Communes (comme celle de Lagny-sur-Marne) reconnaissent et autorisent les doubles sens cyclables, d'autres préfèrent interdire cette pratique sur certaines rues étroites, à cause du risque de conflits avec les automobilistes (comme à Guermantes par exemple). Si les zones 30 permettent des déplacements à vélo dans les centres-villes ou les centres-bourgs, les conditions de déplacements depuis les autres secteurs des communes sont souvent plus difficiles, en raison de l'absence d'aménagements cyclables. Au sein de chaque commune, le réseau cyclable reste encore à construire.

Par ailleurs, Lagny-sur-Marne et Bussy-Saint-Georges ont mis en place des **zones de rencontre** dans leur hypercentre, afin d'améliorer l'attractivité de ces secteurs, en les apaisant et en donnant la priorité aux modes actifs. Elles ont actuellement des projets pour étendre ces zones de rencontre. De plus, la rive Nord de la Marne (Dampmart) a aussi été réglementé en zone de rencontre, permettant d'intégrer cette route dans le réseau cyclable de loisirs de l'agglomération.

Par ailleurs, des **chemins ruraux** balisées pour les vélos, notamment au centre et au nord du territoire, peuvent accueillir des déplacements à vélo entre les différentes communes du territoire. Ils restent toutefois à valoriser et parfois à aménager, afin de répondre aux déplacements utilitaires (le cas échéant).

Globalement, **les aménagements cyclables réalisées au cours des dernières années répondent aux meilleurs critères de sécurité routière.** Ils sont bien adaptés à leur contexte routier et urbain, avec notamment :

- Des voies vertes le long de la Marne et dans les espaces naturels,
- Des pistes cyclables le long des axes routiers structurants (ex : avenue du Général de Gaulle à Bussy-Saint-Georges ou RD231 à Montévrain),
- Des zones 30 dans tous les centres-villes

Malgré cela, ils souffrent encoure de nombreuses discontinuités, limitant leur intérêt pour les déplacements à l'échelle intercommunale. Les aménagements déjà réalisés, très qualitatifs, restent dont à poursuivre et à mettre en cohérence, afin de garantir un bon maillage cyclable à l'échelle intercommunale.

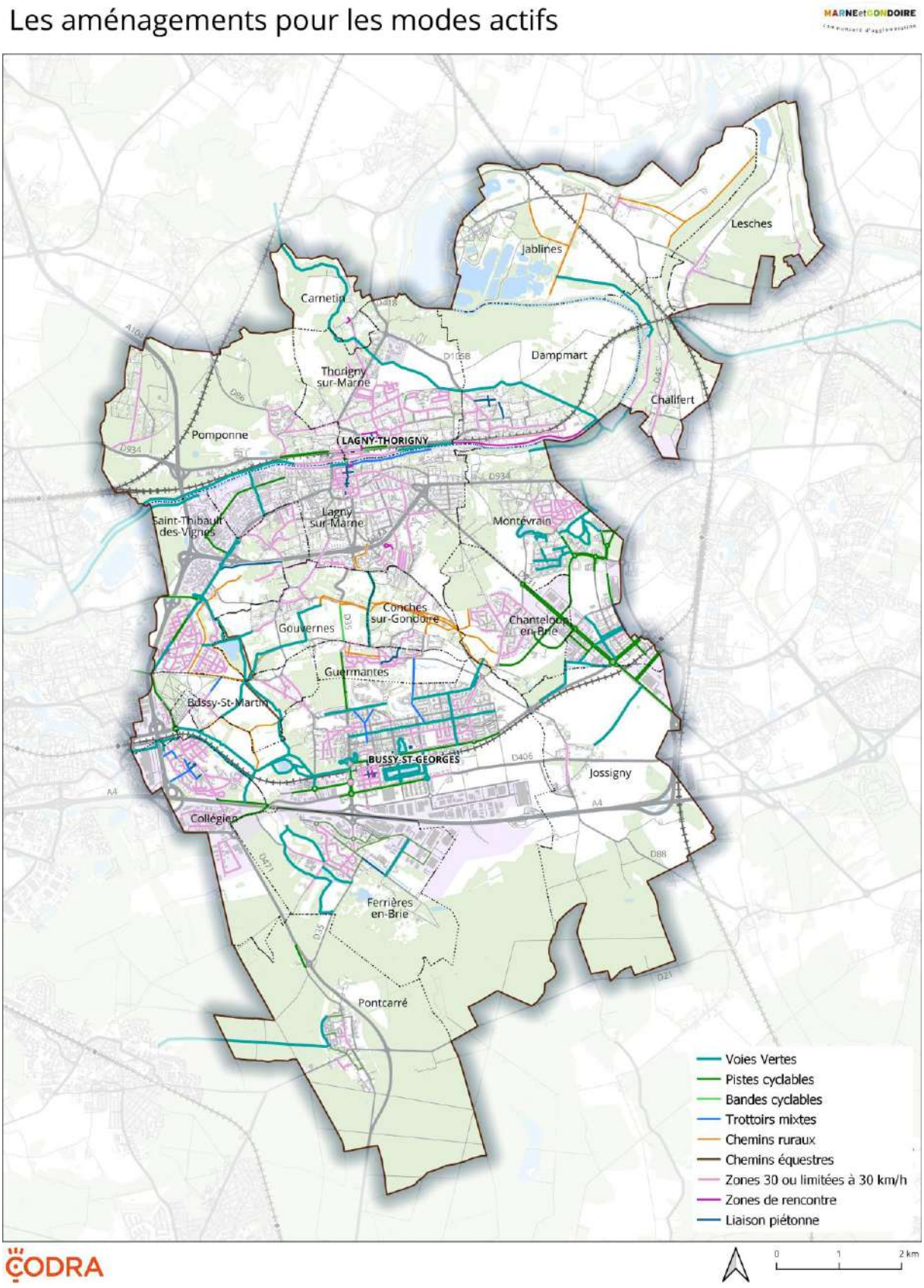


Figure 2 : Les aménagements cyclables existants

La qualité des aménagements cyclables

Le relevé des itinéraires pour les vélos est complété par **une analyse qualitative de ces itinéraires** et de l'ensemble des voiries du territoire. Ce travail qualitatif se base sur une méthodologie développée par Codra, consistant à analyser le **Niveau de Confort Cyclable (NCC)** ou niveau de « cyclabilité » des aménagements cyclables. Une note est attribuée à chaque segment de voirie, prenant en compte trois critères : le niveau de séparation de l'infrastructure cyclable, le niveau de trafic automobile et la réglementation de la vitesse automobile. A travers ce travail, il est possible de disposer d'une connaissance exhaustive du niveau de confort pour les cyclistes de l'ensemble des voiries du territoire étudiés. A terme, l'objectif sera que chaque liaison du futur réseau cyclable réponde aux critères des niveaux 1 ou 2.

L'analyse du niveau de confort cyclable fait ressortir une cyclabilité assez variable sur les routes structurantes du territoire. En effet, le niveau de confort cyclable dépend directement de la présence ou non d'un aménagement cyclable protégé. Plusieurs routes du territoire, en particulier la RD 231, la RD 35, la RD 406, la RD 418 et l'avenue du Général de Gaulle, se caractérisent, d'un côté, par des tronçons disposant de pistes cyclables et, d'un autre, par des tronçons sans aménagements. La cyclabilité est très bonne sur les segments disposant de pistes cyclables, mais très faible sur les autres tronçons, surtout en raison du trafic important et des vitesses élevées.

De plus, plusieurs axes structurants se caractérisent par une absence totale d'aménagements cyclables, notamment la RD5, RD 10, la RD 934, la RD 334 et la RD 418 (au nord de la Marne). La cyclabilité est très faible, traduisant une circulation et des vitesses élevées sur ces axes. Dans les conditions actuelles, ces axes ne sont pas susceptibles d'accueillir des cyclistes appartenant à toutes les catégories de population, à moins de disposer d'infrastructures cyclables confortables et sécurisées (à l'écart de la voirie).

De plus, plusieurs axes présentent une cyclabilité plutôt intermédiaire, se caractérisant en même temps par une circulation plus modérée, mais aussi par des vitesses importantes. Il s'agit en particulier de la RD 406, de la RD 217 B, de la RD 86, de la rue Pasteur, de la rue du Château. Même si les conditions sont meilleures pour les cyclistes, ces axes ne peuvent pas accueillir tous les publics, notamment les personnes vulnérables ou peu expérimentées. La mise en place de pistes cyclables ou de mesures d'apaisement de la circulation seront donc nécessaires sur ces axes, s'ils doivent accueillir un itinéraire cyclable à l'avenir.

Par ailleurs, une grande partie des rue situées dans les centres-villes ou les zones résidentielles présentent une cyclabilité correcte. Sur ces axes, le trafic limité permet une meilleure cohabitation avec les cyclistes. Un aménagement relativement léger, de type bande cyclable, pourrait permettre d'accueillir toutes les catégories de cyclistes dans de bonnes conditions de confort et de sécurité. Il est aussi à noter que l'apaisement de la circulation (zones 30) dans les centres-villes ou centres-bourgs pour effet d'augmenter la cyclabilité, y compris sur des routes structurantes.

De manière générale, si le territoire dispose de plusieurs aménagements cyclables de bonne qualité, le réseau d'itinéraires qualitatifs présentent de nombreuses discontinuités. En effet, il est très difficile de réaliser des parcours cyclables sur le territoire en restant sur des itinéraires de bonne qualité. La carte de la cyclabilité fournit une très bonne connaissance du maillage d'itinéraires cyclables adaptés à toutes s catégories de la population sur le territoire de Marne et Gondoire.

Le réseau cyclable futur devra emprunter soit des itinéraires présentant d'ores et déjà des niveaux 1 ou 2, soit des itinéraires de niveau 3, mais impliquant la sécurisation de ces aménagements. En synthèse, il s'appuiera donc sur les axes « verts » ou sur une amélioration des axes « oranges » ou « rouges ». De cette manière, le réseau cyclable futur pourra attirer l'ensemble des publics, notamment les usagers les moins expérimentés.

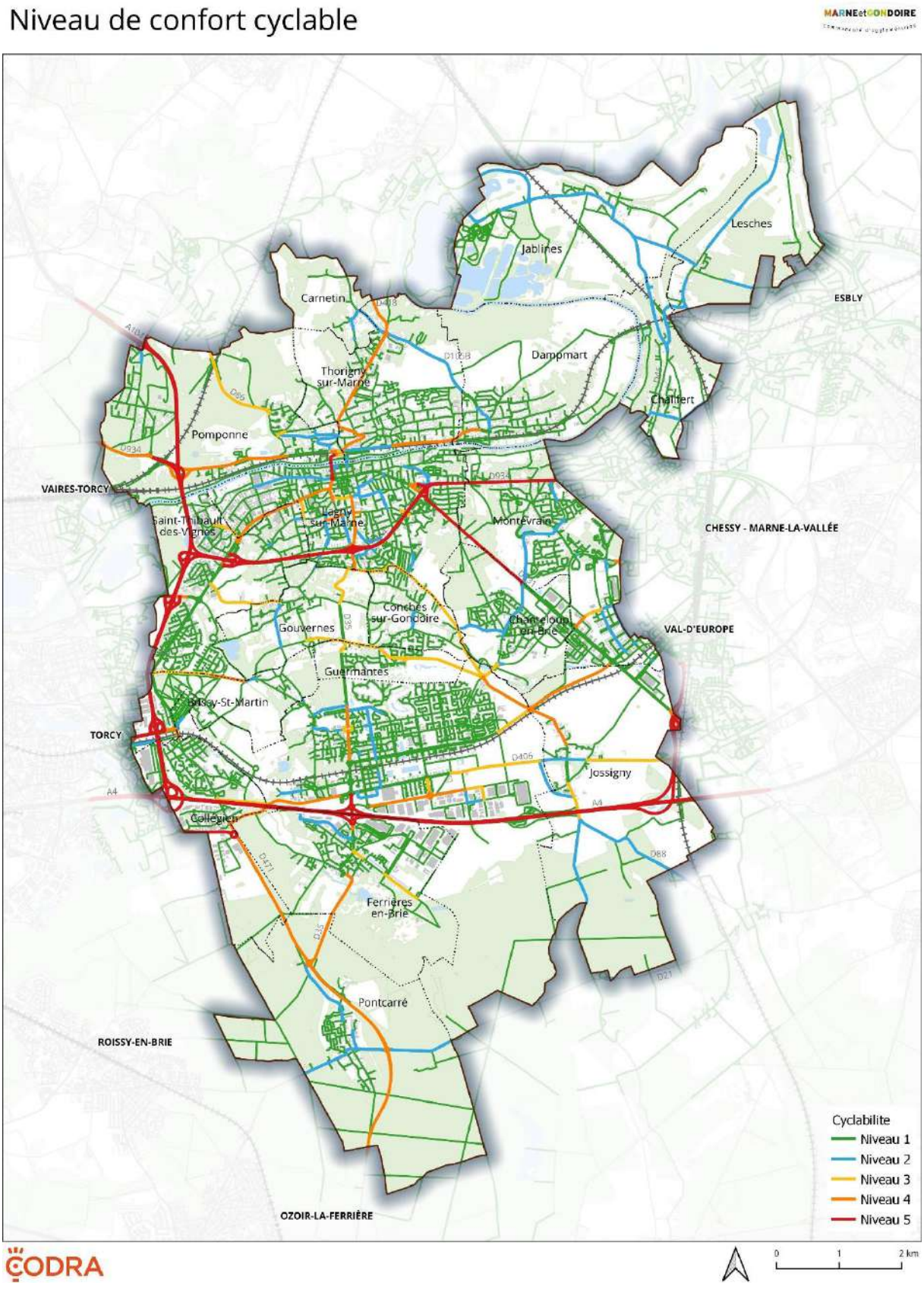
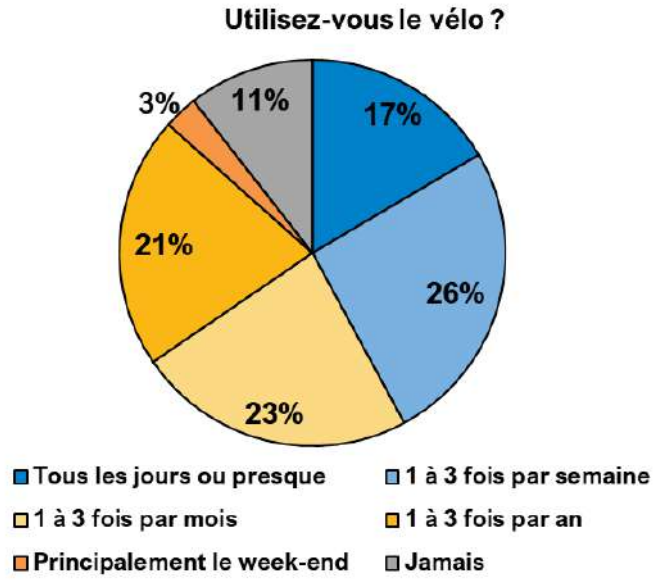


Figure 3 : Niveau de confort cyclable sur les voies de Marne et Gondoire

Pratiques et attentes en termes de mobilité cyclable

La Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire a réalisé **une vaste enquête sur la pratique cyclable** auprès des habitants et des usagers du territoire, pendant la période janvier – févier 2020. Elle s'est déroulée en ligne. Les questions portaient sur le profil des personnes enquêtées, sur la pratique du vélo, sur la pratique du stationnement cyclable et sur les avis des répondants, aussi bien en termes d'aménagements, de stationnement et de services cyclables.

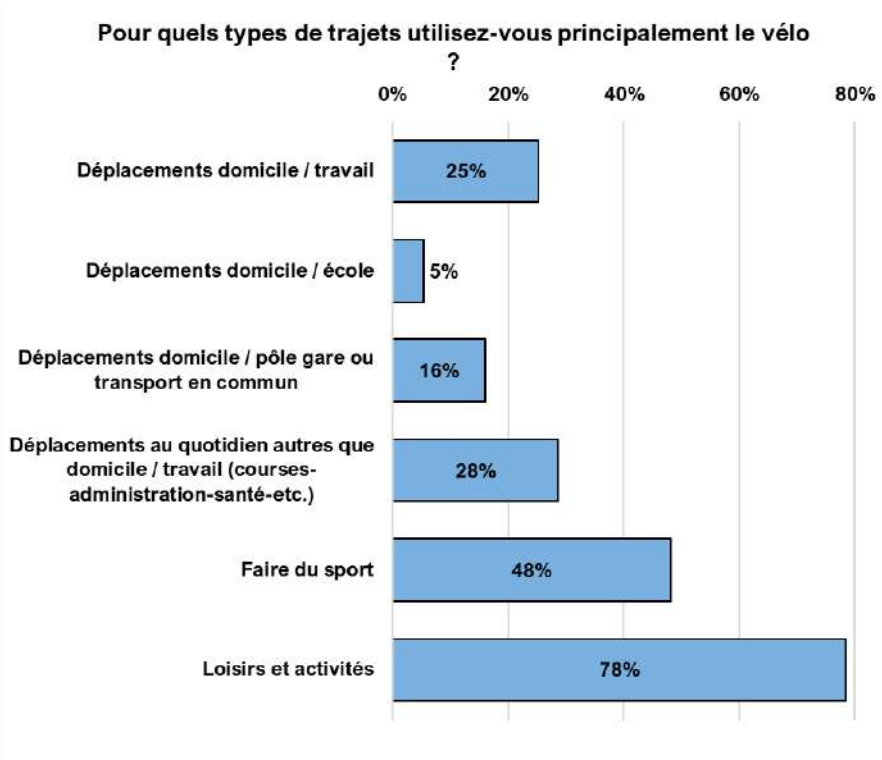
Cette enquête a recueilli les contributions de **809 personnes**. Les principaux résultats sont présentés dans le présent rapport. Ils seront ensuite d'une grande utilité pour définir les aménagements et autres interventions à mettre en place à destination des cyclistes, dans les phases ultérieures de cette démarche.



Parmi les personnes enquêtées, **42% utilisent le vélo de manière régulière** (tous les jours ou presque, 1 à 3 fois par semaine), tandis que 47% utilisent le vélo de manière irrégulière ou ponctuelle. Par ailleurs, 11% des personnes n'utilisent jamais le vélo.

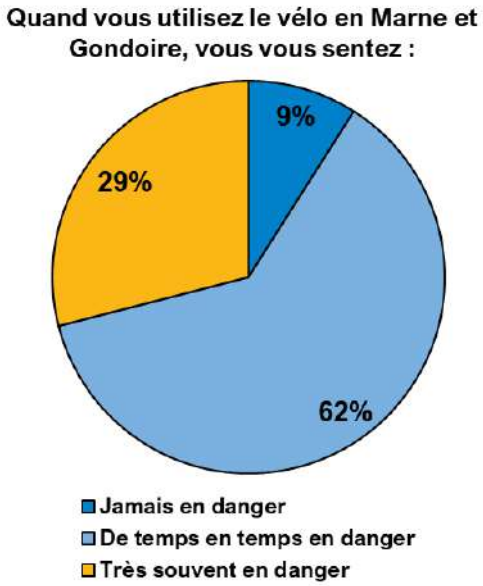
Ce résultat montre qu'**une grande partie de la population enquêtée pratique le vélo,** contrairement aux résultats du recensement de l'INSEE (pour rappel, moins de 1% des personnes utilisent le vélo pour aller travailler). Cet écart peut être dû à une surreprésentation des cyclistes parmi les personnes enquêtées, mais aussi au fait cette enquête prend en compte les pratiques du vélo pour des motifs autres que le travail, ainsi que les pratiques non régulières (contrairement au recensement de l'INSEE).

La pratique du vélo est donc déjà importante sur le territoire. Elle traduit certainement **un taux élevé d'équipement en vélos**. Il s'agit d'une information très importante, sur laquelle le présent schéma pourra s'appuyer pour développer la pratique cyclable sur le territoire.



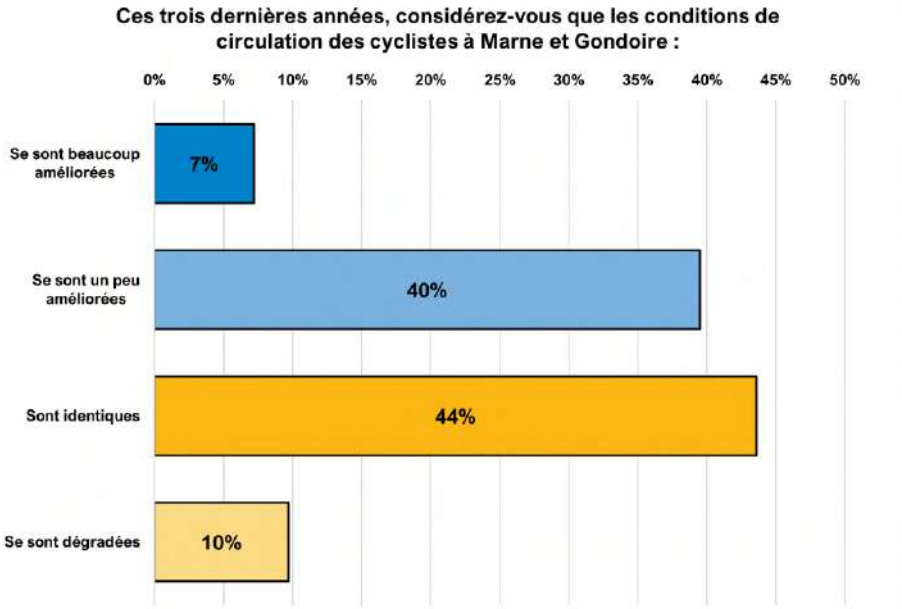
Parmi les personnes qui utilisent le vélo, une grande partie le fait pour des **motifs de loisirs ou sportifs**. Toutefois, **la part de personnes utilisant le vélo pour des motifs utilitaires reste significative**, car elle représente au moins 25% des cyclistes. Parmi les motifs utilitaires, les motifs les plus représentés sont le déplacement vers le travail et le rabattement vers une gare.

Un des principaux objectifs de la présente démarche consiste à accroître la part de cyclistes utilitaires.



Une grande partie des personnes se sentent en danger de temps en temps (c'est à dire sur certains déplacements ou sur une partie du trajet). Par ailleurs, **près d'un tiers des personnes se sentent très souvent en danger.** Ce sentiment de danger constitue un obstacle majeur à la pratique du vélo sur le territoire (même s'il ne se traduit pas toujours par des accidents). Il correspond certainement à des

situations dans lesquelles le vélo doit circuler avec les voitures. Le SDLD devra répondre à cette difficulté, notamment à travers des aménagements sécurisés, à l'écart de la circulation automobile.



Dans le cadre de la mise en œuvre de son SDLD de 2014, la C.A. Marne et Gondoire a aménagé plusieurs itinéraires pour les cyclistes dans la période récente. Les personnes ont donc été interrogées au sujet de leur perception de ces évolutions récentes. Si près de la moitié des cyclistes considère que les conditions de circulation sont identiques, **40% des personnes estiment que les conditions de circulation des cyclistes se sont un peu améliorées.** Il s'agit d'un retour encourageant, qui invite à poursuivre l'effort d'aménagement en faveur des cyclistes.

Le potentiel de développement du vélo

Les axes de demande identifiés

Les analyses menées en diagnostic mettent en évidence des axes de demande pour les modes actifs. Ils concernent les déplacements utilitaires (travail, études) en liaison avec les communes du territoire, quel que soit le sens du déplacements (vers / depuis la commune), quel que soit le mode utilisé (y-compris la voiture), pour des distances relativement courtes (moins de 10 km). Le but est d'identifier les segments disposant d'un fort potentiel de développement des modes actifs dans les années à venir.

Huit axes de demande correspondant à des besoins très élevés sont identifiés, dont 3 convergeant vers Lagny-sur-Marne, 2 vers Bussy-Saint-Georges et 4 vers des polarités externes (Noisiel, Lognes / Champs-sur-Marne, Serris) :

- Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne
- Saint-Thibault-des-Vignes - Lagny-sur-Marne
- Bussy-Saint-Georges - Lagny-sur-Marne,
- Ferrières-en-Brie - Bussy-Saint-Georges
- Bussy-Saint-Georges – Noisiel
- Bussy-Saint-Georges – Lognes / Champs-sur-Marne
- Bussy-Saint-Georges - Serris
- Montévrain - Serris.

De plus, les analyses de mobilité permettent d'identifier 5 axes pour lesquels les besoins sont importants, notamment entre Lagny et des communes extérieures au territoire :

- Pomponne – Lagny-sur-Marne
- Lagny-sur-Marne - Champs-sur-Marne
- Lagny-sur-Marne – Chessy
- Lagny-sur-Marne – Serris
- Montévrain - Bussy-Saint-Georges

Par ailleurs, ces analyses font ressortir quatre axes avec une demande plus modérée :

- Jablines – Lagny-sur-Marne
- Dampmart – Lagny-sur-Marne
- Lagny-sur-Marne - Champs-sur-Marne
- Saint-Thibault-des-Vignes - Torcy

Enfin, on observe des axes présentant une demande plus faible. Ils s'établissent en direction de pôles urbaines majeurs du territoire mais aussi entre communes périphériques, en particulier au centre du territoire, comme entre Guermantes et Saint-Thibault-des-Vignes.

La carte suivante identifie l'ensemble des axes de demande recensés sur le territoire. La plupart d'entre eux convergent vers les deux polarités principales (Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges) ou sont en lien avec une commune extérieure au territoire.

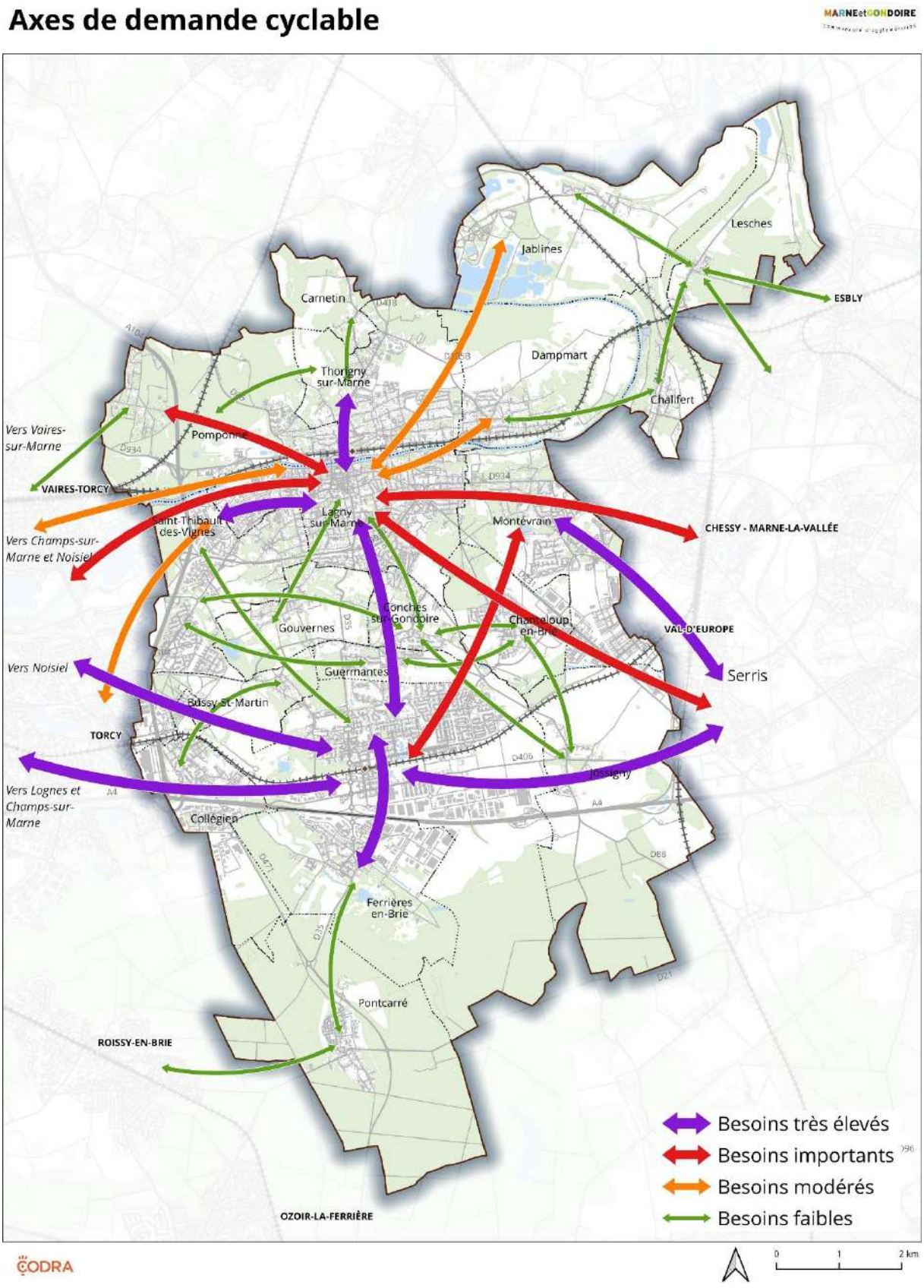


Figure 4 : Axes de demande cyclable

Le potentiel de croissance du vélo

En 2017, la part modale du vélo à l'échelle de Marne et Gondoire était de 0,7% pour les déplacements domicile-travail, et à l'heure actuelle, cette part modale reste faible. Néanmoins, l'enquête, les entretiens et les échanges menés dans le cadre de l'étude ont permis d'identifier une volonté des habitants à utiliser d'avantage le vélo. A ce jour, les principaux freins sont l'absence d'aménagements protégés et le sentiment d'insécurité. Il existe donc un réel potentiel de développement du vélo, qui doit être révélé par des actions et des mesures adaptées.

Afin de déterminer le potentiel de développement de la pratique du vélo sur le territoire de la Communauté de Communes, nous nous concentrons sur les déplacements domicile-travail, pour lesquels les modes utilisés sont connus grâce aux données du recensement de l'INSEE (2017) :

	Total	De moins de 10 km
Déplacements domicile-travail réalisés par les habitants	**51 539**	**14 954**
Part correspondante	**100%**	**29%**

Parmi les personnes résidant sur le territoire et possédant un emploi, une près d'un tiers (29%) effectue un trajet de moins de 10 km pour se rendre sur son lieu de travail. Cette part reste donc minoritaire, une grande partie des habitants se rendant dans d'autres polarités franciliennes. Toutefois, il est important de rappeler qu'une grande partie d'entre eux s'y rendent en transports collectifs. Le vélo pourrait aussi représenter un mode de rabattement vers les pôles d'échanges, dans le cadre de ces déplacements de longue distance.

Trois hypothèses ont été établies pour la part du vélo dans les déplacements de courte distance (inférieurs à 10 km) à l'horizon 2030 :

- Hypothèse basse : 10% des déplacements domicile-travail de courte distance (inférieurs à 10 km) sont réalisés à vélo, ce qui mène la part modale du vélo à 2,9% de l'ensemble des déplacements domicile-travail
- Hypothèse intermédiaire : 15% des déplacements domicile-travail de courte distance sont réalisés à vélo, ce qui mène la part modale du vélo à 4,4% de l'ensemble des déplacements domicile-travail
- Hypothèse haute : 20% des déplacements domicile-travail de courte distance sont réalisés à vélo, ce qui mène la part modale de ce mode à 5,8% de l'ensemble des déplacements domicile-travail

A partir de ces hypothèses, nous estimons le potentiel de développement du vélo d'ici 2030 :

	Nombre de déplacements réalisés à vélo selon l'hypothèse retenue		
Hypothèses établies pour les déplacements de courte distance	**10%**	**15%**	**20%**
Nombre de déplacements domicile-travail à vélo	1 495	2 243	2 991
Parts modales pour l'ensemble des déplacements domicile-travail	2,9%	4,4%	5,8%

Le schéma ci-dessous résume l'évolution prévu pour l'utilisation du vélo, selon les hypothèses considérées. El intègre également les parts modales en 2025, à mi-chemin entre la situation actuelle et celle projetée à l'horizon 2030.

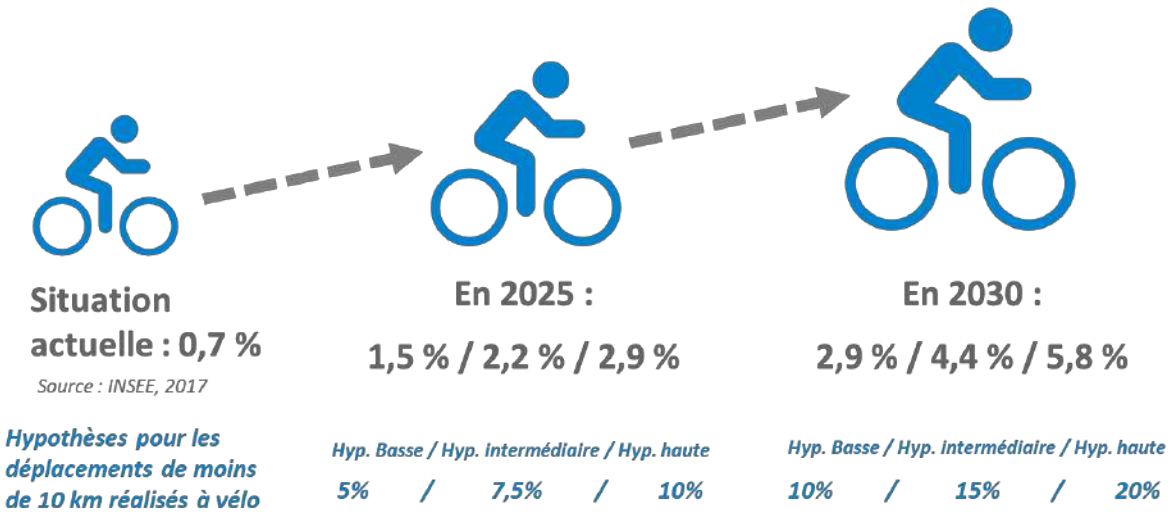


Figure 5 : Potentiel de croissance de la part modale du vélo à l'horizon 2030

La concrétisation du potentiel de développement du vélo est fortement dépendante des moyens mis en œuvre pour favoriser la pratique du vélo et répondre aux attentes des usagers. Il s'agit, en premier lieu, de mettre en place un réseau structurant d'itinéraires cyclables, mais aussi d'engager des actions d'accompagnement (jalonnement, communication sensibilisation) pour renforcer l'usage ce cette infrastructure cyclable.

Les atouts et les faiblesses du territoire pour la pratique du vélo

Le tableau ci-dessous résume les points forts de ce diagnostic concernant les conditions de pratique des modes actifs sur le territoire :

Atouts	Faiblesses
De nombreux aménagements cyclables existants	De nombreuses discontinuités et la présence de points durs de circulation
Des habitants qui se sentent impliqués dans le devenir du vélo sur le territoire	Une topographie marquée
L'expérience d'un schéma directeur existant et de sa mise en œuvre	Un trafic important sur les voiries principales, une forte présence de la voiture
Des services vélo étoffés et qui connaissent un engouement auprès du grand public	La part des déplacements utilitaires à vélo reste peu élevée malgré les aménagements réalisés
Des espaces urbanisés assez compacts et des zones d'activités à proximité directe de ces espaces urbanisés	Plusieurs déplacements tournés vers des polarités extérieures éloignés du territoire (ex : Esbly, Roissy-en-Brie)
Présence d'un équipement intercommunal dédié à la promotion des modes actifs	

Opportunités	Menaces
Plusieurs polarités urbaines et pôles d'échanges sur le territoire	Un fort développement urbain attendu dans l'agglomération, pouvant accroître les niveaux de trafic sur les routes structurantes
Une forte acculturation des usagers aux déplacements à vélos pour le motif loisirs	Une hausse de la mobilité individuelle, notamment en voiture, suite à la crise sanitaire (covid 19)
Un important développement du VAE	Une saturation du nombre de vélos en stationnement aux pôles d'échanges
Un contexte sanitaire favorable au développement du vélo	
Un fort potentiel de report modal pour les déplacements de courtes distances	
Une prise de conscience environnementale	

Les principaux enjeux identifiés

Ces analyses permettent d'identifier plusieurs enjeux en lien avec le développement des modes actifs sur le territoire :

- Apporter rapidement une réponse aux demandes de déplacements les plus dimensionnantes du territoire, dont certaines impliquent le franchissement de coupures urbaines (en particulier la Marne, la voie ferrée à Thorigny-sur-Marne et l'autoroute A4)
- Développer l'intermodalité vélo + transports collectifs en améliorant les conditions de déplacements à vélo vers les pôles d'échanges du territoire (Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges) et des territoires voisins (Esbly, Torcy, Roissy-en-Brie, Ozoir-la-Ferrière)
- Développer un réseau de liaisons cyclables au sein de chaque commune pour répondre aux déplacements de proximité, notamment en lien avec les centres-villes et les zones d'activités
- Faire cohabiter les déplacements utilitaires et les déplacements de loisirs dans les mêmes itinéraires (dans la mesure du possible), en profitant du cadre naturel remarquable
- Valoriser, compléter et assurer la continuité des sections déjà aménagées dans le cadre du SDLD 2015 ou par ailleurs

2. LES DOCUMENTS DE CADRAGE EN TERMES DE POLITIQUE CYCLABLE CONTEXTE DU TERRITOIRE

La politique cyclable nationale

Le plan national vélo (2018)

Le Plan National Vélo, approuvé en septembre 2018, part du constat que le vélo reste peu développé en France, avec une part modale d'environ 3%. Ce document vise à développer l'usage du vélo sur l'ensemble du territoire national, avec un objectif ambitieux : tripler la part du vélo dans les déplacements d'ici 2024, soit un objectif de 9%. Pour cela, le Gouvernement contribuera à lever les freins à l'usage du vélo, notamment en termes d'infrastructures cyclables, en apportant un soutien financier aux collectivités qui investissent dans les infrastructures et services cyclables.

Le Fonds national vélo est doté de 350 millions d'euros sur 7 ans (soit 50 millions chaque année) pour soutenir les collectivités locales pour développer le réseau cyclable, assurer la continuité des itinéraires et mettre en cohérence les aménagements, notamment dans les zones les plus dangereuses pour les cyclistes. Dans ce cadre, l'ADEME a lancé deux appels à Projets « Vélo et territoires » en 2019, s'adressant aux territoires de moins de 250 000 habitants, pour soutenir la réalisation d'un schéma directeur en faveur du vélo ou des projets d'infrastructures destinés aux vélos, réalisés dans le cadre d'un schéma de planification.

La politique cyclable de la Région Ile-de-France

Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

Le PDUIF de la Région Ile-de-France (approuvé en 2014), a établi des objectifs ambitieux en termes d'évolution des parts modales à l'horizon 2020 : +20% pour les transports collectifs, +10% pour les modes actifs et -2% pour la voiture.

Ce document vise à « donner un nouveau souffle à la pratique du vélo » sur le territoire francilien. Il porte notamment des actions visant à développer les itinéraires cyclables à l'échelle régionale et locale et à pacifier la voirie pour les cyclistes. Sur le territoire de Marne et Gondoire, deux itinéraires ont été projetés : un premier itinéraire le long de la Marne (desservant Pomponne, Thorigny-sur-Marne, Dampmart, Saint-Thibault-des-Vignes, Lagny-sur-Marne et Montévrain) et un deuxième itinéraire longeant le Ru de la Gondoire (desservant Saint-Thibault-des-Vignes, Gondoire, Conches-sur-Gondoire, Chanteloup-en-Brie et Jossigny). A l'échelle de l'agglomération, ces itinéraires correspondent plutôt des besoins de loisirs, au regard de leur environnement et de leur tracé.

Par ailleurs, le PDUIF vise à résorber les principales coupures urbaines. Deux coupures ont été identifiées sur le territoire de Marne et Gondoire. La première coupure (l'échangeur de Saint-Thibault-des-Vignes), a été résorbée en septembre 2020 par l'aménagement d'une piste cyclable sur le pont de la RD 10 P, permettant une liaison vers le territoire de la C.A. Paris Vallée de la Marne. Quant à la coupure de l'autoroute A4, une passerelle pour les modes actifs sur l'autoroute (en encorbellement du pont existant) a trouvé des financements (Région Ile-de-France et du Département) et sera bientôt réalisée. Cette passerelle sera indispensable au développement des itinéraires cyclables entre Ferrières-en-Brie et Bussy-Saint-Georges.

Le PDUIF préconise également l'aménagement de stationnements vélos aux pôles d'échanges, sur l'espace public et dans les logements. Enfin, il fait la promotion de la pratique du vélo par des actions de communication et de sensibilisation.

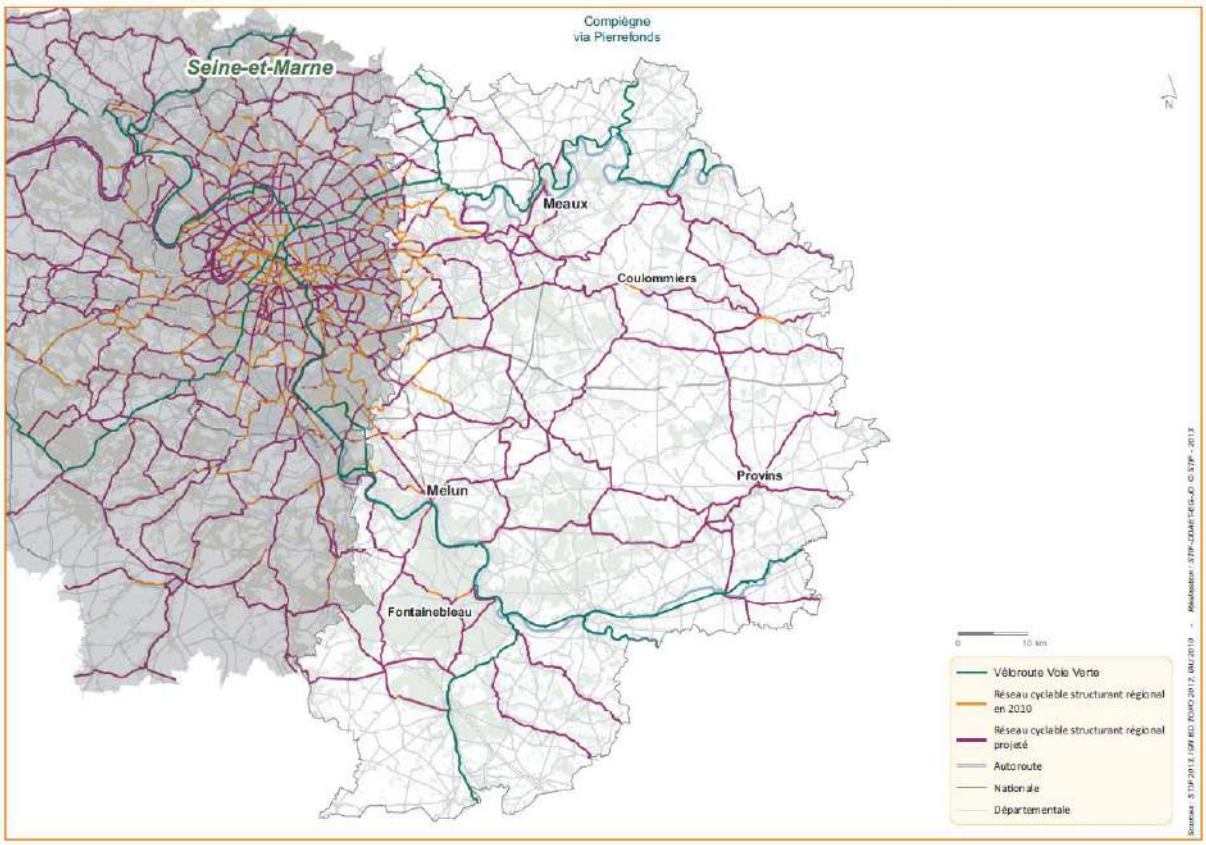


Figure 6 : Réseau cyclable structurant en Seine et Marne en 2020 (Source : PDUIF, Ile-de-France Mobilités, 2014)

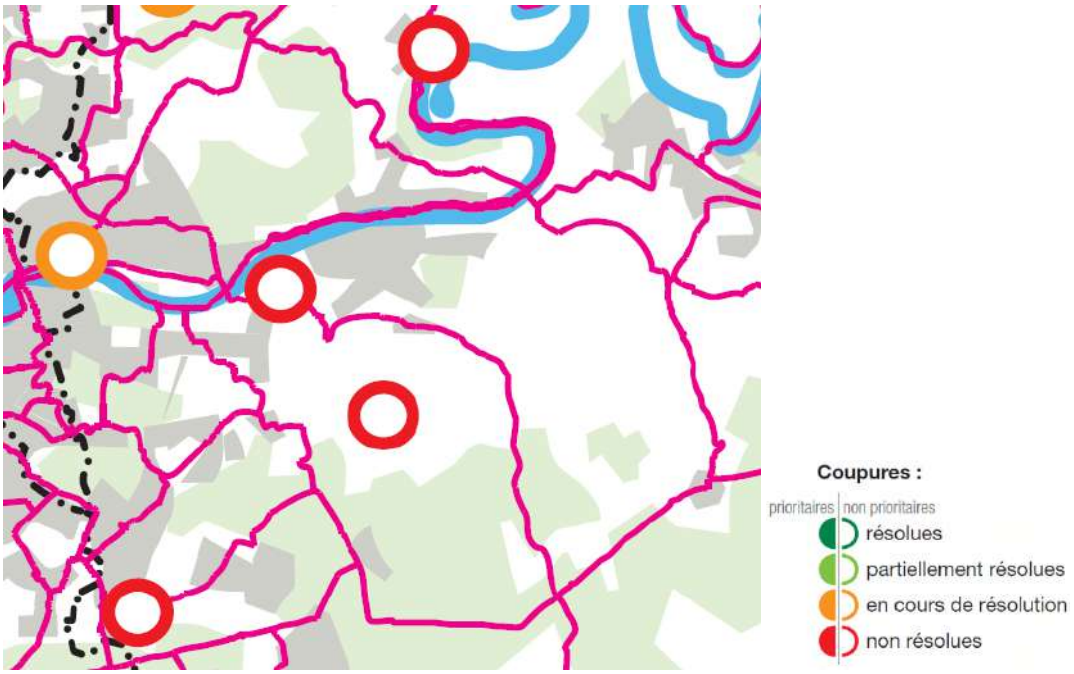


Figure 7 : Coupures urbaines pour les modes actifs en Ile-de-France (Source : IAU Ile-de-France, 2014)

Le Plan Vélo Régional (2018)

La Région Ile-de-France a élaboré son Plan Vélo Régional en 2018. L'objectif principal est de tripler le nombre de déplacements quotidiens à vélo à horizon 2021 par rapport à 2010 (soit près de 2 millions de déplacements à vélo), en privilégiant l'intermodalité et le rabattement vers les gares, les déplacements domicile-travail, ainsi que la pratique scolaire et des étudiants.

Ce Plan Vélo s'appuie en priorité sur les initiatives des territoires, à l'aide d'un nouveau dispositif de soutien aux politiques cyclables du quotidien et d'un cadre pour des appels à projets sur des territoires à fort enjeu régional. Ainsi, le plan vélo de 2018 ne propose pas d'itinéraires cyclables, mais il s'appuie sur les stratégies locales et les coordonne afin d'apporter une continuité au réseau cyclable et une cohérence en termes de stationnement, de jalonnement et de services à l'échelle régionale.

La plupart des aides financières de la Région aux collectivités sont conditionnées à l'existence d'un schéma cyclable. Les aides de la Région peuvent atteindre jusqu'à 50% du coût pour les aménagements cyclables et 30% pour les actions d'apaisement de la circulation. Depuis mai 2020, la Région propose un dispositif de soutien au RER V et aux pistes cyclables provisoires. Les bénéficiaires sont les collectivités locales qui participent du développement du RER V ou de pistes cyclables provisoires.

Figure 8 : Illustration de présentation du Plan Vélo Régional (Source : Région Ile-de-France)

Le réseau RER Vélo (2020)

Présentation du RER Vélo

Le Collectif Vélo Île-de-France, regroupant plus de 30 associations cyclistes franciliennes, a imaginé un réseau RER Vélo, composé de liaisons cyclables continues, sécurisées et confortables entre les principales polarités urbaines du territoire. Début 2019, la Région a décidé d'adopter ce réseau de RER Vélo, en apportant son soutien financier aux infrastructures réalisées par les collectivités locales.

Dans le contexte de crise sanitaire liée à l'épidémie de covid-19, la Région Ile-de-France s'est engagée à accélérer et renforcer son soutien à la mise en œuvre de ce réseau. La Région va mobiliser 300 millions d'euros pour financer, à hauteur de 60%, ce réseau régional. L'aide régionale passe ainsi de 50 % à 60 % pour les itinéraires du RER Vélo, avec un plafond de subvention relevé à 1 000 000 euros par kilomètre, contre 550 000 euros à l'origine. Cet investissement permet de préfigurer le réseau définitif et de faire du vélo un moyen de transport de masse en Île-de-France.

Le projet comportera à terme 12 itinéraires de 720 km. Les axes les plus stratégiques, représentant deux tiers du réseau proposé par les associations, pourraient être réalisés d'ici 2025. La deuxième phase d'aménagement est prévue d'ici 2030. L'objectif régional est de permettre qu'un maximum de lignes soient opérationnelles (éventuellement avec des aménagements provisoires) pour assurer la desserte des sites olympiques, c'est-à-dire d'ici 2024. Ces aménagements répondront aux principes fondamentaux de la circulation cyclable francilienne : sécurité, confort, continuité, efficacité, lisibilité, capacité.

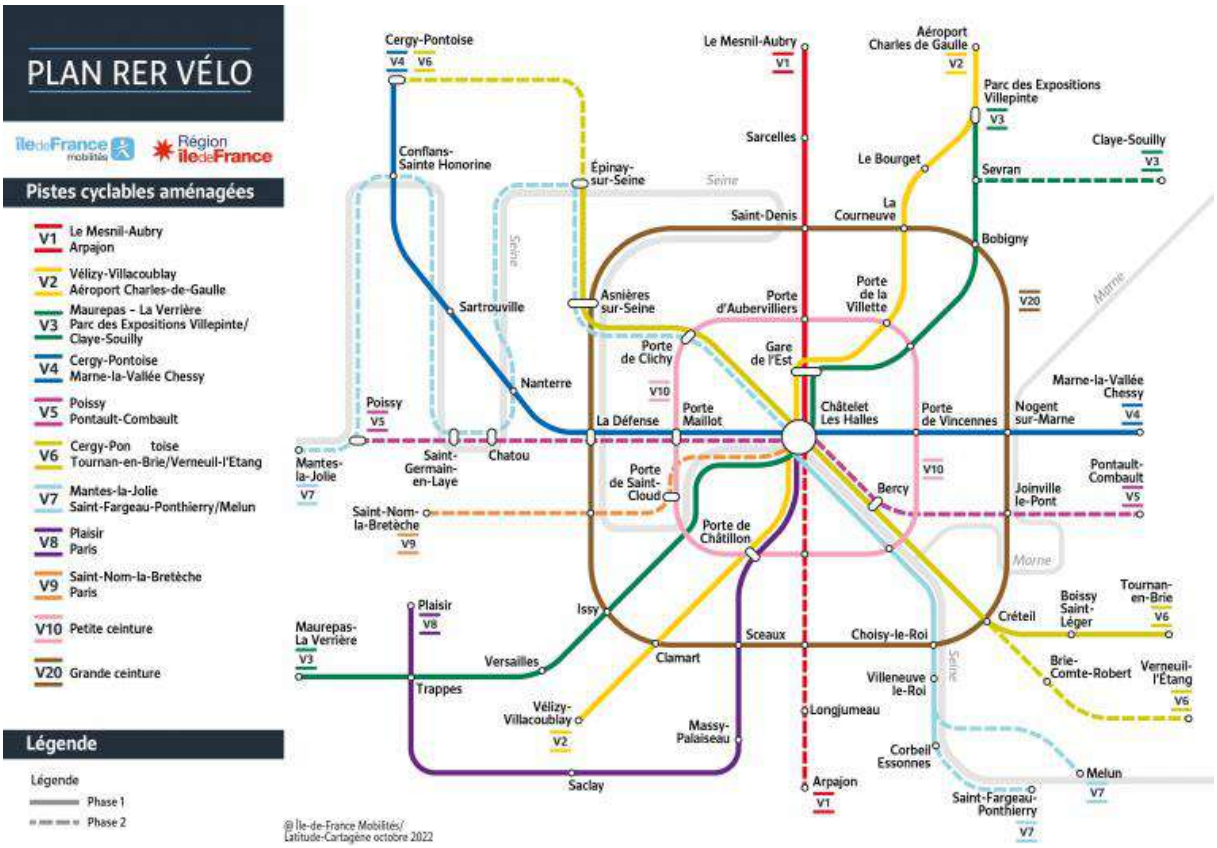


Figure 9 : Projet de réseau RER Vélo (Source : Région Ile-de-France)

Le deuxième comité de pilotage du projet RER V s'est déroulé le 7 novembre 2022, avec la présence de plus de 150 élus, techniciens et membres d'associations d'usagers pour partager l'avancement du projet. A ce jour, fin 2022, 80% des itinéraires de la phase 1 sont validés, soit plus de 350 km de piste cyclable. De plus, selon les informations à date (novembre 2022), 46% de la phase 1 devrait être mise en service en 2024 et 53% de la phase 1 devrait être mise en service en 2025.

Ce comité de pilotage a également été l'occasion de présenter le référentiel de jalonnement (panneaux indicateurs et marquage au sol) du futur RER-Vélo. Par ailleurs, le vélo étant un mode de transport à part entière, la Région a décidé d'intégrer le RER-V dans la charte des modes Île-de-France Mobilités. Cela a entrainé notamment le renommage des lignes.

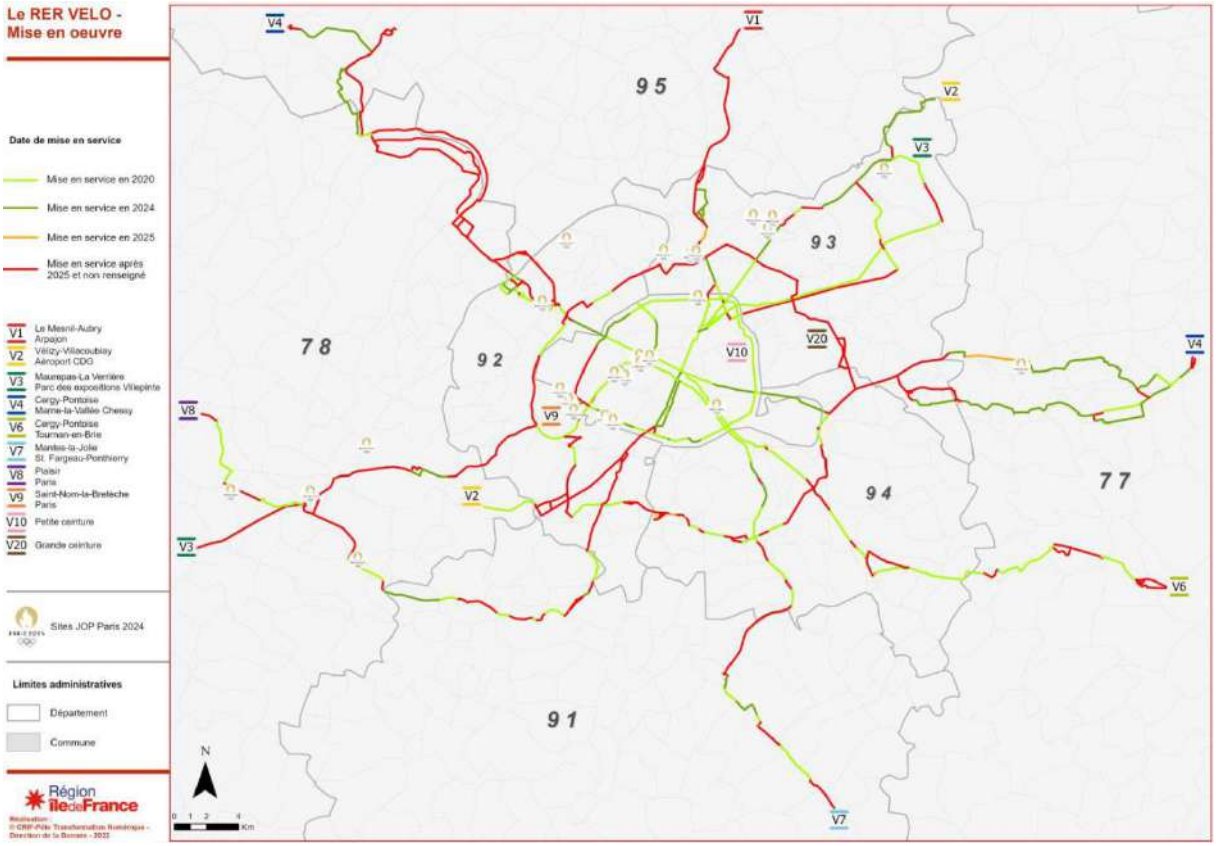


Figure 10 : Mise en œuvre du RER Vélo (Source : Région Ile-de-France)

Les aménagements seront subventionnés jusqu'à 60% par la Région, avec des plafonds de dépenses subventionnables selon les actions ou les types d'aménagement :

Actions pouvant être soutenues	Taux maximum de la dépense subventionnable	Plafond maximum de dépense subventionnable	Bénéficiaires
Les aménagements souples, légers et réversibles pré figuratif	60%	200 000 € / km	Collectivités territoriales et leurs groupements Etat et ses établissements publics Titulaires d'un mandat ou d'une délégation de maîtrise d'ouvrage RATP, SNCF Les délégataires des précédentes catégories
Etudes et procédures induites		1 000 000 €	
Les travaux de réalisation ou d'amélioration d'un aménagement cyclable **Et résorption des coupures**		1 000 000 € / km 10 M€ maximum par ouvrage d'art ou traitement de sécurité aux intersections	
Les travaux d'implantation de signalisation verticale et directionnelle		SH 100 000 € /km SV 50 000 €/km	
Etudes de faisabilité et d'avant-projet : Ouvrages d'art et aménagements liés à la sécurité des cyclistes aux intersections		1 000 000 €	
Dispositifs de stationnement		1000 € / place 2000 € / place pour le stationnement sécurisé (de types locaux collectifs ou box individuels)	
Suivi, évaluation		4000 € par point de comptage	
Services Etudes Investissement (local, matériel…)		50 000 € par équipement	

Figure 11 : Tableau récapitulatif des subventions régionales dans le cadre du soutien régional aux projets cyclables (source : Région Ile-de-France)

Le cahier des charges des aménagements du RER V

Dans le cadre de la mise en œuvre du RER V, la Région a élaboré un cahier des charges pour les liaisons appartenant à ce réseau, en partenariat avec le Cerema et le collectif Vélo IDF. Ce document définit des normes minimales pour les différents types d'aménagements qui seront mis en place (pistes cyclables, vélorues et voies vertes). La séparation physique des modes, et notamment avec les véhicules motorisés, est la règle, le partage de la voirie est l'exception.

Les pistes cyclables unidirectionnelles (largeur : 2,50 mètres nécessaires, 2,20 m minimum), de part et d'autre d'une voie, sont privilégiées aux pistes unidirectionnelles (4 m minimum), qui seront envisageables en cas d'espace contraint, ou le long d'espaces avec très peu d'intersections et d'aménités urbaines.

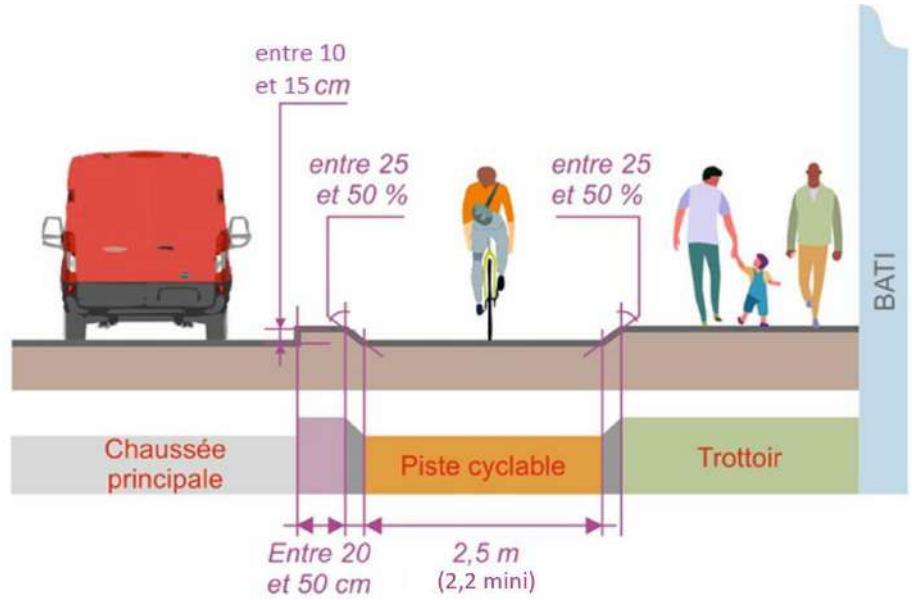


Figure 12 : Exemple d'insertion de la piste cyclable à niveau de chaussée (source : Cerema)

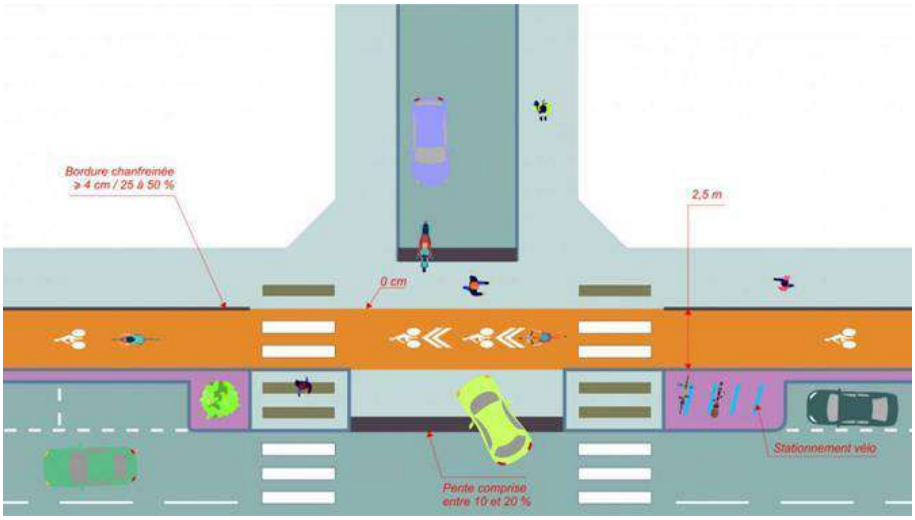


Figure 13 : Exemple de franchissement d'une voie non prioritaire / trottoir traversant (source : Cerema)

Une vélorue est une chaussée ouverte à la circulation motorisée, qui fait partie du réseau cyclable structurant, et où la circulation automobile est faible et la présence de cyclistes accrue. Elle est à double sens pour les cyclistes et le plus souvent à sens unique pour les véhicules motorisés. Des vélorues pourront être aménagées sur les voies supportant un trafic inférieur à 2 000 véhicules/jour et où la vitesse est limitée à 30 km/h.

Les voies vertes sont possibles sur certaines sections du RER-V hors milieu urbain, et avec un trafic piéton très faible, avec une largeur minimale de 4 mètres, mais une largeur recommandée de 5 mètres.

Tous les itinéraires seront jalonnés par une signalisation horizontale (marquage au sol) et verticale (panneaux directionnels), identifiables par un logotype dédié, présent sur chaque élément de signalisation. Un référentiel de jalonnement a été établi en novembre 2022, s'intégrant à la signalétique des transports collectifs franciliens et aux différents produits d'Information Voyageurs.

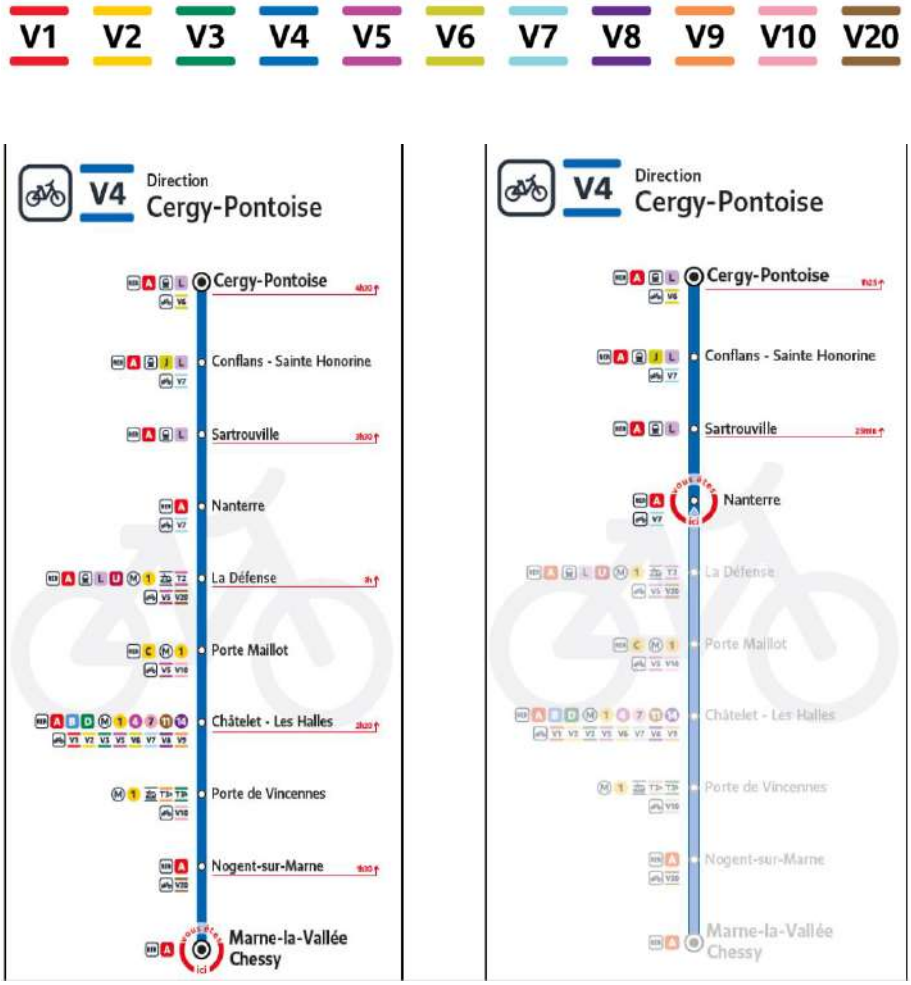


Figure 14 : Signalétique du RER Vélo (source : Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités 2022)

Figure 15 : Signalisations verticales du RER Vélo (source : Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités 2022)

Le cahier des charges définit également de nombreux autres critères, visant à proposer le meilleur niveau de service possible aux cyclistes usagers du RER V :

- Le régime de priorité et les aménagements possibles aux intersections
- Les rayons de courbure, qui doivent privilégier la vitesse en section courante
- L'intégration des arrêts de bus le long des pistes cyclables
- Le revêtement
- L'éclairage
- L'entretien
- Le stationnement
- Les aires de services

Le tracé du RER Vélo à Marne et Gondoire

Le territoire de Marne et Gondoire est concerné par la liaison V4 du RER V (Cergy-Pontoise - Paris – Marne-la-Vallée - Chessy). Cette liaison permettra des déplacements au sein de la C.A. de Marne et Gondoire et vers les agglomérations voisines, notamment Val d'Europe et Paris – Vallée de la Marne. Le calendrier de réalisation du RER V dépend des volontés des différents maîtres d'ouvrage, mais l'objectif de livraison de cette ligne est fixé à 2024 (pour les jeux olympiques).

Afin de définir le tracé et les modalités de réalisation de cette liaison, un comité de ligne a été constitué, regroupant la Région Ile-de-France, la C.A. Marne et Gondoire, EpaMarne, les EPCI voisins, le CEREMA et le Collectif Vélo. Ce comité a étudié plusieurs variantes, notamment une variante « Bords de Marne », desservant Lagny-sur-Marne et Montévrain, et une variante « Plateau », desservant Collégien, Bussy-Saint-Georges, Jossigny et Montévrain.

Début 2022, le comité de ligne a décidé de retenir le tracé « Bords de Marne ». Les études d'AVP ont été réalisés au cours de l'année 2022. Par la suite, en novembre 2022, la Région a décidé d'intégrer le tracé « Plateau » dans le projet du RER Vélo, s'appuyant sur l'itinéraire « express vélo » porté par EpaMarne. L'évolution principale consiste donc à apporter un financement à hauteur de 60% à EpaMarne pour la réalisation de cette liaison. Par ailleurs, celle-ci devra respecter le cahier des charges des aménagements et le référentiel de jalonnement de la Région pour le RER Vélo.

Les voiries empruntées par chacun de ces tracés sont les suivantes :

- Tracé « Bords de Marne » (Lagny-sur-Marne et Montévrain) : RD 10P, RD 418, RD 934, RD 10, rue Ferraille, ruelle Binette, rue du Fort aux Bois, RD 10, RD 5, boulevard de la Plaine, RD 231, avenue de l'Europe
- Tracé « Plateau » (Collégien, Bussy-Saint-Georges, Jossigny et Montévrain) : avenue de l'Europe Collégien), voie verte au nord de la voie ferrée, boulevard de Lagny, avenue du Général de Gaulle, avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Georges), avenue de l'Europe (Montévrain)

Deux axes de statut régional seront donc aménagés à Marne et Gondoire à court terme, au nord et au sud du territoire, assurant des déplacements vers Val d'Europe, Paris Vallée de la Marne et la Métropole du Grand Paris. Chacun des tracés desservira l'une des polarités urbaines principales du territoire, y compris son pôle d'échanges. Le tracé « Plateau » desservira aussi plusieurs projets urbains portés par l'EpaMarne. Le choix de retenir les deux axes permet de viser la complémentarité entre ces liaisons.

L'enjeu de cohérence entre le RER V et les itinéraires prévus dans le Plan Vélo du Département est important. En effet, le Département a prévu d'aménager une piste cyclable sur la RD 406, qui pourrait représenter un doublon avec la liaison du RER V, qui empruntera l'avenue de Charles de Gaulle.

Les typologies d'aménagement des aménagements ont été étudiés au cours de l'année 2022. Il s'agit en grande partie de voies vertes et de pistes cyclables, respectant les préconisations de largeur du cahier des charges du RER Vélo. Sur certaines rue résidentielles ou étroites, le choix s'est porté sur la réalisation de vélorues, permettant d'apaiser le trafic et de mieux y insérer les vélos.

Le tracé « Bords de Marne » sera réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, tandis que le tracé « Plateau » sera réalisée sous maîtrise d'ouvrage de l'EpaMarne. L'ensemble des aménagements appartenant à ces liaisons bénéficieront d'un financement régional à hauteur de 60% (contre 50% pour les projets locaux figurant dans un schéma cyclable).

Le SDLD de Marne et Gondoire a participé à la définition des tracés du RER Vélo sur le territoire de l'agglomération. De plus, il s'est appuyé sur ces tracés structurants à l'échelle régionale pour définir les liaisons intercommunales. Concrètement, toutes les liaisons du RER V desservant le territoire de Marne et Gondoire ont été intégrées au réseau « armature » de Marne et Gondoire. Les aménagements définis pour ces tracés ont aussi été pris en compte dans les préconisations et les chiffrages du SDLD de Marne et Gondoire. De cette manière, en réalisant ces tracés, Marne et Gondoire mettre en œuvre simultanément le réseau RER Vélo de la Région et le réseau « armature » de l'agglomération.

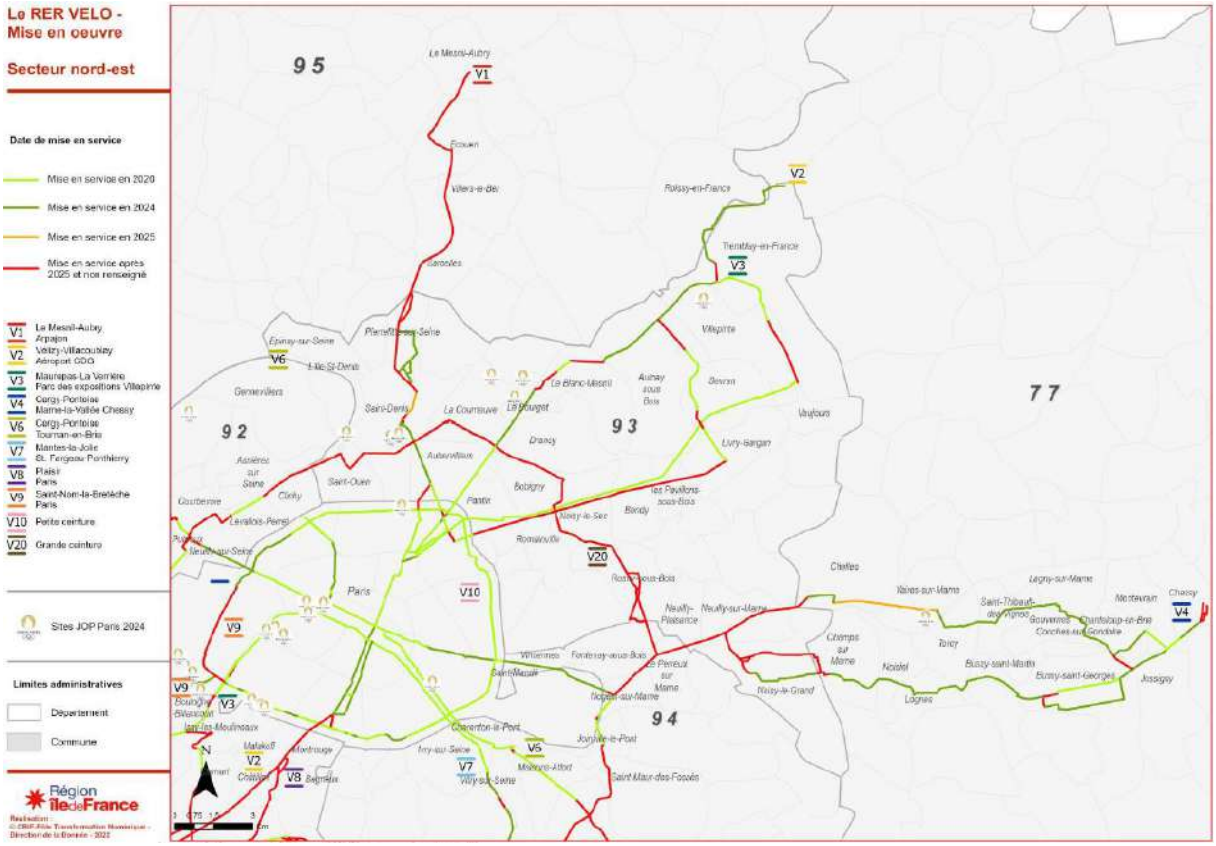


Figure 16 : Tracé de la liaisonV4 du RER Vélo (Source : Région Ile-de-France, 2022)

La politique cyclable du Département de la Seine et Marne

Plan vélo du Département de Seine-et-Marne (2020)

Présentation générale du Plan Vélo 77

Le Plan Vélo 77 (approuvé en juin 2020), succédant au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC, 2007) définit les actions du département pour soutenir le développement de la pratique du vélo sur les dix prochaines années (2020-2029). Il porte sur différentes priorités : la création de nouvelles infrastructures, la valorisation des projets et services innovants, et la sensibilisation du public et des agents départementaux.

Le plan est décliné en 4 axes :

- Axe 1 : Construire un réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme
- Axe 2 : Faciliter la pratique du vélo du quotidien
- Axe 3 : Créer un cadre d'échanges entre les acteurs du vélo, valoriser des actions innovantes, renforcer le partage de connaissances
- Axe 4 : Œuvrer pour devenir une administration exemplaire

Concernant le tourisme, le Plan Vélo 77 identifie plusieurs véloroutes et grands itinéraires cyclables, dont un itinéraire prioritaire desservant le territoire de Marne et Gondoire : les Boucles de la Marne (reliant Champs-sur-Marne à Esbly). Sur le territoire étudié, cet itinéraire a été entièrement aménagé, desservant notamment Lagny-sur-Marne, Thorigny-sur-Marne et Dampmart. Il emprunte les berges nord ou sud de la Marne (selon les tronçons).

Quant aux déplacements utilitaires (pratique du quotidien), le Plan Vélo 77 définit de nombreux itinéraires empruntant des routes départementales ou présentant une vocation départementale. Ces itinéraires ont pour vocation principale de desservir les pôles d'échanges et les collèges du territoire.

Sur le territoire de Marne et Gondoire, le Plan Vélo 77 identifie les axes suivants :

- RD 934 / RD 334 (liaison entre Pomponne et Chelles)
- RD 934 (liaison entre Lagny-sur-Marne et Val d'Europe)
- RD 231 (liaison entre Lagny-sur-Marne et Chanteloup-en-Brie)
- RD 35 (liaison entre Lagny-sur-Marne et Guermantes)
- RD 217B (liaison entre Guermantes et Chanteloup-en-Brie)
- RD 10 (liaison entre Bussy-Saint-Georges et Val d'Europe)
- Avenue du Général de Gaulle (liaison entre Bussy-Saint-Georges et Jossigny)
- RD 406 (liaison entre Bussy-Saint-Georges et Collégien)
- RD 406 (liaison entre Collégien et Torcy)
- RD 35 (liaison entre Ferrières-en-Brie et Pontcarré)
- RD 21 (liaison entre Pontcarré et Roissy-en-Brie)

Le Plan Vélo a aussi identifié des coupures pour les vélos, qui seront à résorber dans le cadre de la mise en œuvre de cette stratégie. Sur le territoire de Marne et Gondoire, il s'agit des points suivants :

- Franchissement de la Marne (entre Lagny et Thorigny)
- Pont de la RD 10 sur l'autoroute A 104 (Saint-Thibault-des-Vignes)
- Giratoire RD 10 / avenue du Général de Gaulle (Bussy-Saint-Georges)
- Pont de la RD 35 sur l'autoroute A 4 (entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie)

Le Plan Vélo 77 a été réalisé en concertation avec les collectivités locales. Il intègre donc la plupart des itinéraires qui figuraient dans SDLD de Marne et Gondoire (2014). Toutefois, ce schéma comporte des itinéraires supplémentaires par rapport au SDLD, notamment la RD 406 (à Jossigny), la RD 35 (à Gouvernes) et la RD 35 (à Ferrières en Brie). Ces itinéraires sont donc intégrés dans la présente révision du SDLD. Leur appartenance au Plan Vélo 77 permettra aux collectivités locales de bénéficier d'un accompagnement technique et financier du Département.

Le premier plan triennal

Le premier plan triennal, qui correspond donc aux 3 premières années du Plan Vélo 77, définit les premières actions à effectuer parmi les priorités annoncées. Il s'agit entre autres d'identifier les infrastructures à réaliser entre 2020 et 2023. Aucun aménagement cyclable n'est prévu sur le territoire de Marne et Gondoire dans cette première phase. Néanmoins, il est important de préciser que les collectivités n'ont pas besoin d'attendre 2024 pour faire subventionner les liaisons qui ne sont pas inscrites dans le 1er plan triennal, à condition qu'elles en assument la maîtrise d'ouvrage.

Au moins un collège sera inclus dans le 1er plan triennal, avec l'aménagement d'une ou deux liaisons importantes pour la desserte de l'établissement, dans un rayon de 3 km. Les études se poursuivront jusqu'en 2023, puis les travaux pourront débuter. Il s'agira probablement du collège Lucie Aubrac à Montévrain, mais cela reste à confirmer. D'autres collèges de Marne et Gondoire seront peut-être intégrés dans le second plan triennal (2024-2027), mais il faut respecter le budget prévu pour tout le Département.

Les modalités de subvention

Le Département est maître d'ouvrage principalement sur les aménagements situés hors agglomération. Il n'est pas maître d'ouvrage pour les projets situés en agglomération. Ces projets restent sous maitrise d'ouvrage des collectivités locales, mais le Département met à disposition son dispositif de financement pour les collectivités qui portent les projets. En effet, toutes les liaisons identifiées sur les cartes du Plan Vélo 77 pourront être subventionnées par le Département. Le Règlement des subventions (Plan Vélo 77) définit le portage des projets ainsi que le taux et le plafond de subvention. Les projets pouvant être subventionnés concernent en particulier la création d'aménagements cyclables (bandes, pistes, voies vertes, chaussées à voie centrale banalisée, couloirs bus ouverts aux vélos, zones 30, zones de rencontre, double sens cyclables), la résorption des coupures sur des carrefours et les projets de desserte des collèges.

Le taux de participation du Département au projets figurant dans le Plan Vélo 77 varie selon le taux de participation de la Région :

- Si participation Région à 50%, alors CD77 : 20 % (30 % restant à charge du MOA)
- Si participation Région à 25%, alors CD77 : 45 % (30 % restant à charge du MOA)
- Sans participation de la Région :
  - Sections prioritaires de RD - CD77 : 70% (30% restant à charge du MOA)
  - Coupures de type « carrefour » - CD77 : 70% (30% restant à charge du MOA)

- Liaisons vers les collèges prioritaires, nouveaux collèges et nouvelles stations d'intérêt départemental - CD77 : 70% (30% restant à charge du MOA)
- Autres sections de RD - CD77 : 50% (50% restant à charge du MOA)

Si le projet est cofinancé par d'autres partenaires que le Département et la Région, le taux de participation départementale sera réajusté en considérant une participation minimale de 30 % à la charge du MOA. Globalement, cela signifie que tout itinéraire ou point dur figurant dans le Plan Vélo 77 bénéficiera d'un financement cumulé de 70%, apporté par la Département, ainsi que par la Région et les autres partenaires (le cas échéant). Les collectivités locales devront financer 30% seulement de ces aménagements.

Concernant les liaisons qui ne sont pas inscrites au Plan Vélo 77, le Contrat Intercommunal de Développement (CID) peut permettre de faire financer certains aménagements portés par les collectivités par le Département.

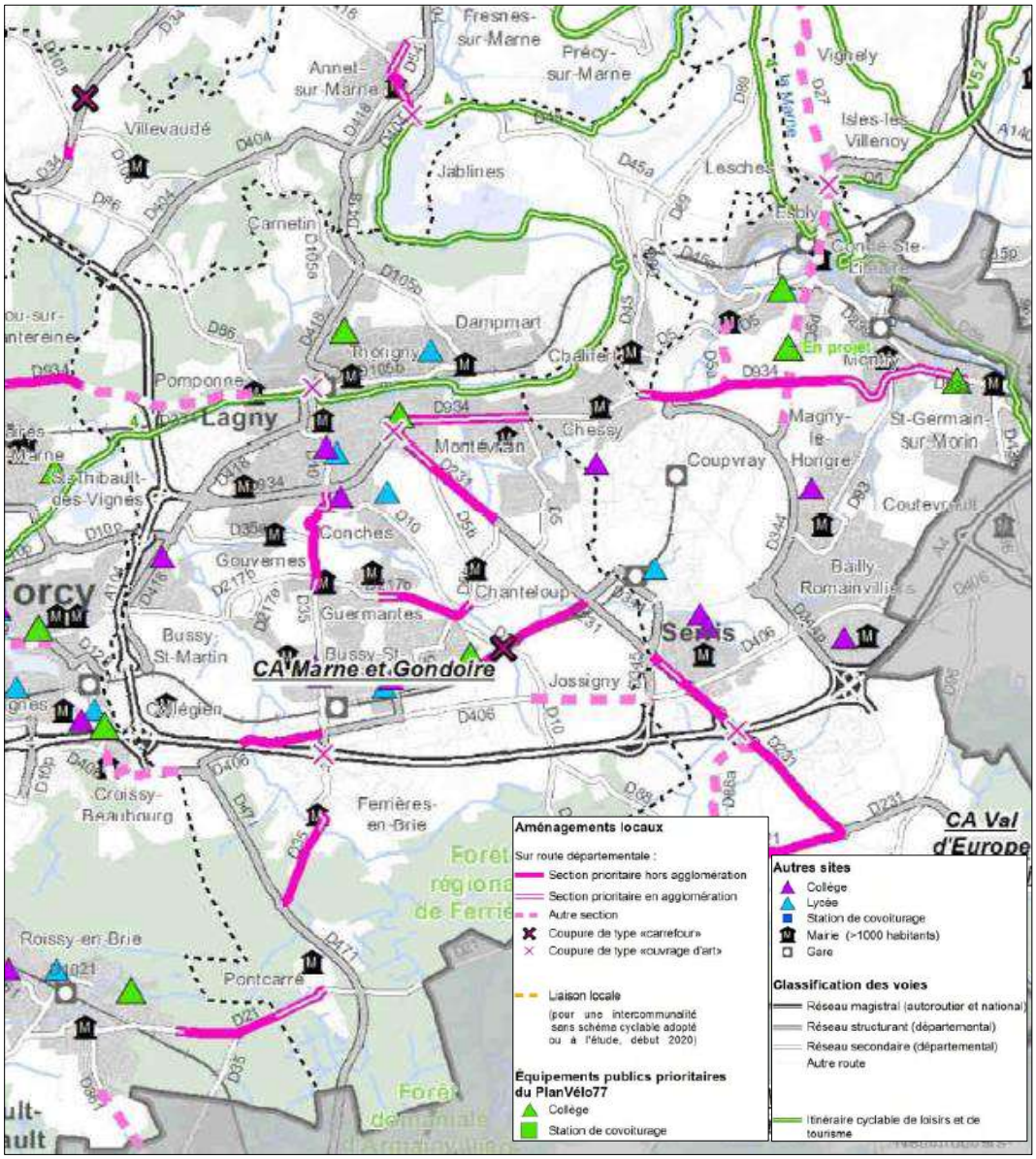


Figure 17 : Extrait de la carte des aménagements à réaliser identifiés dans le Plan Vélo 77 (Source : Département de la Seine-et-Marne)

La révision du Plan Vélo 77 (en 2022)

Le Département travaille la révision du Plan Vélo, qui pourrait remettre en question certains choix du plan voté en 2020. Hormis les projets du premier plan triennal, il n'existe aucune certitude quant à la réalisation des aménagements figurant dans le Plan Vélo de 2020. Le plan d'actions du nouveau Plan Vélo devrait être connu fin 2022, mais cela dépasse le calendrier du SDLD de Marne et Gondoire.

D'après les échanges avec le Département dans le cadre de la finalisation du SDLD de Marne et Gondoire, les itinéraires cyclables souhaités par Marne et Gondoire sont néanmoins à conserver dans le SDLD, même en absence d'un Plan Vélo révisé au niveau départemental. En effet, ces itinéraires pourront ensuite être repris dans le Plan Vélo 77.

Dans ce contexte, les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement pourraient également évoluer. Le SDLD se établir donc des hypothèses sur la participation du Département aux différents aménagements cyclables. D'après les échanges avec le Département, les nouvelles modalités devraient correspondre « a minima » aux modalités précédentes.

Le Département avait prévu d'étudier le réaménagement de l'échangeur RD 934 / RD 231 (Lagny-sur-Marne), identifié en tant que point dur. Toutefois, avec la révision du Plan Vélo 77, ce projet pourrait faire l'objet de modifications.

La RD 231 sera doublée au niveau de Jossigny prochainement. Ce sera l'occasion de résorber le point dur sur la liaison R, au niveau du Cour du Danube (Montévrain). Ce projet sera pris en compte dans le SDLD.

Les stratégies de Marne-la-Vallée

Plan Local de Déplacements de Marne-la-Vallée (2008)

Les principes de liaisons cyclables

Le Syndicat des Transports des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée (intégrant la C.A. Marne et Gondoire, la C.A. Val d'Europe et la C.C. du Val Briard, en représentation de la commune de Favières) a approuvé son Plan Local de Déplacements en 2008. Ce PLD comportait un Schéma Directeur des Liaisons Cyclables, représentant la stratégie de développement du réseau de liaisons cyclables, dans l'objectif d'assurer les demandes de déplacements pour les loisirs, mais aussi les déplacements quotidiens.

Les principes de liaisons cyclables proposées dans le PLD correspondent à plusieurs objectifs :

- Relier les différentes communes du périmètre d'étude
- Desservir les équipements d'intérêt intercommunal qui génèrent des déplacements importants : gares SNCF et RER, collèges, lycées, établissements d'enseignements supérieurs, équipements sportifs et de loisirs, centres villes et centres commerciaux, pôles d'emplois
- Relier le territoire du PLD avec les territoires voisins
- Remettre les pratiques de loisirs mais aussi les déplacements utilitaires (déplacements quotidiens vers le lieu de travail, d'étude, etc.). Ces deux types de pratique nécessitent des aménagements qui peuvent être différents : pour la pratique de loisirs, les cyclistes préfèreront des aménagements en site propre, dans un cadre agréable (cours d'eau, forêt, etc.), alors que pour les déplacements quotidiens les cyclistes rechercheront plutôt des itinéraires directs, éclairés avec un revêtement adapté.

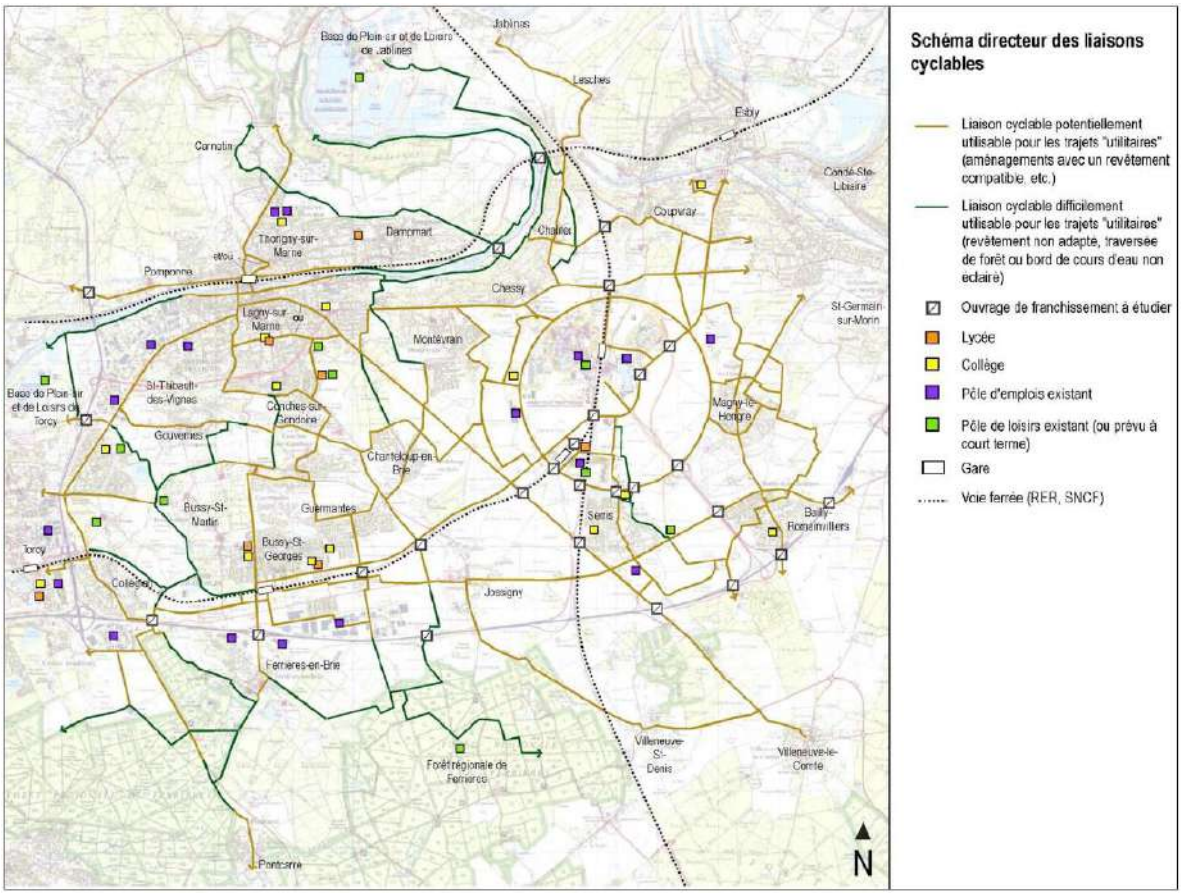


Figure 18 : Schéma Directeur de Liaisons Cyclables du PLD de Marne-la-Vallée (Source : PLD de Marne-la-Vallée, 2008)

Le réseau cyclable structurant

Le réseau cyclable proposé dans le PLD intègre les objectifs SCOT de Marne et Gondoire (2013). Il comporte des itinéraires structurants à l'échelle de Marne-la-Vallée et des itinéraires complémentaires, permettant d'atteindre les objectifs de desserte cyclable pour toutes les communes du périmètre d'étude.

Le réseau structurant proposé à l'échelle de Marne-la-Vallée est basé sur les principes suivants :

- Assurer la liaison entre les différents secteurs et desservant les pôles de centralités ou générateurs de trafics
- Définir un réseau cohérent, continu et hiérarchisé à l'échelle du territoire
- Etablir une cohérence avec le réseau régional et les réseaux départementaux et tenir compte des liaisons existantes et programmées
- Définir un réseau tenant compte de l'identité des différents secteurs de Marne-la- Vallée

Le réseau cyclable complémentaire

Dans cette démarche, plusieurs itinéraires cyclables complémentaires ont aussi été définis. Au Nord de la Marne, il s'agissant de relier les communes de Pomponne, Thorigny-sur-Marne, Dampmart et Carnetin et de donner des principes sur les connections avec l'extérieur du périmètre d'étude (vers Chelles, Annet, etc.). Par ailleurs, au Sud de la Marne, le réseau structurant à l'échelle de Marne-la-Vallée permet de satisfaire une grande partie des besoins de liaisons intercommunales, mais le PLD proposait de le

compléter pour desservir Lagny, assurer la desserte des pôles intercommunaux et proposer des liaisons pouvant servir aux déplacements utilitaires quotidiens.

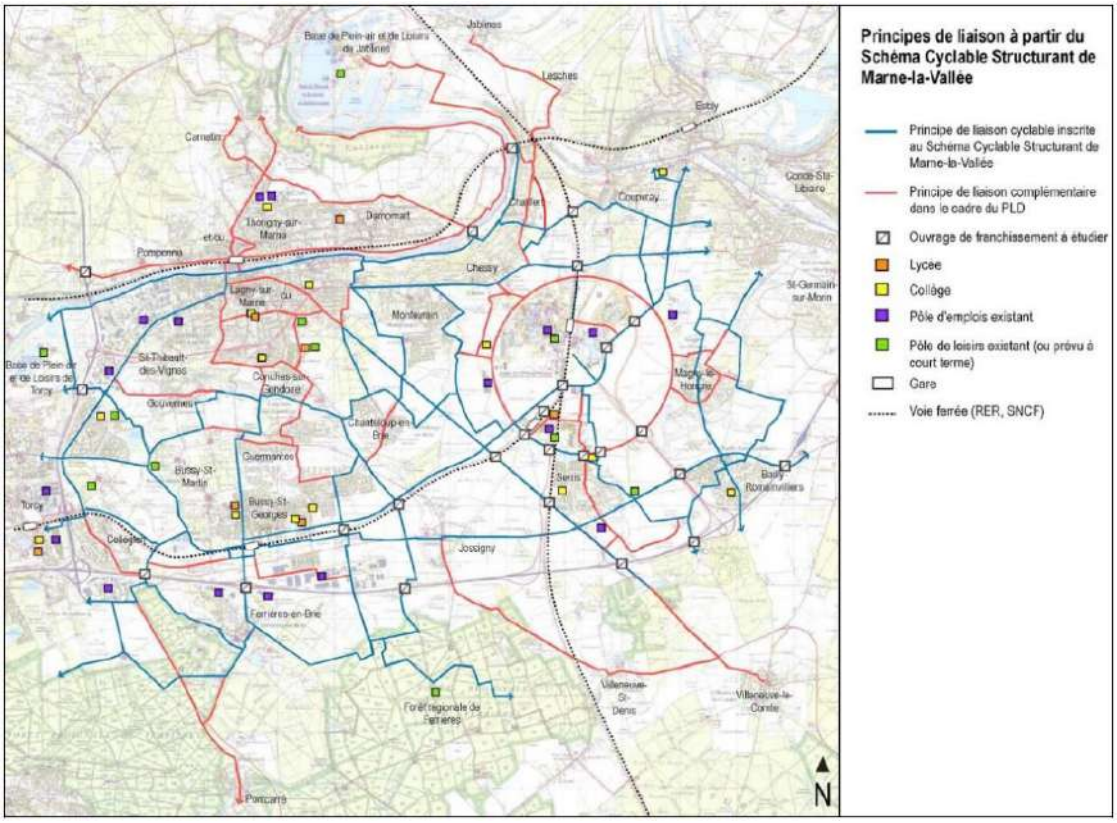


Figure 19 : Principes de liaisons structurantes et complémentaires (Source : PLD de Marne-la-Vallée)

Evaluation de la mise en œuvre du PLD (2018)

Le PLD de Marne-la-Vallée a fait l'objet d'une évaluation en 2018, consistant à mesurer l'avancement des actions et le niveau d'atteinte des objectifs. Pour rappel, le PLD visait à faire du vélo un mode de déplacement efficace et attractif pour les déplacements de loisirs mais aussi quotidiens, en constituant un véritable maillage à l'échelle du territoire.

Sur cette thématique du vélo, le premier critère d'évaluation concerne le kilométrage d'aménagements cyclables réalisés. En 2016, le réseau cyclable du territoire faisait environ 190 km dont :

- 48 % d'aménagements en site propre,
- 38 % de voies partagées,
- 8% de voies limitées à 30 (hors zone 30),
- 6 % de chemins.

De plus, l'évaluation du PLD fait état de l'élaboration des Schémas Directeurs des Liaisons Douces de Val d'Europe Agglomération et de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire. Elle signale que grâce à ces plans, le réseau cyclable se développe progressivement et continuera de se développer à court et moyen terme.

Le deuxième critère d'évaluation concerne le jalonnement cyclable. L'évaluation du PLD indique que des principes de jalonnement ont été validés dans les schémas directeurs de liaisons douces. Des panneaux de jalonnement pour les déplacements utilitaires et de loisirs ont été installés sur la CAMG.

Le troisième critère d'évaluation concerne les coupures cyclables. En 2016, parmi les 27 coupures cyclables identifiées en 2008, 11 coupures avaient été résorbées (soit 40 %). En grande partie, ces coupures ont été aménagées récemment.

Le quatrième critère d'évaluation concerne l'évolution de l'usage du vélo comme mode principal de déplacement pour les déplacements domicile-travail. D'après l'évaluation du PLD, la part du vélo pour ces déplacements est passée de 2,2% en 2008 à 1,9% en 2013 (soit une diminution de 5%). La part du vélo stagne donc autour de 2 %. Toutefois, l'évaluation du PLD précise que cet indicateur ne prend en compte que le mode principal de déplacement, il se révèle donc relativement faible pour la pratique du vélo. La réalisation de campagnes de comptages annuels à des points réguliers du réseau serait un meilleur indicateur de l'évolution de la pratique du vélo sur le territoire.

En synthèse, l'évaluation du PLD met en évidence de nombreuses dynamiques en cours sur le territoire. Toutefois, le réseau cyclable souffre encore de discontinuités. De plus, les comportements ne semblent pas évoluer. Il manque aujourd'hui un indicateur local fiable pour suivre l'évolution des pratiques (ex : campagnes de comptages vélo réguliers).

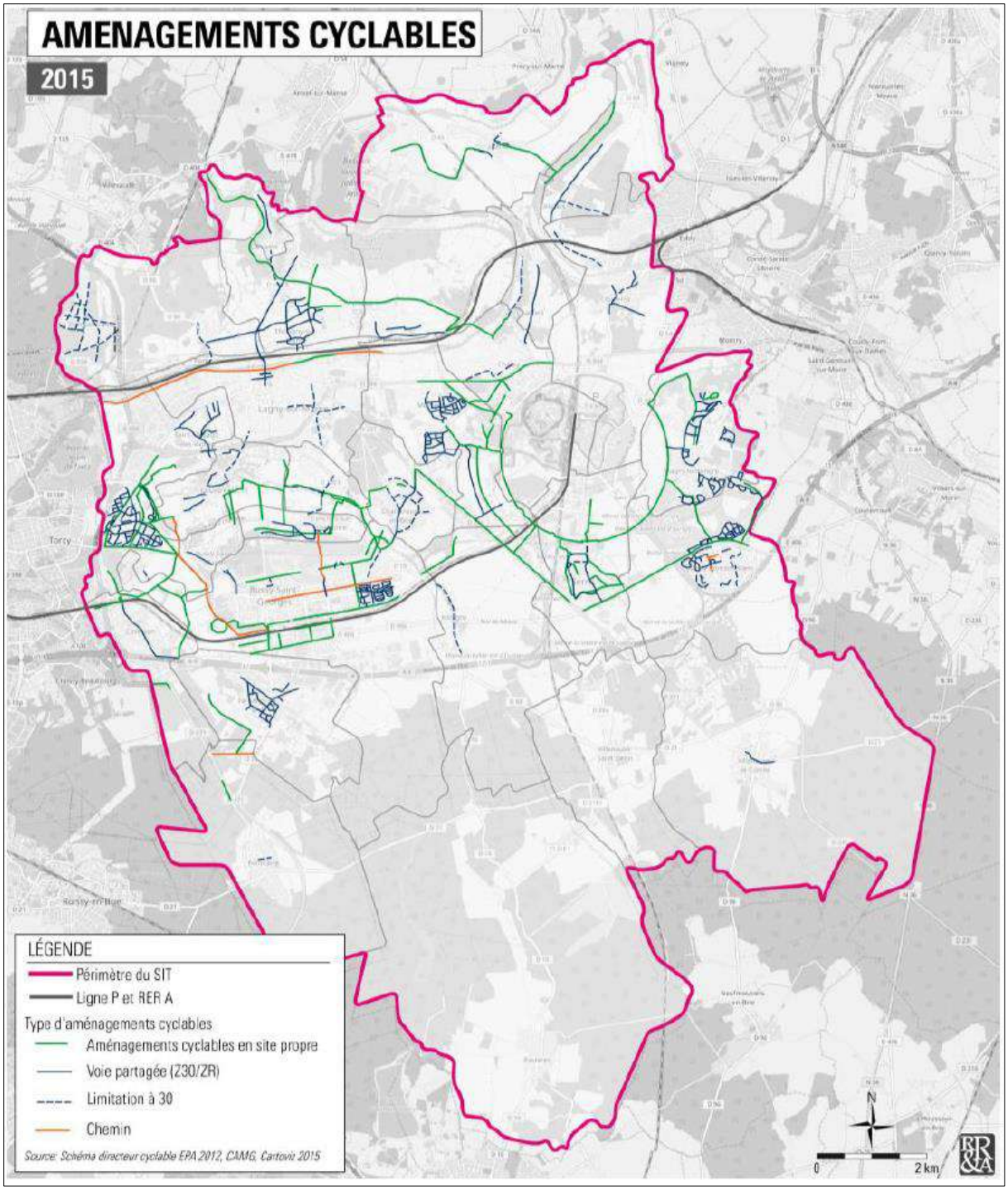


Figure 20: Aménagements cyclables sur le territoire de Marne-la Vallée (Source : Evaluation du PLD de Marne-la-Vallée, 2019)

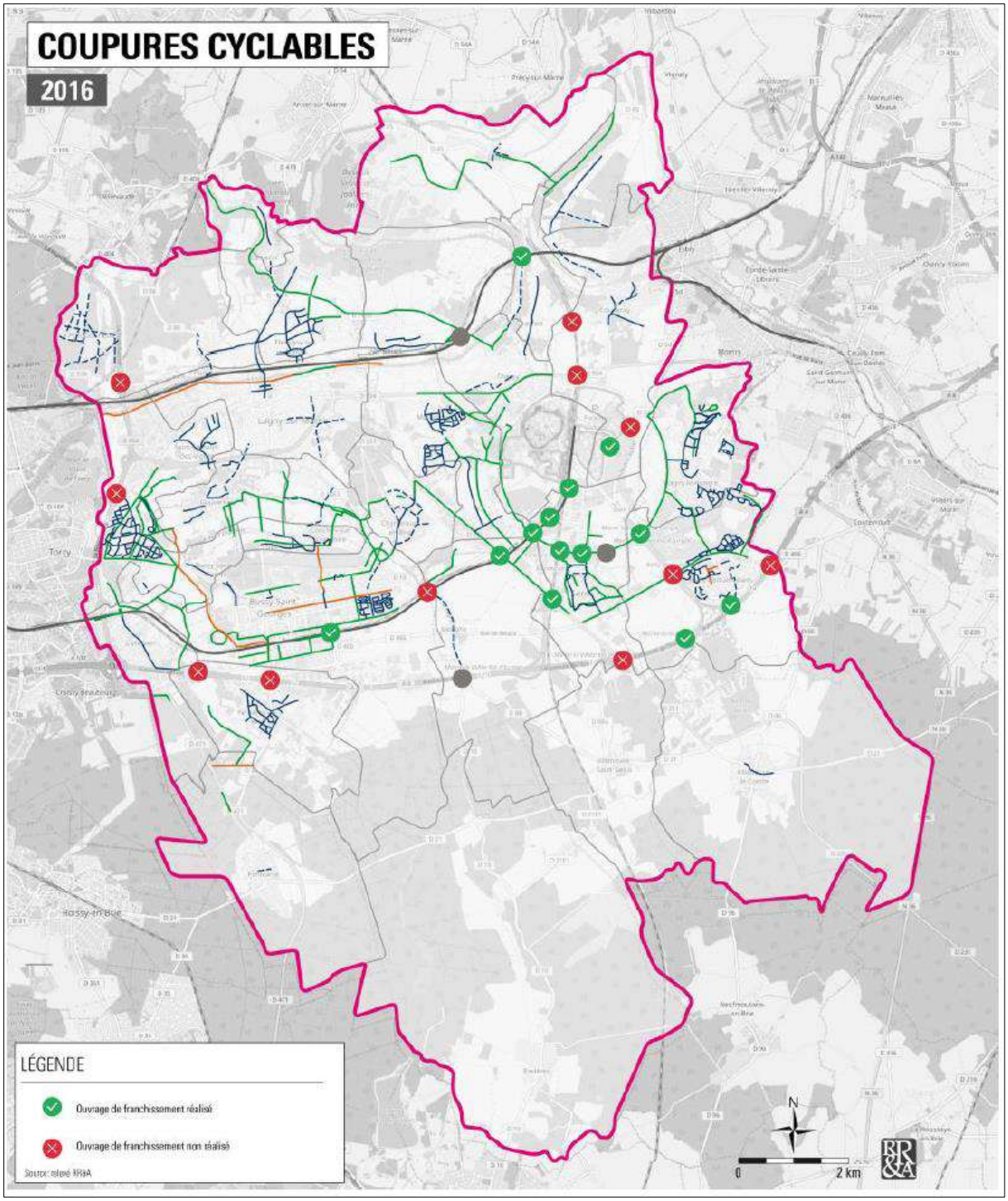


Figure 21 : Coupures cyclables (Source : Evaluation du PLD de Marne-la-Vallée, 2019)

Plan Local de Mobilité de Marne la Vallée (2022)

Le SIT Marne-la-Vallée a engagé l'élaboration de son Plan Local de Mobilité (PLM) entre 2020 et 2022. Il a été approuvé début 2023. Le diagnostic du PLM affirme que l'usage du vélo est faible pour les déplacements utilitaires, mais des actions majeures sont en cours. En effet, d'après l'analyse des déplacements domicile-travail, l'usage du vélo reste actuellement faible sur le territoire. Cela est lié au manque de sécurisation de ces déplacements : peu d'aménagements à l'échelle du territoire, des itinéraires discontinus, des franchissements dangereux, des coupures urbaines qui persistent, etc. En revanche, deux schémas directeurs cyclables sont en cours de réalisation, menés par la Communauté d'agglomération de Marne et Gondoire et Val d'Europe Agglomération (voir les points ci-dessous). Ces schémas prévoient la réalisation d'un réseau cyclable structurant, de stationnements adaptés notamment au niveau des pôles gares et de nouveaux services vélos.

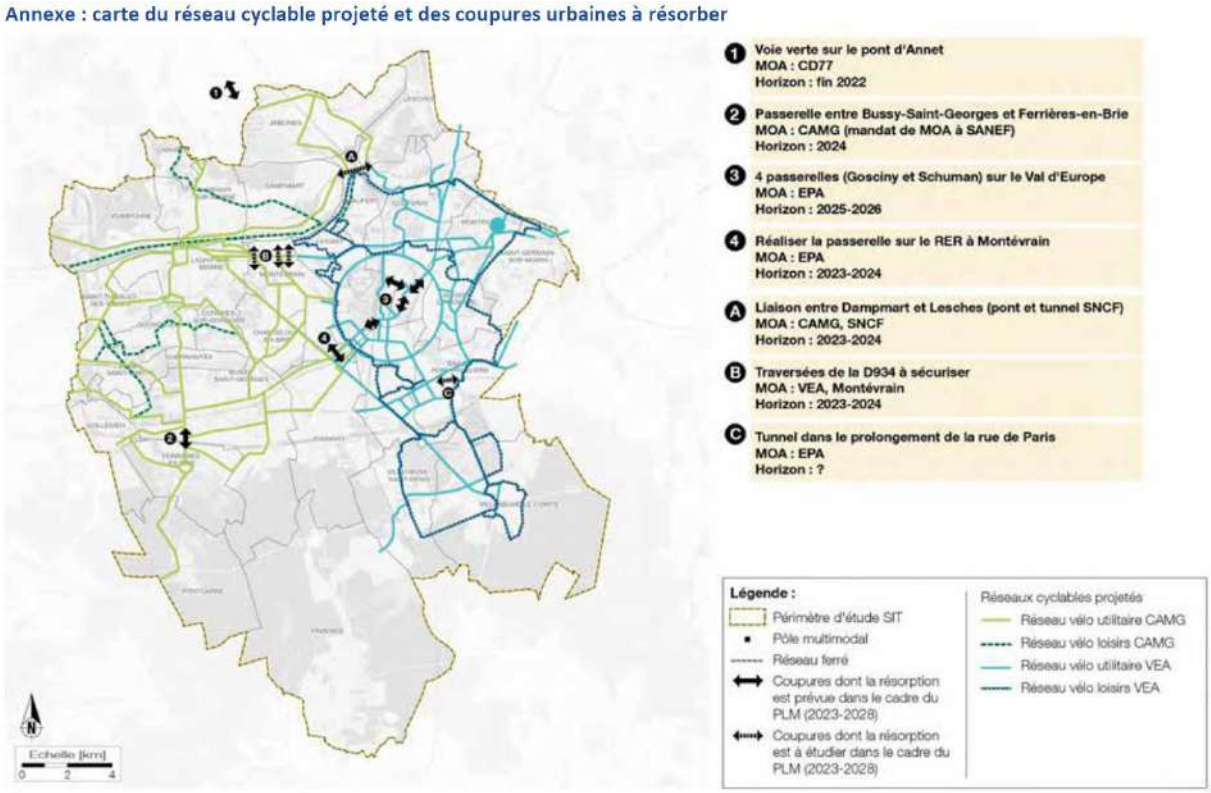
Le plan d'actions du PLM établit 8 axes stratégiques, dont un axe sur le vélo : « Développer l'usage du vélo utilitaire pour faire face à l'augmentation de la demande de déplacement ». Quatre actions sont incluses dans cet axe stratégique :

- Traiter les coupures majeures des itinéraires piétons et cycles
- Développer un réseau d'itinéraires cyclables qualitatif
- Développer une offre de stationnement vélo diversifiée
- Développer les services et la communication autour du vélo

En ce qui concerne le réseau d'itinéraires cyclables, le PLM identifie plusieurs mesures à mettre en place :

- Mettre en œuvre un réseau cyclable structurant à l'échelle régionale et départementale : liaison V4 du RER Vélo (Paris – Val d'Europe) à l'horizon 2024, voie express vélo portée par EpaMarne, plan triennal 2020-2023 du plan vélo départemental
- Mettre en œuvre les liaisons des schémas directeurs des agglomérations CAMG et VEA : réaliser les liaisons du SDLD de la CAMG (aménagements, résorption des points noirs, jalonnement), poursuivre la réalisation d'un réseau cyclable structurant et de loisirs sur VEA, réaliser un aménagement de loisir, de type voie verte, entre la sortie de Chalifert et la base de loisirs de Jablines
- Développer un réseau vélo qualitatif au sein de la ZAC Montévrain Val d'Europe à Montévrain et de la ZAC Saint-Thibault à Saint-Thibault-des-Vignes
- Réaliser des plans de jalonnement des itinéraires cyclables sur la CAMG et VEA
- Poursuivre l'entretien des aménagements cyclables
- Maintenir les comités de pilotage vélo des deux agglomérations (CAMG et VEA) pour la phase de mise en œuvre des schémas directeurs
- Organiser des échanges entre les communautés d'agglomérations pour partager les retours d'expériences sur les typologies d'aménagement cyclables et les solutions de stationnement vélo

En termes de mobilité cyclable, le PLM de Marne-la-Vallée intègre donc les aménagements programmés dans le SDLD de Marne et Gondoire et dans le schéma cyclable de VEA, permettant de garantir la cohérence et la continuité des itinéraires cyclables à l'échelle élargie.



Source : Schémas directeurs cyclables en cours de la CAMG et de VEA + échanges avec les acteurs de la mobilité sur le territoire

Figure 22 : Réseau cyclable projeté et coupures urbaines à résorber dans le territoire de Marne-la-Vallée (source : SIT Marne-la-Vallée, 2022)

Schéma de hiérarchisation cyclable de Marne-la-Vallée (2015)

Le territoire de l'Etablissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée (EpaMarne) regroupe plusieurs intercommunalités (Marne et Gondoire, Paris - Vallée de la Marne, Val d'Europe).

En 2015, l'EpaMarne a procédé à une actualisation de son schéma de hiérarchisation cyclable (datant de 2005), afin de tenir compte de l'avancement des projets d'urbanisation et des aménagements déjà réalisés. Ce schéma intègre donc les itinéraires définis dans le Schéma Directeur de Liaisons Douces de Marne et Gondoire (2015).

A partir d'une analyse du territoire, de l'offre et de la demande en déplacements, ce schéma fait ressortir plusieurs enjeux et besoins concernant le territoire de Marne et Gondoire, synthétisés dans la carte suivante.

Le schéma d'EpaMarne prévoit la création de nombreux itinéraires cyclables dans la partie centrale de Marne et Gondoire. Il prévoit notamment la création d'itinéraires cyclables structurants au départ de Lagny-sur-Marne, en direction de Ferrières-en-Brie d'une part, et des communes de Val d'Europe d'autre part (Chessy, Serris…), en passant par Montévrain. Les itinéraires cyclables déjà programmés dans le SDLD de Marne et Gondoire figurent dans le schéma d'EpaMArne comme des coups-partis.

Globalement, les itinéraires structurants proposés dans le schéma d'EpaMarne visent à mettre à niveau le réseau cyclable de manière à offrir des possibilités de déplacement de proximité concurrentielles par rapport à la voiture.

Par ailleurs, ce schéma prévoit aussi l'amélioration des liaisons cyclables entre Bussy-Saint-Georges et Ferrières-en-Brie : amélioration du franchissement existant sur le pont des Bois des Bussy et création d'un deuxième franchissement plus à l'est (tous deux au-dessus de l'autoroute A4).

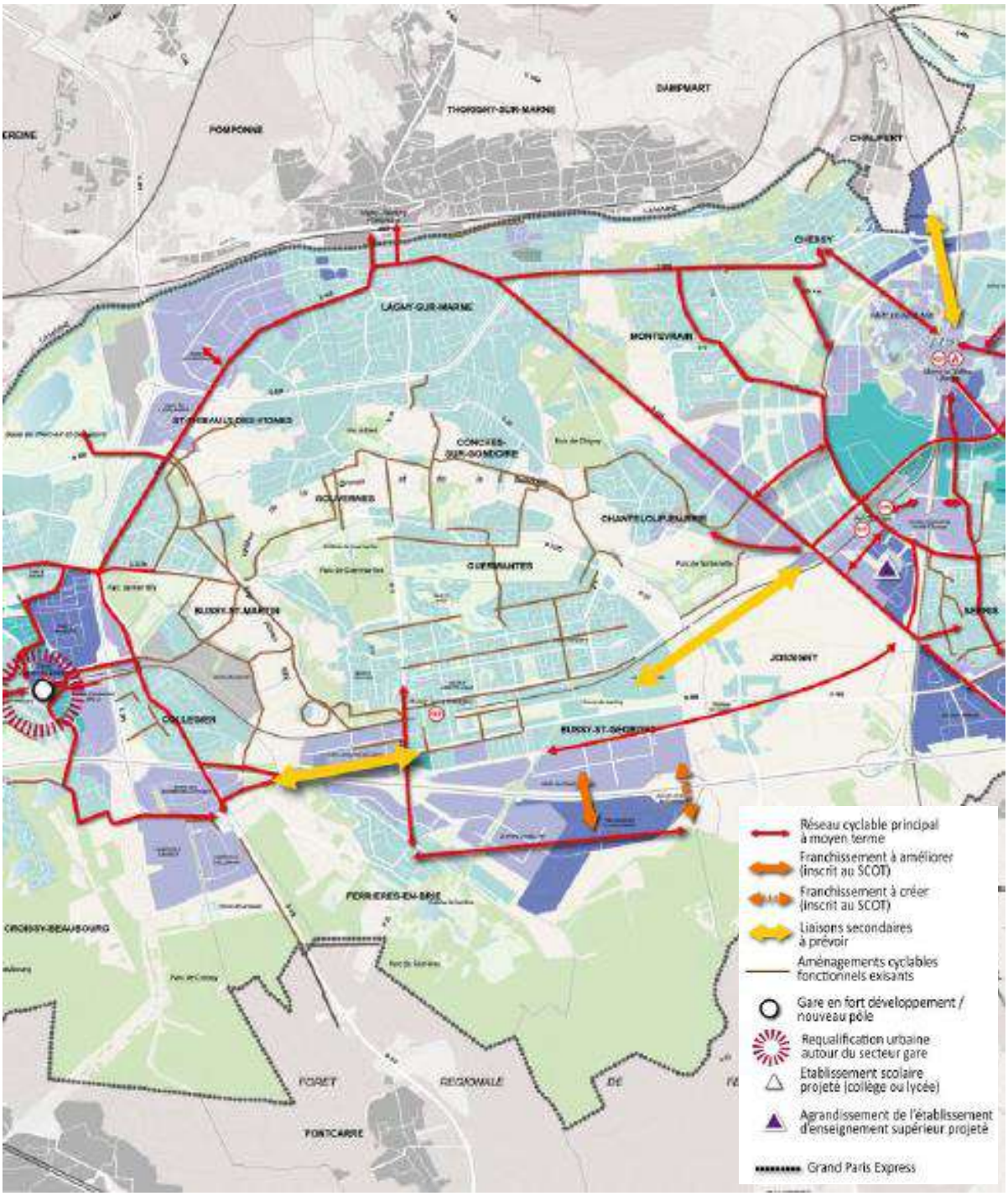


Figure 23 : Extrait de la carte de synthèse des enjeux à terme (Source : Schéma de hiérarchisation cyclable, EpaMarne 2015)

Les stratégies des EPCI voisins

Schéma Directeur Cyclable de Paris Vallée de la Marne

La Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne a élaboré une stratégie cyclable à l'échelle des 12 communes, permettant de d'étoffer le réseau de liaisons douces en améliorant les interconnexions et en créant de nouvelles voies cyclables (Nord-Sud, Est-Ouest, reliant les pôles gares, les équipements communautaires, les collèges et lycées et les territoires voisins).

Inscrit au Projet de territoire voté en 2021 et dans le Plan climat air énergie territorial (PCAET), le développement des mobilités douces et l'amélioration du maillage du territoire font partie des priorités de l'Agglomération pour les années à venir.

Pour faciliter et augmenter les déplacements, Paris - Vallée de la Marne a adopté sa stratégie cyclable au Conseil communautaire du 10 février. Élaborée en concertation avec les 12 communes de l'Agglomération, elle vise à étendre l'utilisation du vélo dans le quotidien des habitants, que ce soit pour des trajets réguliers (domicile-travail) mais aussi pour des déplacements de loisirs, touristiques ou sportifs.

D'ici à 2030, 43 km d'itinéraires cyclables seront progressivement créés, s'ajoutant aux 180 km déjà existants. En concertation avec les communes et les usagers, ils prennent en compte les pratiques des cyclistes ainsi que les spécificités locales : voies ferrées, bords de Marne, équipements existants, etc. Structurant les déplacements des cyclistes, ces aménagements permettront de se déplacer à l'intérieur de Paris – Vallée de la Marne, sur des axes Nord-Sud et Est-Ouest mais aussi de rallier les territoires voisins. Si l'Agglomération aménage ces nouveaux itinéraires structurants, la possibilité est laissée à chaque commune d'y raccorder ses voies cyclables municipales.

Pour inciter les déplacements à vélo, les itinéraires devront aussi être plus lisibles. Cela passera par la mise en œuvre d'une signalétique et d'un jalonnement cohérent sur l'ensemble de l'Agglomération.

Deux liaisons sont proposées en connexion avec le territoire de Marne et Gondoire, trouvant une continuité dans les itinéraires armature du SDLD de Marne et Gondoire :

- Itinéraire sur la route de Lagny (Torcy), en connexion avec l'itinéraire existant sur la RD 10 P (Saint-Thibault-des-Vignes), correspondant à la liaison B du SDLD de Marne et Gondoire
- Itinéraire sur la rue de Lingenfeld (Torcy), en connexion avec l'itinéraire programmé sur l'avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Martin), correspondant à la liaison O du SDLD de Marne et Gondoire

Par ailleurs, il est important d'indiquer que la ligne V4 du RER Vélo arrivera à Marne et Gondoire via la route de Lagny (Torcy), empruntant ensuite la RD 10 P, à savoir la liaison B du SDLD de Marne et Gondoire.

Figure 24 : Les itinéraires cyclables projetés sur le territoire de Paris Vallée de la Marne (source : CAPVM, 2022)

Schéma Directeur Cyclable de Val d'Europe

Val d'Europe Agglomération a élaboré son Schéma Directeur Cyclable entre 2019 et 2022. Parmi les objectifs de cette démarche, l'Agglomération souhaite avant tout développer son réseau d'itinéraires cyclables. Au total, la collectivité a conçu un réseau cyclable structurant de 87,6 km au total, dont 54,5 km à aménager (soit 63% du réseau) et 31,5 existants (soit 37% du réseau).

Le schéma directeur cyclable prévoit la réalisation d'itinéraires cyclables structurants essentiellement séparés physiquement des véhicules motorisés sur certaines voies structurantes, inadaptées à la circulation des vélos. Ce réseau cyclable a été conçu en interconnexion avec les territoires voisins.

Par ailleurs, ce schéma prévoit le réaménagement de plusieurs voiries et cheminements, qui ne sont pas totalement adaptés à la circulation des vélos à ce jour. Cela concerne in linéaire de 6,2 km (soit 7% du futur réseau cyclable).

Avec ces nouveaux itinéraires, l'objectif est à la fois de favoriser les circulations de loisirs mais aussi fonctionnelles pour inciter les salariés à prendre le vélo.

Deux liaisons sont proposées en connexion avec le territoire de Marne et Gondoire, trouvant une continuité dans les itinéraires armature du SDLD de Marne et Gondoire :

- Itinéraire sur rue de Lesches (Coupvray), en connexion avec l'itinéraire programmé sur l'avenue Charles de Gaulle (Lesches), correspondant à la liaison S du SDLD de Marne et Gondoire
- Avenue Thibault de Champagne / RD 934 (Chessy), en connexion avec l'itinéraire programmé sur le même axe à Montévrain, correspondant à la liaison D du SDLD de Marne et Gondoire
- Boulevard circulatoire de Val d'Europe (Chessy, Serris), en connexion avec les itinéraires programmés à Montévrain : avenue François Mitterrand, soit la liaison K du SDLD de Marne et Gondoire, avenue de l'Europe, soit la liaison J du SDLD, et cours de la Gondoire, soit la liaison R du SDLD.
- Avenue Hergé (Chessy), en connexion avec l'itinéraire existant sur l'avenue de l'Europe (Montévrain), correspondant à la liaison J du SDLD de Marne et Gondoire
- Cours du Danube (Chessy), en connexion avec l'itinéraire existant sur le cours de la Gondoire (Montévrain), correspondant à la liaison R du SDLD de Marne et Gondoire

Par ailleurs, il est important d'indiquer que la ligne V4 du RER Vélo quittera Marne et Gondoire via l'avenue Hergé (Chessy), empruntant l'avenue de l'Europe, à savoir la liaison J du SDLD de Marne et Gondoire.

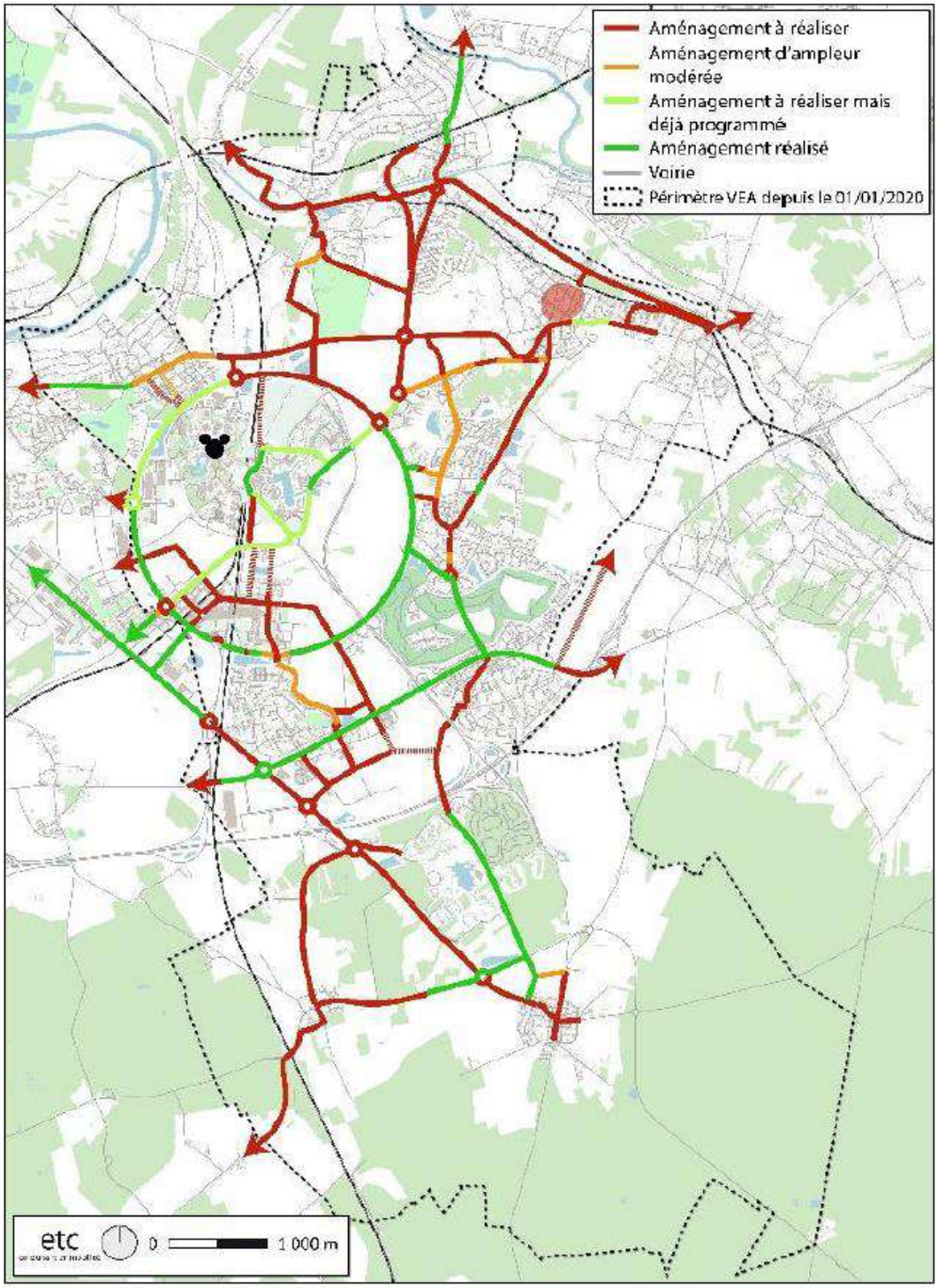


Figure 25 : Les itinéraires cyclables projetés sur le territoire de Val d'Europe Agglomération (source : CAVEA, 2022)

Les stratégies de Marne et Gondoire

Schéma de Cohérence Territorial de Marne et Gondoire

A travers une de ces quatre grandes orientations, le SCOT (approuvé en décembre 2020) traduit des objectifs ambitieux en matière de mobilité durable. Plus particulièrement, il vise une réduction de la circulation automobile au profit des modes doux et des transports collectifs.

L'orientation 14 « S'accorder autour d'une mobilité durable », se décline en trois objectifs, dont deux intègrent pleinement les modes actifs :

- Objectif 42 : Penser la mobilité comme composante à part entière de l'aménagement,
- Objectif 43 : Poursuivre l'amélioration de l'offre de transports collectifs pour mieux accéder au territoire,
- Objectif 44 : Encourager l'usage multimodal (transports en commun, écomobilité, vélo, stationnement…) pour les déplacements quotidiens.

Plus précisément, le SCOT émet plusieurs préconisations visant à inciter l'usage des modes actifs pour tous les types de déplacement :

- Intégrer la question des liaisons douces en amont de tous les projets d'aménagement
- Travailler les tracés des liaisons douces à l'échelle supra-territoriale
- Tenir compte de l'impact des nouvelles opérations structurantes sur la réorganisation des flux pour anticiper les aménagements de voies douces
- Aménager des itinéraires lisibles et continus
- Garantir un partage sécurisé et lisible de la voirie pour les différents usagers.

Ces enjeux sont d'autant plus importants que le SCOT prévoit une augmentation de la population de 30% à l'horizon 2030, soit une population estimée de 133 000 habitants (hausse de 30 000 habitants par rapport à 2020).

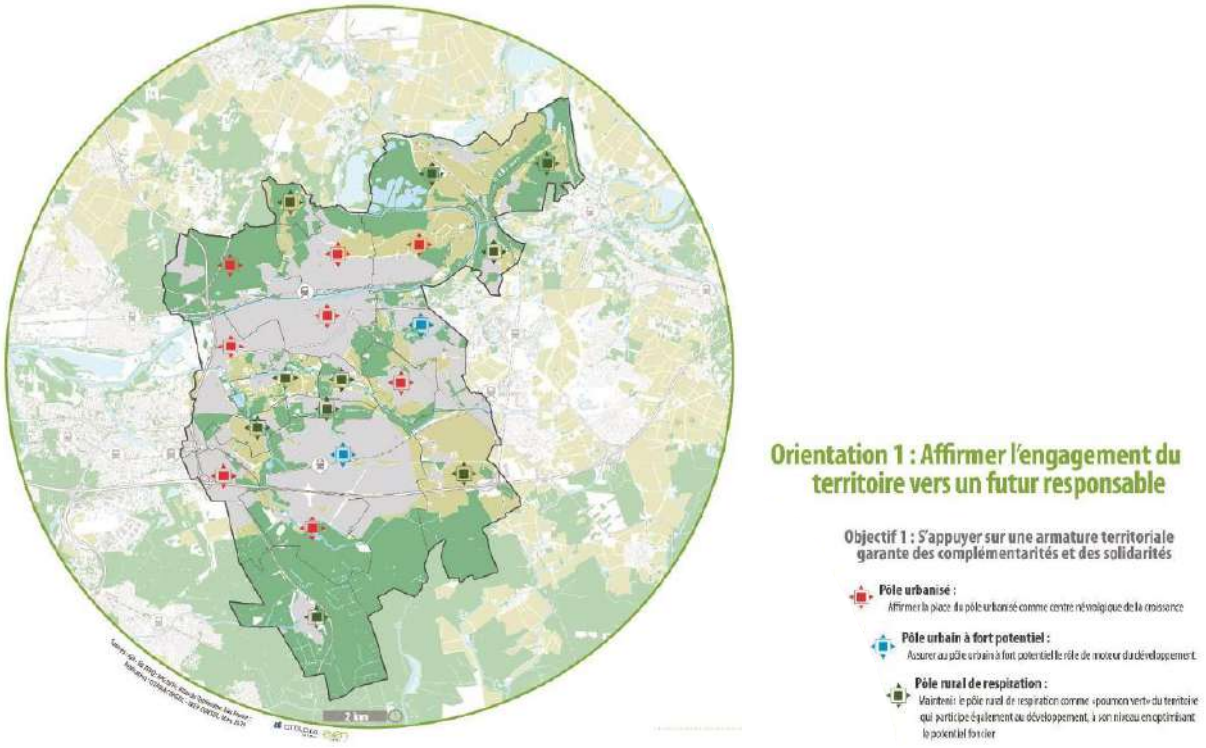


Figure 26 : Illustration de l'orientation 1 du SCOT (Source : SCOT de Marne et Gondoire, 2019)

PCAET de Marne et Gondoire (2020)

LE PCAET du territoire, se compose d'un diagnostic, d'une stratégie territoriale, d'un plan d'action et du dispositif de suivi et d'évaluation de ce dernier. Il vise à répondre aux implications locales et aux enjeux globaux de la problématique climat-air-énergie.

A partir des constats du diagnostic, les élus de Marne et Gondoire on fait émerger une vision commune de l'avenir du territoire et 6 enjeux prioritaires, dont un concerne directement la mobilité :

- Réduire les obligations de se déplacer et faciliter l'accès aux transports les moins polluants.

Aussi, sans le citer directement, cet objectif incite directement à améliorer les conditions de mobilité à vélo (notamment).

A travers un axe structurant concernant directement les questions de mobilité, le PCAET définit des objectifs précis concernant le secteur de la mobilité :

- Diminution de 8% des besoins de déplacements des individus et de 5% des besoins de déplacements du transport de marchandise,
- 40% des conducteurs pratiquent l'écoconduite,
- Augmentation de 5 points de la part modale des transports doux,
- Augmentation de 10 points de la part modale des transports en commun,
- Augmentation du covoiturage pour passer de 1,4 à 1,8 le nombre moyen de passager par véhicule.

Figure 27

Objectifs à 2030

Secteur des transports Réduction 2015-2030	Émissions de gaz à effet de serre	Consommations d'énergie
Scénario « Marne et Gondoire »	-34% (-48%)	-27% (-55%)
Objectifs nationaux / régionaux	-31%	-24%

Figure 28 : Objectifs définis dans le PCAET de Marne et Gondoire (Source : C.A. de Marne et Gondoire)

Afin d'atteindre les objectifs fixés, le PCAET établit aussi un plan d'actions à mettre en œuvre sur le territoire, dont plusieurs concernent directement le développement du vélo :

- Développer des plateformes multimodales : vélo, voiture électrique, trottinette,
- Poursuivre le développement des consignes sécurisés pour les vélos aux abords des gares pour favoriser l'intermodalité vélo / train,
- Faciliter le transport des vélos et vélos pliants dans les bus,
- Faire un état des lieux des circulations douces sur le territoire,
- Améliorer et étendre le réseau cyclable en supprimant les points noirs et les coupures pour les cyclistes et en renforçant leur sécurité,
- Sécuriser le stationnement vélo, lutter contre le vol,
- Faciliter l'accès au vélo pour tous.

Schéma Directeur des Liaisons Douces (2015)

Présentation du SDLD

Dans le cadre de la mise en œuvre du SCOT de Marne, Brosse et Gondoire (approuvé en 2013), la Communauté d'Agglomération a élaboré un Schéma Directeur de Liaisons Douces en 2015. Plusieurs enjeux ont été identifiés pour cette démarche :

- Etablir un réseau maillé, sécurisé et hiérarchisé d'itinéraires cyclables
- Faciliter et sécuriser les déplacements cyclables en réduisant les effets de coupure urbaine ou naturelle
- Améliorer le rabattement cyclable et piéton vers les principaux équipements de l'agglomération
- Faciliter les déplacements multimodaux et assurer la complémentarité entre les différents modes de transports existants (RER, bus, ...)
- Améliorer la qualité de vie urbaine en apaisant la circulation sur le réseau de voirie

Dans ce cadre, deux réseaux cyclables ont été définis, un pour les liaisons utilitaires et un autre pour les liaisons de loisirs. Le réseau utilitaire, comportant 6 itinéraires, a pour vocation de répondre aux principaux déplacements quotidiens des habitants (emploi, études, équipements, achats, rabattement vers les gares…). Ces itinéraires sont apparus prioritaires selon les critères suivants : desserte des pôles générateurs du territoire (gares, zones d'emplois, équipements et établissements scolaires, équipements de loisirs), liaison depuis les communes vers le cœur urbain et vers les pôles extérieurs au territoire, intégration des projets en cours au schéma pour avoir une continuité et une cohérence. Ces itinéraires cyclables, à aménager à l'horizon 2024, sont les suivants :

- 1. Torcy RER - Lagny-sur-Marne - Gare de Lagny-Thorigny
- 2. Pomponne - Gare de Lagny-Thorigny – Dampmart
- 4. Collégien - Bussy-Saint-Georges - Jossigny – Gare de Val d'Europe
- 5. Lagny-sur-Marne - Conches - Busy RER
- 6. Lagny-sur-Marne - Montévrain - Chanteloup – Gare de Val d'Europe
- 7. Lagny-sur-Marne - Montévrain – Gare de Val d'Europe

Dans ce document, 2 itinéraires de loisirs prioritaires ont également été retenus, dont la majeure partie est déjà existante :

- 3. Bords de Marne Sud – Ile de loisirs de Vaires-Torcy – Ile de loisirs de Jablines
- 8. Bords de Marne Nord

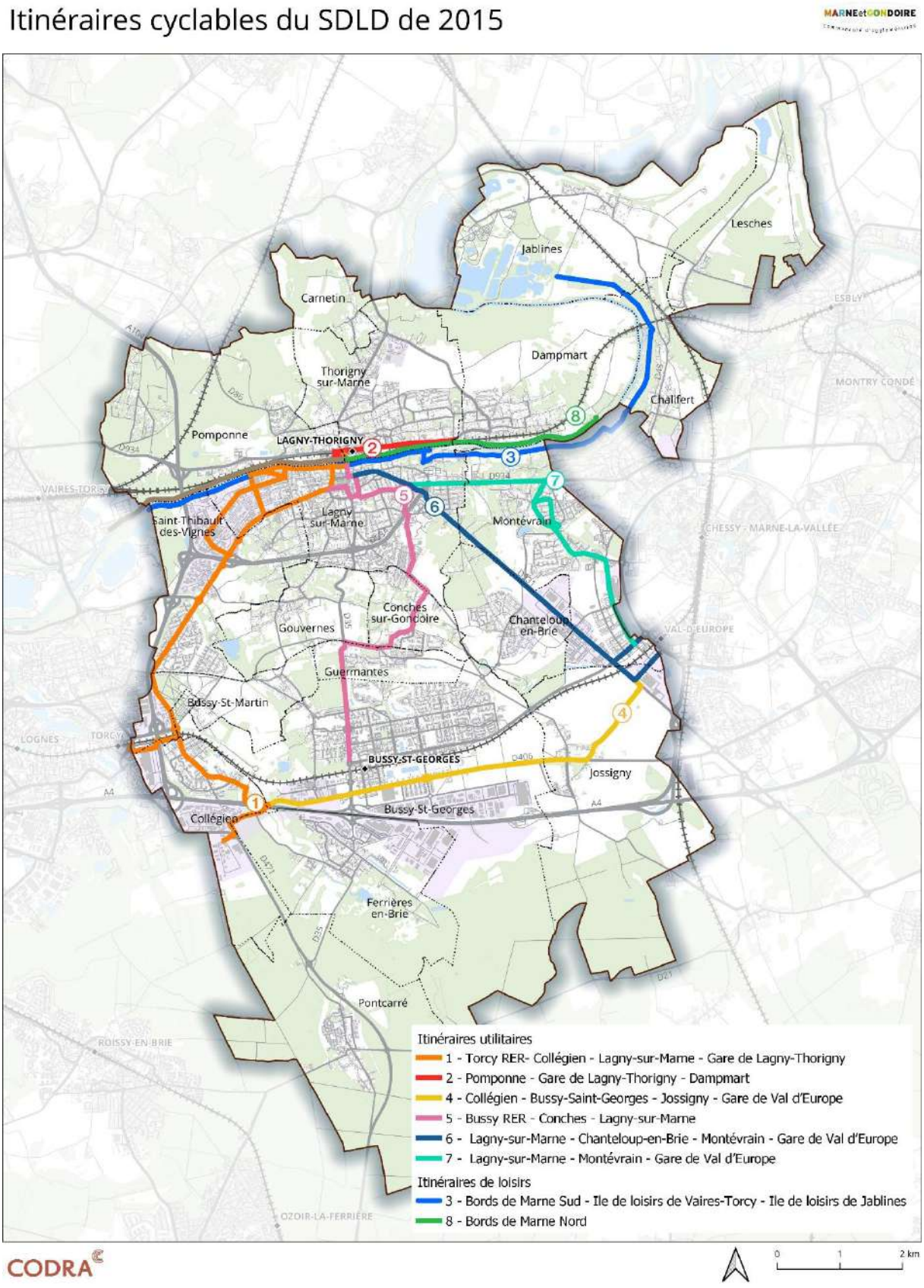


Figure 29 : Les itinéraires cyclables du SDLD de 2015

Bilan de mise en œuvre du SDLD

Pour rappel, le schéma directeur de 2015 avait défini 8 itinéraires prioritaires, à aménager à l'horizon 2024. Leur état d'avancement est le suivant :

- 1. Torcy RER - Lagny-sur-Marne - Gare de Lagny-Thorigny : itinéraire réalisé partiellement (aménagé entre Collégien et Saint-Thibault, à aménager entre Saint-Thibault et Lagny-Thorigny)
- 2. Pomponne - Gare de Lagny-Thorigny – Dampmart : itinéraire réalisé partiellement (aménagé au Sud de Montévrain et à Chanteloup, à aménager entre le Nord de Montévrain et Lagny)
- 4. Collégien - Bussy-Saint-Georges - Jossigny – Gare de Val d'Europe : itinéraire réalisé partiellement (tronçons à aménager à Bussy-Saint-Georges et Jossigny)
- 5. Lagny-sur-Marne - Conches - Busy RER : itinéraire réalisé en partie (tronçon à aménager à Conches-sur-Gondoire)
- 6. Lagny-sur-Marne - Montévrain - Chanteloup – Gare de Val d'Europe : itinéraire réalisé partiellement (aménagé à Chanteloup-en-Brie, à aménager entre Montévrain et Lagny)
- 7. Lagny-sur-Marne - Montévrain – Gare de Val d'Europe : reste à aménager quasi intégralement

En ce qui concerne les itinéraires de loisirs, c'est-à-dire les itinéraires sur les bords de la Marne, ils ont été aménagés en grande partie. Une voie verte a notamment été créée sur la rive Sud de la Marne, dans le cadre de la mise en œuvre du PDUIF. Dans ce cadre, l'aménagement du quai de la Gourdine (Lagny-sur-Marne) devrait être achevé prochainement. De plus, une voie verte a été mise en place sur les berges Nord, entre Thorigny et Dampmart, permettant de rejoindre la passerelle de la voie ferrée (juin 2020).

De manière globale, parmi le linéaire de 64,4 km programmé en 2015, 37,7 km ont été aménagés (soit plus de 59%). Le niveau d'avancement est donc satisfaisant.

La révision du schéma directeur de liaisons douces est l'occasion de programmer la réalisation des tronçons manquants pour le réseau prioritaire, de programmer / réinterroger les itinéraires structurants non prioritaires et de définir de nouveaux itinéraires structurants, répondant aux évolutions survenues depuis 2015.

Liaison	Linéaire existant	Linéaire restant à réaliser	Linéaire total
1	9,7 km	5,9 km	15,6 km
2	1,1 km	1,0 km	2,1 km
3	8,4 km	1,9 km	10,4 km
4	3,2 km	3,6 km	6,9 km
5	3,4 km	4,4 km	7,8 km
6	3,4 km	3,3 km	6,8 km
7	0,1 km	6,5 km	6,7 km
8	4,2 km	0 km	4,2 km
Total	33,5 km	26,6 km	60,5 km

Figure 30 : Bilan de la mise en œuvre du SDLD 2015

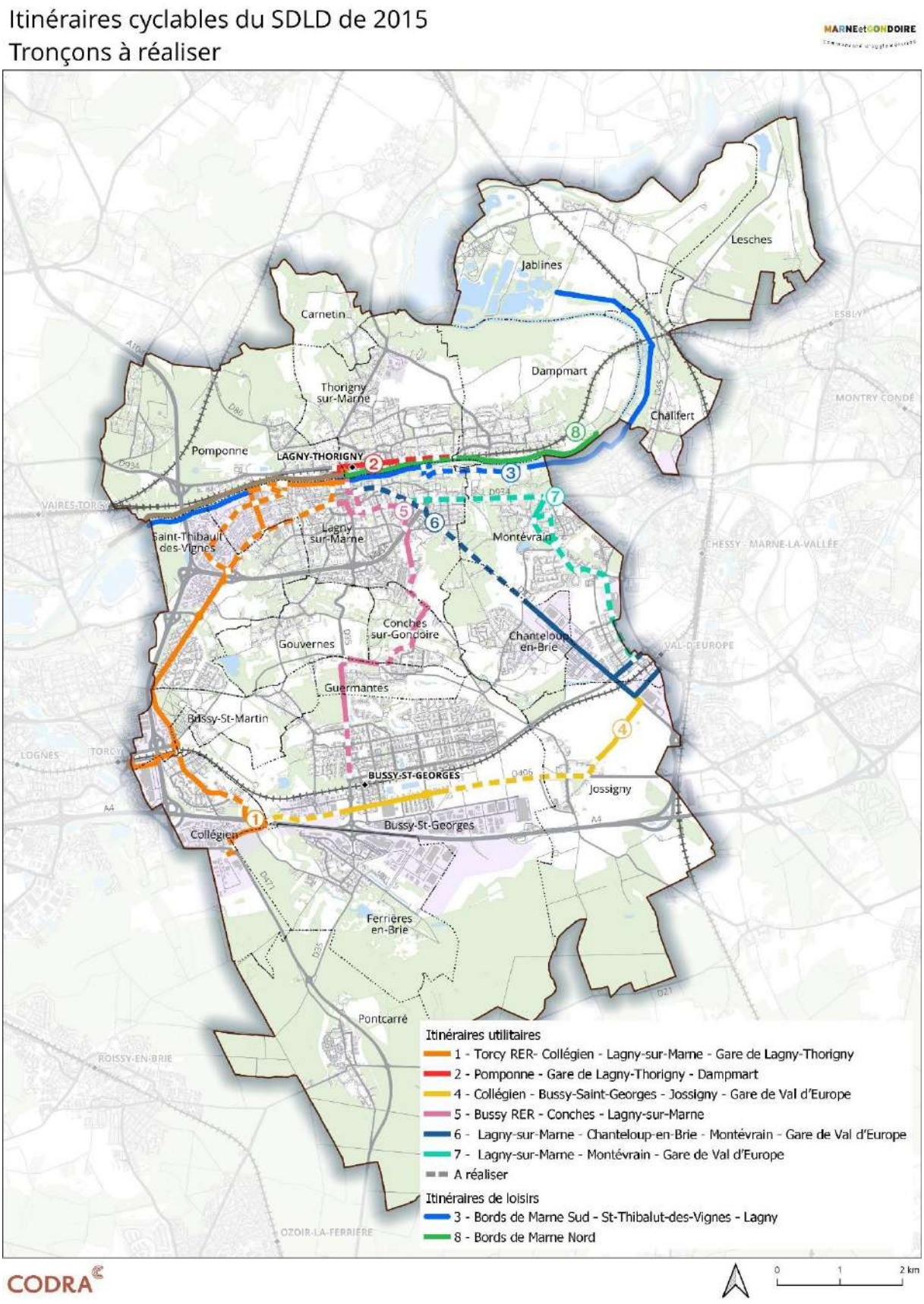


Figure 31 : Les itinéraires cyclables à réaliser du SDLD 2015

3. LE RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2030

Les projets cyclables structurants

Trois catégories de projets structurants sont prévus sur le territoire de Marne et Gondoire. Ces projets sont intégrés comme une donnée dans le Schéma Directeur de Liaisons Douces (SDLD) de Marne et Gondoire. Ils ont notamment été pris en compte pour la définition des liaisons cyclable « armature » du SDLD de Marne et Gondoire. Un effort a été réalisé concertant la mise en cohérence des liaisons du SDLD avec ces itinéraires structurants, afin notamment de proposer des itinéraires continus et lisibles aux usagers, ainsi que pour pouvoir bénéficier des subventions disponibles pour ces liaisons, notamment de la part de la Région Ile-de-France.

Les projets structurants pris en compte dans le SDLD de Marne et Gondoire sont les suivants :

- Itinéraire V4 du RER V, avec deux tracés sur le territoire, un tracé « Marne » et un tracé « Plateau »
- Plusieurs tronçons de routes départementales appartenant au Plan Vélo 77 (en cours de révision)
- Voie express vélo, portée par EpaMarne, avec des sections communes avec le tracé « Plateau » du RER V et des sections spécifiques uniquement à la voie express vélo

Dans le présent schéma, les liaisons B, Q et J empruntent le RER V, tandis que les liaisons A, D et E, I et N empruntent les itinéraires du Plan Vélo 77. Par ailleurs, les liaisons O, L et M empruntent la voie express vélo, partiellement superposées au RER V. Néanmoins, une section de la liaison M n'appartient qu'à la voie express vélo d'EpaMarne.

Ces projets structurants sont représentés sur la carte ci-dessous.

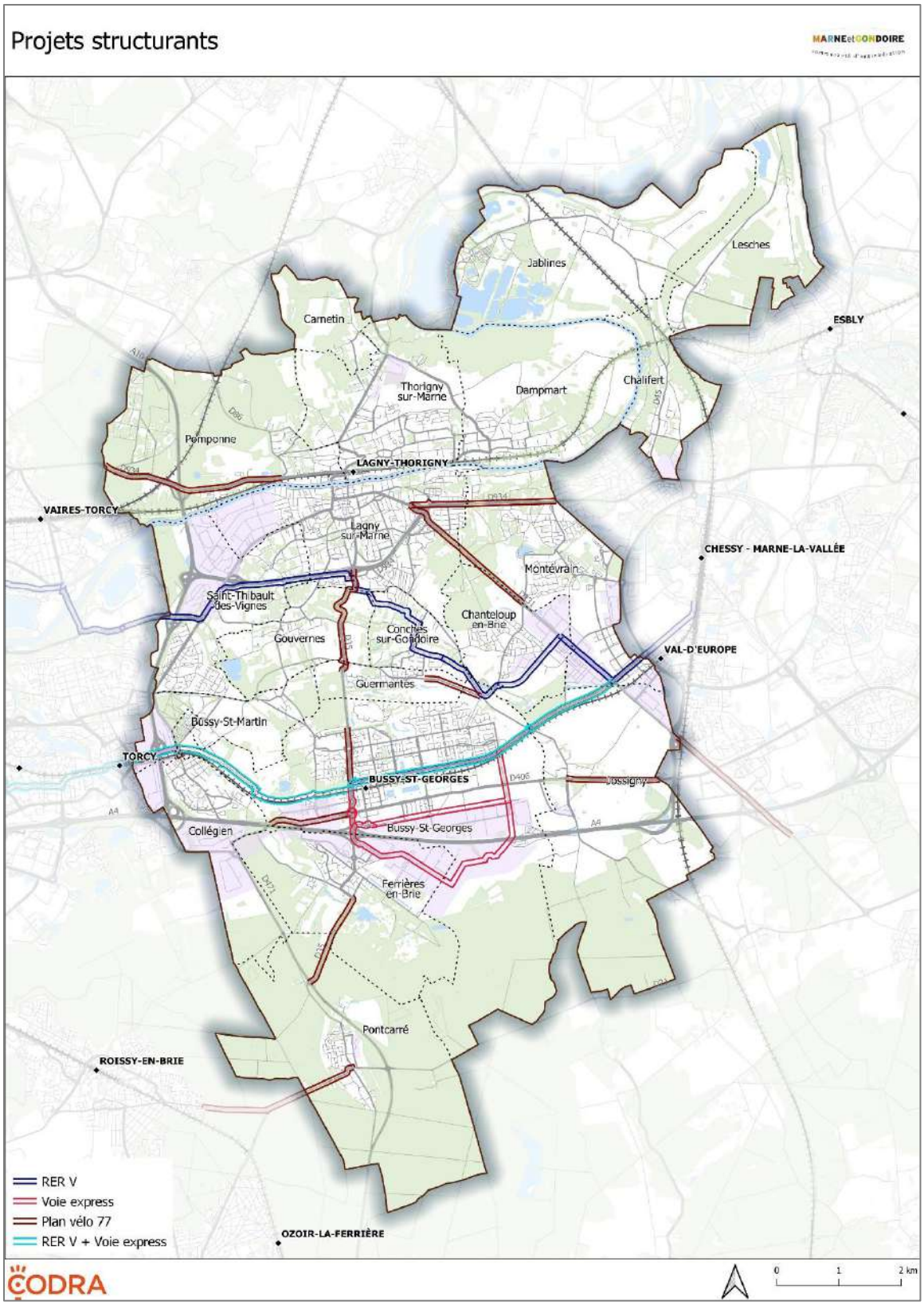


Figure 32 : Projets cyclables structurants

Les axes cyclables à développer

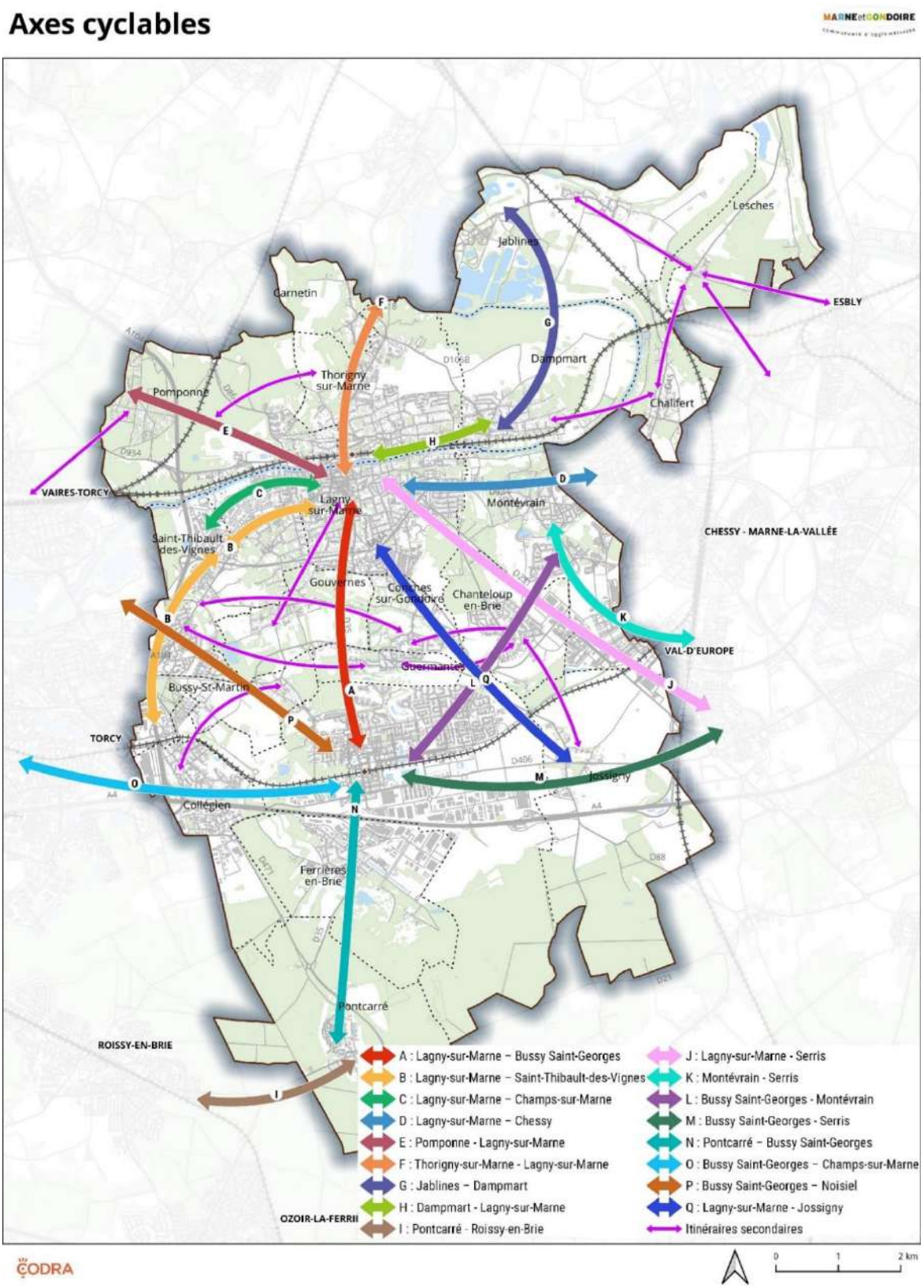


Figure 33 : Les axes cyclables

Afin de répondre aux principaux axes de demande en mobilité cyclable identifiés sur le territoire, actuels et à venir, un schéma de principe du réseau cyclable, représenté ci-dessus, a été retenu. Ce schéma est issu des analyses de demande cyclable réalisées dans le cadre du diagnostic, ainsi que des enseignements des entretiens menés avec les communes et les partenaires et des ateliers participatifs réalisés avec les élus et acteurs locaux. Il permet d'identifier la stratégie du territoire à l'horizon 2030.

Ce schéma de principe se compose de 17 axes cyclables, pour lesquels l'aménagement d'un itinéraire cyclable continu, sécuritaire et confortable est nécessaire afin de permettre aux usagers d'effectuer leurs déplacements à vélo.

Les 17 axes cyclables ainsi définis constituent le réseau armature du territoire :

- **Liaison A.** Lagny-sur-Marne – Bussy Saint-Georges : relier les deux principaux pôles urbains du territoire grâce à un itinéraire direct et desservir les communes situées entre les deux, assurer un accès aux deux gares du territoire
- **Liaison B.** Lagny-sur-Marne – Collégien : répondre aux déplacements quotidiens entre les deux communes, notamment en direction de Lagny, et résorber les coupures
- **Liaison C.** Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes : apporter une réponse aux déplacements vers Lagny-sur-Marne, desservir finement la zone d'activités de Marne et Gondoire
- **Liaison D.** Lagny-sur-Marne – Montévrain : relier l'un des principaux pôles de Marne et Gondoire à l'un des principaux pôles de la CA Val d'Europe, desservir le centre-ville de Montévrain
- **Liaison E.** Lagny-sur-Marne - Pomponne : répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, faciliter le déplacement vers le sud de la Marne, désenclaver le quartier de la Pomponnette
- **Liaison F.** Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne : répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, ainsi qu'au sein de Thorigny, notamment vers la gare et la zone d'activités de Vallières, proposer un franchissement cyclable de la Marne
- **Liaison G.** Dampmart – Jablines : répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, proposer une liaison cyclable vers la base de loisirs de Jablines
- **Liaison H.** Thorigny-sur-Marne – Dampmart : apporter une réponse aux déplacements quotidiens entre Dampmart et Lagny (par exemple vers la gare), ainsi que vers le lycée de Thorigny, répondre aux déplacements vers le sud de la Marne
- **Liaison I.** Pontcarré – Roissy-en-Brie : assurer les déplacements cyclables des habitants de Pontcarré vers le pôle urbain le plus proche (gare, commerces, collège…)
- **Liaison J.** Lagny-sur-Marne – Montévrain : relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris, desservir l'écoquartier et la zone commerciale de Montévrain, assurer un accès vers la gare de Val d'Europe
- **Liaison K.** Montévrain – Chanteloup-en-Brie : répondre aux déplacements entre les différents secteurs de Montévrain, ainsi que vers Chanteloup-en-Brie et vers Val d'Europe
- **Liaison L.** Bussy Saint-Georges – Montévrain : répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, vers la zone d'activités Clos du Chêne et vers l'Hôpital.
- **Liaison M.** Bussy Saint-Georges – Chanteloup-en-Brie : relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Val d'Europe, répondre aux déplacements de Jossigny et de l'est de Bussy-Saint-Georges vers la gare.
- **Liaison N.** Bussy Saint-Georges - Pontcarré : desservir les communes du sud du territoire (centres-villes, zone d'activités du Génitoy), assurer le franchissement de l'autoroute A4, notamment pour permettre un accès à la gare RER

- **Liaison O.** Collégien - Bussy Saint-Georges : répondre aux déplacements de Collégien vers Bussy-Saint-Georges, notamment vers la gare, relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Torcy
- **Liaison P.** Bussy Saint-Martin - Bussy Saint-Georges : relier Bussy-Saint-Georges au pôle de Busy-Saint-Martin, renforcer les liaisons entre Marne et Gondoire et Paris Vallée de la Marne, en réponse aux besoins utilitaires
- **Liaison Q.** Lagny-sur-Marne – Chanteloup-en-Brie : relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris (liaison RER V), desservir les communes de Conches-sur-Gondoire et Chanteloup-en-Brie vers les pôles urbains à proximité

Dans le cadre de la définition des itinéraires cyclables (voir la partie sur le réseau armature ci-dessous), trois axes supplémentaires ont été définis :

- **Liaison R.** Bussy Saint-Georges – Jossigny : desservir Jossigny, aussi bien vers Bussy-Saint-Georges, notamment la gare, que vers Val d'Europe
- **Liaison S.** Lesches – Jablines : relier ces deux communes, notamment pour les besoins scolaires, et proposer une liaison vers Coupvray et Esbly (rabattement vers la gare et les équipements sportifs).
- **Liaison T.** Collégien – Ferrières-en-Brie : assurer un accès cyclable vers la zone d'activités de Lamirault (Collégien)

La conception des itinéraires cyclables

Afin de concrétiser le schéma de principe présenté précédemment, un travail d'identification des itinéraires potentiels a été effectué. Il vise à déterminer les voiries ou les emprises à même de devenir le support des liaisons du réseau armature. Au cours de ce travail, les conditions de circulation automobile, les aménagements cyclables existants, les principales coupures et points durs du territoire, ainsi que la localisation des principaux générateurs de déplacements du territoire, ont été pris en compte. De plus, les préconisations prennent en compte les enseignements d'un atelier de mobilité cyclable réalisé avec les élus du territoire.

Le réseau armature ainsi défini vise en priorité à répondre aux besoins utilitaires des usagers du territoire en leur permettant d'effectuer leurs déplacements du quotidien à vélo dans des conditions de circulations adaptées. Il apporte une cohérence d'ensemble et il donne plus de lisibilité au réseau cyclable à l'échelle du territoire intercommunal.

Bien que leur vocation première soit de permettre les déplacements utilitaires, certains itinéraires s'inscrivent dans le cadre d'aménagements existants ou futurs dont le rôle est davantage touristique ou de loisir. Ces itinéraires, comme ceux qui longent les bords de Marne, ont de fait une vocation mixte.

Ainsi, les voies-vertes existantes et en projet desservant le territoire communautaire sont pour partie intégrées au réseau cyclable lorsqu'elles permettent de répondre à la demande en déplacements utilitaires. De plus, une attention particulière a également été portée à l'interconnexion entre les liaisons du réseau cyclable et ces voies vertes pour générer un effet de synergie, profitant tant aux pratiques de loisirs qu'aux déplacements utilitaires réalisés à vélo.

Toutefois, le schéma directeur cyclable s'attache en premier lieu à répondre aux besoins en déplacements à vélo plutôt qu'à suivre systématiquement le tracé projeté des voies vertes.

Afin de répondre le mieux possible aux attentes et aux besoins locaux, deux scénarios de réseaux cyclables sont étudiés dans cette démarche. Chacun de ces scénarios propose un réseau complet pour relier les communes identifiées par les grands axes de demande. Ils empruntent toutefois des itinéraires en tout ou partie différents, offrant une alternative de tracé et d'itinéraire emprunté (lorsque cela s'avère nécessaire). Les scénarios d'itinéraires prennent en compte les tronçons de routes départementales inscrits au Plan Vélo 77, qui feront l'objet d'aménagements cyclables à l'horizon 2030.

Les scénarios de réseau cyclable ont été étudiés dans le détail dans le cadre d'une série d'ateliers participatifs avec les élus et avec les représentants de la société civile. Ces échanges ont permis de retenir l'une des deux variantes pour chaque liaison cyclable, ou bien une variante hybride, comportant des liaisons des deux scénarios. Le réseau cyclable définitif a ensuite présente aux élus en comité de pilotage, pour validation. En phase 3, le scénario retenu a été approfondi, notamment en termes de principes d'aménagement, tandis que des actions d'accompagnement ont été définies (stationnement, services…). De plus, un plan d'actions et une programmation financière ont été établis. Ces éléments seront présentés dans le présent rapport final.

Le statut des itinéraires cyclables

Le réseau armature

Le réseau armature est composé d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire de Marne et Gondoire. Ces grands itinéraires, dont une part importante est organisée en étoile autour de Lagny-sur-Marne et Bussy Saint-Georges, permettent d'offrir de bonnes conditions de rabattement à vélo vers ou entre les polarités urbaines.

Ils offrent une nouvelle possibilité de déplacement entre les communes fortement génératrices de flux de déplacements et favorisent le rabattement à vélo vers les gares du territoire.

Le tracé des itinéraires du réseau armature, tels que présentés sur les cartes suivantes, ont été étudiés de manière à dissocier tant que possible la circulation des vélos de celle des voitures tout en privilégiant les trajets directs.

Le rôle principal du Schéma Directeur de Liaisons Douces étant de faciliter l'usage du vélo pour les déplacements utilitaires, les itinéraires touristiques et de loisirs présentés sur les cartes suivantes sont de manière générale ceux déjà existants ou projetés. Ces itinéraires sont pour la plupart des voies vertes ou des chemins ruraux.

Les voies vertes des bords de Marne ont été utilisées dans la définition du réseau d'itinéraires armature (liaisons G, H et J).

Le réseau complémentaire

Les itinéraires du réseau complémentaire viennent s'ajouter à ceux du réseau armature. Leurs itinéraires, dont le tracé a été élaboré avec la même attention que ceux des liaisons structurantes, offrent des possibilités de déplacement sur des liaisons moins génératrices de flux que les itinéraires structurants. Ils desservent les secteurs urbanisés et les équipements locaux, en connexion avec les itinéraires du réseau armature.

Les scénarios pour le réseau cyclable armature

Scénario 1

Présentation du réseau cyclable

Ce réseau propose une solution d'itinéraire pour chacun des axes identifiés. Il s'appuie notamment sur les routes principales, que celles-ci soient dotées d'aménagements cyclables ou non. Ainsi, ce scénario propose des liaisons très directes entre les différentes communes, et implique la mise en place d'aménagements cyclables en site propre (pistes cyclables) sur les tronçons encore non aménagés. Il s'agit par exemple de la liaison J, qui emprunte la RD 231 entre Lagny-sur-Marne et le sud de Montévrain, mais qui n'est qu'à moitié aménagée, ou de la liaison M, qui emprunte l'avenue du Général de Gaulle à Bussy-Saint-Georges, restant en partie à aménager.

Les routes ou chemins empruntés

Le tableau ci-dessous résume les routes ou chemins principaux empruntés par chaque itinéraire cyclable :

Liaison	Tracé	Routes empruntées
A	Lagny-sur-Marne – Bussy Saint-Georges	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, RD10, RD35, avenue du Général de Gaulle
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	Quai Savarin, RD418, avenue Michel Chartier + RD 10 P
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	Quai Savarin, rue Gambetta, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de la Courtilière, RD418
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, RD231, RD934
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	Route de Villevaudé, RD934, RD334, rue du général Leclerc, rue de Marne, pont Maunoury
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	RD418, rue de Marne, pont Maunoury
G	Jablines - Lagny-sur-Marne	RD45, chemin des Prés, pont SNCF, chemin des Sables, rue du Château, RD 105 B, rue de Marne, pont Maunoury
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	RD 105 B, rue de Marne, pont Maunoury
I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	RD21
J	Lagny-sur-Marne – Serris	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, RD231, avenue de l'Europe
K	Montévrain – Serris	Rue de l'Eglise, rue du Puits du Gué, avenue François Mitterrand, avenue de la Société des Nations, avenue de l'Europe
L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	Avenue du Général de Gaulle, boulevard Louis Guibert, RD5, boulevard de la Plaine, rue des Vingt-deux Arpents, avenue François Mitterrand, rue du Puits du Gué, rue de l'Eglise
M	Bussy Saint-Georges – Serris	Avenue du Général de Gaulle, avenue de l'Europe

N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	Grande Rue, RD35, avenue du Général de Gaulle
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	Avenue du Général de Gaulle, RD35, RD406, avenue Michel Chartier, chemin de la Mare Villetourgon, chemin des Collégiens, chemin des Brisaciers, rue de la Vallée, rue de la Croix Blanche, avenue Michel Chartier, avenue Marne et Gondoire
P	Bussy Saint-Georges – Noisiel	Avenue du Général de Gaulle, RD35, rue du Cimetière, rue de Ferrières, rue de Torcy, rue des Sources, RD 217 B
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, RD10, rue Cavallo Pedruzzi, avenue André Malraux, rue Emmanuel Grévin, RD10

En plus des itinéraires du réseau armature, des liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.

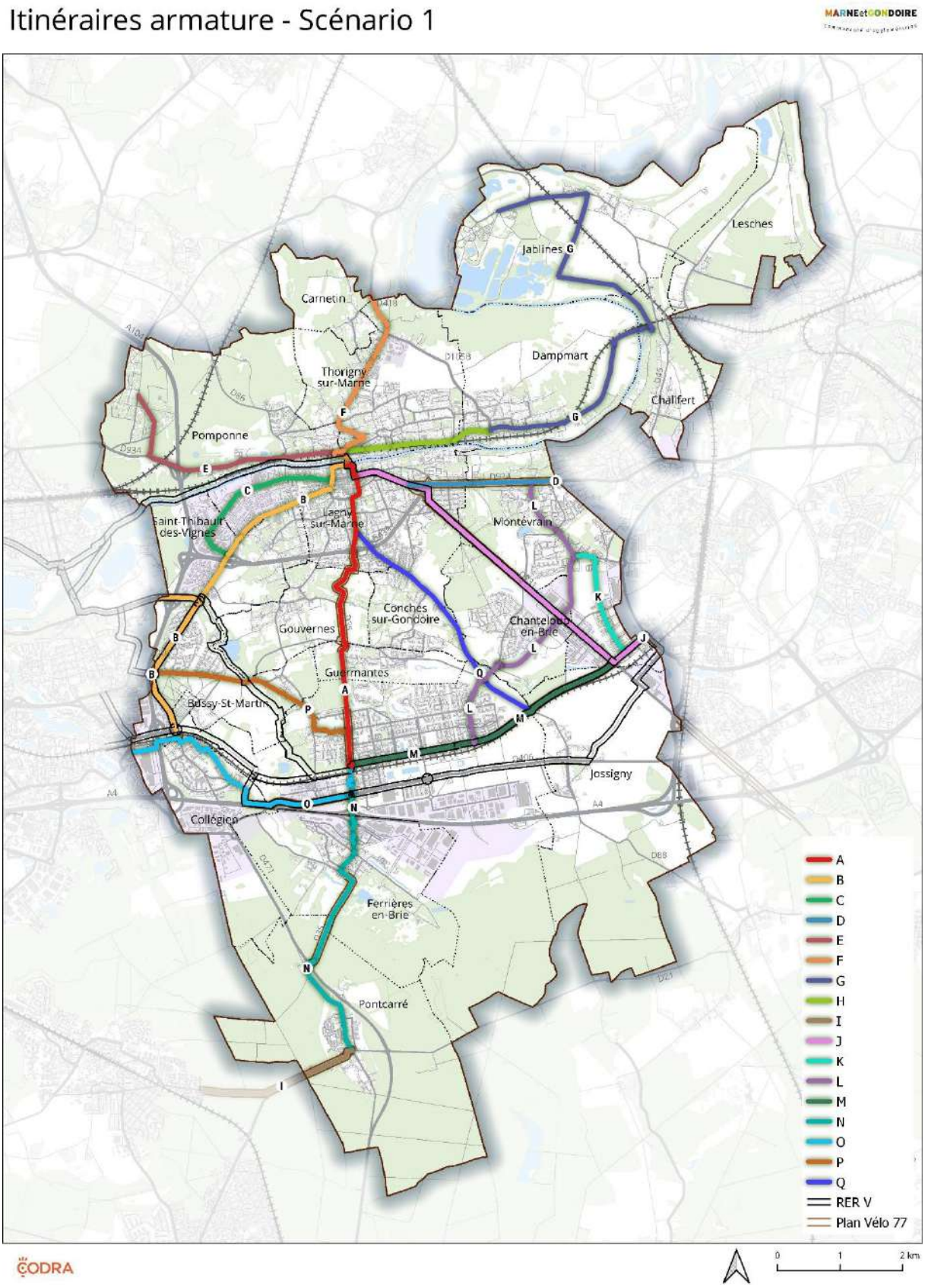


Figure 34 : Itinéraires armature dans le scénario 1

Scénario 2

Présentation du réseau cyclable

Ce réseau dessert répond aux mêmes axes de demande que le scénario 1, en empruntant des itinéraires différents. Il s'appuie notamment sur les routes secondaires et sur les chemins existants, nécessitant peu d'aménagements importants pour les vélos. Par exemple, la liaison J évite la RD 231, et emprunte un itinéraire parallèle dans l'hypothèse où l'aménagement tronçon de la RD 231 dans le bois de Chigny s'avère impossible. Toutefois, afin d'apporter une réponse efficace aux déplacements utilitaires, certaines liaisons s'appuient sur des routes structurantes, impliquant la mise en place ou la valorisation d'aménagements cyclables en site propre (pistes cyclables). Il s'agit notamment de la liaison M, qui emprunte la RD 406, en raison de l'absence d'alternatives apaisées sur cette liaison.

Les routes ou chemins empruntés

Le tableau ci-dessous résume les routes ou chemins principaux empruntés par chaque itinéraire cyclable :

Liaison	Tracé	Routes empruntées
A	Lagny-sur-Marne – Bussy Saint-Georges	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, RD10, RD35, avenue du Général de Gaulle
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	Quai Savarin, rue Gambetta, rue Jacques le Paire, boulevard du Général de Gaulle, chemin de Gouvernes, rue Henri Dunant, rue Marie, rue de Lagny, avenue des Joncs, RD418, avenue Michel Chartier
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	Quai Savarin, rue Gambetta, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de la Courtilière, RD418
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, rue du Chariot d'Or, avenue Grouard, chemin de la Grande Voirie, RD934 OU Quai de la Gourdine, rue du Canada, chemin des Etoisies, chemin de Mortcerf, chemin de la Grande Voirie, RD934
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	Route de Villevaudé, RD934, RD334, rue de la Petite Ferme, chemin de Halage, quai Eugène Gaudineau, quai Bizeau, pont Maunoury
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	Chemin du Moulin à Vent, chemin des Fourches, rue du Moulin à Vent, rue Jean Jaurès, rue Georges Clemenceau, rue Gambetta, rue Cornilliot, rue Raymond Poincaré, rue du Général Leclerc, rue de Marne, pont Maunoury
G	Jablines - Lagny-sur-Marne	RD45, chemin des Prés, chemin de Meaux, ancien chemin de Meaux, chemin de Quincangrogne, rue du Chariot d'Or, rue Saint-Denis, rue Delambre, quai Saint-Père
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	Allée du Château, quai de Marne, pont Maunoury

I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	RD21
J	Lagny-sur-Marne – Serris	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, rue du Chariot d'Or, avenue Grouard, chemin de la Grande Voirie, chemin de la Bergame, chemin du Mollard, chemin des Corbins, rue du Puits du Gué, RD231, avenue de l'Europe OU Quai de la Gourdine, rue du Canada, chemin des Etoisies, chemin de Mortcerf, chemin de la Grande Voirie, chemin de la Bergame, chemin du Mollard, chemin des Corbins, rue du Puits du Gué, RD231, avenue de l'Europe
K	Montévrain – Serris	Rue de l'Eglise, rue du Puits du Gué, avenue François Mitterrand, avenue de la Société des Nations, avenue de l'Europe
L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	Avenue du Général de Gaulle, boulevard Louis Guibert, RD5, boulevard de la Plaine, rue des Vingt-deux Arpents, avenue François Mitterrand, rue du Puits du Gué, rue de l'Eglise
M	Bussy Saint-Georges – Serris	RD35, RD406, rue de la Croix Blanchetot, RD231, cours de la Gondoire
N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	Grande Rue, RD35, avenue du Général de Gaulle
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	Avenue du Général de Gaulle, RD35, RD406, avenue Michel Chartier, chemin de la Mare Villetourgon, chemin des Bordes, route de Déviation, avenue de l'Europe OU Avenue du Général de Gaulle, RD35, route de Déviation, avenue de l'Europe
P	Bussy Saint-Georges – Noisiel	Avenue du Général de Gaulle, RD35, route de Déviation, chemin du ru de la Brosse, rue René Cassin, RD 10 P
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, RD10, RD35, RD 217 B, RD10, avenue du Général de Gaulle

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.

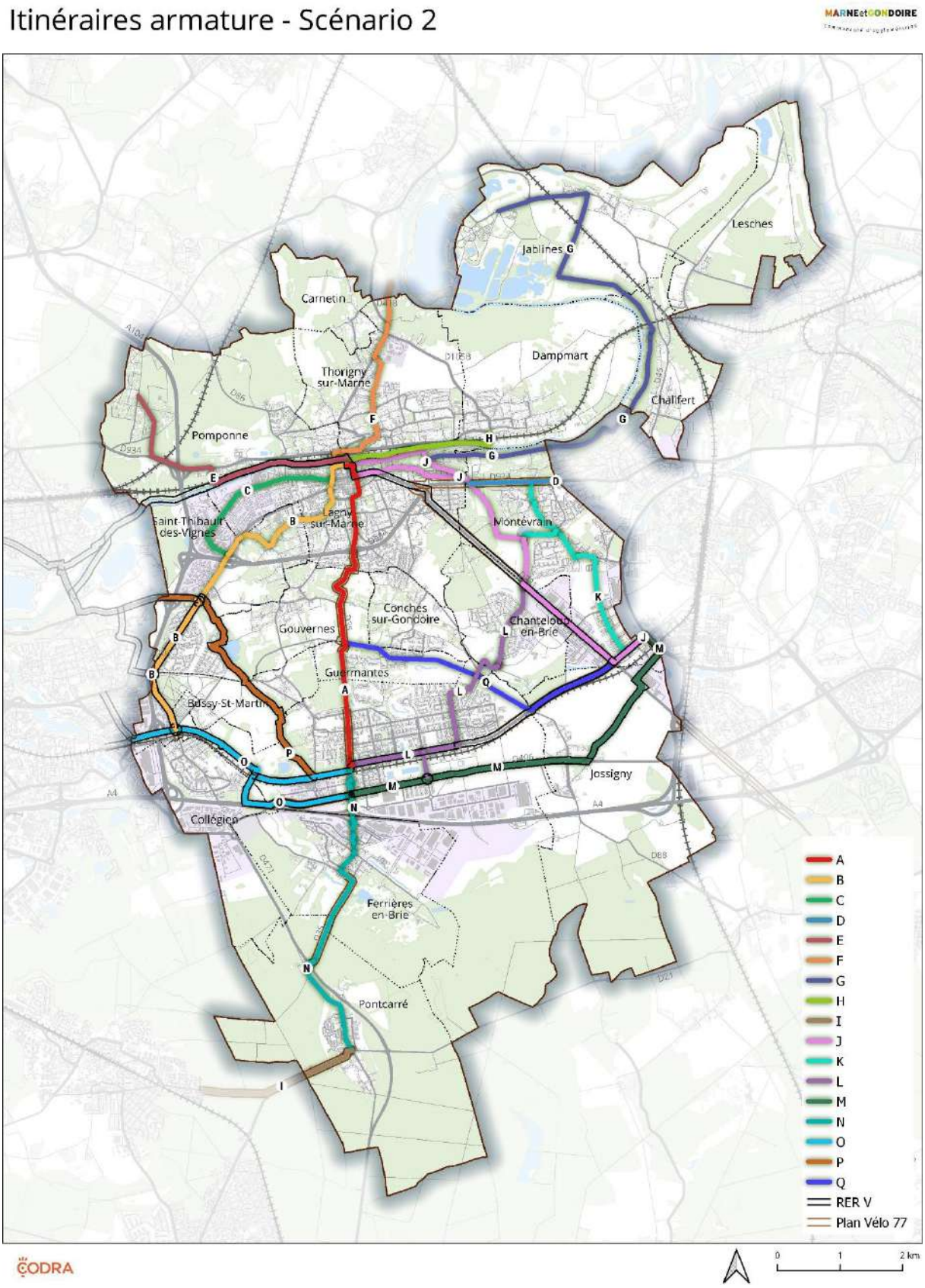


Figure 35 : Itinéraires armature dans le scénario 2

Le réseau cyclable armature retenu

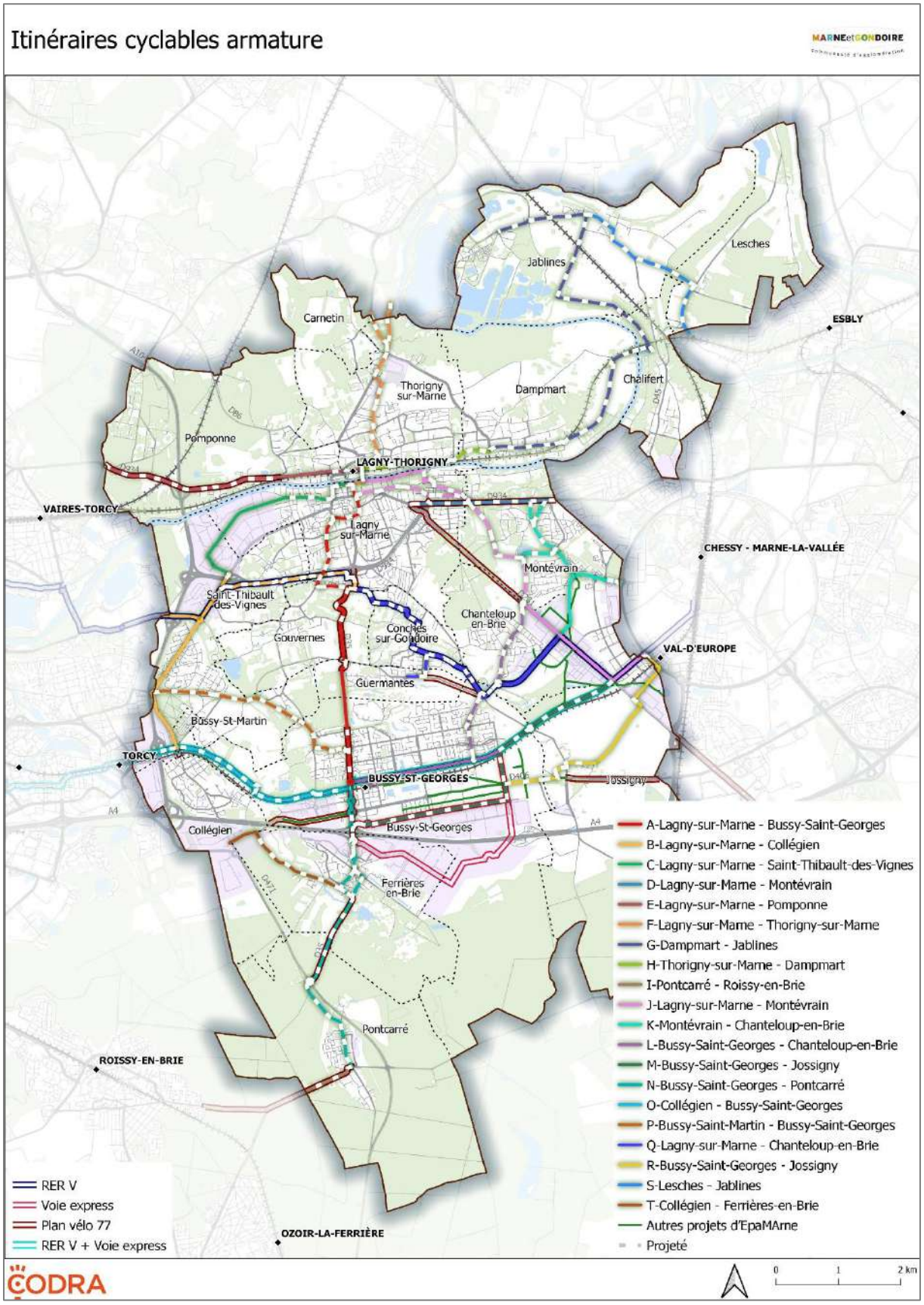


Figure 36 : Itinéraires cyclables armature retenus

Le scénario retenu par les élus correspond à un scénario hybride entre les scénarios 1 et 2, tout en comportant quelques modifications de tracés. Les élus ont en effet privilégié le plus possible les itinéraires empruntant les axes les plus directs entre les communes du territoire, souvent des routes départementales ou des avenues structurantes. A tire d'exemple, les itinéraires A et N empruntent la RD 35 du nord au sud du territoire, la liaison B longe la RD 394 (Saint-Thibault-des-Vignes), la liaison D emprunte la RD 934 (Montévrain), la liaison H emprunte la rue de Dampmart (Thorigny) et la liaison M emprunte l'avenue Charles de Gaulle (Bussy-Saint-Georges, Jossigny).

Lorsque le tracé sur la voie la plus structurante n'était pas envisageable à moyen terme, en raison notamment d'un espace trop contraint ou d'une circulation trop intense, les élus ont retenu une variante sur des rues de desserte locale. Par exemple, c'est le cas de la liaison J, empruntant les rues locales de Montévrain, au lieu de la RD 231, de la liaison C, empruntant l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, afin d'éviter la RD 418, ou encore de la liaison o, empruntant des chemins locaux au nord de Collégien.

Par ailleurs, certaines liaisons ont fait l'objet d'une redéfinition de leur tracé lors de la définition des tracés définitifs. Dans ce cadre, il est important de mentionner notamment la liaison O, qui emprunte dorénavant la ruelle Binette, la rue du Fort du Bois et la rue de la Jonchère (Coches-sur-Gondoire), avant d'emprunter un cour tronçon de la RD 10. Il s'agit d'une proposition alternative, développée dans le cadre du RER V, qui permet d'éviter la création d'un aménagement trop lourd le long de la RD 10 à l'horizon de ce projet structurant.

Par ailleurs, il est important de souligner que la liaison entre Bussy-Saint-Georges et Jossigny dispose de deux itinéraires complémentaires dans le schéma final, le premier sur l'avenue Charles de Gaulle et le deuxième sur l'avenue de l'Europe. Pour rappel, le premier correspond au RER V et à la voie express vélo, tandis que le deuxième correspond à la voie express vélo uniquement.

Les routes ou chemins empruntés

Le tableau ci-dessous résume les routes ou chemins principaux empruntés par chaque itinéraire cyclable :

Liaison	Tracé	Communes desservies	Routes empruntées
A	Lagny-sur-Marne – Busy-Saint-Georges	Lagny-sur-Marne, Gouvernes, Guermantes, Bussy-Saint-Georges	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, boulevard Charpentier, chemin de Gouvernes, boulevard Georges Pompidou, RD35
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien	RD 418, RD 10P, RD 934, avenue Camille Pissarro
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes	Quai Savarin, rue Gambetta, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de la Courtilière
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	Lagny-sur-Marne, Montévrain	Avenue Thibaud de Champagne (RD 934)
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	Pomponne, Thorigny-sur-Marne	Rue de Paris (RD 934)
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	Thorigny-sur-Marne, Lagny-sur-Marne	Rue de Claye (RD 418), voie chemin des Fourches, chemin du Moulin à Vent, rue du Moulin à Vent, rue Jean Jaurès, rue Georges Clemenceau, rue Gambetta, passage sous la voie ferrée, rue d'Orgemont, passerelle à créer sur la Marne, quai Saint-Père
G	Jablines - Lagny-sur-Marne	Jablines, Chalifert, Dampmart	RD45, chemin des Prés, pont SNCF, chemin des Sables, rue du Château
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	Dampmart, Lagny-sur-Marne	Rue de Lagny, rue de Dampmart, rue Raymond Poincaré
I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	Pontcarré	Rue de la Gare (RD 21)
J	Lagny-sur-Marne – Serris	Lagny-sur-Marne, Montévrain, Chanteloup-en-Brie	Quai de la Gourdine, rue du Canada, chemin de Quincangrogne, rue Saint-Denis, rue du Chariot d'Or, avenue Grouard, chemin de la Grande Voirie, chemin de la Bergame, chemin du Mollard, chemin des Corbins, rue du Puits du Gué, RD231, avenue de l'Europe
K	Montévrain – Serris	Montévrain	Rue de l'Eglise, rue André Darrasse, rue du Puits du Gué, avenue François Mitterrand, avenue Georges Pompidou, rue des Ving-Deux Arpents

L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie	Avenue de la Jonchère, boulevard de Fontenelle, boulevard Louis Guibert, avenue du Général de Gaulle
M	Bussy Saint-Georges – Serris	Bussy-Saint-Georges, Jossigny	Avenue de l'Europe, boulevard des Cent Arpents, avenue du Général de Gaulle
N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	Pontcarré, Ferrières-en-Brie, Bussy-Saint-Georges	RD35, Grande Rue
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	Bussy-Saint-Georges, Collégien	Avenue de l'Europe, route de Déviation, chemin des Bordes, chemin de la Mare Villetourgon, voie verte à créer
P	Bussy-Saint-Georges – Noisiel	Busy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin	Rue de Gouvernes, rue des Sources, ru de Torcy, rue de Ferrières, rue du Cimetière, place du Clos Saint-Georges
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	Lagny-sur-Marne, Conches-sur-Gondoire, Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie	RD 10, voie verte à créer, ruelle Binette, rue du Fort du Bois, rue de la Jonchère, RD 10, avenue de la Jonchère, boulevard de la Plaine
R	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	Bussy-Saint-Georges, Jossigny	Chemin du Colombier, rue de Lagny, rue du Bois des Moines, chemin du Bois des Moines, RD 231, cours de la Gondoire
S	Lesches - Jablines	Lesches, Jablines	Grande Rue, route de Lesches, rue de Jablines, avenue Charles de Gaulle
T	Collégien – Ferrières-en-Brie	Collégien, Ferrières-en-Brie	RD 406, route de la Brosse, rue Maryse Bastié

Le linéaire de liaisons cyclables

Les linéaires restant à aménager sur chaque liaison sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Liaison	Tracé	Linéaire existant (en km)	Linéaire à réaliser (en km)	Linéaire total (en km)
A	Lagny-sur-Marne – Busy-Saint-Georges	1,80	4,47	**6,26**
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	3,73	2,89	**6,95**
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	2,61	1,04	**3,65**
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	0,00	2,36	**2,36**
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	0,84	3,41	**4,25**
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	0,36	4,39	**4,75**
G	Jablines - Lagny-sur-Marne	0,00	8,42	**8,42**
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	0,00	2,15	**2,15**
I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	0,00	0,88	**0,88**
J	Lagny-sur-Marne – Serris	4,48	5,32	**9,81**
K	Montévrain – Serris	2,19	2,23	**4,42**
L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	2,58	2,66	**5,23**
M	Bussy Saint-Georges – Serris	0,00	5,68	**5,68**
N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	1,27	6,88	**8,15**
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	0,00	4,05	**4,05**
P	Bussy Saint-Georges – Noisiel	0,00	3,59	**3,59**
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	1,28	4,60	**5,89**
R	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	2,63	1,96	**4,61**
S	Lesches - Jablines	0,00	3,05	**3,05**
T	Collégien – Ferrières-en-Brie	0,00	1,70	**1,70**
Total		**23,76**	**71,73**	**95,84**

La mise en œuvre du réseau armature nécessite implique donc **la création de près de 72 km d'itinéraires cyclables**, soit 75% du linéaire total futur. Il s'appuie sur 24 km d'itinéraires existants, sout 25% des itinéraires cyclables futurs.

Les typologies d'aménagements cyclables

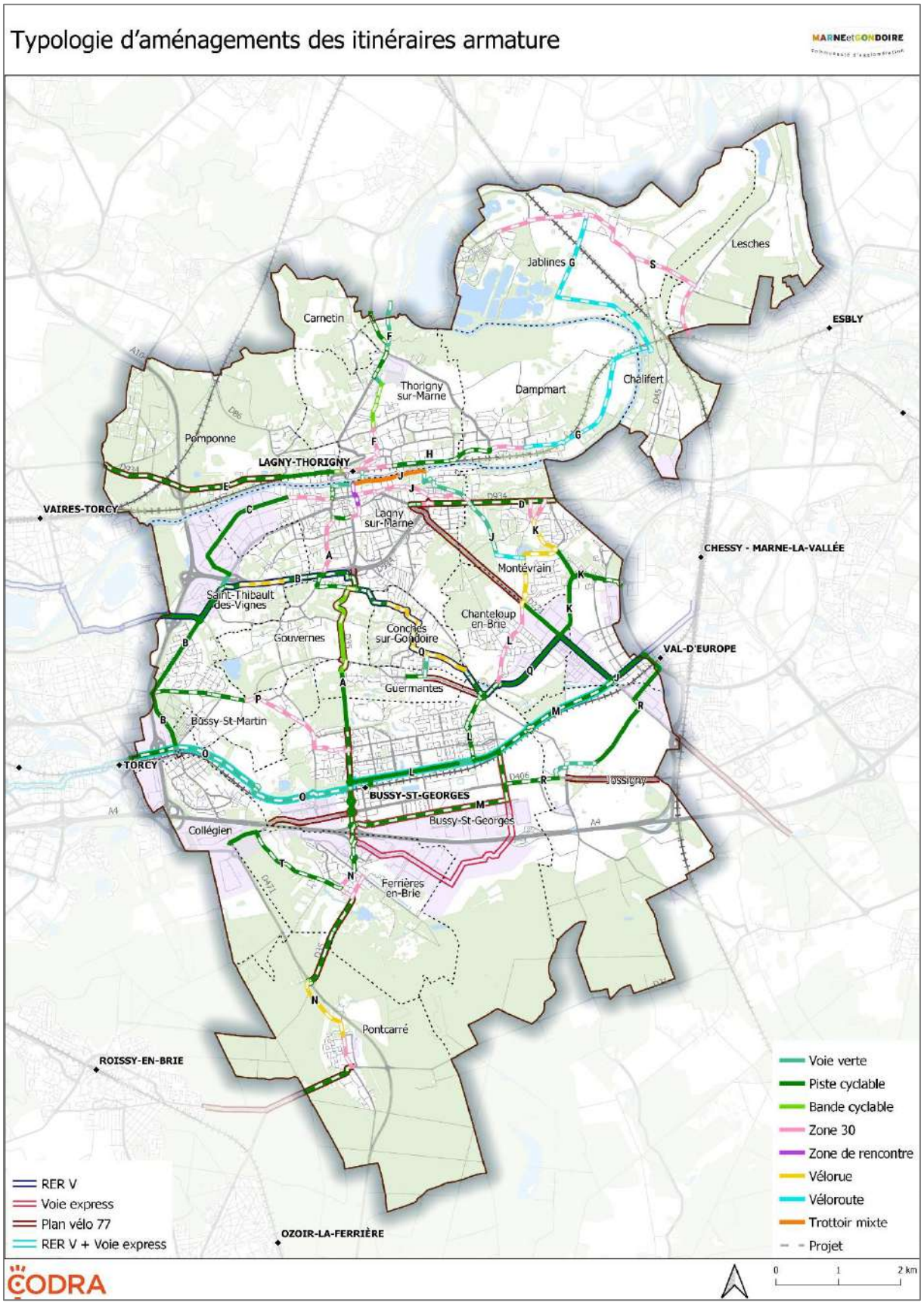


Figure 37 : Typologies d'aménagement des itinéraires armature

Une typologie d'aménagement a été définie pour chaque tronçon du réseau cyclable futur. Cette typologie respecte les préconisations du CEREMA en termes d'intégration du vélo sur la voirie, en fonction des paramètres de trafic et de vitesse. En règles générales, le type d'aménagement a été défini en fonction de ces deux paramètres. Parfois, lorsque l'espace est plus contraint, notamment en milieu urbain, la préconisation consiste plutôt à agir sur l'apaisement de la circulation que sur l'aménagement cyclable. Le but est d'offrir un bon niveau de cyclabilité sur tous les itinéraires du réseau « armature », en proposant soit un aménagement en site propre, soit un aménagement partagé, avec de bonnes conditions de cohabitation avec la circulation automobile. De plus, ce réseau s'appuie sur les itinéraires cyclables déjà existants, aménagés dans le cadre de la mise en œuvre du SDLD de 2016.

Les préconisations du CEREMA sont résumées dans le graphique ci-dessous.

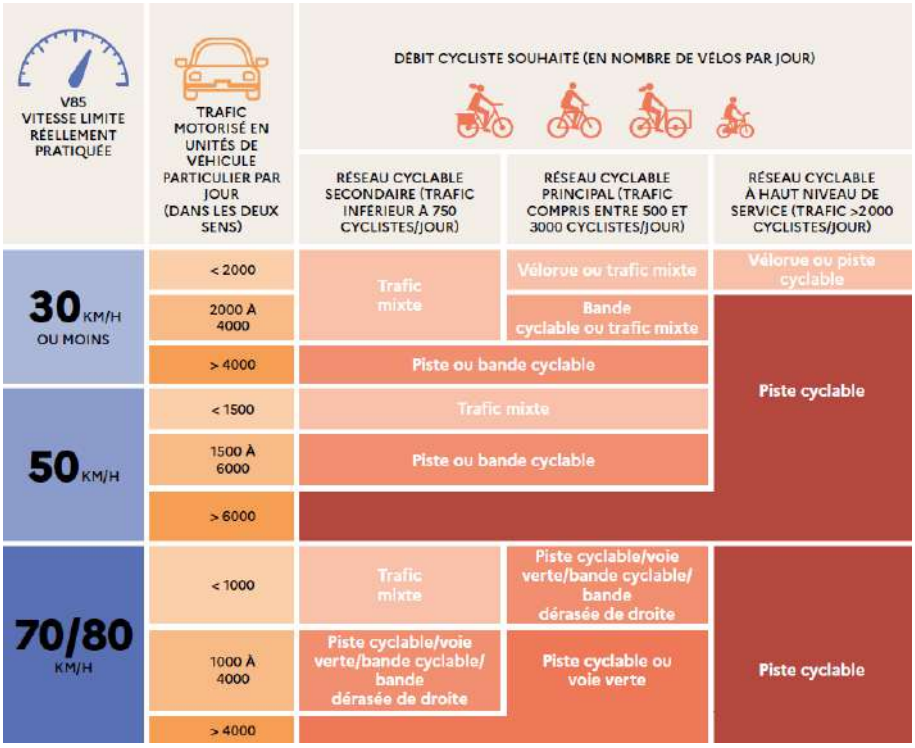


Figure 38 : Principes d'aménagement des itinéraires cyclables (source : CEREMA, 2020)

Par ailleurs, il est important de rappeler que plusieurs itinéraires cyclables « armature » sont concernés par le RER V, avec des exigences particulières en termes d'aménagements cyclables (d'après le cahier des charges établi par la Région). Sur le RER V, les aménagements sont de deux types, soit des pistes cyclables largement dimensionnées (2,5 pour une piste unidirectionnelle, 4 m pour une bidirectionnelle), soit des vélorues, permettant de mixer les vélos avec les voitures sur des rues étroites et à faible vitesse. Ces aménagements ont été déterminées dans le cadre des études AVP pour la construction du RER V. Ils ont été repris dans la présente étude.

Les tronçons d'itinéraires empruntant des routes structurantes, en milieu urbain ou interurbain, avec une circulation et une vitesse élevées, bénéficient d'aménagements sécurisés, sous la forme de pistes cyclables. **Les pistes cyclables** sont des aménagements dédiés aux vélos situées le long d'une route, bénéficiant d'une séparation physique vis-à-vis de la chaussée automobile. Elles peuvent être situées sur la chaussée ou au niveau du trottoir. Plusieurs pistes cyclables sont proposées le long de routes structurantes en milieu interurbain ou d'avenues structurantes en milieu urbain :

- RD 418 au nord de Thorigny-sur-Marne
- RD 334 à Pomponne
- Rue de Dampmart à Thorigny-sur-Marne, rue de Lagny à Dampmart

- RD 934 à Saint-Thibault-des-Vignes et Lagny-sur-Marne (RER V)
- RD 934 à Lagny-sur-Marne et Montévrain
- RD 35 à Bussy-Saint-Georges, Ferrières-en-Brie et Pontcarré
- Avenue de l'Europe à Bussy-Saint-Georges
- RD 406 à Bussy-Saint-Georges et Jossigny
- Avenue du Général de Gaulle à Bussy-Saint-Georges et Jossigny (RER V)
- Boulevards Louis Guibert et du Pavé Fontenelle à Bussy-Saint-Georges
- Tronçon de la RD 10 au nord de Bussy-Saint-Georges (RER V)
- RD 217 B à Bussy-Saint-Martin
- Route de la Brosse à Ferrières-en-Brie
- RD 21 à Pontcarré

Les voies vertes sont des aménagements réservés aux piétons et aux cyclistes, souvent dans des espaces naturels, offrant des conditions de déplacements optimales aux modes actifs, notamment en raison de leur séparation vis-à-vis du trafic automobile. Le schéma prévoit la création de plusieurs voies vertes **:**

- Au nord de Thorigny-sur-Marne, en connexion avec la RD 418
- Au niveau du chemin situé au nord de la voie ferrée à Collégien, se prolongeant dans le parc de la Brosse et le long du rû de la Butte de Vaux (RER V)
- Sur le chemin de Montcerf (Lagny-sur-Marne) et sur le chemin de la Bergame (Montévrain)
- Sur le chemin du Colombier et le chemin du Bois des Moines (Jossigny)

Il est à noter que les pistes cyclables et les voies vertes appartenant au RER V ou à la voie express vélo bénéficieront d'aménagements très qualitatifs en termes largeur, revêtement et protection vis-à-vis du trafic (conformément au cahier des charges du RER Vélo). Les aménagements de ces itinéraires sont dits « à haut niveau de service ».

Les bandes cyclables sont des espaces dédiés aux vélos sur la chaussée, délimitées par un marquage horizontal. Elles sont proposées sur des rues présentant une circulation faible ou modérée, une vitesse faible, et une largeur suffisamment importante. Il s'agit des rues suivantes :

- Rue du Moulin à Vent à Thorigny-sur-Marne
- RD 35 au nord de Gouvernes

En milieu urbain, les aménagements cyclables correspondent en règles générales à **des zones de circulation apaisées** (zones 30 et zone de rencontre). Sur ces zones, la réduction de la vitesse permet de mieux intégrer la circulation des vélos, sans nécessité d'aménagements cyclables en site propre. Ce type d'aménagement est proposé dans la plupart des centres-villes et des centres-bourgs. A titre d'exemple, on peut mentionner la rue Cornilliot et la rue Jean Jaurès à Thorigny-sur-Marne, le chemin de Gouvernes à Lagny-sur-Marne, la rue du Château à Dampmart, la rue de l'Eglise à Montévrain, l'avenue de la Jonchère à Chanteloup-en-Brie, la rue des Sources à Bussy-Saint-Martin, la rue Aristide Briand et la rue du Général de Gaulle à Ferrières-en-Brie, ainsi que la Grande Rue à Pontcarré.

Des **vélorues** sont également proposées sur plusieurs itinéraires « armature ». Une vélorue représente une rue apaisée, où les cyclistes son prépondérants. Ils sont incités à rouler au centre de la chaussée, tandis que les automobilistes sont incités à ne pas les dépasser, à travers un aménagement et un signalétique spécifique. Cet aménagement augmente fortement le confort des cyclistes, à condition que tous les usagers respectent son fonctionnement. Il est adapté à des tronçons présentant une forte demande

cyclable, en agglomération (ex : rue résidentielle ou commerçante). La mise en place de vélorue pourra être mis à titre expérimental. Les vélorues proposées dans ce schéma sont les suivantes :

- Sentier de Gouvernes, le long de la RD 934 (Saint-Thibault-des-Vignes)
- Ruelle Binnette, rue du Fort du Bois, rue de la Jonchère (Conches-sur-Gondoire) appartenant au RER V
- Rue du Puits du Gué (Montévrain)

Quelques routes secondaires concernées par ce schéma, se caractérisant par un contexte interurbain et une faible circulation, seront quant à elles réaménagées en tant que **voies routières balisées vélo**. Il s'agira sur ces tronçons de mettre en place un revêtement et un jalonnement à destination des cyclistes. Les axes concernés sont le chemin des Sables (Dampmart) et le Chemin des Près (Chalifert, Jablines).

Le tableau ci-dessous présente les linéaires à aménager (en km) itinéraire par itinéraire :

Liaison	Voie verte	Voie verte - *Haut niveau de service*	Piste cyclable	Piste cyclable - *Haut niveau de service*	Bande cyclable	Zone 30	Vélorue	Zone de rencontre	Voie routière balisée	Total
A	0,1		1,9		0,9	1,2		0,4		**4,5**
B				2,0			0,9			**2,9**
C	0,1		0,2			0,8				**1,0**
D			2,1			0,2				**2,4**
E			2,9		0,2	0,3				**3,4**
F	1,6		1,1		0,8	0,9				**4,4**
G	0,2					2,1			6,1	**8,4**
H			1,6			0,5				**2,1**
I			0,9							**0,9**
J	2,0					1,9	1,0		0,4	**5,3**
K			0,2			0,7	1,2			**2,2**
L			1,3			1,4				**2,7**
M				5,7						**5,7**
N			4,0		0,0	1,6	1,2			**6,9**
O		3,3		0,7						**4,0**
P			1,5			2,1				**3,6**
Q		0,4		2,2	0,1		2,0			**4,6**
R	0,8		1,1							**2,0**
S						3,1				**3,1**
T			1,7							**1,7**
Total	**4,9**	**3,7**	**20,7**	**10,5**	**2,0**	**16,7**	**6,3**	**0,4**	**6,6**	**71,7**

Les points durs pour les vélos

Les points durs pour les vélos correspondent notamment à des intersections ou giratoires de grandes dimensions sans aménagements cyclables, à des traversées de routes départementales, ainsi qu'à des ponts ou tunnels non aménagés. Par ailleurs, le pont en T (Pomponne), et plus globalement le franchissement de la Marne, représente un important point dur pour les déplacements entre le nord et le centre du territoire. Ces points durs génèrent un sentiment d'insécurité chez les usagers, qui peut suffire à limiter fortement l'intérêt d'un parcours cyclable pour l'usager.

Les points durs à traiter dans le plan d'actions du SDLD correspondent uniquement à ceux situés sur le réseau cyclable proposé. En effet, afin d'optimiser les investissements, les points durs identifiés dans le diagnostic mais pas situés sur une liaison cyclable programmée ne sont pas traités dans le SDLD.

Ainsi, 50 points durs ont été identifiés dans le SDLD. Il s'agit principalement des lieux suivants :

- Intersections de grande dimension, nécessitant un réaménagement complet (ex : RD 934 / RD 231 à Lagny-sur-Marne)
- Intersections de moyenne dimension, nécessitant un réaménagement complet (ex : Boulevard Charpentier / Rue Saint-Laurent à Lagny-sur-Marne, Boulevard Georges Pompidou / RD 35 à Gouvernes, Rue Jacques Lepaire / Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Lagny-sur-Marne)
- Giratoires de grande dimension, impliquant la création d'une piste cyclable autour de l'anneau routier (ex : RD 418 / Michel Chartier à Bussy-Saint-Georges, RD 334 / Chemin du Gué de Launay à Pomponne, RD 418 / RD 105 B à Thorigny-sur-Marne, RD 45 à Jablines…)
- Intersections urbaines avec une discontinuité de l'itinéraire cyclable (ex : Place du Clos Saint-Georges à Bussy-Saint-Georges, Sentier de Gouvernes / Rue de Gouvernes à Saint-Thibault-des-Vignes, RD 934 / rue André Darasse à Montévrain...)
- Franchissements d'une route départementale par une liaison cyclable, nécessitant la mise en place d'une traversée vélo (ex : RD 934 à Lagny-sur-Marne, RD 231 à Jossigny)
- Ponts ou tunnels étroits avec une forte circulation, impliquant un apaisement de la circulation et un marquage pour les vélos (ex : chemin de Gouvernes en franchissement de la RD 934 à Lagny-sur-Marne, RD 418 en franchissement de la RD 934 à Saint-Thibault-des-Vignes…)
- Franchissement de la Marne (Thorigny-sur-Marne – Lagny-sur-Marne) : passerelle en continuité de la rue Cornillot et d'Orgemont (Thorigny-sur-Marne), au niveau du passage souterrain de la voie ferrée
- Franchissement de l'A4 (Bussy-Saint-Georges – Ferrières-en-Brie) : passerelle pour les modes actifs en encorbellement du pont routier existant, projet en cours de réalisation (en dehors du SDLD)
- Pont ferroviaire de Chalifert, à acquérir auprès de la SNCF et à réaménager pour les vélos

Dans le cadre du présent SDLD, le réaménagement du pont en X a été considéré comme peu réaliste à moyen terme. Une passerelle est donc proposée pour permettre les déplacements à vélo entre le nord et le sud de la Marne (voir proposition ci-dessus).

Par ailleurs, le franchissement de l'autoroute A4 fait l'objet d'un projet sous maitrise d'ouvrage de Marne et Gondoire, consistant à construire une passerelle en encorbellement du pont routier existant, pour en coût estimé à 2 400 000 €. Ce projet, intégré dans la programmation du présent SDLD, bénéficiera d'une subvention à hauteur de 60% par la Région Ile-de-France.

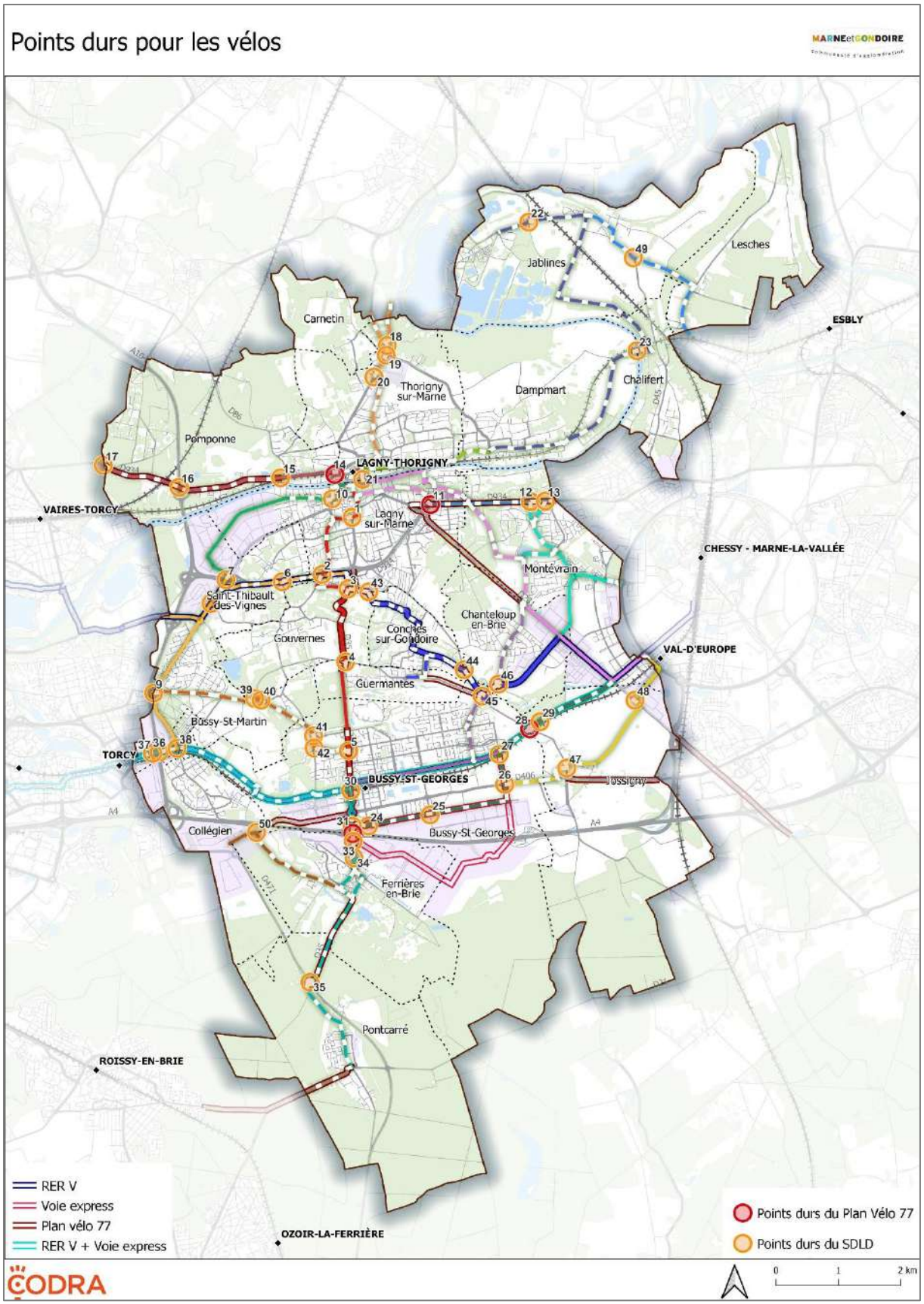


Figure 39 : Points durs des itinéraires armature

Le tableau ci-dessous présente la localisation et les caractéristiques des points durs, ainsi que les préconisations d'aménagement pour les résorber :

Liaison	Identifiant	Commune	Type	Localisation	Description du traitement	Coût estimé
A	1	Lagny-sur-Marne	Intersection	Boulevard Charpentier / Rue Saint-Laurent	Intersection de moyenne dimension - Reconfiguration complète	50 000 €
A	2	Lagny-sur-Marne	Intersection	Chemin de Gouvernes - Franchissement de la RD 934	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
A	3	Gouvernes	Intersection	Boulevard Georges Pompidou / RD 35	Intersection de moyenne dimension - SAS velo, cédez-le-passage cycliste, marquage vélo	10 000 €
A	4	Gouvernes	Intersection	RD 35 / RD 217 B	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
A	5	Bussy-Saint-Georges	Place	Place du Clos Saint-Georges	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	6	Saint-Thibault-des-Vignes	Intersection	Sentier de Gouvernes / Rue de Gouvernes	RER V - Programmé hors SDLD	
B	7	Saint-Thibault-des-Vignes	Tunnel	RD 418 - Franchissement de la RD 934	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	8	Saint-Thibault-des-Vignes	Intersection	RD 418 / Rue Pasteur	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	9	Saint-Thibault-des-Vignes	Intersection	RD 418 / RD 217 B	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	10	Lagny-sur-Marne	Intersection	Rue Gambetta / Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	Intersection de moyenne dimension - Reconfiguration complète	50 000 €
D	11	Lagny-sur-Marne	Intersection	RD 934 / RD 231	Intersection de grande dimension - Reconfiguration complète	100 000 €
D	12	Montévrain	Intersection	RD 934 / rue de l'Eglise	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	13	Montévrain	Intersection	RD 934 / rue André Darasse	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
E	14	Pomponne	Intersection	Pont en X	Pas traité dans le SDLD	
E	15	Pomponne	Intersection	RD 334 / RD 86	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
E	16	Pomponne	Intersection	RD 334 - Pont sur l'A104	Réaménagement d'un pont (piste cyclable, bordure, voies d'insertion)	100 000 €
E	17	Pomponne	Giratoire	RD 334 / Chemin du Gué de Launay	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
F	18	Thorigny-sur-Marne	Intersection	RD 418 (au nord de Thorigny)	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	19	Thorigny-sur-Marne	Giratoire	RD 418 / RD 105 B	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
F	20	Thorigny-sur-Marne	Intersection	RD 418 / Promedade de la Dhuis	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	21	Thorigny-sur-Marne	Passerelle	Franchissement de la Marne	Création d'une passerelle	2 000 000 €
G	22	Jablines	Giratoire	RD 45 (accès à la base de loisirs)	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €

G	23	Chalifert	Pont	Pont ferroviaire	Réaménagement d'un pont ferroviaire	400 000 €
M	24	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	Avenue de l'Europe / Boulevard Pierre Mendès France	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
M	25	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	Avenue de l'Europe / Boulevard de la Haye	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
M	26	Bussy-Saint-Georges	Intersection	Boulevard des Cent Arpents / RD 406	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
M	27	Bussy-Saint-Georges	Passerelle	Franchissement de la voie ferrée	Passerelle livrée	
M	28	Jossigny	Giratoire	Avenue du Général de Gaulle / RD 10	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
M	29	Jossigny	Intersection	Accès au parc de Fontenelle	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage	5 000 €
N	30	Bussy-Saint-Georges	Pont	Pont de la RD 35 sur la voie ferrée	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
N	31	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	RD 35 / Echangeur A4 (Nord)	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
N	32	Bussy-Saint-Georges	Passerelle	Passerelle de la RD 35 sur l'A4	Création d'une passerelle le long de la RD 35sur l'A4	2 400 000 €
N	33	Ferrières-en-Brie	Giratoire	RD 35 / Echangeur A4 (Sud)	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
N	34	Ferrières-en-Brie	Intersection	RD 35 / Eugène Lamy	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
N	35	Pontcarré	Intersection	RD 35 / RD 471	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
O	36	Saint-Thibault-des-Vignes	Tunnel	Avenue de L'Europe - Tunnel sous l'A104	Tunnel - Piste cyclable, signalisation	25 000 €
O	37	Saint-Thibault-des-Vignes	Giratoire	Avenue de l'Europe / Echangeur A104	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
O	38	Saint-Thibault-des-Vignes	Giratoire	Avenue de l'Europe / RD 418	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
P	39	Bussy-Saint-Martin	Intersection	RD 217 B / Rue de la Montagne	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	40	Bussy-Saint-Martin	Intersection	Rue de la Montagne / Rue des Sources	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	41	Bussy-Saint-Georges	Intersection	Rue de Torcy / Rue de Guermantes	Intersection de moyenne dimension - SAS velo, cédez-le-passage cycliste, marquage vélo	10 000 €
P	42	Bussy-Saint-Georges	Intersection	Rue de Ferrières / rue du Cimétière	Intersection de moyenne dimension - SAS velo, cédez-le-passage cycliste, marquage vélo	10 000 €
Q	43	Lagny-sur-Marne	Intersection	RD 10 / Rue Ferraille	RER V - Programmé hors SDLD	
Q	44	Conches-sur-Gondoire	Intersection	Rue de la Jonchère / RD 10	RER V - Programmé hors SDLD	
Q	45	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	RD 10 / RD 5	RER V - Programmé hors SDLD	
Q	46	Chanteloup-en-Brie	Giratoire	RD 5 / Bolevard de la Plaine	RER V - Programmé hors SDLD	
R	47	Jossigny	Intersection	Rue du Colombier / RD 10	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
R	48	Jossigny	Intersection	RD 231 / Cour de la Condoire	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
S	49	Jablines	Intersection	RD 45 A / RD 45	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

T	50	Ferrières-en-Brie	Intersection	Rue de la Brosse / RD 406	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

Le réseau cyclable complémentaire

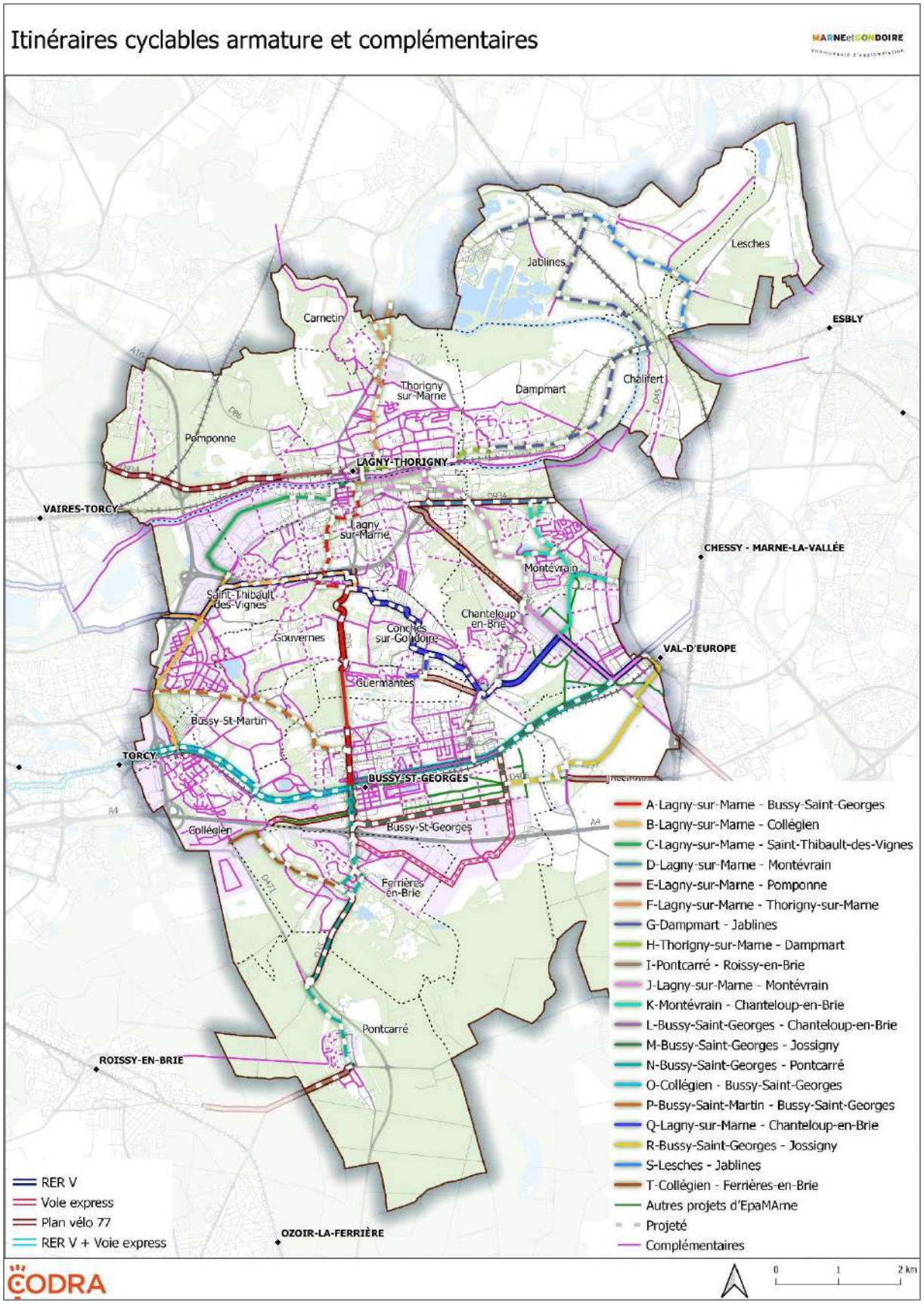


Figure 40 : Itinéraires cyclables armature et complémentaires

Le réseau cyclable complémentaire vise à desservir les secteurs urbanisés qui ne sont pas directement traversés par une liaison armature, en apportant une desserte fine des communes, toujours en connexion avec le réseau armature, présenté ci-dessus. Une grande partie du réseau complémentaire est déjà existant, notamment sous la forme de zones apaisées (zones 30 ou de rencontre) ou de bandes cyclables.

D'un autre côté, ce réseau complémentaire implique la création de plusieurs itinéraires nouveaux, aménagé sous forme de zones 30 ou de bandes cyclables. La plupart de ces itinéraires desservent les centres-villes des communes, en connexion avec le réseau armature. A titre d'exemple, ils desservent les centres-villes de Dampmart (rues Vadel, Lafayette, Blanchet), de Thorigny-sur-Marne (rues Marchelet, Brébion, avenue de la Victoire), de Gouvernes (rues Victor Hugo, du Haut Villiers), de Bussy-Saint-Georges (avenue du Clos Saint-Georges, boulevard Louis Guibert, allée Madame de Montspan), de Chanteloup-en-Brie (avenue du Bois de Chigny, route du Moulin Bourcier, route de la Ferme du Pavillon), ou encore de Montévrain (rues Bonne Mouche, Jules Hemet, Mauregard).

Certains itinéraires complémentaires ont pour but principal de relier une zone urbaine excentrée à un itinéraire armature, par exemple la rue de Villevaudé, reliant la Pomponette à la liaison E, ou bien la rue de Metz, reliant le secteur résidentiel au sud de Lagny-sur-Marne à la liaison A.

Quelques itinéraires complémentaires empruntent des chemins ou des voies vertes en dehors des zones urbanisées, notamment à Chanteloup-en-Brie, traversant des espaces agricoles ou naturels.

De plus, les projets urbains, tels que la ZAC de Saint-Thibault-des-Vignes, prévoient un maillage interne de voies dédiées aux modes actifs. Ces voies sont intégrées dans le présent schéma de liaisons douces.

Par ailleurs, un itinéraire complémentaire dessert le sud de la zone d'activités du Génitoy (Bussy-Saint-Georges, Ferrières-en-Brie), empruntant l'avenue Joseph Patton, une voie verte à créer, avec un franchissement de l'autoroute, ainsi que le boulevard de Rome. Ce réseau appartient à la voie express vélo portée par EpaMArne.

Au total, le réseau complémentaire restant à aménager présente **un linéaire d'environ 71 km**, pour un coût estimé à 2,7 millions d'euros.

4. LA STRATEGIE D'INTERMODALITE

Le potentiel d'intermodalité

Les cartes ci-dessous représentent respectivement les flux à destination des deux principaux pôles urbains de Marne et Gondoire (Bussy Saint-Georges et Lagny-Thorigny), des communautés d'agglomérations voisines (CA Paris Vallée de la Marne et CA Val d'Europe) et de la Métropole du Grand Paris, depuis chacune des communes situées à plus de 5 km de ces destinations. Il s'agit de déplacements trop longs pour être réalisés à vélo de manière quotidienne (pour la plupart de la population), mais qui pourraient être faits partiellement à vélo, dans le cadre d'un déplacement intermodal (en rabattement vers un pôle d'échanges).

Rabattement vers Lagny – Thorigny

Le pôle urbain de Lagny-Thorigny attire de nombreux flux quotidiens d'habitants de Marne et Gondoire qui viennent travailler ou étudier. L'ensemble des communes de Marne et Gondoire sont concernées par l'influence de Lagny-Thorigny, mais les communes les plus concernées sont les communes les plus proches, surtout au nord de la Marne (Dampmart, Pomponne), mais également au sud (Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes, Chanteloup-en-Brie…), ainsi que Bussy Saint-Georges. Au sud du territoire, le pôle de Bussy Saint-Georges limite l'influence de Lagny-Thorigny. Les déplacements en transports collectifs est possible à travers les lignes de bus du réseau Pep's. Il serait intéressant d'étudier l'amélioration des conditions d'intermodalité avec le vélo dans les différents pôles d'échanges du territoire, afin de répondre à cette demande.

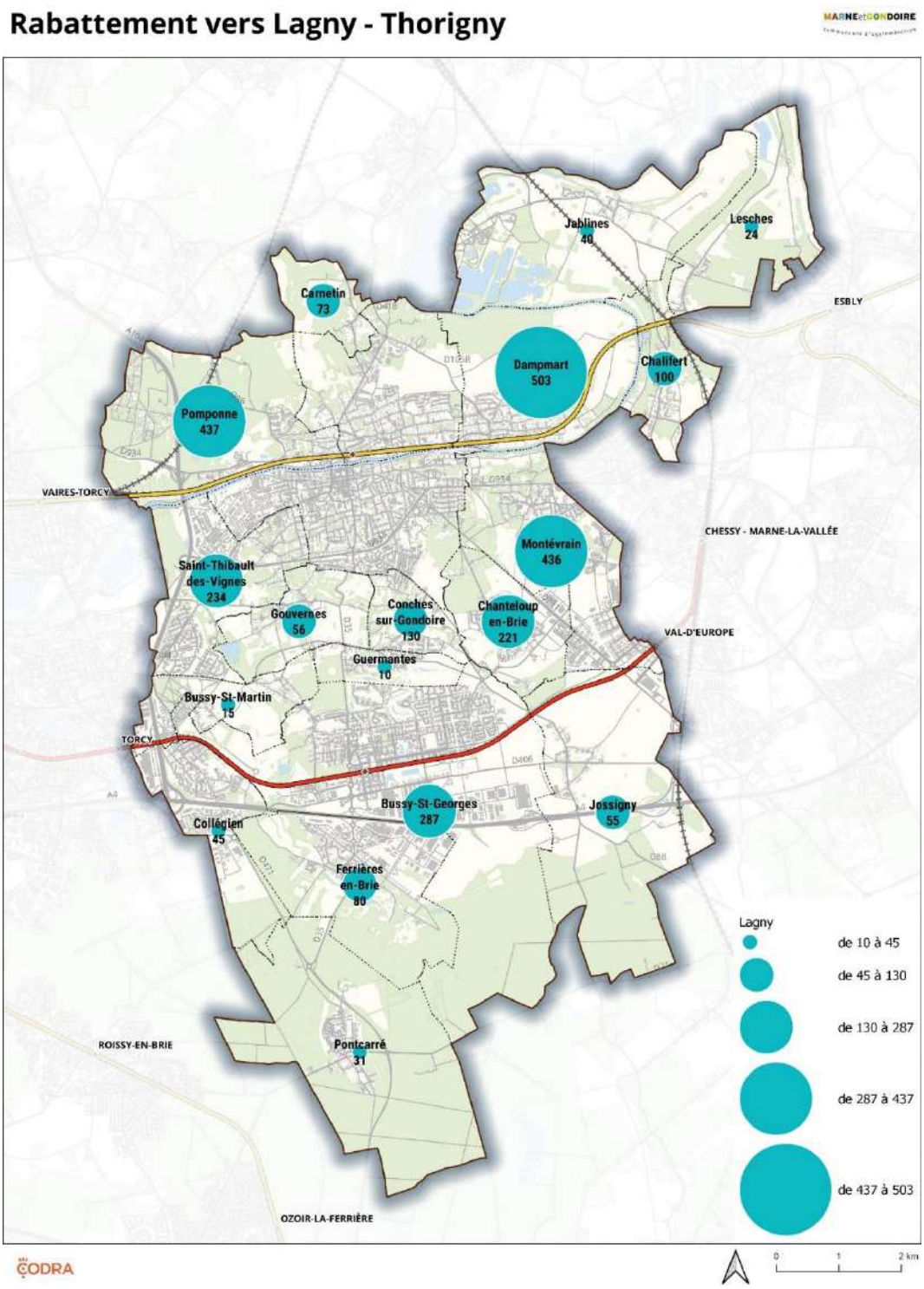


Figure 41 : Rabattement vers Lagny-Thorigny

Rabattement vers Bussy-Saint-Georges

Bussy Saint-Georges est la commune la plus peuplée et l'un des deux pôles urbains principaux de Marne et Gondoire, et attire de nombreux flux quotidiens internes au territoire. Toutefois, Bussy Saint-Georges attire moins d'habitants de Marne et Gondoire que le pôle de Lagny-Thorigny. Les personnes qui s'y rendent proviennent principalement des communes les plus proches (Ferrières-en-Brie, Bussy Saint-Martin, Chanteloup-en-Brie…) ou des communes situées au sud de la Marne (Lagny-sur-Marne, Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes…). Les déplacements en transports collectifs est possible à travers les lignes de bus du réseau Pep's. Il serait intéressant d'étudier l'amélioration des conditions d'intermodalité avec le vélo dans les différents pôles d'échanges du territoire, afin de répondre à cette demande.

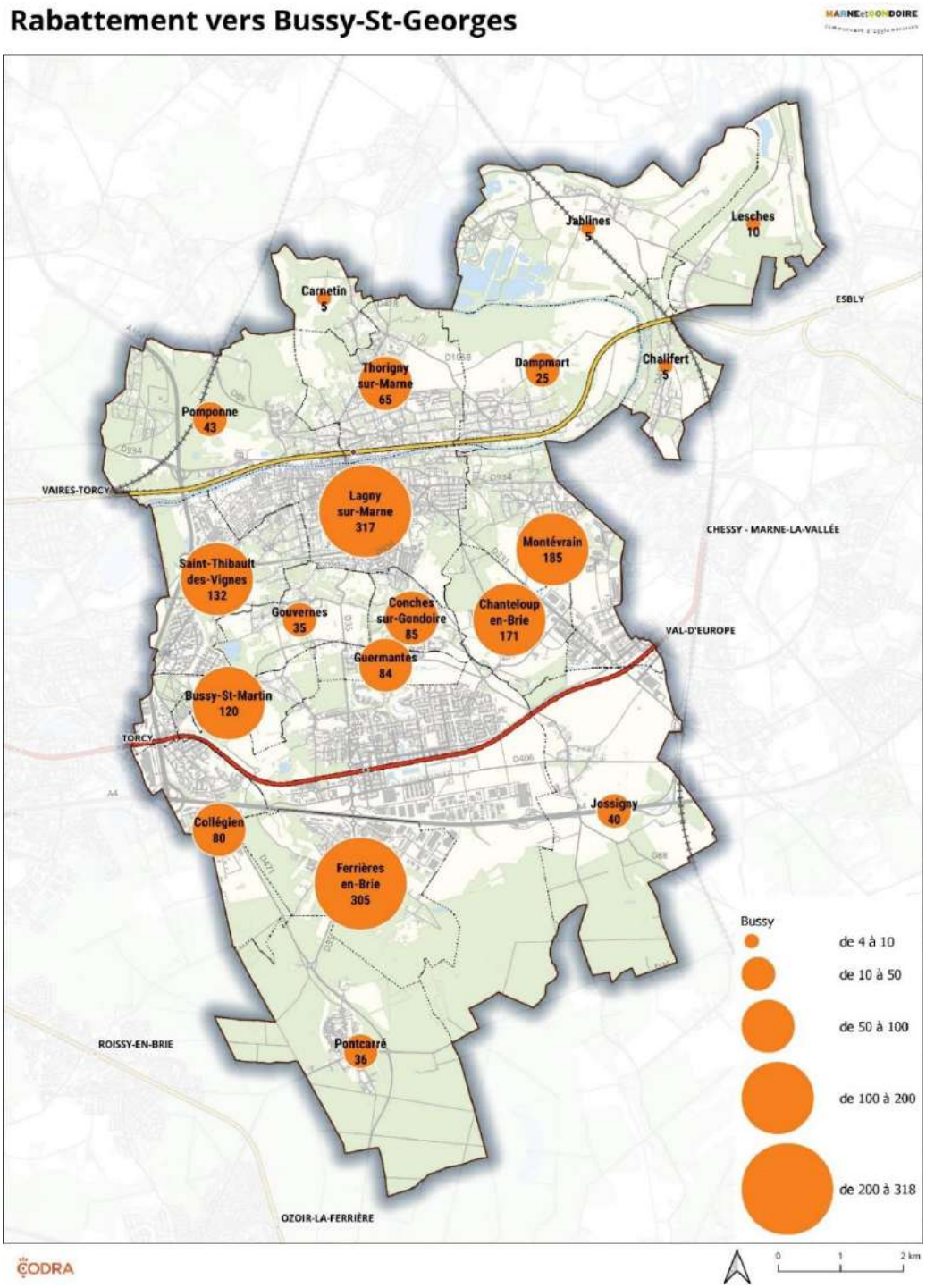


Figure 42 : Rabattement vers Bussy-Saint-Georges

Rabattement vers la Métropole du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris est la principale destination des actifs résidant à Marne et Gondoire se rendant sur leur lieu de travail ou d'études. En effet, il s'agit du principal territoire employeur pour la plupart des communes de Marne et Gondoire. La desserte en transports en commun est possible grâce aux deux lignes de train (RER A et ligne P du Transilien), et le rabattement à vélo vers les gares est donc un enjeu essentiel pour Marne et Gondoire.

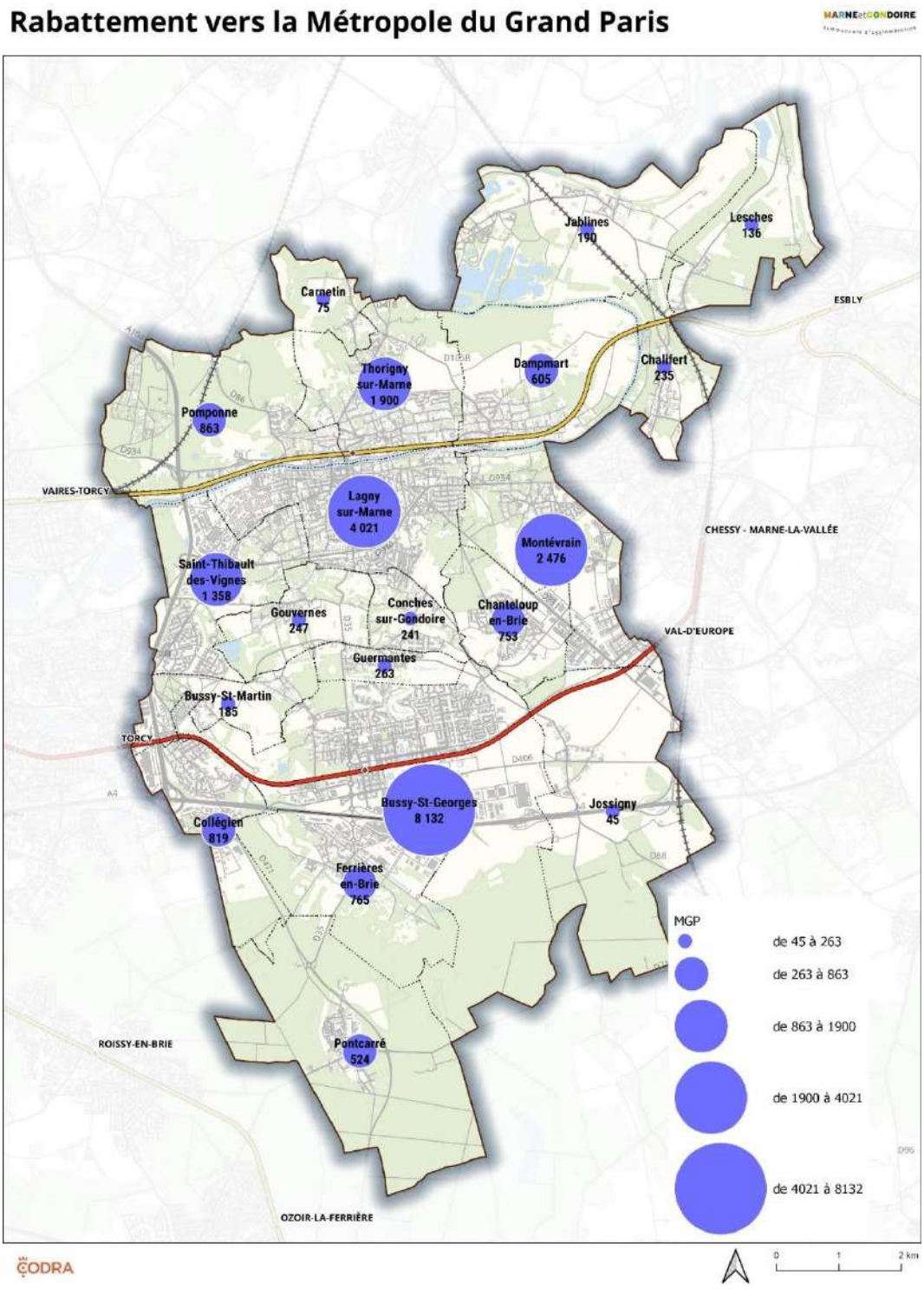


Figure 43 : Rabattement vers la Métropole du Grand Paris

Rabattement vers Val d'Europe Agglomération

La Communauté d'Agglomération Val d'Europe est la deuxième destination des actifs de Marne et Gondoire, notamment grâce à la présence des pôles urbains de Chessy et Serris. Les communes de Marne et Gondoire le plus orientées vers Val d'Europe sont les communes situées à l'Est du territoire (Montévrain, Chalifert, Chanteloup-en-Brie…) ou les plus peuplées (Bussy Saint-Georges, Lagny-sur-Marne). Le rabattement est principalement envisageable en train, en RER ou en bus, modes qui pourront faire l'objet d'améliorations en termes d'accessibilité cyclable.

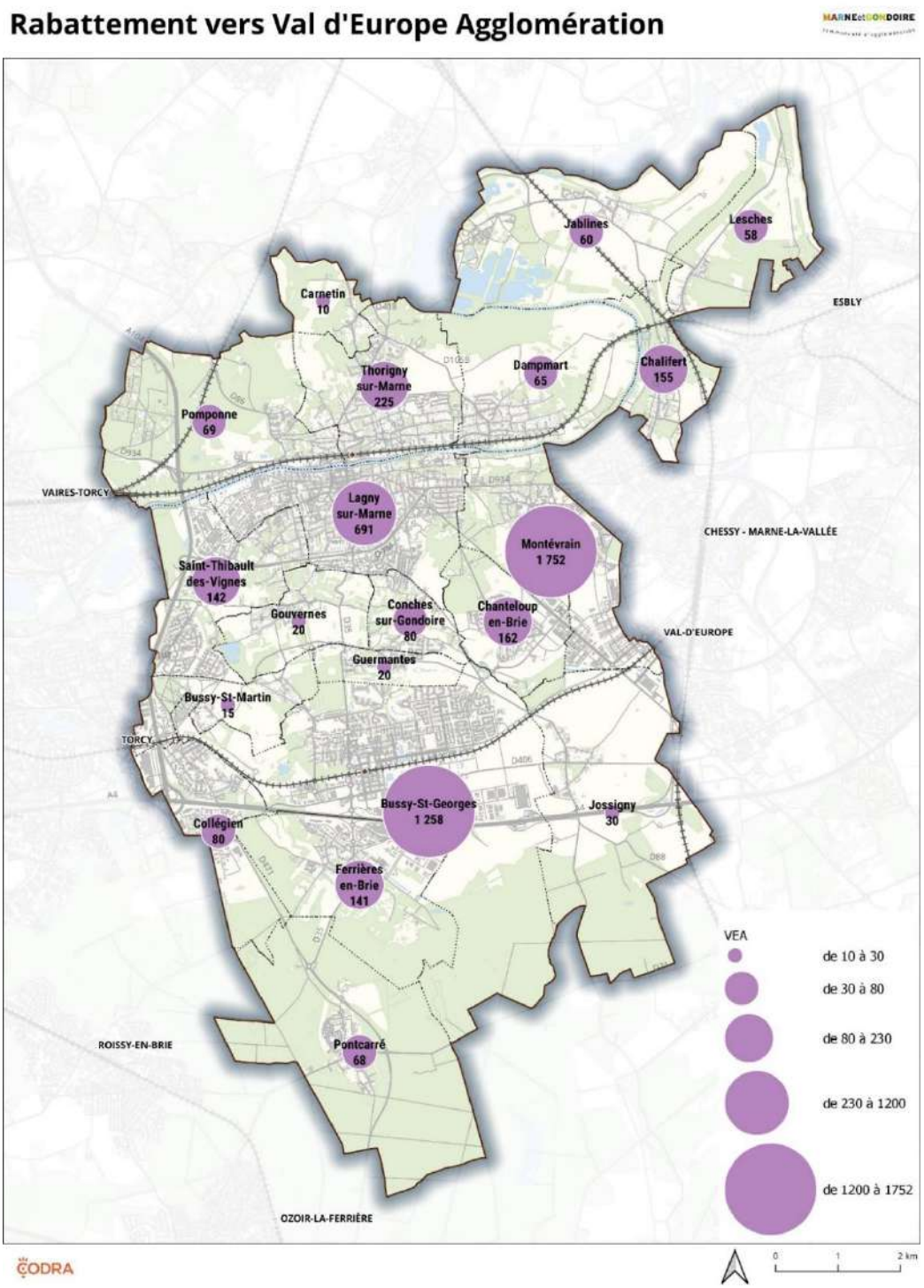


Figure 44 : Rabattement vers Val d'Europe Agglomération

Rabattement vers Paris Vallée de la Marne

La Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne attire des actifs résidant à Marne et Gondoire qui se rendent sur leur lieu de travail ou d'études. Ce territoire, situé à l'Ouest immédiat de Marne et Gondoire, attire moins d'actifs que Val d'Europe, mais reste une destination importante pour les habitants du territoire, et notamment depuis les communes situées à l'Ouest (Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien, Pontcarré…), mais également depuis Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne, Montévrain… Le rabattement est principalement envisageable en train, en RER ou en bus, modes qui pourront faire l'objet d'améliorations en termes d'accessibilité cyclable.

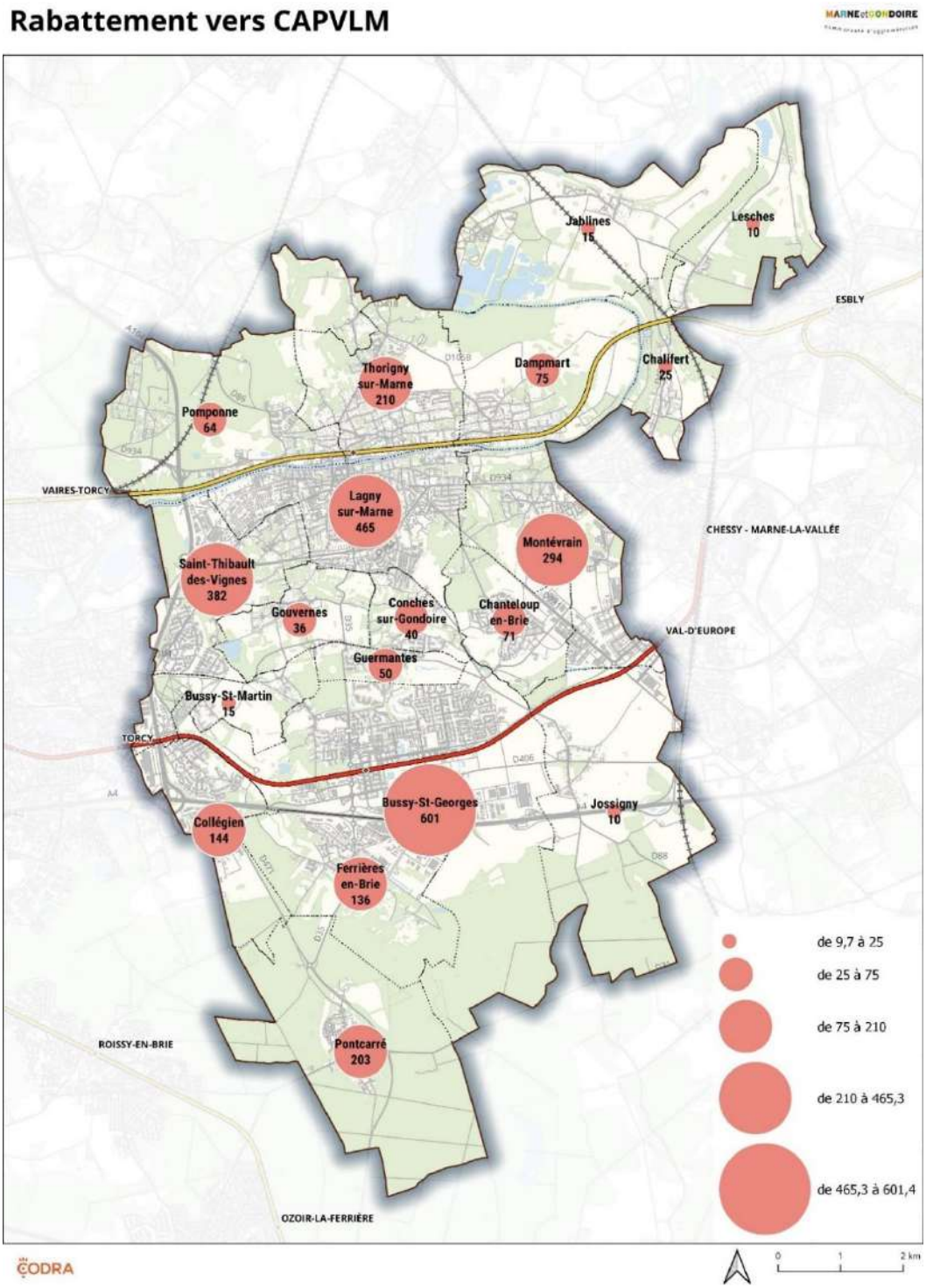


Figure 45 : Rabattement vers Paris Vallée de la Marne

Le maillage en points d'intermodalité

Les échanges et les analyses menés dans le cadre du diagnostic ont fait ressortir un fort besoin d'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacement. La présence de nombreux pôles d'échanges au sein et à proximité de Marne et Gondoire est un atout considérable pour le rabattement à vélo vers les transports collectifs.

Dans cette partie, nous proposons un maillage du territoire en points d'intermodalité, combinant les transports collectifs et le vélo, à partir des pôles d'échanges existants sur le territoire. Des aires d'accessibilité cyclable ont été établies autour des gares et des principaux arrêts de bus, montrant qu'une grande partie des communes et de la population se trouvent à moins de 15 minutes d'un pôle d'échanges. Autour des deux gares, il est proposé de créer des itinéraires cyclables de rabattement vers ces lieux, ainsi qu'une offre de stationnement sécurisé, avec un dimensionnement en accord avec les ambitions en termes de mobilité cyclables.

Dans les secteurs situés en dehors de l'aire d'attraction des gares, mais desservis par des arrêts de bus, il est proposé de créer des itinéraires cyclables et des places de stationnement aux abords des arrêts.

Par ailleurs, certaines communes sont situées à plus de 15 minutes de vélo d'un pôle d'échanges (Jablines et Pontcarré). Dans ces communes, il est proposé de créer des aires de aires de mobilité, dédiées aux mobilités partagées et accueillant des services de mobilité légers. Des itinéraires cyclables et des emplacements de stationnement cyclable sont également proposé dans ces lieux.

Le vélo peut être utilisé comme moyen de rabattement vers les points d'intermodalité, quel que soit leur type. Il devient alors un maillon constitutif de la chaine de mobilité réalisée quotidiennement ou plus occasionnellement. Pour assurer la continuité de cette chaine de mobilité, la connexion entre les modes implique la valorisation ou la création de points d'intermodalité sur le territoire :

- Pôles d'échanges multimodaux (gares de Lagny-Thorigny et de Bussy Saint-Georges) : lieux majeurs d'intermodalité sur le territoire, rayonnant à l'échelle intercommunale, desservis par des itinéraires cyclables armature et bénéficiant d'une offre de stationnement vélos étoffée. Le nombre de places est estimé en se basant sur les exigences formulées par la LOM et sur la demande estimée (pouvant dépasser le nombre de places exigé). Dans ces pôles d'échanges, il est indispensable de proposer une offre sécurisée, du type « Véligo », afin e répondre aux besoins des usagers réguliers.
- Arrêts de bus structurants : arrêts de bus desservis par plusieurs lignes de bus du réseau Pep's et proches de points d'intérêts importants (à Lagny-sur-Marne, Bussy Saint-Georges, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien et Jossigny), bénéficiant d'une desserte par des itinéraires cyclables (complémentaires, a minima) et d'une vingtaine d'arceaux vélo à proximité
- Arrêts de bus de rabattement vers les polarités : arrêts de bus desservis par le réseau Pep's, situés dans des communes qui ne sont pas à proximité immédiate d'un pôle d'échanges. L'installation d'une dizaine de places de stationnement vélo participe à favoriser l'intermodalité pour les habitants de la commune ou des environs.
- Aires de mobilité : points d'intermodalité situés au niveau des communes les plus éloignées, desservis par des modes légers ou partagés (ex : autopartage, covoiturage), permettant un rabattement à vélo depuis les secteurs proches, bénéficiant d'une desserte par des itinéraires cyclables et de quelques arceaux vélo.

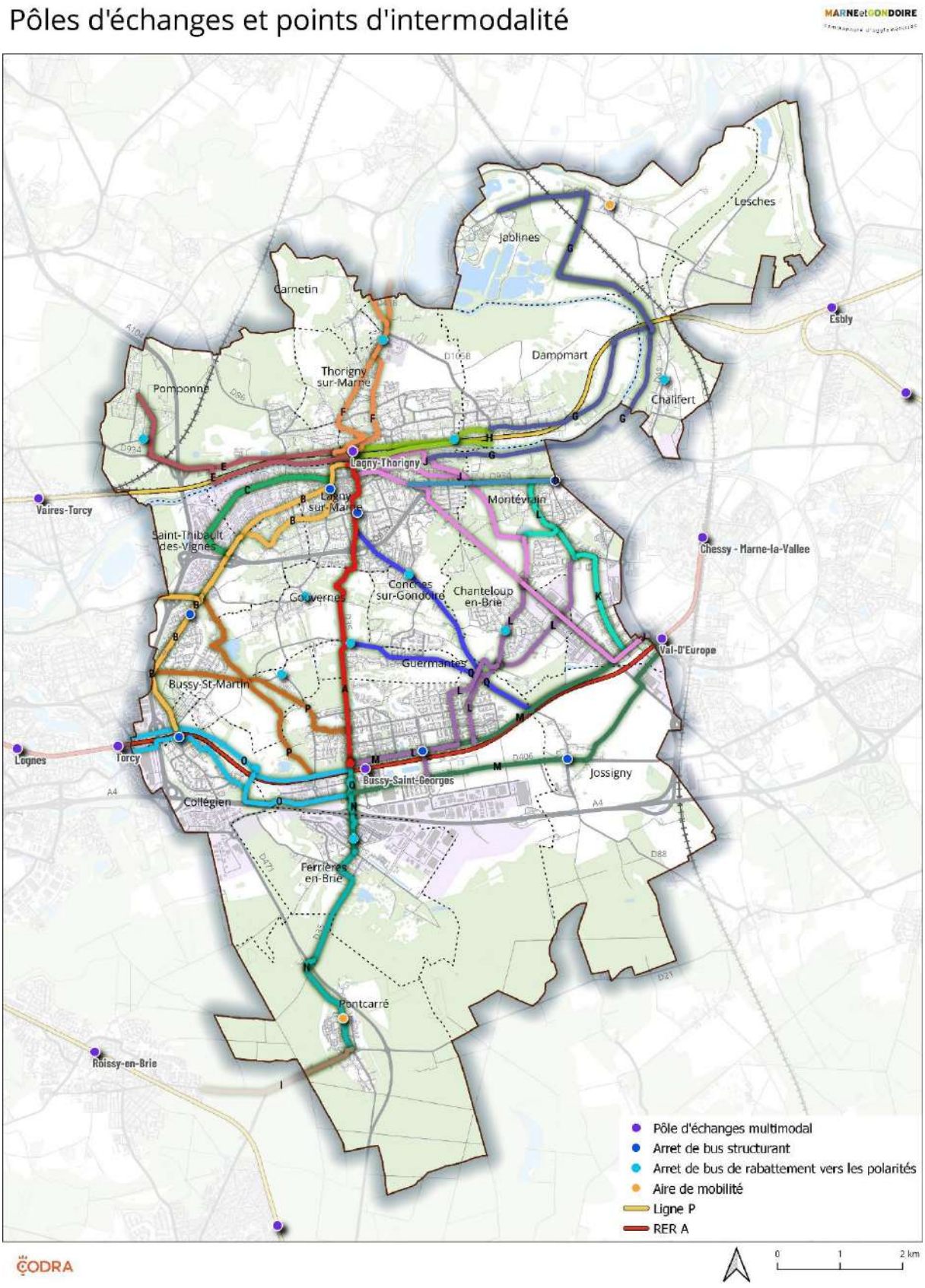


Figure 46 : Pôles d'échanges et points d'intermodalité

Par rapport aux logiques déjà existantes sur le territoire, le principal apport du schéma cyclable consiste à valoriser les arrêts de bus situés à l'écart des polarités urbaines et à proposer des des solutions de mobilité de proximité dans les communes les plus isolées. D'après les analyses menées dans le cadre de cette étude, les arrêts de bus de rabattement et les aires de mobilité pourraient répondre aux besoins locaux des habitants de Pomponne, Thorigny, Dampmart, Chalifert, Jablines, Gouvernes, Conches-sur-Gondoire, Bussy-Saint-Martin, Guermantes, Chanteloup-en-Brie, Ferrières-en-Brie et Pontcarré. Lieux de passage, mais aussi lieux d'attente, ou encore lieux de services, ces points d'intermodalité incarnent une approche « en réseau » de la mobilité. Ce regroupement de modes de déplacement est aussi l'opportunité d'installer en ces lieux des services divers : petite logistique de marchandises (retrait colis, consignes, livraisons groupées…), commerces de proximité, services administratifs, espaces de co-working, etc.

Pour les aires de mobilité, le lieu lui-même n'est pas nécessairement un lieu de transport : une mairie, une conciergerie, un local associatif, sont autant de lieux potentiels. Conçues pour être évolutives, ces aires de mobilité minimisent l'investissement dans l'infrastructure et peuvent facilement intégrer de futures solutions de mobilité ou services.

5. LE STATIONNEMENT VELO

Offre de stationnement vélo actuelle

En 2020, le territoire de Marne et Gondoire compte 565 places de stationnement vélo, principalement dans les communes les plus urbaines, le mieux desservies par le réseau cyclable. Toutefois, il semble que certains points du territoire manquent de stationnement vélo, notamment dans les gares. Le schéma directeur de liaisons douces prévoit l'étoffement de l'offre de stationnement cyclable dans le cadre d'une stratégie cohérente et harmonisée à l'échelle communautaire, dans l'ensemble des communes, à proximité des gares et des arrêts de bus structurants, ainsi que des équipements et des commerces (centres-villes, zones commerciales, équipements publics, équipements de sport et de loisir…).

La qualité du matériel utilisé et le choix d'implantation des stationnements vélos sont des éléments conditionnant fortement leur usage :

- Les arceaux vélos (auxquels il est possible d'accrocher le cadre de son vélo et pas seulement une roue) sont beaucoup plus sécuritaires que les pinces-roues. Les pinces-roues ne sont par ailleurs pas subventionnés par le programme Alvéole (mené par la FUB et ROZO), contrairement aux arceaux vélo.
- Les usagers ont tendance à vouloir se stationner au plus proche de leur lieu de destination, quitte à stationner leur vélo à l'aide d'un mobilier autre que celui prévu à cet effet.
- Si possible, les usagers apprécient d'avoir en vue leur vélo stationné.

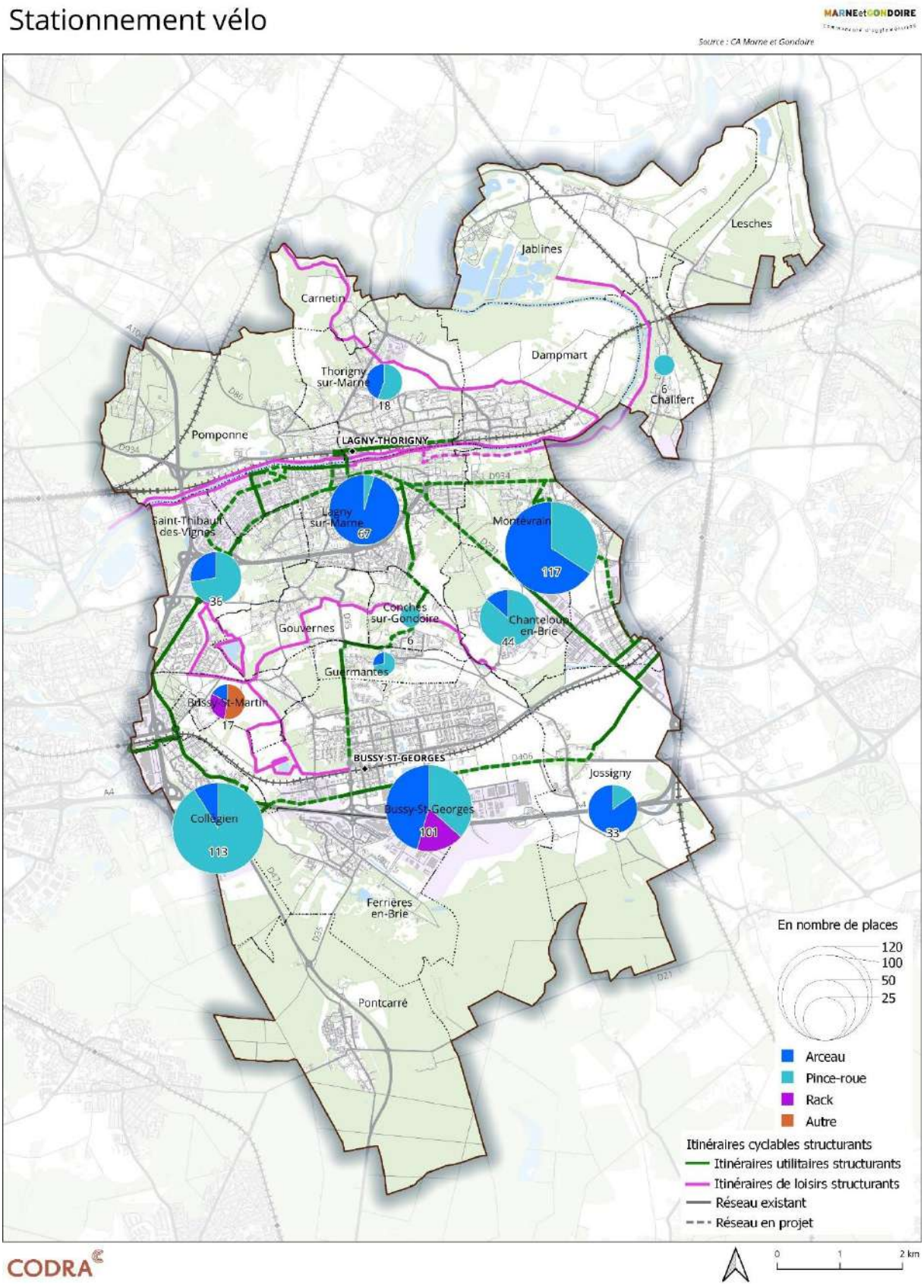


Figure 47 : Offre actuelle de stationnement vélo

Politique de stationnement vélo proposée

Principes de la politique de stationnement vélo

Dans le cadre du présent schéma cyclable, il est recommandé de mettre en place une politique de stationnement cyclable intégrée et cohérente à l'échelle intercommunale. Cette politique se décline de manière différente, selon les types de lieux considérés :

- Centres-villes / centres-bourgs : arceaux vélo, avec 1 place pour 100 habitants dans chaque commune, impliquant de créer des places dans les communes qui se trouvent au-dessous de ce ratio
- Pôles d'échanges : consignes vélo fermées et sécurisées. Certains pôles d'échanges situés dans les territoires voisins sont également fréquentés par les habitants des Marne et Gondoire pourront également faire l'objet d'installation de places de stationnement supplémentaires, en partenariat avec les EPCI concernés, Ile-de-France Mobilités, EpaMarne et la SNCF.
- Arrêts de bus structurants : boxes fermés, avec environ 12 places au total aux abords de chaque arrêt de bus
- Arrêts de bus de rabattement vers les polarités : boxes fermés, avec environ 12 places au total aux abords de chaque arrêt de bus
- Aires de mobilité : boxes fermés, avec environ 6 places au total dans chaque aire de mobilité

Concertant l'offre de stationnement vélo dans les centres-villes / centres-bourgs, la recommandation consiste à répartir les places de stationnement à proximité des équipements générateurs de déplacement de la commune, en particulier la Mairie, les équipements publics et les commerces.

Consigne Véligo sécurisée (gare de Val d'Europe)

Boxe vélo (Paris)

Arceaux vélo (Lagny-sur-Marne)

Arceaux abrités à Bussy Saint-Georges (source : Marne et Gondoire à Vélo)

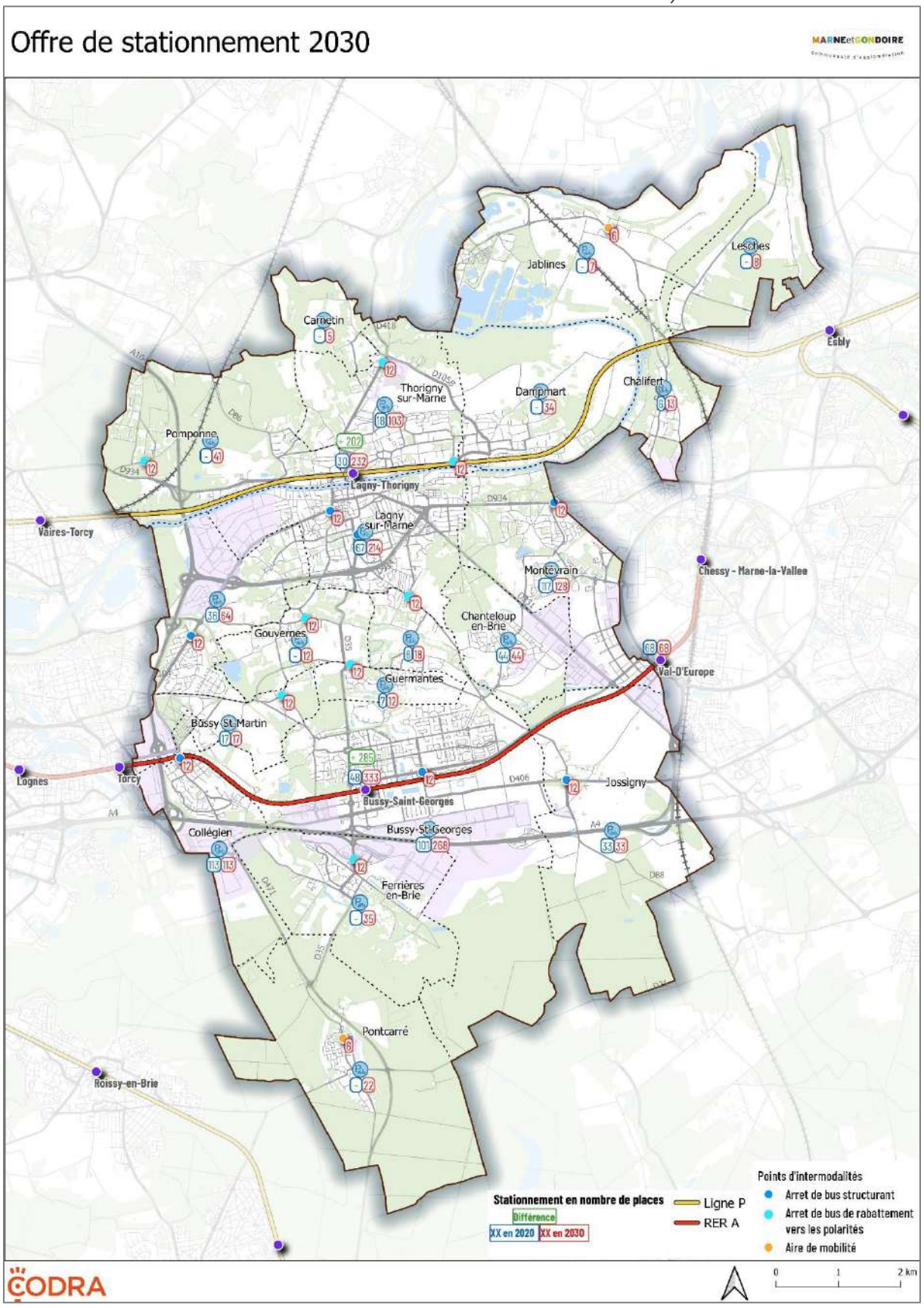


Figure 48 : Offre de stationnement vélo en 2030

Dimensionnement de l'offre de stationnement proposée

Centres-villes des communes

En 2030, l'offre de stationnement vélo permettra aux cyclistes de stationner leur vélo facilement dans tous les centres-villes et centres-bourgs du territoire, à proximité de leur destination finale (équipements structurants, commerces…). Pour rappel, le ratio proposé est de 1 place pour 100 habitants. Il est intéressant de noter que certaines communes (Chanteloup-en-Brie, Collégien et Bussy Saint-Martin) ont d'ores et déjà atteint l'objectif d'une place de stationnement pour 100 habitants. Certaines communes sont proches d'atteindre cet objectif, notamment Montévrain. Les communes de Lagny-sur-Marne et Bussy Saint-Georges disposent de nombreuses places de stationnement vélo, mais ce chiffre est relativement faible par rapport à leur population et leur rôle dans l'agglomération de Marne et Gondoire. Plusieurs communes sont dotées de quelques stationnements vélo, comme c'est le cas à Conches-sur-Gondoire, Guermantes, Chalifert, Thorigny-sur-Marne… Enfin, certaines communes ne disposent d'aucun stationnement vélo (Jablines, Dampmart, Pomponne, Ferrières-en-Brie…). La commune de Jossigny est dotée de 33 places de stationnement vélos, mais 25 d'entre eux sont situés à l'hôpital.

Afin d'atteindre le ratio d'une place pour 100 habitants dans chaque commune, il faudra créer 637 places au total. La répartition du nombre de places par commune dépend de la situation initiale, et notamment du degré d'atteinte du ratio visé. Si pour certaines communes cet objectif est déjà atteint, pour d'autres cela implique de créer quelques places supplémentaires, tandis que pour d'autres cela nécessite un effort plus important.

Communes	Situation en 2020		Situation en 2030	
	Nombre de places actuelles	Nombre / 100 habitants	Nombre de places visées	Nombre de places à créer
Bussy-Saint-Georges	101	0,4	266	165
Bussy-Saint-Martin	17	2,5	7	
Carnetin	0	0,0	5	5
Chalifert	6	0,4	14	8
Chanteloup-en-Brie	44	1,1	40	
Collégien	113	3,4	33	
Conches-sur-Gondoire	6	0,3	17	11
Dampmart	0	0,0	35	35
Ferrières-en-Brie	0	0,0	38	38
Gouvernes	0	0,0	12	12
Guermantes	7	0,6	11	4
Jablines	0	0,0	7	7
Jossigny	33	5,2	6	
Lagny-sur-Marne	67	0,3	211	144
Lesches	0	0,0	8	8
Montévrain	117	0,8	140	23
Pomponne	0	0,0	42	42
Pontcarré	0	0,0	22	22
Saint-Thibault-des-Vignes	36	0,6	63	27
Thorigny-sur-Marne	18	0,2	104	86
Total général	**565**	**0,5**	**1081**	**637**

Pôles d'échanges multimodaux

Les pôles d'échanges multimodaux sont équipés de nombreux stationnements vélos, de différents types (arceaux, consignes à vélos, boxes à vélos…). La gare de Bussy-Saint-Georges dispose d'une consigne Véligo de 80 places et de 46 arceaux abrités. La gare de Val d'Europe dispose d'une consigne Véligo de 58. Toutefois, la gare de Lagny-Thorigny, ne dispose que d'une trentaine d'arceaux non abrités et non sécurisés.

Le décret du 10 juin 2021, en application de la LOM, fixe un nombre minimal de places sécurisées à aménager dans les pôles d'échanges du territoire. Cet objectif peut être revu à la hausse par les collectivités locales, si elles l'estiment nécessaire.

Dans le tableau ci-dessous, l'estimation du besoin de stationnement vélo en gare en 2030 a été défini à partir de la part modale actuelle des transports collectifs et du potentiel de rabattement à vélo vers les pôles d'échanges en 2030. Pour cela, des hypothèses de croissance du vélo en tant que mode de rabattement vers les pôles d'échanges ont été établies.

Pôle d'échanges	Nombre actuel de places de stationnement vélo	Décret LOM	Estimation du besoin de stationnement vélo en gare en 2030
Bussy-Saint-Georges	126	170	333
Lagny-Thorigny	30	100	232
Val d'Europe	68	280	42

L'estimation des besoins de stationnement vélo en gare en 2030 montre que les besoins potentiels sont plus importants que ne le prévoit le décret d'application de la LOM dans les pôles d'échanges de Bussy Saint-Georges et de Lagny-Thorigny. Répondre à cette demande future et encourager cette demande impliquera donc de créer une offre de stationnement sécurisée abondante.

Il est important de préciser qu'Ile-de-France Mobilités prévoit la construction de 400 places sécurisées aux abords de la gare de Bussy-Saint-Georges, ce qui répondra entièrement à la demande estimée. Aucune place supplémentaire n'est donc programmée dans le présent SDLD.

Quant à la gare de Lagny-Thorigny, Ile-de-France Mobilités et Marne et Gondoire projettent la création d'une station Véligo à ses abords. Ils étudient le site d'implantation de cette station Véligo, mais aucun projet n'a été validé pour le moment. Aux abords de cette gare, il est proposé réaliser le nombre de places exigé par la LOM dans un premier temps, puis de monter en puissance progressivement jusqu'en 2030.

A Val d'Europe, l'estimation des besoins est plus faible que le minimum exigé par le décret, mais ce chiffre est à prendre avec précaution, car il concerne les habitants de Marne et Gondoire uniquement. Ceci s'explique par le fait que fréquentation de ce pôle par les habitants de Marne et Gondoire est relativement faible. En effet, la gare de Val d'Europe est le dernier arrêt du RER A avant son terminus, et seules quelques communes de Marne et Gondoire se situent à proximité de ce pôle d'échanges, notamment Montévrain et Jossigny. De plus, les usagers du RER se déplacent principalement vers l'ouest et fréquentent peu la gare de Val d'Europe (située à l'Est du territoire). Ils s'orientent plutôt vers les gares de Bussy Saint-Georges ou Torcy. La gare de Val d'Europe sert donc davantage aux habitants de la C.A. Val d'Europe.

Par ailleurs, pour certaines communes du territoire, le pôle d'échanges le plus proche se situe à l'extérieur du territoire, à l'image de Lesches, à proximité d'Esbly, ou de Pontcarré, à proximité de Roissy-en-Brie. Ils sont donc fréquentés par certains habitants de Marne et Gondoire. Il faut donc prendre en compte le

potentiel de rabattement à vélo parmi ces usagers pour dimensionner l'offre de stationnement vélo dans les pôles d'échanges extérieurs.

Le tableau ci-dessous montre l'estimation du nombre de places qui pourraient être utilisées par les habitants de Marne et Gondoire dans les pôles d'échanges extérieurs en 2030. Il ne s'agit donc pas de l'offre complète à proposer dans ces pôles.

Pôle d'échanges	Estimation du besoin de stationnement vélo en gare en 2030 *(uniquement pour les habitants de Marne et Gondoire)*	Décret LOM
Esbly	5	60
Marne-la-Vallée Chessy	5	185
Roissy-en-Brie	8	90
Torcy	21	230

La gare de Torcy est fréquentée par les habitants de Marne et Gondoire car elle est située à l'ouest du territoire (en direction de Paris), dans une zone où le tissu urbain est dense, attirant des habitants de Collégien et de Saint-Thibault.

Arrêts de bus

Le vélo peut aussi être un moyen efficace pour accéder aux arrêts de bus, permettant ainsi de de renforcer les pratiques intermodales et le rayon d'attraction de ces arrêts de bus. Pour cela, en plus de créer des itinéraires desservant ces arrêts, il est indispensable de créer des emplacements de stationnement vélo sécurisé aux abords de ces arrêts.

Dans le présent SDLD, il est proposé de créer des boxes vélo aux abords des pôles d'échanges du réseau Pep's (desservis par au moins deux lignes « principales » du réseau). Sept arrêts ont été identifiés : Foch / Paix / Notre Dame (Lagny), Saint-Laurent (Lagny), Fontaine au Roi (Montévrain), Léonard de Vinci (Saint-Thibault-des-Vignes), Cèdre (Collégien), Martin Luther King (Bussy-Saint-Georges), Château (Jossigny). Dans ces secteurs, l'objectif est de favoriser l'intermodalité entre le vélo et les lignes qui permettent un déplacement vers les polarités et les pôles d'échanges (desservis par le train ou le RER). Au regard de la demande estimée à court terme, il est proposé de créer deux boxes collectifs de 6 places (soit 12 places au total) autour de chaque arrêt.

Par ailleurs, il est proposé de créer des boxes vélo aux abords des arrêts situés dans les centralités des communes moins denses, desservis par des lignes complémentaires du réseau Pep's. Dix arrêts ont été identifiés : Zone d'activités de Vallières (Thorigny), Allée du Château (Thorigny), Vaillant (Chalifert), Champs / Clos (Pomponne), Mairie (Gouvernes), Mermoz (Coches-sur-Gondoire), Mairie (Chanteloup-en-Brie), Mairie (Bussy-Saint-Martin), Eglise (Guermantes), Parc d'Activités (Ferrières-en-Brie). Dans ces secteurs, le but est de faciliter le rabattement à vélo vers les arrêts de bus, permettant ensuite de se rabattre vers les polarités plus structurantes, notamment les deux pôles d'échanges. Au regard de la demande estimée à court terme, il est proposé de créer deux boxes collectifs de 6 places (soit 12 places au total) autour de chaque arrêt.

Il est précisé que ces préconisations sont présentées à titre indicatif. Elles pourront faire l'objets de modifications ou d'adaptations, aussi bien en termes de localisation des boxes vélo que de nombre de places à créer dans chaque site, dans le cadre de la mise en œuvre du SDLD.

Aires de mobilité

Dans les secteurs les plus éloignés des centralités et des pôles d'échanges, dans les franges du territoire de l'agglomération, il est proposé de crée des « aires de mobilité » dans le centre-ville. Cela concerne les communes de Jablines et de Pontcarré. Ces aires seront desservies par des lignes de bus complémentaires, permettant de se rabattre vers les pôles d'échanges et les centralités de l'agglomération. Au moins un boxe vélo de 6 places sera implanté dans chaque site, afin de faciliter l'intermodalité vélo / bus. De plus, ces sites pourront proposer des espaces dédiés au covoiturage, à l'autopartage, à la location de vélos et, le cas échéant, à l'accueil de services itinérants, par exemple le prêt ou la réparation de vélos… Le but est de fournir un panel de solutions de mobilité dans les secteurs les moins denses et les plus éloignés des pôles d'échanges, afin de réduire l'usage de la voiture individuelle dans ces secteurs.

6. PLAN D'ACTIONS

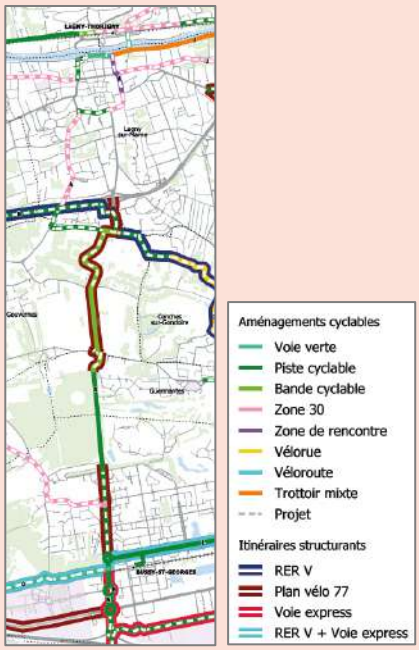
Fiches récapitulatives des liaisons cyclables armature

Ci-dessous sont présentées les fiches actions relatives à chaque liaison, intégrant une carte, un dispositif de gouvernance et l'ensemble des informations techniques nécessaires à la mise en place de la liaison (linéaire, aménagements, coûts, phasage…). De plus, un profil de voirie de principe est proposé pour chaque tronçon.

Liaison A. Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges

Relier les deux principaux pôles urbains du territoire grâce à un itinéraire direct et desservir les communes situées entre les deux, assurer un accès aux deux gares du territoire

Priorité 1



Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire
Département de Seine-et-Marne

Partenaires :
Département
Communes (Lagny-sur-Marne, Gouvernes, Guermantes, Bussy-Saint-Georges)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
Département de Seine-et-Marne
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
1 223 700 €

Lieux desservis : centre de Lagny, château de Deuil, centre de Guermantes, complexe sportif Michel Jazy, centre de Bussy, gare de Bussy

Temps de parcours :
25 min

Linéaire total :	6,3 km
Linéaire existant :	1,8 km
Linéaire à aménager :	4,5 km
Nombre de points durs :	5

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,8 km
Gouvernes	1,2 km
Guermantes	0,2 km
Lagny-sur-Marne	2,3 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

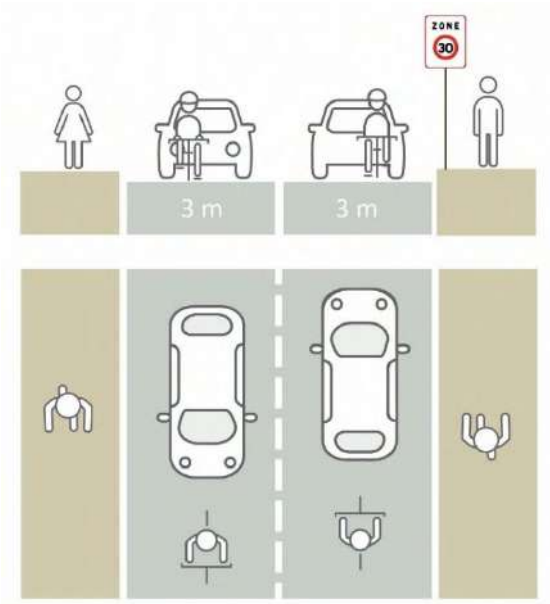
Voie verte :	0,1 km	32 840 €
Piste cyclable :	1,9 km	851 992 €
Bande cyclable :	0,9 km	34 297 €
Zone 30 :	1,2 km	158 522 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,4 km	56 049 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		90 000 €

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2034

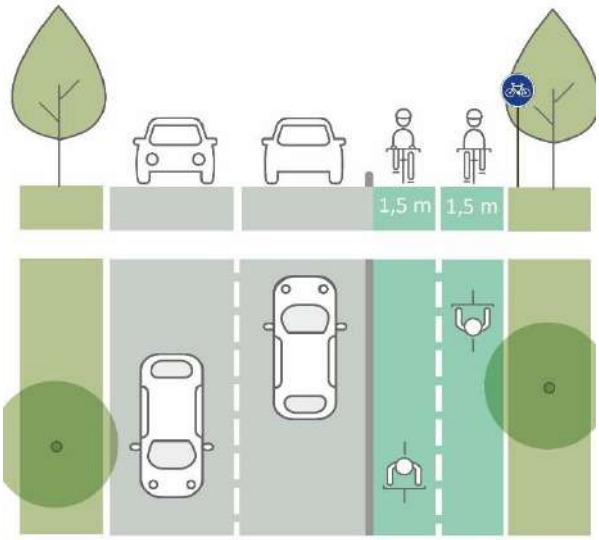
Liaison A. Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges

Coupes de voirie de principe

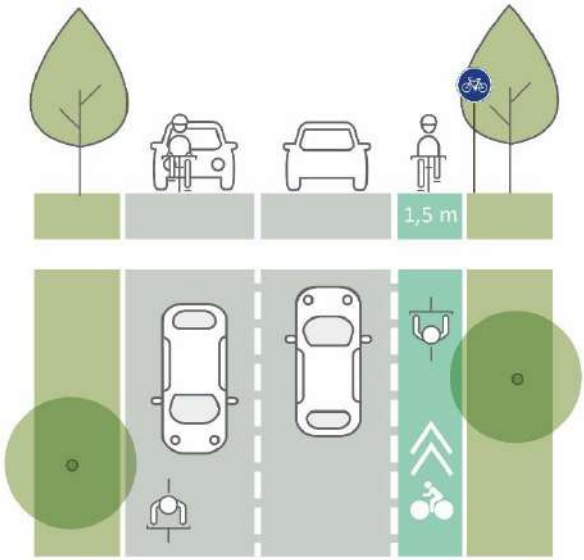
Chemin de Gouvernes (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



Boulevard Georges Pompidou (Gouvernes) – Piste cyclable



RD 35 (Gouvernes) – Bande cyclable

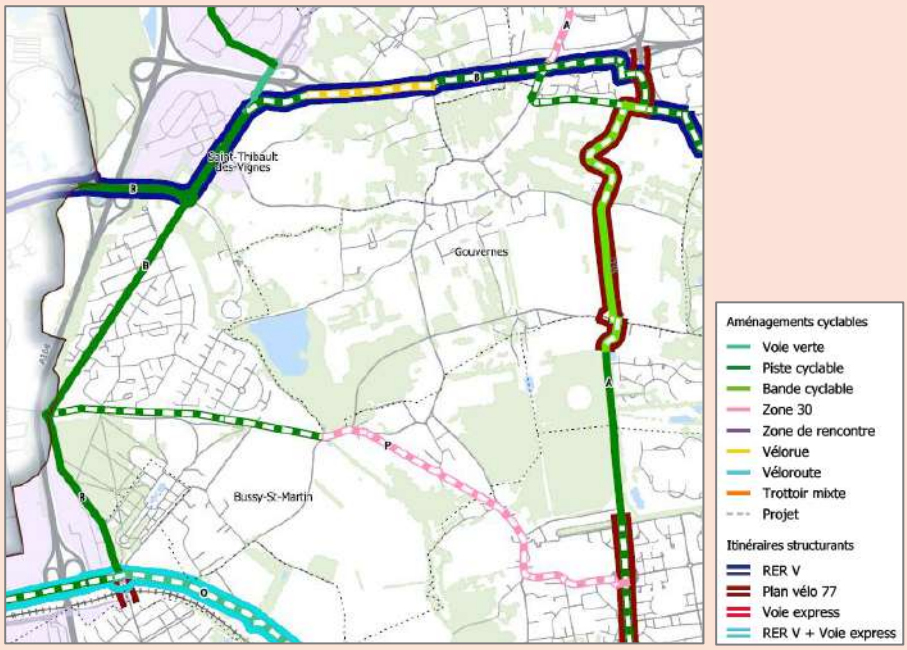


Boulevard de Lagny – RD 35 (Bussy-Saint-Georges) – Contre-allées – Zone 30

Liaison B. Lagny-sur-Marne - Collégien

Répondre aux déplacements quotidiens entre les deux communes, notamment en direction de Lagny, et résorber les coupures

Priorité 1



MARNEetGONDOIRE communauté d'agglomération

RER Vélo

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
3 005 543 €

Lieux desservis : zone d'activités de l'Esplanade, collège Léonard de Vinci, parc de Rentilly, zone d'activités du Gué Langlois

Temps de parcours :
28 min

Linéaire total :	6,9 km
Linéaire existant :	3,7 km
Linéaire à aménager :	2,9 km
Nombre de points durs :	4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Lagny-sur-Marne	1,0 km
Saint-Thibault-des-Vignes	1,9 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

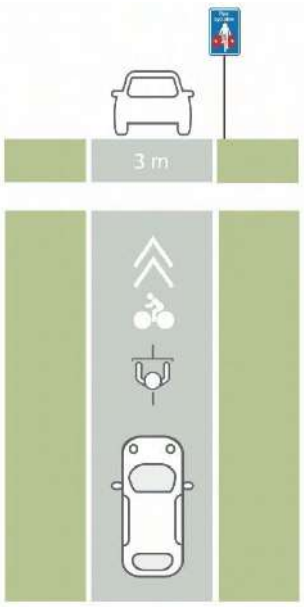
Voie verte :	0,0 km	
Piste cyclable *(haut niveau de service)* :	2,0 km	
Bande cyclable :	0,0 km	*RER V : programmé hors SDLD*
Zone 30 :	0,0 km	
Vélorue :	0,9 km	
Zone de rencontre :	0,0 km	
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	
Points durs :		

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2034

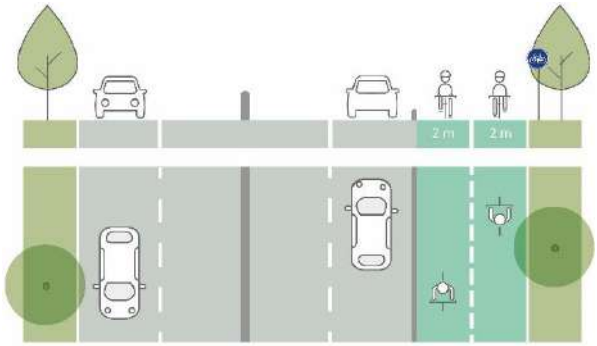
Liaison B. Lagny-sur-Marne - Collégien

Coupes de voirie de principe

Sentier de Gouvernes (Saint-Thibault-des-Vignes) – Vélorue



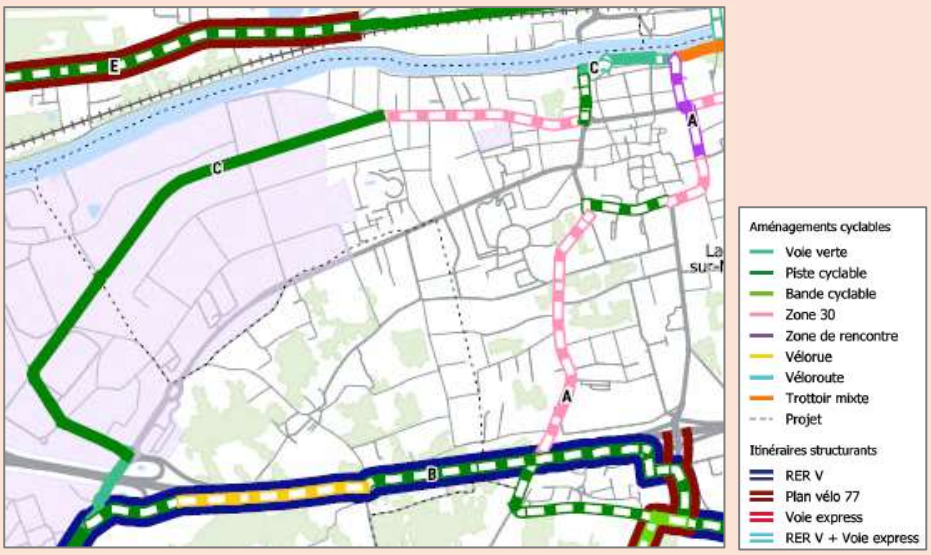
RD 934 (Saint-Thibault-des-Vignes, Lagny-sur-Marne) – Piste cyclable



Liaison C. Lagny-sur-Marne - Saint-Thibault-des-Vignes

Apporter une réponse aux déplacements vers Lagny-sur-Marne, desservir finement la zone d'activités de Marne et Gondoire

Priorité 2



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
271 028 €

Lieux desservis : gare de Lagny-Thorigny, centre de Lagny, zone d'activités de Marne et Gondoire

Temps de parcours :
15 min

Linéaire total :	3,6 km
Linéaire existant :	2,6 km
Linéaire à aménager :	1,0 km
Nombre de points durs :	1

Détail du linéaire à aménager par commune :

Lagny-sur-Marne	1,0 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

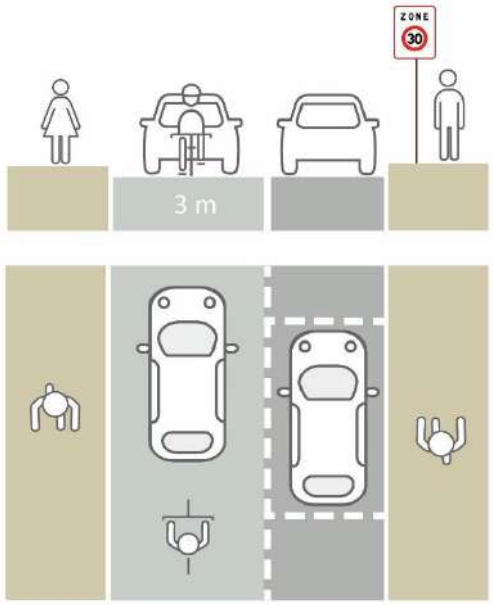
Voie verte :	0,1 km	38 072 €
Piste cyclable :	0,2 km	81 161 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,8 km	101 795 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		50 000 €

Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

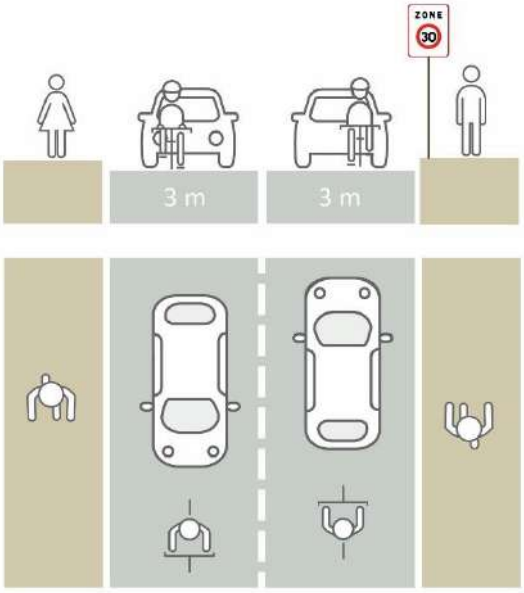
Liaison C. Lagny-sur-Marne - Saint-Thibault-des-Vignes

Coupes de voirie de principe

Rue Jacques Le Paire (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



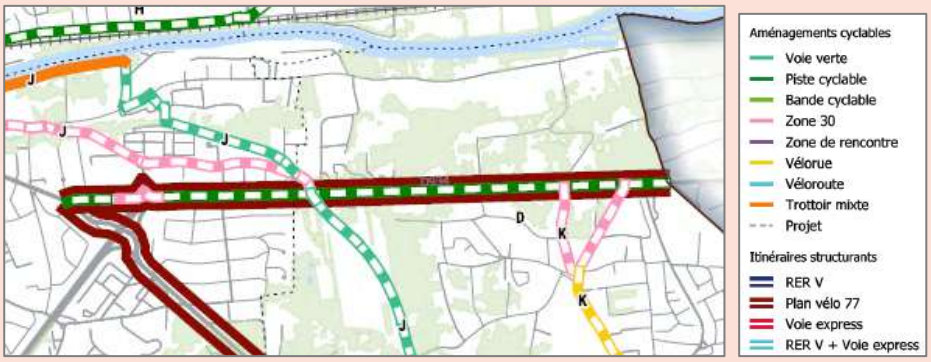
Av. du Maréchal de Lattre de Tassigny (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



Liaison D. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Relier l'un des principaux pôles de Marne et Gondoire à l'un des principaux pôles de la CA Val d'Europe, desservir le centre-ville de Montévrain

Priorité 2



Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Département
Communes (Lagny-sur-Marne, Montévrain)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
1 120 884 €

Lieux desservis : collège Marcel Rivière, centre de Montévrain, zone commerciale Intermarché

Temps de parcours :
9 min

Linéaire total :	2,4 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	2,4 km
Nombre de points durs :	3

Détail du linéaire à aménager par commune :

Lagny-sur-Marne	1,0
Montévrain	1,4

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

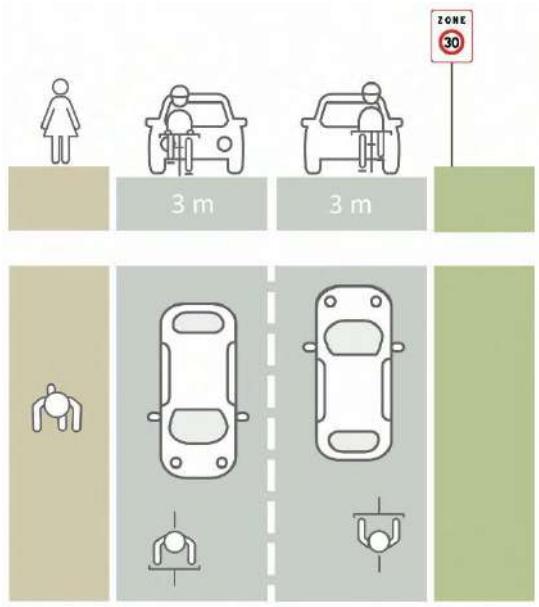
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	2,1 km	970 499 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,2 km	30 385 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		120 000 €

Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

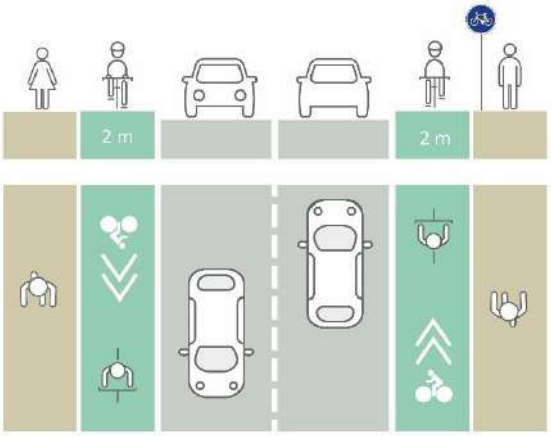
Liaison D. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Coupes de voirie de principe

Chemin de Gouvernes (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



Boulevard Georges Pompidou (Gouvernes) – Piste cyclable



Liaison E. Lagny-sur-Marne - Pomponne

Répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, faciliter le déplacement vers le sud de la Marne, désenclaver le quartier de la Pomponnette

Priorité 2

Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Département
Communes (Pomponne, Thorigny-sur-Marne)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
1 573 008 €

Lieux desservis : centre de Lagny, gare de Lagny-Thorigny, centre de Pomponne, château de Pomponne

Temps de parcours :
17 min

Linéaire total :	4,2 km
Linéaire existant :	0,8 km
Linéaire à aménager :	3,4 km
Nombre de points durs :	4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Pomponne	3,1 km
Thorigny-sur-Marne	0,3 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

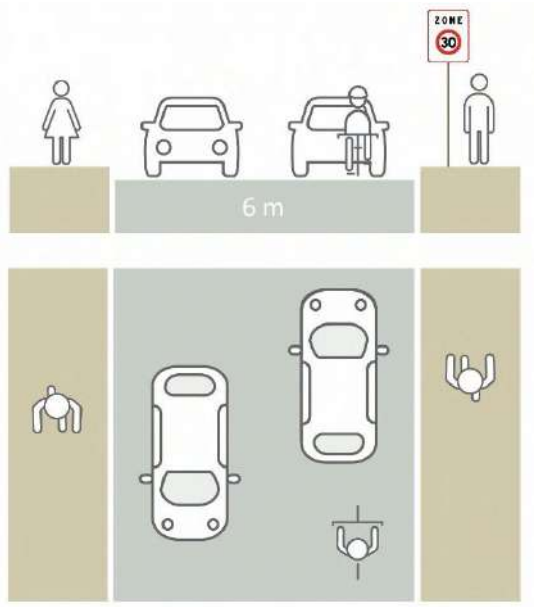
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	2,9 km	1 331 026 €
Bande cyclable :	0,2 km	7 183 €
Zone 30 :	0,3 km	39 798 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		195 000 €

Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

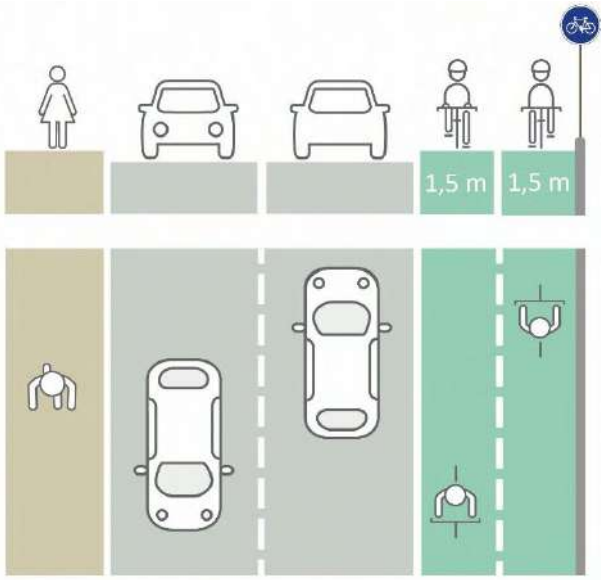
Liaison E. Lagny-sur-Marne - Pomponne

Coupes de voirie de principe

Rue Raymond Poincaré (Thorigny-sur-Marne) – Zone 30



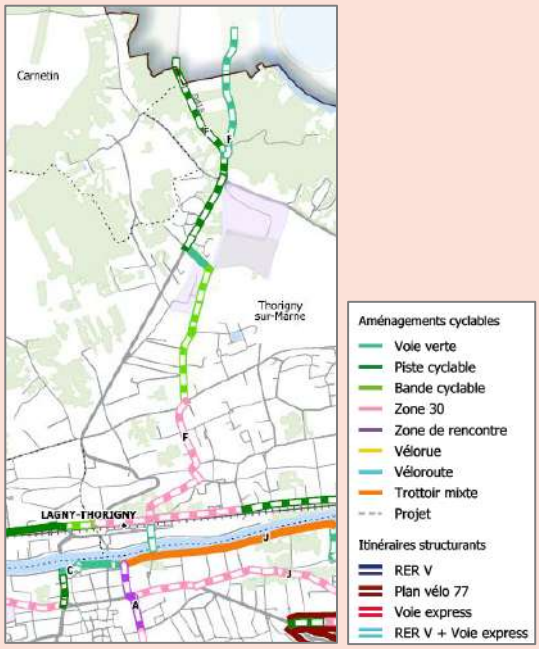
Rue de Paris – RD 934 (Pomponne) – Piste cyclable



Liaison F. Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne

Répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, ainsi qu'au sein de Thorigny, notamment vers la gare et la zone d'activités de Vallières, proposer un franchissement cyclable de la Marne

Priorité 3



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Thorigny-sur-Marne, Lagny-sur-Marne)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
3 340 884 €

Lieux desservis : centre de Lagny, centre de Thorigny, gare de Lagny-Thorigny, complexe sportif du Moulin à Vent, collège du Moulin à Vent, zone d'activités des Cérisiers, zone d'activités de Vallière

Temps de parcours :
19 min

Linéaire total :	4,7 km
Linéaire existant :	0,4 km
Linéaire à aménager :	4,4 km
Nombre de points durs :	4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Carnetin	0,1 km
Lagny-sur-Marne	0,1 km
Thorigny-sur-Marne	4,2 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

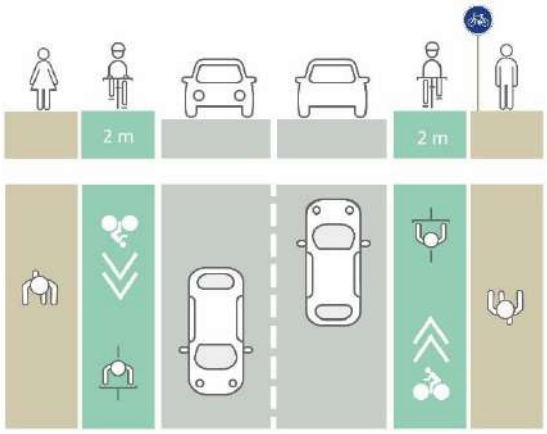
Voie verte :	1,6	569 619 €
Piste cyclable :	1,1	520 887 €
Bande cyclable :	0,8	28 108 €
Zone 30 :	0,9	117 270 €
Vélorue :	0,0	0 €
Zone de rencontre :	0,0	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0	0 €
Points durs :		2 105 000 €

Court terme	Moyen terme	**Long terme**
2023 – 2026	2027 - 2030	**2031 – 2034**

Liaison F. Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne

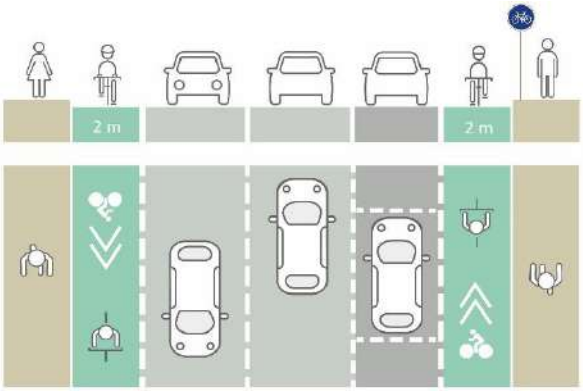
Coupes de voirie de principe

Rue de Claye (Thorigny-sur-Marne) – Piste cyclable

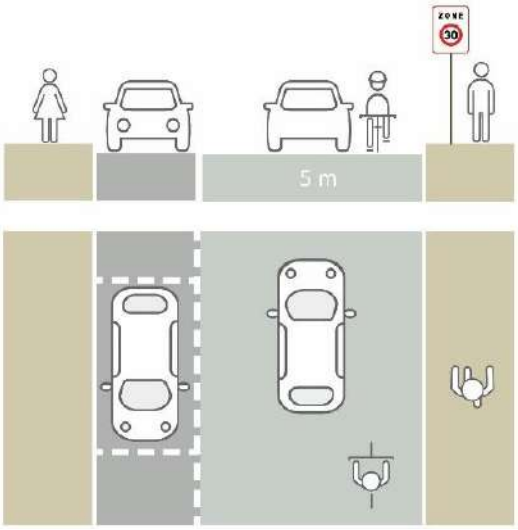


Rue du Moulin à Vent (Thorigny-sur-Marne) – Voie verte existante

Rue du Moulin à Vent (Thorigny-sur-Marne) – Bande cyclable



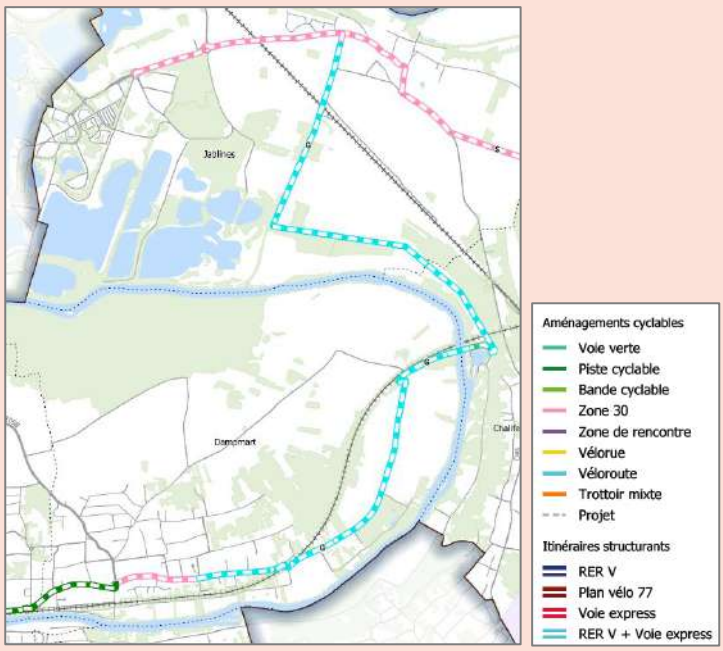
Rue Jean Jaurès (Thorigny-sur-Marne) – Zone 30



Liaison G. Dampmart - Jablines

Répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, proposer une liaison cyclable vers la base de loisirs de Jablines

Priorité 2



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Jablines, Chalifert, Dampmart)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
854 089 €

Lieux desservis : centre de Dampmart, centre de Jablines, base de loisirs de Jablines

Temps de parcours :
34 min

Linéaire total :	8,4 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	8,4 km
Nombre de points durs :	2

Détail du linéaire à aménager par commune :

Chalifert	1,0 km
Dampmart	3,4 km
Jablines	4,0 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

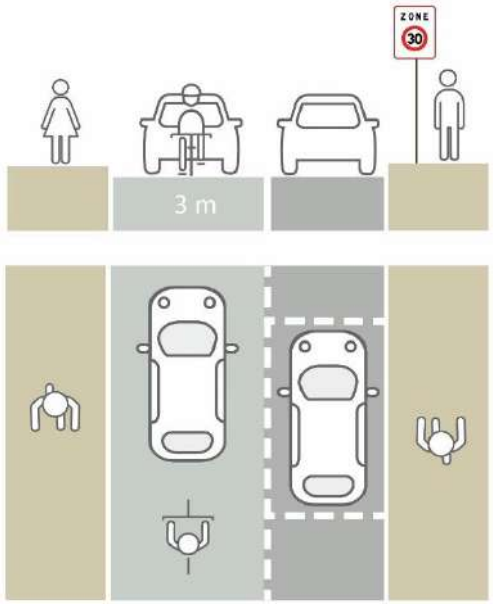
Voie verte :	0,2 km	70 030 €
Piste cyclable :	0,0 km	0 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	2,1 km	285 613 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	6,1 km	13 446 €
Points durs :		485 000 €

Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

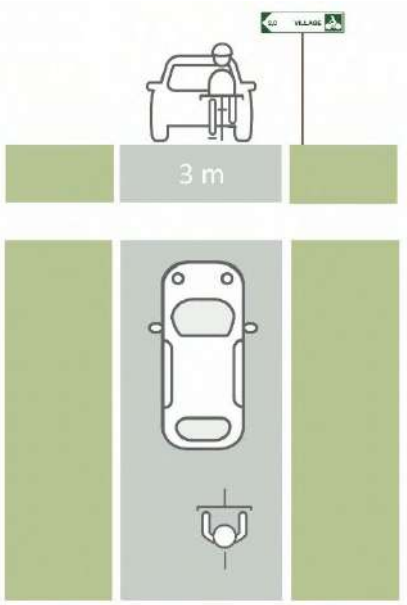
Liaison G. Dampmart - Jablines

Coupes de voirie de principe

Rue du Château (Dampmart) – Zone 30



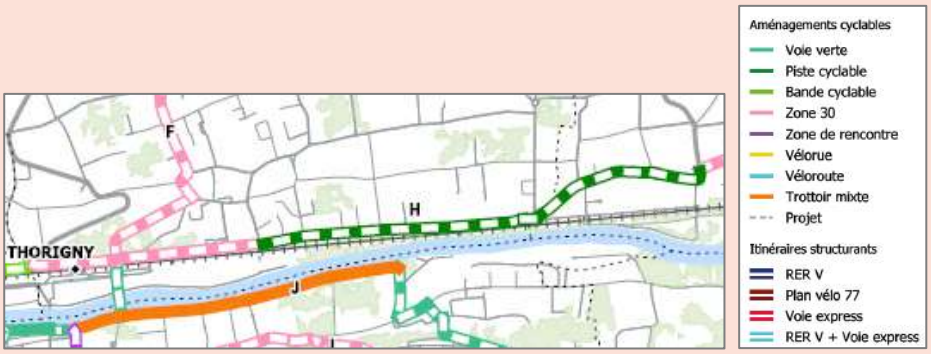
Chemin des Sables (Dampmart) – Véloroute



Liaison H. Thorigny-sur-Marne - Dampmart

Apporter une réponse aux déplacements quotidiens entre Dampmart et Lagny (par exemple vers la gare), ainsi que vers le lycée de Thorigny, répondre aux déplacements vers le sud de la Marne

Priorité 1



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Dampmart, Lagny-sur-Marne)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
812 097 €

Lieux desservis : centre de Thorigny, gare de Lagny-Thorigny, centre de Dampmart

Temps de parcours :
9 min

Linéaire total :	2,1 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	2,1 km
Nombre de points durs :	0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Dampmart	0,7 km
Thorigny-sur-Marne	1,4 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

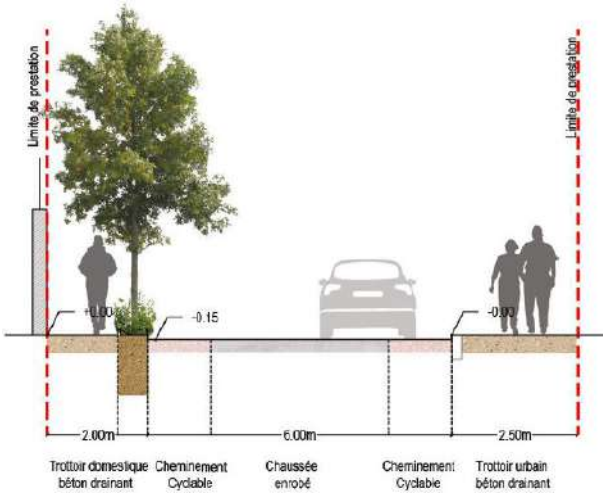
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,6 km	742 048 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,5 km	70 049 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2034

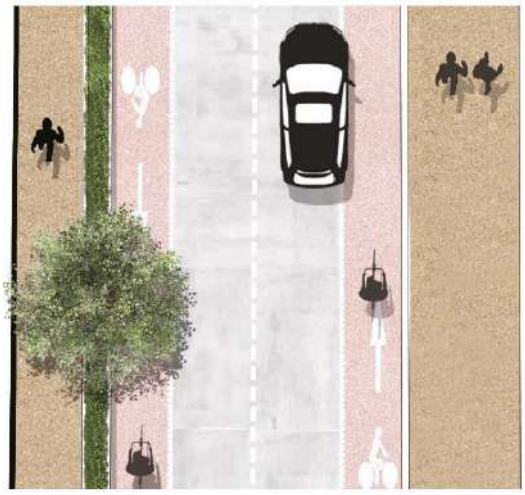
Liaison H. Thorigny-sur-Marne - Dampmart

Coupes de voirie de principe

Rue de Dampmart (Thorigny-sur-Marne) – Bande cyclable *(source : concours d'idées pour le réaménagement de la rue de Dampmart à Thorigny-sur-Marne, 2022)*



Rue de Dampmart (Thorigny-sur-Marne) – Bande cyclable *(source : concours d'idées pour le réaménagement de la rue de Dampmart à Thorigny-sur-Marne, 2022)*



Rue Raymond Poincaré (Thorigny-sur-Marne) – Voie verte existante

Liaison I. Pontcarré - Roissy-en-Brie

Assurer les déplacements cyclables des habitants de Pontcarré vers le pôle urbain le plus proche (gare, commerces, collège…)

Priorité 3

Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Département
Communes (Pontcarré)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
398 595 €

Lieux desservis : centre de Pontcarré

Temps de parcours :
4 min

Linéaire total :	0,9 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	0,9 km
Nombre de points durs :	0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Pontcarré	0,9 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

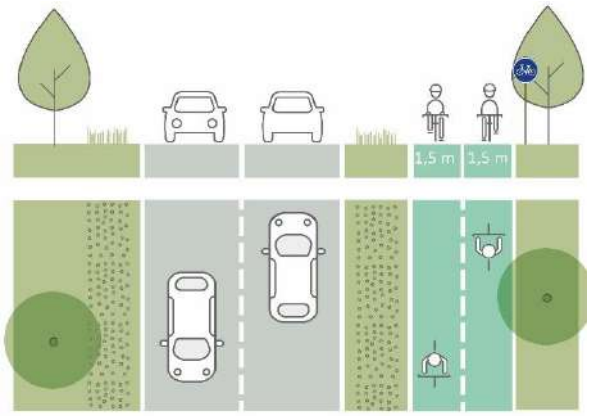
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	0,9 km	398 595 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

Court terme	Moyen terme	**Long terme**
2023 - 2026	2027 - 2030	**2031 - 2034**

Liaison I. Pontcarré - Roissy-en-Brie

Coupes de voirie de principe

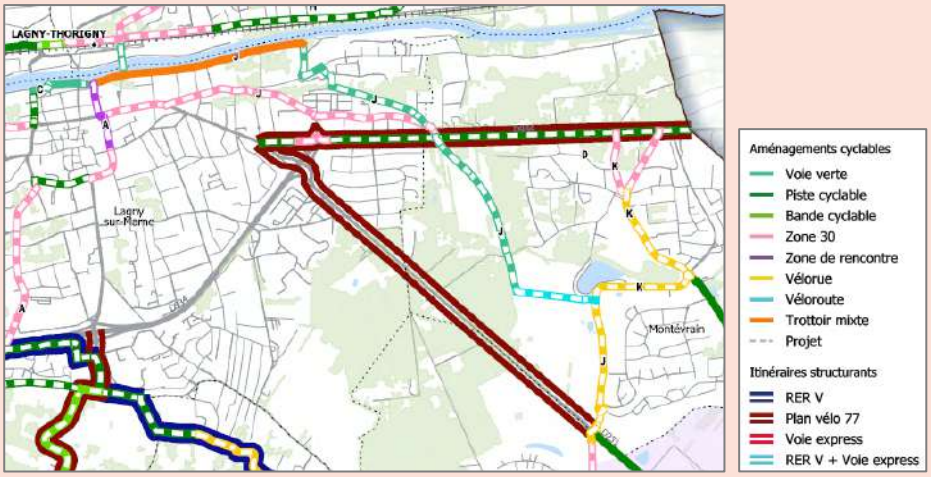
RD 21 (Pontcarré) – Piste cyclable



Liaison J. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris, desservir l'écoquartier et la zone commerciale de Montévrain, assurer un accès vers la gare de Val d'Europe

Priorité 2



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Lagny-sur-Marne, Montévrain, Chanteloup-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
998 715 €

Lieux desservis : centre de Lagny, parc Nature, collège Marcel Rivière, zone commerciale Le Clos du Chêne, zone d'activités Les Robailles, clinique de Montévrain, parc du Mont Evrin

Temps de parcours :
39 min

Linéaire total :	9,8 km
Linéaire existant :	4,5 km
Linéaire à aménager :	5,3 km
Nombre de points durs :	0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Chanteloup-en-Brie	0,2 km
Lagny-sur-Marne	2,9 km
Montévrain	2,3 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

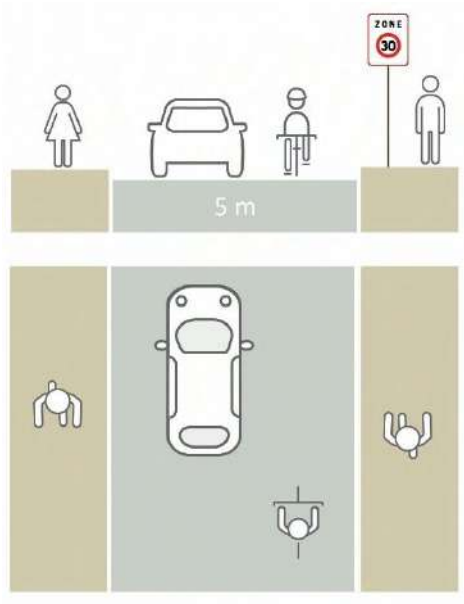
Voie verte :	2,0 km	702 367 €
Piste cyclable :	0,0 km	0 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	1,9 km	259 515 €
Vélorue :	1,0 km	35 865 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,4 km	967 €
Points durs :		0 €

Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

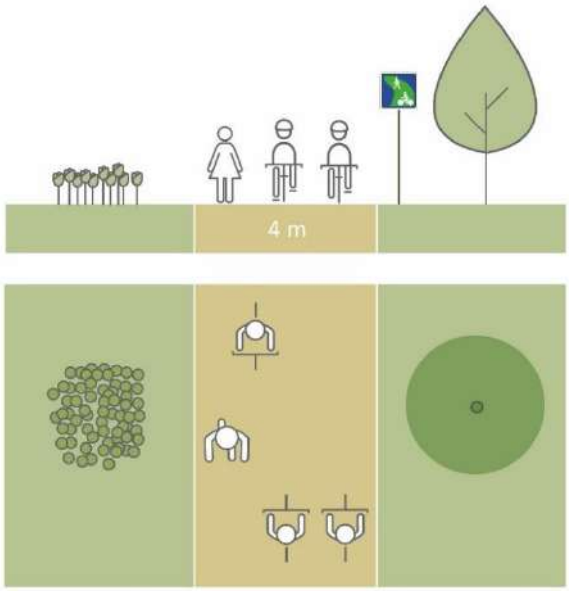
Liaison J. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Coupes de voirie de principe

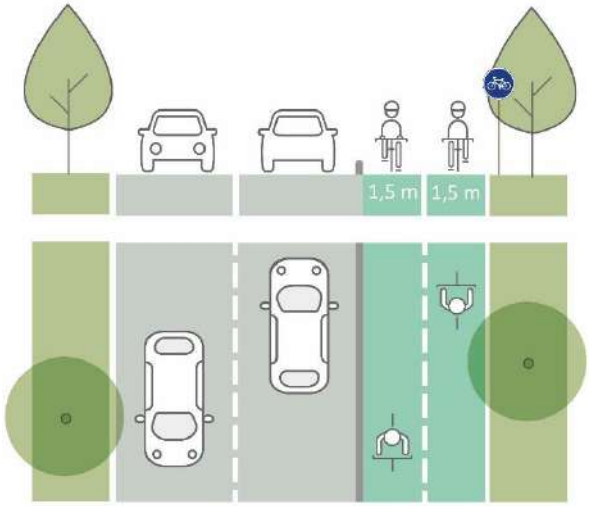
Chemin de la Grande Voirie (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



Chemin de la Bergame (Montévrain) – Voie verte



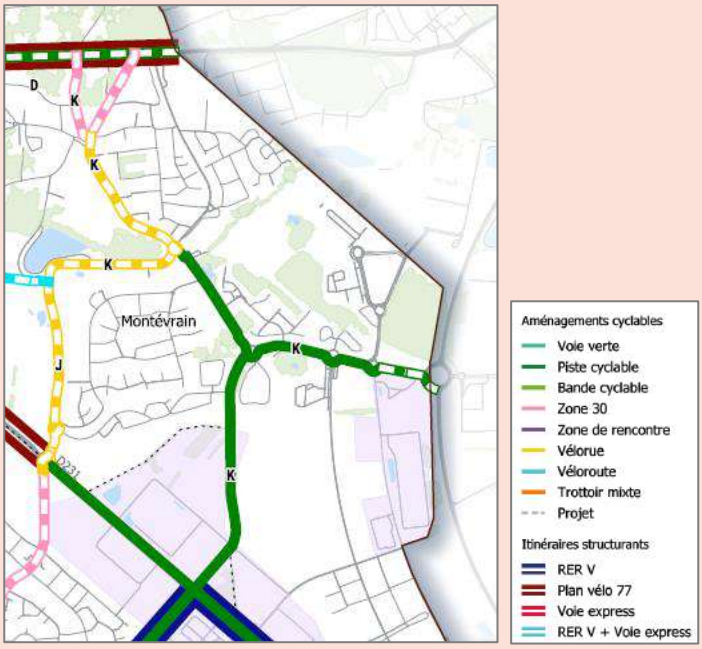
Rue du Puis du Gué (Montévrain) – Piste cyclable



Liaison K. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Répondre aux déplacements entre les différents secteurs de Montévrain, ainsi que vers Chanteloup-en-Brie et vers Val d'Europe

Priorité 2



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Montévrain)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
256 131 €

Lieux desservis : centre de Montévrain, médiathèque de Montévrain, parc des Frênes, parc de Mont Evrin, pôle de santé de Frênes, laboratoire Boiron, zone d'activités Les Robailles, zone commercial Le Clos du Chêne

Temps de parcours :
18 min

Linéaire total :	4,4 km
Linéaire existant :	2,2 km
Linéaire à aménager :	2,2 km
Nombre de points durs :	0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Montévrain	2,2 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

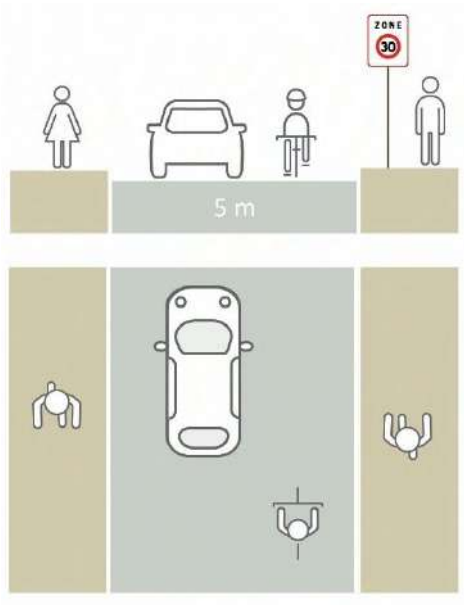
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	0,2 km	109 167 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,7 km	100 365 €
Vélorue :	1,2 km	46 599 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

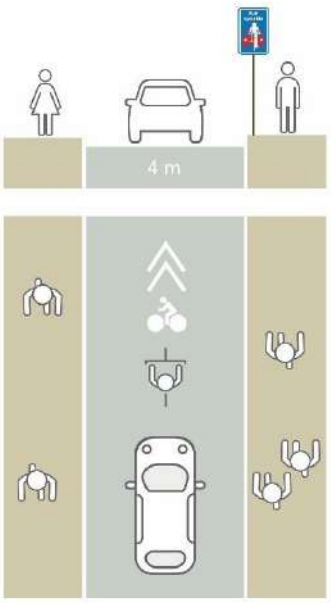
Liaison K. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Coupes de voirie de principe

Rue de l'Eglise (Montévrain) – Zone 30



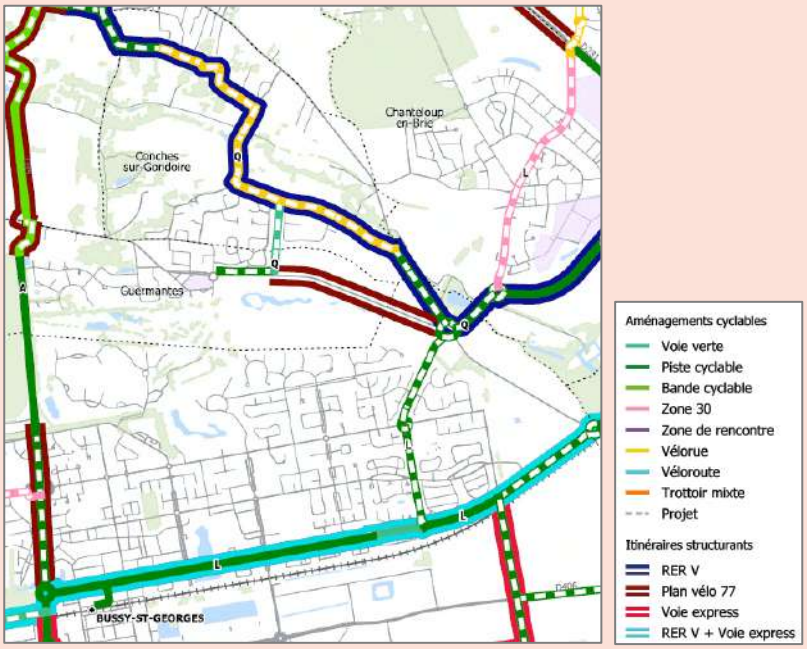
Rue du Puis du Gué (Montévrain) – Vélorue



Liaison L. Bussy-Saint-Georges - Chanteloup-en-Brie

Répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, vers la zone d'activités Clos du Chêne et vers l'Hôpital

Priorité 2



MARNEetGONDOIRE communauté d'agglomération

RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire
EpaMarne

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
773 102 €

Lieux desservis : centre de Bussy-Saint-Georges, gare de Bussy-Saint-Georges, parc du Génitoy, lycée Martin Luther King, collège Maurice Herzog, complexe sportif Maurice Herzog, collège Claude Monet

Temps de parcours :
21 min

Linéaire total :	5,2 km
Linéaire existant :	2,6 km
Linéaire à aménager :	2,7 km
Nombre de points durs :	0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	1,3 km
Chanteloup-en-Brie	1,4 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,3 km	588 782 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	1,4 km	184 321 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

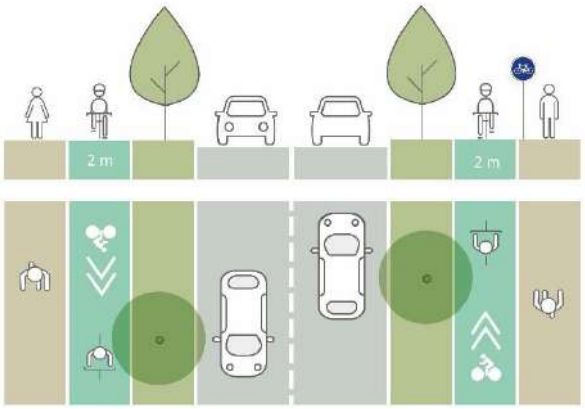
Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

Liaison L. Bussy-Saint-Georges - Chanteloup-en-Brie

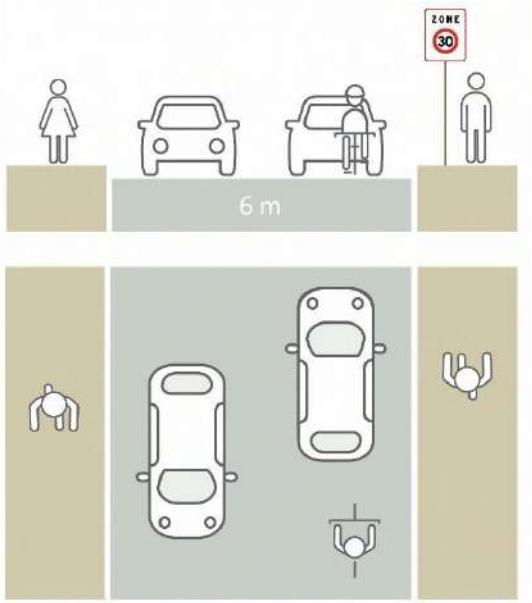
Coupes de voirie de principe

Avenue Charles de Gaulle (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable existante

Boulevard Louis Guibert (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable



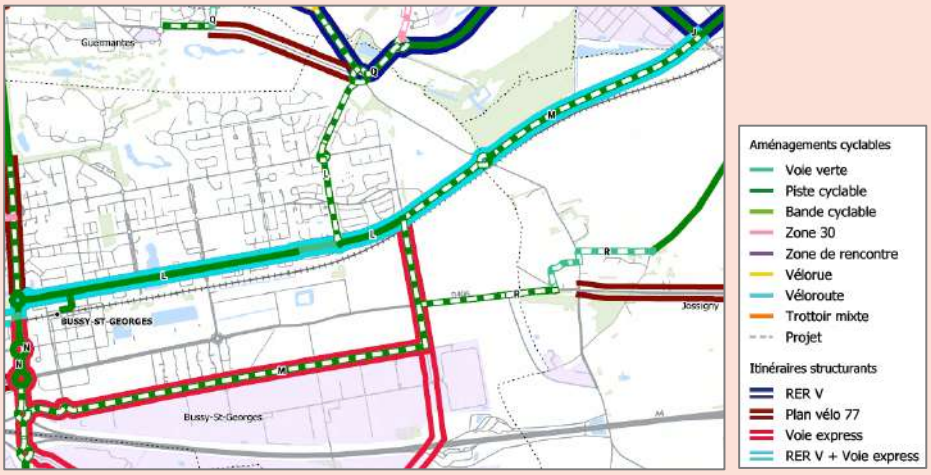
Avenue de la Jonchère (Chanteloup-en-Brie) – Zone 30



Liaison M. Bussy-Saint-Georges - Jossigny

Relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Val d'Europe, répondre aux déplacements de Jossigny et de l'est de Bussy-Saint-Georges vers la gare

Priorité 1



MARNEetGONDOIRE communauté d'agglomération

RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
EpaMarne

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Bussy-Saint-Georges, Jossigny)

Financeurs :
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
6 521 432 €

Lieux desservis : centre de Bussy-Saint-Georges, zone d'activités Gustave Eiffel, zone d'activités du Génitoy, complexe sportif Laura Flessel, parc de Fontenelle, zone commerciale Le Clos du Chêne

Temps de parcours :
23 min

Linéaire total :	5,7 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	5,7 km
Nombre de points durs :	6

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	4,0 km
Jossigny	1,7 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

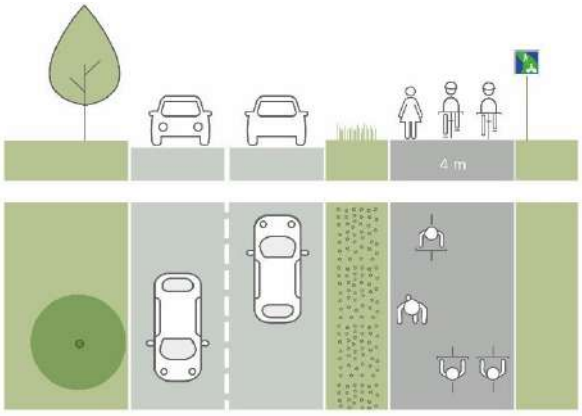
Voie verte :	0,0	0 €
Piste cyclable (*haut niveau de service*) :	5,7	6 251 432 €
Bande cyclable :	0,0	0 €
Zone 30 :	0,0	0 €
Vélorue :	0,0	0 €
Zone de rencontre :	0,0	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0	0 €
Points durs :		270 000 €

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2034

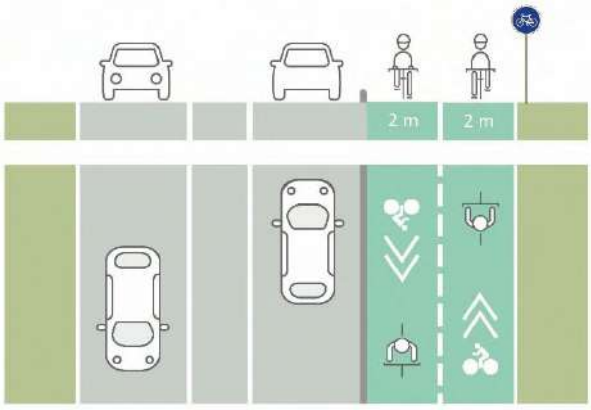
Liaison M. Bussy-Saint-Georges - Jossigny

Coupes de voirie de principe

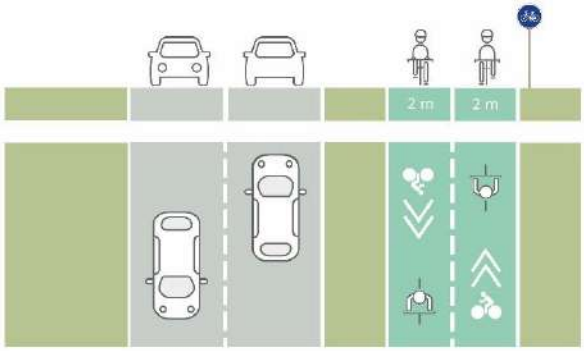
Avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Georges) – Voie verte



Boulevard des Cent Arpents (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable



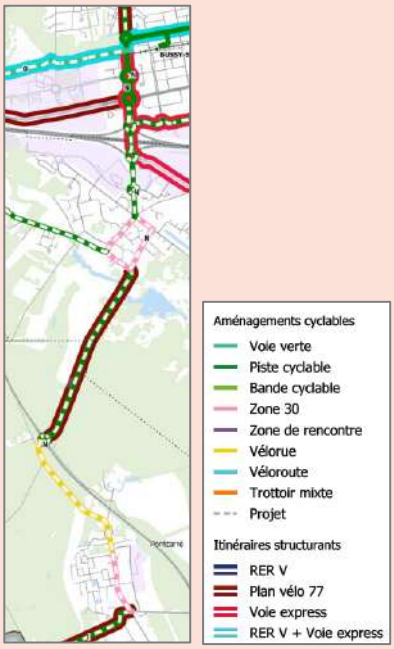
Avenue du Général de Gaulle (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable



Liaison N. Bussy-Saint-Georges - Pontcarré

Desservir les communes du sud du territoire (centres-villes, zone d'activités du Génitoy), assurer le franchissement de l'autoroute A4, notamment pour permettre un accès à la gare RER

Priorité 1



MARNEetGONDOIRE communauté d'agglomération

Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire
Département de Seine-et-Marne

Partenaires :
Département
Communes (Pontcarré, Ferrières-en-Brie, Bussy-Saint-Georges)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
Département de Seine-et-Marne
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
4 853 246 €

Lieux desservis centre de Bussy-Saint-Georges, gare de Bussy-Saint-Georges, zone Léonard de Vinci, zone Gustave Eiffel, zone des Lumières, zone du Génitoy, centre de Ferrières-en-Brie, centre de Pontcarré

Temps de parcours :
33 min

Linéaire total :	8,2 km
Linéaire existant :	1,3 km
Linéaire à aménager :	6,9 km
Nombre de points durs :	6

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,9 km
Ferrières-en-Brie	3,2 km
Pontcarré	2,8 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

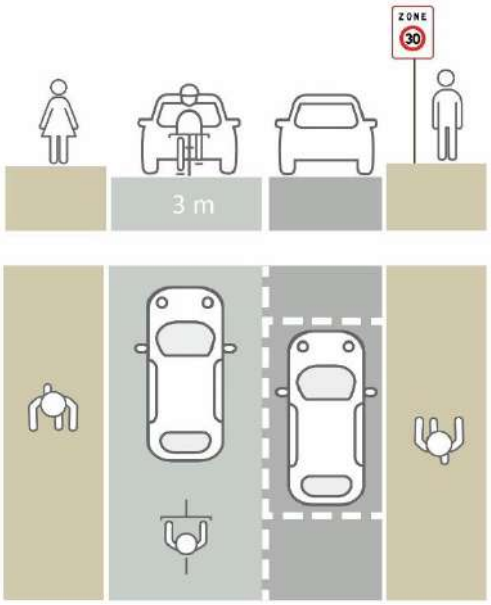
Voie verte :	0,0	0 €
Piste cyclable :	4,0	1 838 444 €
Bande cyclable :	0,0	221 €
Zone 30 :	1,6	219 108 €
Vélorue :	1,2	45 472 €
Zone de rencontre :	0,0	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0	0 €
Points durs :		2 750 000 €

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2034

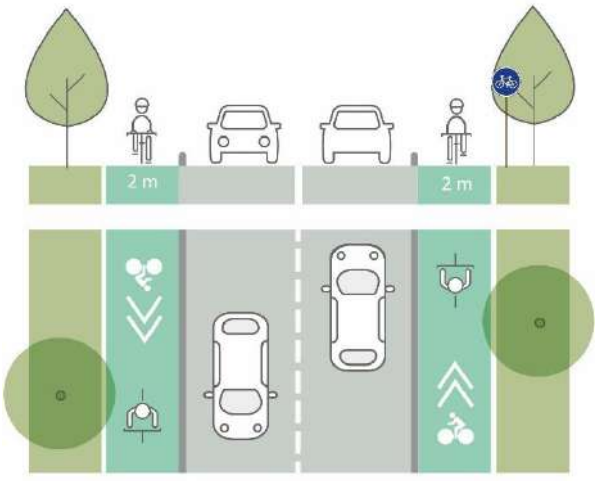
Liaison N. Bussy-Saint-Georges - Pontcarré

Coupes de voirie de principe

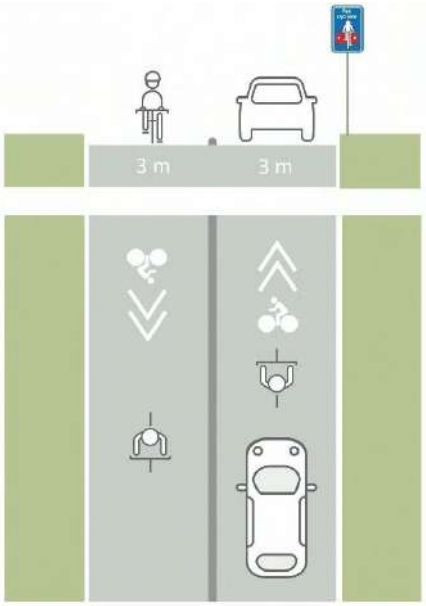
Rue Aristide Briand – RD 35 (Ferrières-en-Brie) – Zone 30



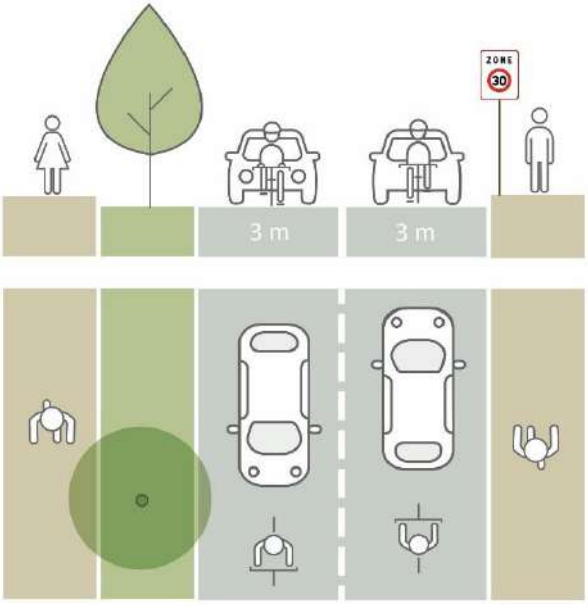
RD 35 (Ferrières-en-Brie) – Piste cyclable



Voie d'accès à Pontcarré (Pontcarré) – Vélorue



Grande Rue (Pontcarré) – Zone 30



Liaison O. Collégien - Bussy-Saint-Georges

Répondre aux déplacements de Collégien vers Bussy-Saint-Georges, notamment vers la gare, relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Torcy

Priorité 1

RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
EpaMarne

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Bussy-Saint-Georges, Collégien)

Financeurs :
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
4 648 557 €

Lieux desservis : centre commercial Bay 1, zone d'activités de Langlois, parc de Rentilly, zone d'activités Léonard de Vinci, centre de Bussy-Saint-Georges

Temps de parcours :
16 min

Linéaire total :	4,0 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	4,0 km
Nombre de points durs :	3

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	3,3 km
Saint-Thibault-des-Vignes	0,7 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

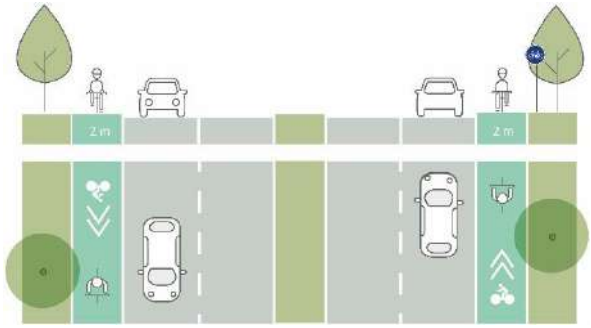
Voie verte *(haut niveau de service)* :	3,3 km	3 652 411 €
Piste cyclable *(haut niveau de service)* :	0,7 km	801 146 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		195 000 €

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2034

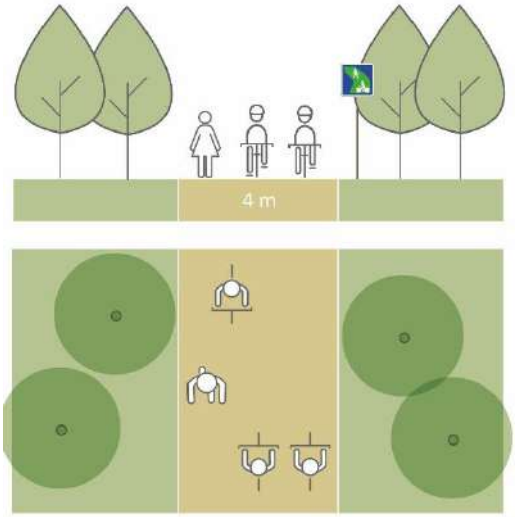
Liaison O. Collégien - Bussy-Saint-Georges

Coupes de voirie de principe

Avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Martin) – Piste cyclable



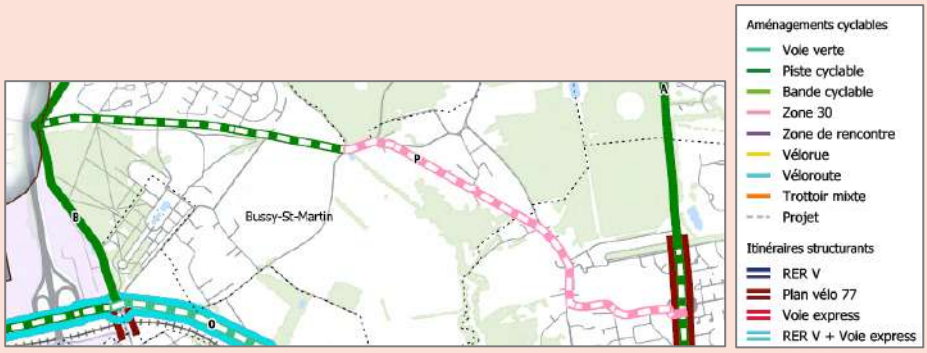
Route de Déviation (Collégien) – Voie verte



Liaison P. Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges

Relier Bussy-Saint-Georges au pôle de Busy-Saint-Martin, renforcer les liaisons entre Marne et Gondoire et Paris Vallée de la Marne, en réponse aux besoins utilitaires

Priorité 3



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Busy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
1 011 544 €

Lieux desservis : parc de Rentilly, parc de La Brosse, centre de Bussy-Saint-Martin, complexe sportif Michel Bay, centre de Bussy-Saint-Georges

Temps de parcours :
14 min

Linéaire total :	3,6 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	3,6 km
Nombre de points durs :	4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	1,1 km
Saint-Thibault-des-Vignes	2,5 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

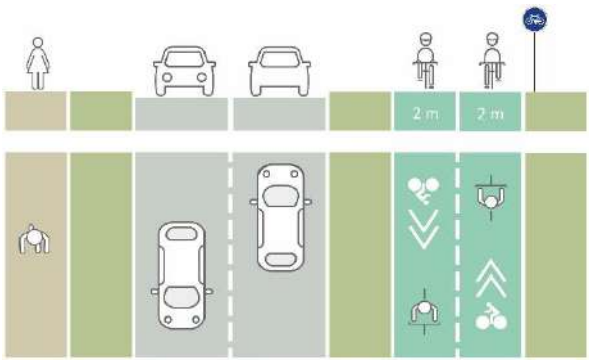
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,5 km	690 251 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	2,1 km	281 293 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		40 000 €

Court terme	Moyen terme	**Long terme**
2023 - 2026	2027 - 2030	**2031 - 2034**

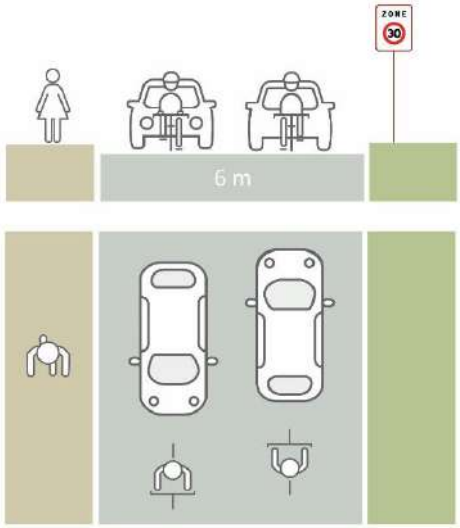
Liaison P. Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges

Coupes de voirie de principe

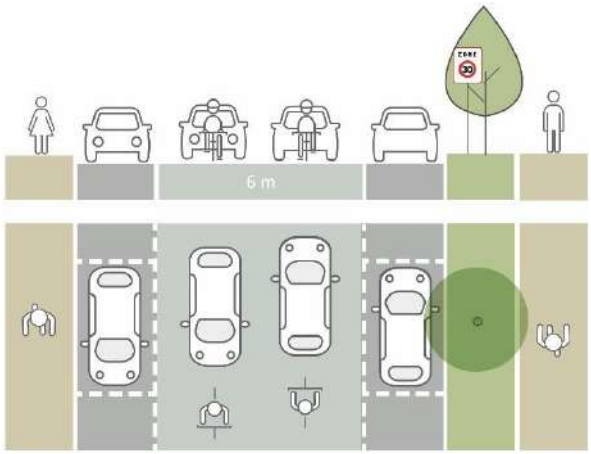
Route de Guermantes – RD 217 B (Bussy-Saint-Martin) – Piste cyclable



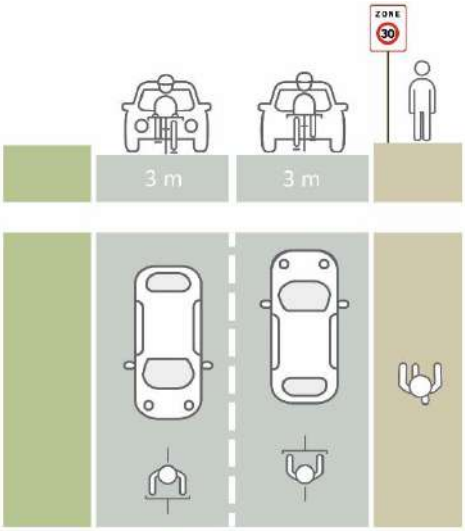
Rue des Sources (Bussy-Saint-Martin) – Zone 30



Rue de Ferrières (Bussy-Saint-Martin) – Zone 30



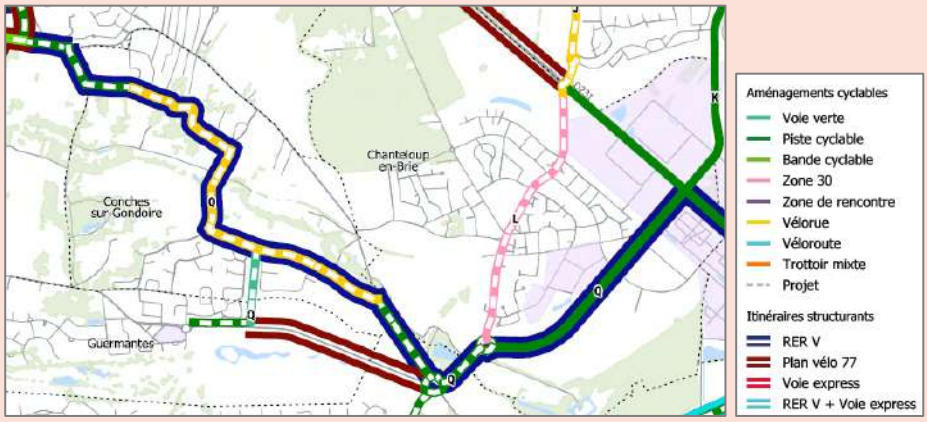
Rue du Cimetière (Bussy-Saint-Georges) – Zone 30



Liaison Q. Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie

Relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris (liaison RER V), desservir les communes de Conches-sur-Gondoire et Chanteloup-en-Brie vers les pôles urbains à proximité

Priorité 1



RER Vélo

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Lagny-sur-Marne, Conches-sur-Gondoire, Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
3 585 869 €

Lieux desservis : gymnase des Hauts de Lagny, parc des Cèdres, centre de Conches-sur-Gondoire, zone commerciale du Clos du Chêne

Temps de parcours :
24 min

Linéaire total :	5,9 km
Linéaire existant :	1,3 km
Linéaire à aménager :	4,6 km
Nombre de points durs :	4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,8 km
Chanteloup-en-Brie	0,3 km
Conches-sur-Gondoire	2,8 km
Guermantes	0,4 km
Lagny-sur-Marne	0,3 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

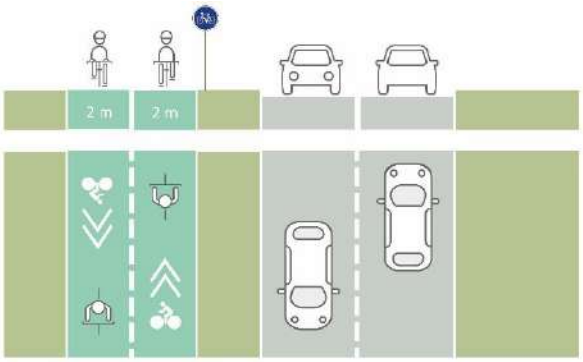
Voie verte :	0,4 km	
Piste cyclable *(haut niveau de service)* :	2,2 km	
Bande cyclable :	0,1 km	
Zone 30 :	0,0 km	RER V : programmé hors SDLD
Vélorue :	2,0 km	
Zone de rencontre :	0,0 km	
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	
Points durs :		

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2026	2027 - 2030	2031 - 2034

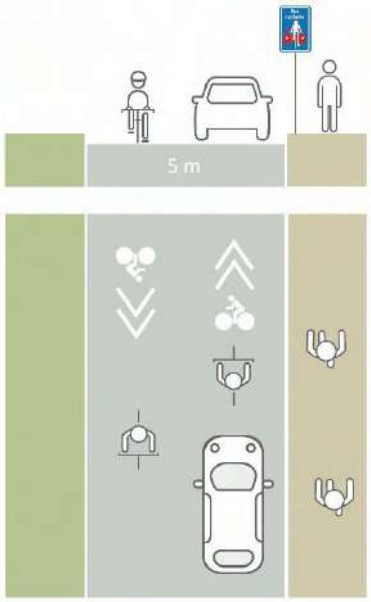
Liaison Q. Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie

Coupes de voirie de principe

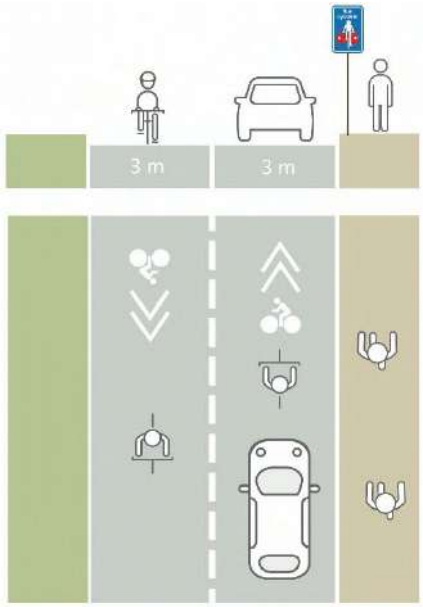
Boulevard Georges Pompidou – RD 10 (Lagny-sur-Marne) – Piste cyclable



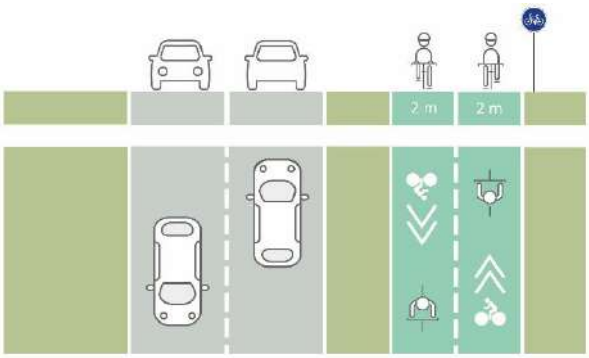
Rue Binette (Conches-sur-Gondoire) – Vélorue



Rue du Fort du Bois (Conches-sur-Gondoire) – Vélorue



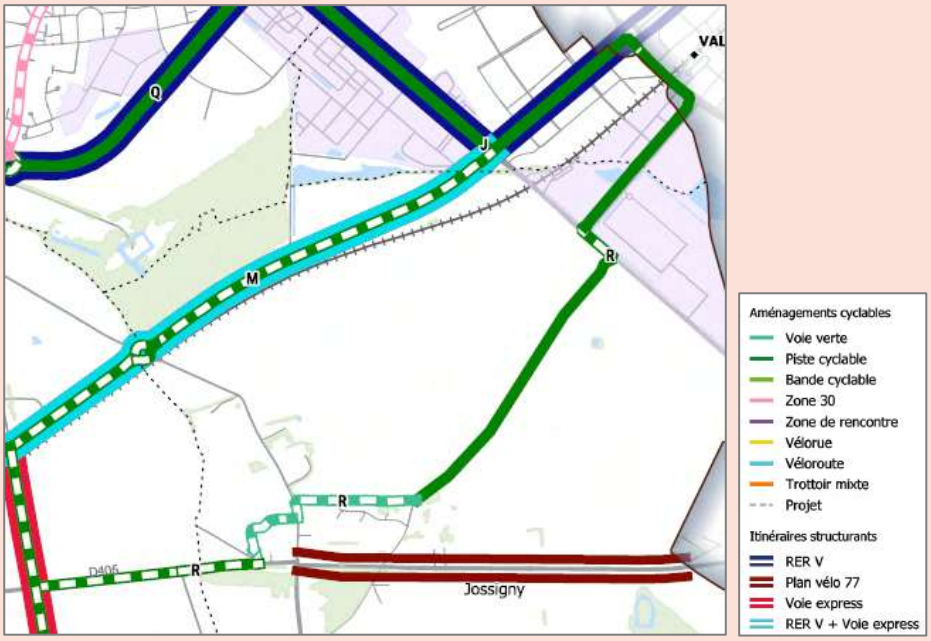
Route de Tournan – RD 10 (Conches-sur-Gondoire) – Piste cyclable



Liaison R. Bussy-Saint-Georges - Jossigny

Desservir Jossigny, aussi bien vers Bussy-Saint-Georges, notamment la gare, que vers Val d'Europe

Priorité 2



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire
EpaMarne

Partenaires :
Communes (Bussy-Saint-Georges, Jossigny)

Financeurs :
Marne et Gondoire
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
824 633 €

Lieux desservis : zone d'activités du Génitoy, centre de Jossigny, centre hospitalier de Marne-la-Vallée

Temps de parcours :
18 min

Linéaire total :	4,6 km
Linéaire existant :	2,6 km
Linéaire à aménager :	2,0 km
Nombre de points durs :	2

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,6 km
Jossigny	1,2 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

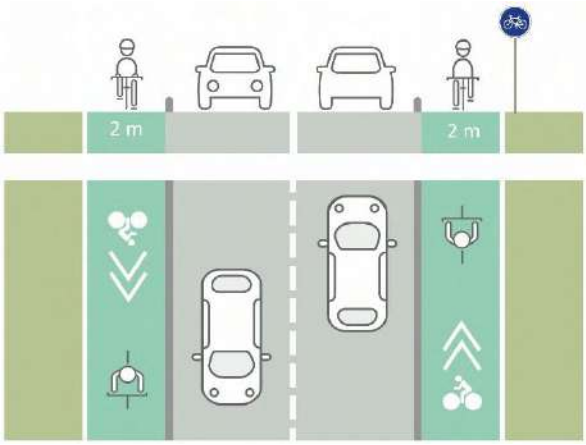
Voie verte :	0,8 km	295 202 €
Piste cyclable :	1,1 km	509 432 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		20 000 €

Court terme	**Moyen terme**	Long terme
2023 - 2026	**2027 - 2030**	2031 - 2034

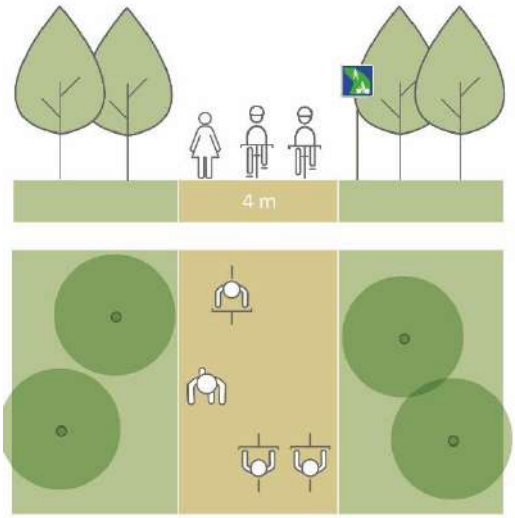
Liaison R. Bussy-Saint-Georges - Jossigny

Coupes de voirie de principe

RD 406 (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable



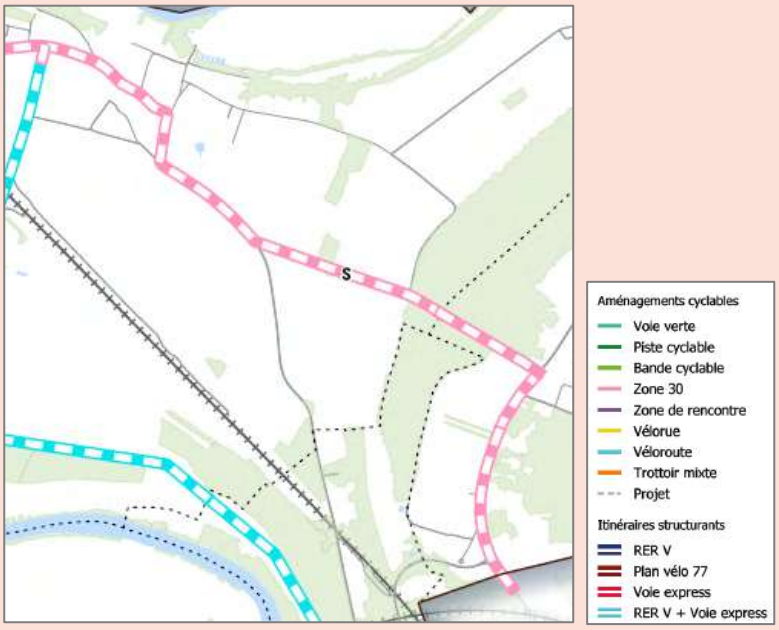
Chemin du Bois des Moines (Jossigny) – Voie verte



Liaison S. Lesches - Jablines

Relier ces deux communes, notamment pour les besoins scolaires, et proposer une liaison vers Coupvray et Esbly (rabattement vers la gare et les équipements sportifs)

Priorité 3



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Lesches, Jablines)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
423 074 €

Lieux desservis : centre de Lesches, château de Lesches, centre de Jablines

Temps de parcours :
12 min

Linéaire total :	3,1 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	3,1 km
Nombre de points durs :	1

Détail du linéaire à aménager par commune :

Jablines	1,8 km
Lesches	1,2 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

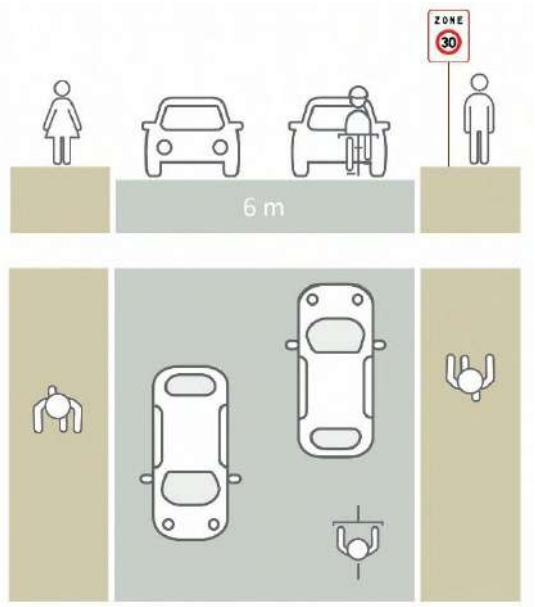
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	0,0 km	0 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	3,1 km	413 074 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		10 000 €

Court terme	Moyen terme	**Long terme**
2023 - 2026	2027 - 2030	**2031 - 2034**

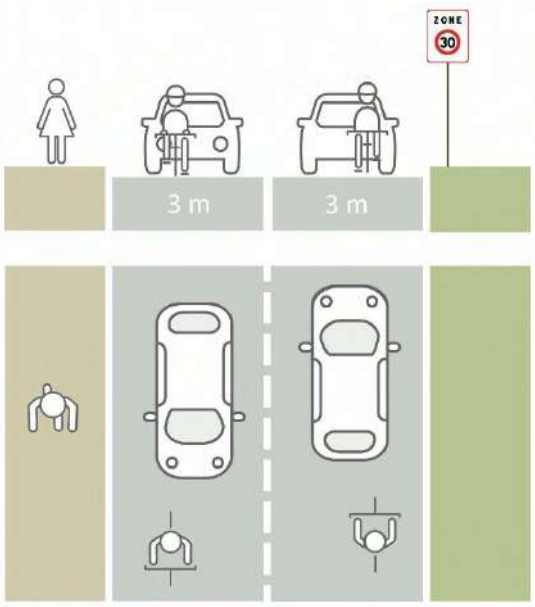
Liaison S. Lesches - Jablines

Coupes de voirie de principe

Avenue Charles de Gaulle – RD 89 (Lesches) – Zone 30



Route de Lesches – RD 45 (Jablines) – Zone 30



Liaison T. Collégien - Ferrières-en-Brie

Assurer un accès cyclable vers la zone d'activités de Lamirault (Collégien)

Priorité 3

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Collégien, Ferrières-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
785 682 €

Lieux desservis : centre de Ferrières-en-Brie, parc de Tafarette, zone d'activités des Portes de La Forêt

Temps de parcours :
7 min

Linéaire total :	1,7 km
Linéaire existant :	0,0 km
Linéaire à aménager :	1,7 km
Nombre de points durs :	1

Détail du linéaire à aménager par commune :

Ferrières-en-Brie	1,7 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

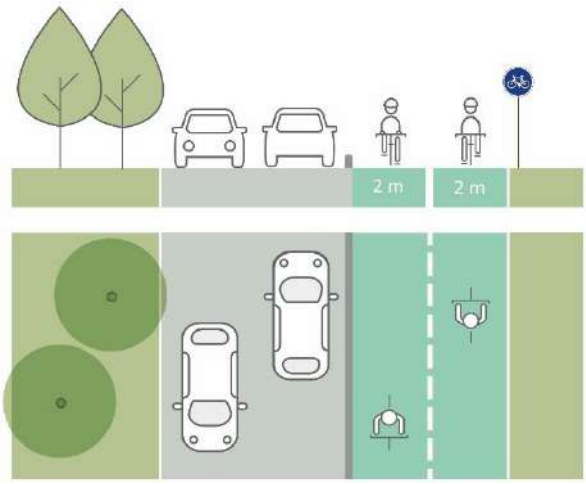
Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,7 km	775 682 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		10 000 €

Court terme	Moyen terme	**Long terme**
2023 - 2026	2027 - 2030	**2031 - 2034**

Liaison T. Collégien - Ferrières-en-Brie

Coupes de voirie de principe

Route de la Brosse (Ferrières-en-Brie) – Piste cyclable



Fiches récapitulatives des mesures d'accompagnement

Les fiches ci-dessous détaillent les modalités de mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur du vélo, concernant le stationnement vélo et les services cyclables.

1. Développer les stationnements vélo

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- 80 places sécurisées existantes et 400 places sécurisées prévues aux abords de la gare de Bussy-Saint-Georges
- Une trentaine d'arceaux non sécurisés aux abords de la gare de Lagny-Thorigny
- 565 places de stationnement vélo en 2021, soit 0,5 places pour 100 habitants, mais des disparités (ex : 0,2 place pour 100 habitants à Thorigny, 1,1 à Chanteloup, 2,5 à Bussy-Saint-Martin, 3,4 à Collégien…)
- Une offre de stationnement vélo bien développée dans les communes les plus denses, mais restant à renforcer dans les autres communes
- Une majorité d'arceaux (apportant une réponse efficace) et de pinces roues (peu satisfaisants en général)

Présentation de l'action :

- Créer des consignes sécurisées aux abords de la gare de Lagny-Thorigny, pour un total de 200 places, dont une centaine à court / moyen terme (ex : 5 consignes de 20 places chacune) et une centaine supplémentaire à moyen / long terme
- Implanter 2 boxes de 6 places aux abords de chaque arrêt de bus structurant, pour un total de 12 places aux abords de chaque arrêt (soit 14 boxes et 84 places au total)
- Implanter 2 boxes de 6 places aux abords de chaque arrêt de bus de rabattement vers les polarités, pour un total de 12 places aux abords de chaque arrêt (soit 20 boxes et 120 places au total)
- Implanter 1 box de 6 places aux abords de chaque aire de mobilité (soit 2 boxes et 12 places au total)
- Créer 1 arceau / 100 habitants dans les centres-villes des communes dont l'offre est inférieure à ce ratio (soit 637 arceaux au total).

Voir détail du nombre de places sur la carte présentée dans la partie « Le stationnement vélo » (ci-dessus).

Maître d'ouvrage :
Ile-de-France Mobilités
Syndicat Intercommunal de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée
Communes du territoire

Partenaires :
Marne et Gondoire
Région
ADEME

Coût d'investissement :

10 consignes de 20 places en gare de Lagny-Thorigny	600 000 €
14 boxes de 6 places aux abords des arrêts de bus structurants	140 000 €
14 boxes de 6 places aux abords des arrêts de bus de rabattement	200 000 €
2 boxes de 6 places aux abords des aires de mobilité	20 000 €
637 arceaux dans les centres des communes	63 700 €
Total :	**1 023 700 €**

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2027	2028 - 2032	2033 - 2037

2. Développer les services proposés par la Maison de la Mobilité

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- La Communauté d'Agglomération a créé une Maison des Mobilités à Lagny-sur-Marne en 2016, proposant un conseil de mobilité durable et un service de prêt de vélos, dont 38 vélos classiques pour le tourisme et 5 VAE pour les habitants du territoire
- Environ 4 000 prêts de vélo par, en forte augmentation depuis 2016
- Des ateliers de réparation de vélos organisés 2 fois par mois à La Maison de Mobilités
- Présence de kiosques de prêt de vélos dans le parc de Rentilly (Bussy-Saint-Martin) et dans le parc de la Taffarette (Férrières-en-Brie) en haute saison
- Il existe 3 professionnels du vélo sur le territoire, dont un seul vélociste, situé à Montévrain

Présentation de l'action :

- Créer une deuxième Maison des Mobilités au sud du territoire
- Développer l'offre de prêts de vélos : acquérir 50 VAE, pour atteindre un ratio d'1 VAE pour 2 000 habitants, en complément du système Véligo (proposé par Ile-de-France Mobilités)
- Informer les habitants sur le service de location longue durée Véligo (proposé par Ile-de-France Mobilités)
- Installer des kiosques pour le prêt de vélos dans le parc de Rentilly (Bussy-Saint-Martin) et dans le parc de la Taffarette (Férrières-en-Brie) en haute saison
- Poursuivre les ateliers d'autoréparation de vélos et mettre en place des ateliers itinérants dans toutes les communes

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes

Coût d'investissement :

Deuxième Maison des Mobilités	50 000 €
50 VAE	60 000 €
Total :	**110 000 €**

Coût de fonctionnement :

Deuxième Maison des Mobilités	60 000 €
Offre de prêts de vélos	25 000 €
Kiosques de prêts de vélos	5 000 €
Ateliers d'autoréparation	5 000 €
Total :	**95 000 €**

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2027	2028 - 2032	2033 - 2037

3. Développer de nouveaux services pour ls cyclistes

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- La Communauté d'Agglomération a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour la mise en place d'un système de vélos en free-floating. Elle a retenu l'opérateur Tier Mobility pour l'exploitation de ce service. Elle travaille actuellement avec les communes à l'identification des stations pour ce service. Le service sera lancé en 2023.
- Certaines communes du territoire proposent une aide à l'achat de vélos à assistance électrique, mais il n'existe pas à ce jour, de stratégie intercommunale à ce sujet. Pour rappel, la Région propose une aide à l'achat de vélos classiques et VAE, à hauteur de 50 % maximum du prix d'achat du vélo et des accessoires, dans la limite de 500 €.

Présentation de l'action :

- Déployer un système de location de vélos en free-floating, s'appuyant sur des stations implantées sur espace public, travailler avec les communes pour localiser les stations
- Aménager une dizaine d'«aires vélo», équipées de stationnement vélo, de bornes de gonflage et autoréparation, de bornes de recharge de VAE, de mobilier urbain…, à proximité directe des itinéraires armature, en lien avec les espaces verts et les arrêts de bus
- Etudier la généralisation de l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique, en complément de l'aide régionale (le cas échéant, montant annuel estimé à 20 000 €, soit 0,20 € par habitant)

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes

Coût d'investissement :

Création de 10 aires vélo	50 000 €
Total :	**50 000 €**

Coût de fonctionnement :

Aide à l'achat de VAE (le cas échéant)	20 000 €
Total :	**20 000 €**

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2027	2028 - 2032	2033 - 2037

4. Sensibiliser les usagers à la mobilité cyclable

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- La Communauté d'Agglomération fournit un service de conseil en mobilité auprès du grand public dans la Maison des Mobilités, mais elle ne réalise pas encore des actions ciblées auprès des entreprises et zones d'activités
- Plusieurs établissements scolaires organisent des formations sur le vélo ou des sorties à vélo avec les élèves, mais il n'existe pas encore une intervention coordonnée à l'échelle intercommunale. Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » reste à déployer sur le territoire.

Présentation de l'action :

- Déployer le programme « Savoir rouler à vélo » dans toutes les écoles : sensibiliser les communes et les chefs d'établissements, accompagner les communes dans leur recherche de prestataires pour cette action, coordonner les interventions des structures labelisées dans toutes les écoles du territoire, notamment la Fédération Française de Cyclisme (avec une antenne sur le territoire).

  Le nombre d'élèves de CM2 lors d'une année scolaire, à former avec ce dispositif, est estimé à 1 500, soit un coût de 97 500 € par an (65 par enfant), à assurer principalement par les communes

- Communiquer auprès des entreprises dans le cadre du conseil en mobilité, accompagner les entreprises qui réalisent un plan de mobilité employeur, réaliser des interventions sur la mobilité cyclable dans les entreprises (ex : tests de vélos, sorties à vélo…), profiter des évènements existants, par exemple le Forum de l'Emploi, pour communiquer auprès des entreprises sur la mobilité cyclable

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire Communes

Partenaires :
Etablissements scolaires
Entreprises, zones d'activités
Grands équipements et administrations publics

Coût de fonctionnement :

Formation de tous les enfants de CM2 au vélo	97 500 €
Interventions dans les entreprises et zones d'activités	Aucun coût supplémentaire
Total :	**97 500 €**

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2027	2028 - 2032	2033 - 2037

5. Organiser des évènements sur la mobilité cyclable

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- Le Département de Seine-et-Marne a organisé le premier festival « Vélo en Grand » en septembre 2021, proposant une exposition de vélos et d'accessoires, des tests de vélos, des animations, des compétitions, etc…, orientés notamment vers le vélo sportif
- L'association Marne et Gondoire à vélo organise des ateliers de réparation, des bourses à vélos, des opérations de marquage de vélos, des sorties à vélo avec les adhérents et des animations sur la mobilité cyclable
- La maison des mobilités fournit des informations sur les itinéraires cyclables à vocation touristique et met à disposition des brochures touristiques existantes, produites par le Département de Seine-et-Marne

Présentation de l'action :

- Réorganiser le festival « Vélo en Grand » à l'Ile de loisirs de Jablines de manière annuelle, en y intégrant des interventions liées au vélo utilitaire (ex : présence de la maison des mobilités, plaquettes d'information…)
- Organiser une fête annuelle du vélo, lors de l'évènement « Mai à Vélo », avec la participation des associations locales, notamment Marne et Gondoire à Vélo
- Editer un plan des itinéraires utilitaires et des brochures sur les bienfaits du vélo, mettre ces documents à disposition dans la maison des mobilités et dans autres structures publiques

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire Communes

Partenaires :
Etablissements scolaires
Entreprises, zones d'activités
Grands équipements et administrations publics

Coût de fonctionnement :

Organiser le festival « Vélo en Grand »	5 000 €
Organiser une fête du vélo	2 000 €
Plan des itinéraires cyclables	2 000 €
Total :	**97 500 €**

Court terme	Moyen terme	Long terme
2023 - 2027	2028 - 2032	2033 - 2037

7. PHASAGE ET PROGRAMMATION FINANCIERE

Maîtrise d'ouvrage et modalités de financement

Maitrise d'ouvrage des liaisons cyclables

Le tableau ci-dessous représente la répartition de la maîtrise d'ouvrage des liaisons cyclables armature identifiées dans le SDLD, d'après les politiques cyclables de Marne et Gondoire et de ses partenaires.

Maîtrise d'ouvrage pressentie	Région	Département	EpaMarne	Marne et Gondoire	Communes
Itinéraires armature appartenant au RER Vélo (Région)			*Tracé Plateau* ●	*Tracé Marne* ●	
Itinéraires armature appartenant au Plan Vélo 77 (Département)		*Dispositif en cours de révision*			
• *Section prioritaire*		*Hors agglo* ●		*En agglo* ●	
• *Autre section*				*En + hors agglo* ●	
Itinéraires armature appartenant à l'itinéraire express (EpaMarne)			●		
Autres itinéraires armature			*Une partie de la liaison R*	●	
Itinéraires complémentaires			*Liaisons à Bussy-Saint-Georges, Chanteloup et Montévrain*		●

Les itinéraires armature appartenant à la ligne V4 du RER Vélo seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire ou d'EpaMArne, avec l'accompagnement technique et financier de la Région Ile-de-France. Les sections du tracé « Marne » (liaisons B et Q du SDLD) seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire, tandis que les sections du tracé « Plateau » (liaisons O, L en partie et M en partie) seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'EpaMArne. Les aménagements de ces sections devront respecter le cahier des charges établi par la Région pour les itinéraires du RER V. Par ailleurs, ce projet est développé en partenariat avec le Département et les agglomérations voisines, associés au comité de pilotage de cette ligne.

Quant aux itinéraires armature appartenant au Plan Vélo 77, leur maîtrise d'ouvrage dépend de leur degré de priorité, tel qu'identifié dans ce plan départemental, et de leur localisation. Pour les sections identifiées comme « prioritaires » dans le Plan Vélo 77, la maîtrise d'ouvrage dépend de leur localisation. Hors agglo, elle revient au Département, tandis qu'en agglo, elle revient aux collectivités locales, c'est-à-dire à Marne et Gondoire. Les sections prioritaires hors agglo sont : RD 35 à Conches-sur-Gondoire et à Ferrières-en-Brie (liaisons A et N) et avenue du Général de Gaulle à Chanteloup-en-Brie (liaison M). La liaison prioritaire en agglo est la RD 934 à Montévrain (liaison D). Par ailleurs, pour les liaisons « non prioritaires », elles sont toujours sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire (quel que soit leur localisation). Une seule section correspond à cette situation : la RD 934 à Pomponne. D'autres sections, prioritaires ou non, sont identifiées dans le Plan Vélo 77, mais elles n'ont pas été retenues dans le réseau armature de Marne et Gondoire. Elles ne sont donc pas prises en compte dans le présent document. Il convient de préciser que

le Plan Vélo 77 se trouve en cours d'actualisation fin 2022. Suite à des échanges avec les représentants du Département, le SDLD de Marne et Gondoire se base sur l'hypothèse que les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement du Département dans le nouveau Plan Vélo correspondront a minima à celles du Plan Vélo précédent.

Les itinéraires armature appartenant à la voie express vélo (hors RER V) sont sous maîtrise d'ouvrage d'EpaMarne. Il s'agit de la section de la liaison M empruntant l'avenue de l'Europe à Bussy-Saint-Georges. Les sections qui font partie aussi du RER V sont également sous maîtrise d'ouvrage de l'EpaMarne (elles ont été présentées plus haut). Il est à noter que certaines sections de la voie express vélo n'ont pas été retenues dans le réseau armature de Marne et Gondoire.

En dehors de la voie express vélo, EpaMarne assurera la maîtrise d'ouvrage de la section de la liaison R reliant Bussy-Saint-Georges à Jossigny, empruntant la RD 406. Elle assurera également la maîtrise d'ouvrage sur plusieurs liaisons complémentaires à Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie et Montévrain.

Hormis les liaisons appartenant au RER V, au Plan Vélo 77 ou à la voie express vélo, l'ensemble des autres liaisons du futur réseau armature seront sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire, qui pilotera les études et assurera le financement des travaux, hors subventions. Les Communes ne seront donc pas maîtres d'ouvrage des liaisons armature qui desservent leur territoire.

Pour finir, les liaisons complémentaires, répondant à des enjeux plus locaux, seront sous maîtrise d'ouvrage communale.

Modalités de financement

La Communauté d'Agglomération et ses partenaires

Le tableau ci-dessous représente la répartition du financement des liaisons cyclables armature identifiées dans le SDLD, d'après les politiques cyclables de Marne et Gondoire et de ses partenaires.

Maîtrise d'ouvrage pressentie	DREAL	Région	Département	EpaMarne	Marne et Gondoire	Communes
Itinéraires armature appartenant au RER Vélo (Région) - *Tracés Marne et Plateau*		60%			40%	
Itinéraires armature appartenant au Plan Vélo 77 (Département)			*Dispositif en cours de révision*			
• *Section prioritaire*		50%	20%		30%	
• *Autre section*		50%	20%		30%	
Itinéraires armature appartenant à l'itinéraire express (EpaMarne)	20%	60%		20%		
Autres itinéraires armature	20%	50%			30%	
Itinéraires complémentaires		50%				50%

Les itinéraires armature qui font partie du RER V entrent dans le dispositif majoré de la Région Ile-de-France. Cette dernière financera donc 60% des coûts des travaux. Le reste à charge sera assuré par Marne et Gondoire, hormis éventuelles subventions supplémentaires.

Quant aux itinéraires armature prévus dans le Plan Vélo 77, la Région financera 50% du coût total, car ces itinéraires sont programmés dans le cadre du SDLD (conformément au dispositif régional en vigueur). Le Département financera 30% du coût (selon les modalités du Plan Vélo 77), le reste étant à la charge de Marne et Gondoire.

Concernant les itinéraires armature appartenant à la voie express vélo (hors RER V), la Région a validé un financement à hauteur de 60% du coût du projet, identique à celui du RER V. La participation de l'Etat est de 20%. Les 20% restants seront financés par le maître d'ouvrage de l'opération, EpaMarne.

Les autres itinéraires armature bénéficieront d'un financement à hauteur de 50% par la Région Ile-de-France, car ils appartiennent à un schéma cyclable. La participation estimée de l'Etat est de 20%, ce qui laisse 30% du coût à la charge de Marne et Gondoire (maître d'ouvrage des itinéraires armature).

Enfin, pour les itinéraires complémentaires, la Région apportera aussi 50% du financement (car ils sont aussi identifiés dans un schéma cyclable). Le reste à charge sera assuré par les maîtres d'ouvrage des projets, c'est-à-dire les communes.

Les autres subventions disponibles

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo National (2018), plusieurs dispositifs financiers ont été définis :

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) pour « développer des services de transport de proximité durables », notamment les aménagements cyclables
- Le fonds national « mobilité actives », à travers l'appel à projets « Aménagements cyclables », d'un montant de 350 M€ sur 7 ans visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités
- Le fonds national « France relance », à travers un nouvel appel à projets « Aménagements cyclables » dans chaque région, avec une enveloppe de 18,3 M€ en Ile-de-France pour l'appel à projets de 2021
- Le programme « AVELO 2 » de l'ADEME, visant à poursuivre le développement d'une culture vélo au sein des territoires et à développer le recours aux modes actifs pour les mobilités quotidiennes, permettant d'atteindre l'objectif de 9%part modale du vélo en 2024 (défini dans le Plan Vélo National)

Les subventions accordées ont chacune des modalités spécifiques détaillées ci-dessous.

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) (DRIEA)

Depuis 2016, l'État accompagne l'investissement des communes et intercommunalités dans leurs projets de transformation écologiques, économiques, numériques et démographiques à travers la mobilisation de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL).

En Ile-de-France, 111,8 M€ ont été accordés au titre de la DSIL en 2022, afin de soutenir les collectivités et leurs groupements en matière d'investissement dans les territoires. Les projets soutenus répondent aux besoins en matière de développement écologique des territoires, de rénovation et/ou de mises aux normes, d'accessibilité et de sécurisation des bâtiments publics (tels que les bâtiments scolaires ou les gymnases), de développement des mobilités du quotidien (comme les aménagements cyclables) ou encore de développement d'équipements culturels avec le dispositif des Micro-Folies.

Plusieurs projets soutenus dans le cadre de la DSIL concernent la création de pistes cyclables, voies vertes ou autres aménagements cyclables. Au regard des subventions attribuées en 2022, les taux de subvention varient de 30% à 60% du montant total des travaux.

Appel à projets « Aménagements cyclables » (DRIEA)

L'appel à projets « Aménagements cyclables », piloté par le préfet de la région d'Île-de- France, vise à soutenir les maîtres d'ouvrage publics dans la réalisation d'aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien, mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur. Il vise en particulier à soutenir la réalisation des itinéraires structurants sur le territoire régional, qui permettent d'assurer des itinéraires continus, sûrs et capacitaires sur des axes structurants des déplacements des Franciliens. Les pistes cyclables olympiques et le RER vélo constituent notamment ce type d'itinéraires structurants.

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type « discontinuité » :
    - Ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel) et ses raccordements à un aménagement existant pour le franchissement d'une infrastructure terrestre ou d'une barrière naturelle
    - Traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants, notamment s'il est identifié par la fédération des usagers de la bicyclette comme tel

  La discontinuité doit joindre de manière sécurisée deux aménagements cyclables existants ou un pôle générateur de trafic et un aménagement cyclable existant.

- Les projets type « itinéraire sécurisé » : aménagement cyclable sécurisé justifié par les trafics et les vitesses en application des recommandations du CEREMA sur chacune des sections de l'itinéraire. Le projet présenté devra être un itinéraire inférieur à 15 km de longueur. Un « itinéraire sécurisé » peut également contenir des « discontinuités ».

Pour les deux types de projet, la qualité des aménagements cyclables est primordiale pour encourager de nouveaux usagers à emprunter les itinéraires cyclables. Tout projet doit ainsi respecter les recommandations techniques du CEREMA, notamment de largeur et de continuité aux intersections. Une logique d'itinéraire cyclable complet doit toujours prévaloir. Quand des sites propres (pistes cyclables ou voies vertes) ne sont pas possibles sur certains tronçons, les aménagements proposés (bande cyclable, mixité des circulations) doivent être compatibles avec le trafic routier. Les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être justifiées.

Pour les deux types de projet, l'assiette éligible ne prend en compte que les aménagements sécurisés en site propre, séparés de la circulation automobile (voie verte et piste cyclable).

Cet appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics (collectivités et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, EPCI) dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité ou une politique cyclable. Les itinéraires armature du SDLD de Marne et Gondoire sont dont concernés par ce dispositif.

Le taux d'aide apporté à chaque projet sera au maximum de 20 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe pour les collectivités situées dans une unité urbaine de plus de 100 000 personnes. Cela concerne donc la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire et l'ensemble de ses communes.

Cinq appels à projets « Aménagements cyclables » ont été organisés entre 2019 et 2021. Le sixième appel à projets devrait être lancé en mai 2022. La Communauté d'Agglomération pourra y candidater pour certains de ces projets, dans le cadre de la mise en œuvre du SDLD.

Programme « AVELO 2 » (ADEME)

Dans la continuité du programme AVELO, l'ADEME a décidé de porter sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 afin de soutenir plus de 400 territoires dans la planification, l'expérimentation, l'évaluation et l'animation de politiques cyclables. Ce programme est financé par le dispositif des certificats d'économies d'énergies (CEE).

Sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 a comme objectif d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

L'appel à projets AVELO 2 s'articule autour de quatre axes afin de soutenir :

- Axe 1 : la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables ;
- Axe 2 : l'expérimentation de services vélo ;
- Axe 3 : l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées ;
- Axe 4 (hors financement CEE) : le recrutement de chargé.es de mission vélo au sein des territoires.

Les modalités de subvention sont les suivantes :

- Enveloppe globale de 25 M €
- Taux de subvention maximal de 60 %
- Assiette des dépenses éligibles par axe plafonnée à 100 000 € (hors axe 4)
- Montant total maximal de l'aide par porteur de projet : 200 000 € (hors axe 4)
- Montant de l'aide axe 4 (aide forfaitaire) 29 000 par an sur 2,5 ans par agent contractuel Equivalent Temps Plein Travaillé (ETPT)

Cet appel à projets est organisé annuellement. Le prochain se déroulera début 2023, permettant de profiter à la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, dans le cadre de la mise en œuvre de son SDLD.

Programmation financière

Coût détaillé de mise en œuvre du réseau cyclable

Le tableau ci-dessous présente une estimation des coûts d'aménagement pour chacun des itinéraires armature et pour chaque typologie d'aménagement. Les coûts ont été estimés à partir de ratios de coûts linéaires propres à chaque type d'aménagement.

Il est à noter que les itinéraires B et Q, appartenant au RER V, ne font pas l'objet d'une estimation financière détaillée dans le cadre du SDLD, car celle-ci a été menée dans le cadre des études AVP de ces liaisons. Le coût total de ces liaisons est bien intégré dans le présent document. En plus de faire partie du RER V, ces liaisons sont programmés dans le présent SDLD, au regard de leur importance à l'échelle intercommunale.

Liaison	Voie verte	Voie verte - *Haut niveau de service*	Piste cyclable	Piste cyclable - *Haut niveau de service*	Bande cyclable	Zone 30	Vélorue	Zone de rencontre	Véloroute	Points durs	Total
A	32 840 €	0 €	851 992 €	0 €	34 297 €	158 522 €	0 €	56 049 €	0 €	90 000 €	**1 223 700 €**
B	*RER V : programmé hors SDLD*									30 000 €	**3 005 543 €**
C	38 072 €	0 €	81 161 €	0 €	0 €	101 795 €	0 €	0 €	0 €	50 000 €	**271 028 €**
D	0 €	0 €	970 499 €	0 €	0 €	30 385 €	0 €	0 €	0 €	120 000 €	**1 120 884 €**
E	0 €	0 €	1 331 026 €	0 €	7 183 €	39 798 €	0 €	0 €	0 €	195 000 €	**1 573 008 €**
F	569 619 €	0 €	520 887 €	0 €	28 108 €	117 270 €	0 €	0 €	0 €	2 105 000 €	**3 340 884 €**
G	70 030 €	0 €	0 €	0 €	0 €	285 613 €	0 €	0 €	13 446 €	485 000 €	**854 089 €**
H	0 €	0 €	742 048 €	0 €	0 €	70 049 €	0 €	0 €	0 €	0 €	**812 097 €**
I	0 €	0 €	398 595 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	**398 595 €**
J	702 367 €	0 €	0 €	0 €	0 €	259 515 €	35 865 €	0 €	967 €	0 €	**998 715 €**
K	0 €	0 €	109 167 €	0 €	0 €	100 365 €	46 599 €	0 €	0 €	0 €	**256 131 €**
L	0 €	0 €	588 782 €	0 €	0 €	184 321 €	0 €	0 €	0 €	0 €	**773 102 €**
M	0 €	0 €	0 €	6 251 432 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	270 000 €	**6 521 432 €**
N	0 €	0 €	1 838 444 €	0 €	221 €	219 108 €	45 472 €	0 €	0 €	2 750 000 €	**4 853 246 €**
O	0 €	3 652 411 €	0 €	801 146 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	195 000 €	**4 648 557 €**
P	0 €	0 €	690 251 €	0 €	0 €	281 293 €	0 €	0 €	0 €	40 000 €	**1 011 544 €**
Q	*RER V : programmé hors SDLD*									0 €	**3 585 869 €**
R	295 202 €	0 €	509 432 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	20 000 €	**824 633 €**
S	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	413 074 €	0 €	0 €	0 €	10 000 €	**423 074 €**
T	0 €	0 €	775 682 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	10 000 €	**785 682 €**
Total	**1 708 130 €**	**3 652 411 €**	**9 407 965 €**	**7 052 578 €**	**69 809 €**	**2 261 108 €**	**127 937 €**	**56 049 €**	**14 413 €**	**6 370 000 €**	**37 281 813 €**

Coût global de mise en œuvre du réseau cyclable

Le coût global estimé de l'aménagement des itinéraires armature s'élève à plus de 37 millions d'euros. Il est à noter que cette somme correspond à une estimation des coûts totaux (hors subventions). Les montants assurés par la Communauté d'Agglomération et ses partenaires seront moins importants, car celles-ci bénéficieront de subventions pour les travaux. En effet, comme présenté plus haut, la Région financera 50% des coûts de construction du réseau cyclable, selon ses modalités de subventions. De plus, d'autres partenaires, notamment l'Etat (ADEME, Etat) apporteront une participation financière, dans le cadre des appels à projets existants (les montants restent inconnus à ce jour).

Trois hypothèses sont donc établies pour le « reste à charge » de la Communauté d'Agglomération et ses partenaires, notamment EpaMarne, allant de 50% de subventions (hypothèse minimale, correspondant à la participation de la Région) à 70 % (hypothèse optimiste, intégrant l'éventuelle participation de l'Etat). Le véritable reste à charge se situera certainement autour entre ces deux seuils, autour de l'hypothèse appelée « intermédiaire ».

Estimation du coût global	**Reste à charge pour la Communauté d'Agglomération et ses partenaires**		
37 281 813 €	**Hypothèse optimiste**	**Hypothèse intermédiaire**	**Hypothèse minimale**
	70% de subvention	*60% de subvention*	*50% de subvention*
	11 184 544 €	14 912 725 €	14 912 725 €

Coût selon les maîtres d'ouvrage

La répartition des coûts des liaisons cyclables selon les maîtres d'ouvrage est détaillées dans le tableau ci-dessous. Elle se base sur la définition de la maîtrise d'ouvrage des aménagements, telle que définie plus haut. De plus, ce tableau présente une hypothèse de subventions et de reste à charge pour les collectivités locales, en se basant sur l'hypothèse intermédiaire de subventions (présentée plus haut).

Maîtrise d'ouvrage	Linéaire à réaliser (en km)	Coût des liaisons	Points durs (en nombre)	Coût des points durs	Coût total estimé	Subventions (60%)	Reste à charge (40%)
Marne et Gondoire	58,3	18 813 044 €	38	5 800 000 €	24 613 044 €	14 767 827 €	9 845 218 €
EpaMarne	11,3	11 399 092 €	10	475 000 €	11 874 092 €	7 124 455 €	4 749 637 €
Département de Seine-et-Marne	2,2	699 677 €	2	95 000 €	794 677 €	476 806 €	317 871 €
Total	**71,7**	**30 911 813 €**	**50**	**6 370 000 €**	**37 281 813 €**	**22 369 088 €**	**14 912 725 €**

Priorisation des liaisons cyclables

Tout d'abord, la priorisation de chaque itinéraire armature a été déterminée au moyen d'un système de notation basé sur différents critères, prenant en compte la part d'aménagements existants, les coûts d'aménagement, la fréquentation potentielle, les lieux d'intérêts desservis, ainsi que le nombre de points durs à résorber (le détail de cette analyse est donné dans le tableau ci-dessous).

Liaison	Nom	Linéaire total (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Part déjà aménagée	Estimation du coût total	Coût kilométrique	Fréquentation potentielle	Lieux d'intérêts desservis	Points durs à résorber	Note indicative (sur 20)	Priorité de la liaison
A	Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges	6,3	4,5	29%	1 223 700 €	273 901 €	+++	6	5	16	1
B	Lagny-sur-Marne - Collégien	6,9	2,9	58%	3 005 543 €	1 040 015 €	+++	4	4	15	1
C	Lagny-sur-Marne - Saint-Thibault-des-Vignes	3,6	1,0	72%	271 028 €	260 748 €	+++	3	1	18	1
D	Lagny-sur-Marne - Montévrain	2,4	2,4	0%	1 120 884 €	475 824 €	++	3	3	13	2
E	Lagny-sur-Marne - Pomponne	4,2	3,4	20%	1 573 008 €	461 431 €	++	4	4	13	2
F	Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne	4,7	4,4	7%	3 340 884 €	760 934 €	+++	7	4	13	2
G	Dampmart - Jablines	8,4	8,4	0%	854 089 €	101 399 €	+	3	2	13	2
H	Thorigny-sur-Marne - Dampmart	2,1	2,1	0%	812 097 €	378 217 €	+	3	0	13	2
I	Pontcarré - Roissy-en-Brie	0,9	0,9	0%	398 595 €	455 400 €	+	1	0	13	2
J	Lagny-sur-Marne - Montévrain	9,8	5,3	46%	998 715 €	187 566 €	+++	7	0	18	1
K	Montévrain - Chanteloup-en-Brie	4,4	2,2	50%	256 131 €	114 987 €	++	8	0	18	1
L	Bussy-Saint-Georges - Chanteloup-en-Brie	5,2	2,7	49%	773 102 €	291 165 €	++	7	0	18	1
M	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	5,7	5,7	0%	6 521 432 €	1 147 509 €	+++	6	6	11	3
N	Bussy-Saint-Georges - Pontcarré	8,2	6,9	16%	4 853 246 €	705 603 €	+++	8	6	13	1
O	Collégien - Bussy-Saint-Georges	4,0	4,0	0%	4 648 557 €	1 148 164 €	+++	5	3	12	3
P	Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges	3,6	3,6	0%	1 011 544 €	281 396 €	+++	5	4	13	2
Q	Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie	5,9	4,6	22%	3 585 869 €	779 043 €	++	4	4	13	2
R	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	4,6	2,0	57%	824 633 €	420 182 €	+++	3	2	14	1
S	Lesches - Jablines	3,1	3,1	0%	423 074 €	138 575 €	+	3	1	13	2
T	Collégien - Ferrières-en-Brie	1,7	1,7	0%	785 682 €	461 271 €	+	3	1	13	2

Par la suite, cette priorisation a fait l'objet d'une évolution, en fonction des projets déjà lancés, notamment le RER Vélo et la voie express vélo, ainsi que des volontés des élus. La priorisation définitive est représentée sur la carte ci-dessous.

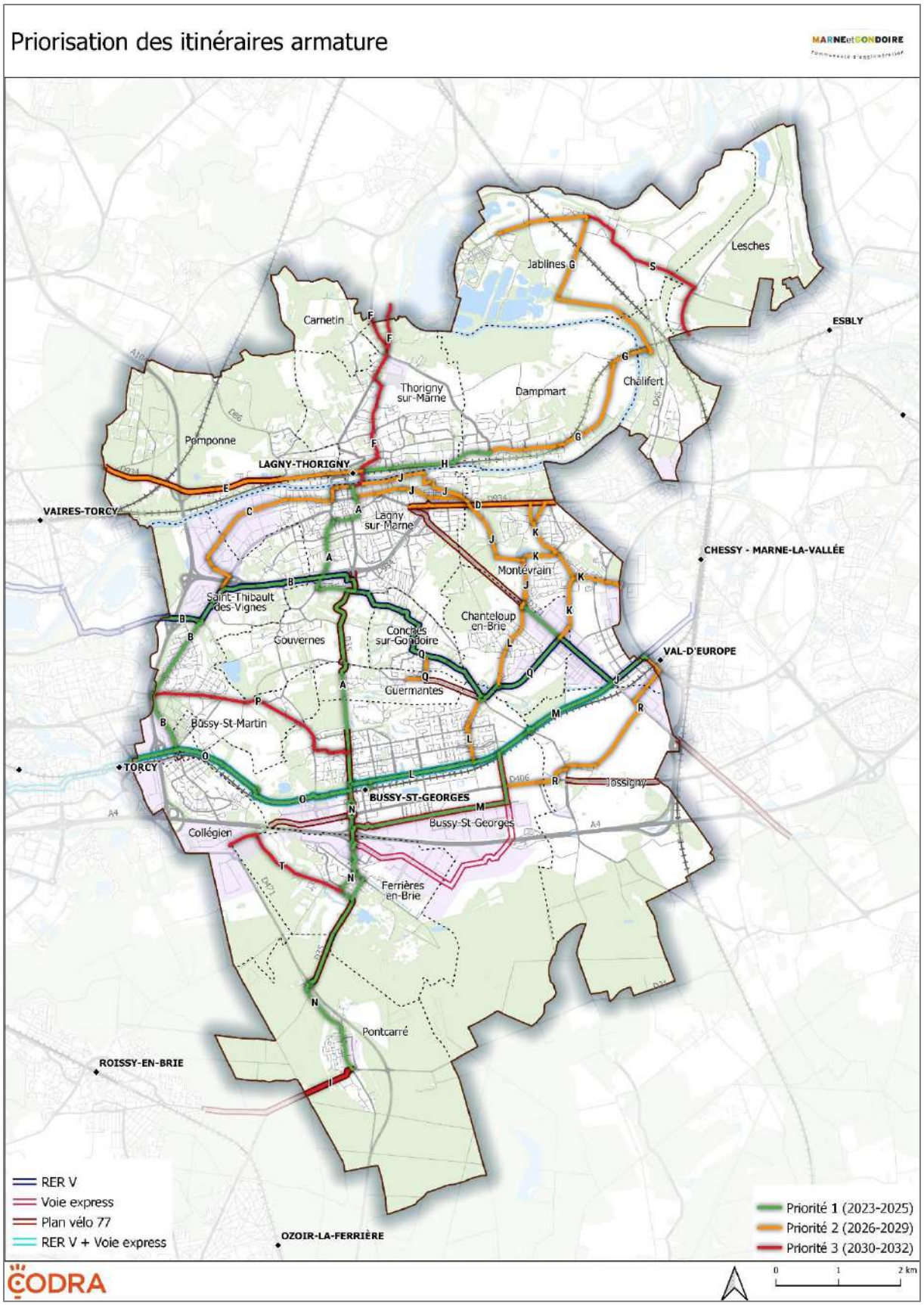


Figure 49 : Priorisation des itinéraires armature

Au regard de leur importance au niveau régional et de leur stade d'avancement, les tracés « Marne » et « Plateau » du RER Vélo sont identifiés en « priorité 1 ». Pour rappel, le tracé « Marne » correspond aux liaisons B et Q, tandis que le tracé « Plateau » correspond aux liaisons O, L et M.

De plus, la voie express vélo, dont les travaux seront lancés prochainement par EpaMArne, est également identifiée comme prioritaire. En plus des tronçons appartenant aussi au RER V, cela concerne le segment de la liaison M empruntant l'avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Georges).

Par ailleurs, les élus ont souhaité prioriser la réalisation d'une liaison transversale nord-sud sur le territoire, reliant les deux polarités principales (Lagny-Thorigny - Bussy-Saint-Georges), franchissant l'A4 et desservant Ferrières-en-Brie et Pontcarré. Cette liaison permet aussi de relier les deux tracés du RER Vélo, afin de mieux mailler l'ensemble du territoire par ce réseau structurant. Cela concerne donc les liaisons A (Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges) et N (Bussy-Saint-Georges – Pontcarré).

Enfin, la liaison H, reliant Thorigny-sur-Marne à Dampmart (sur la rue de Dampmart) est aussi identifiée comme prioritaire, au regard du lancement d'une étude sur la transformation de cette rue par la Ville de Thorigny. Les travaux sont prévus en 2023.

Quant aux liaisons identifiées en « priorité 2 », il s'agit de :

- D. Lagny-sur-Marne - Montévrain
- E. Lagny-sur-Marne - Pomponne
- F. Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne
- G. Dampmart - Jablines
- H. Thorigny-sur-Marne - Dampmart
- I. Pontcarré - Roissy-en-Brie
- P. Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges
- Q. Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie
- S. Lesches - Jablines
- T. Collégien - Ferrières-en-Brie

Ces liaisons sont moins structurantes à l'échelle élargie et à l'échelle intercommunale. De plus, elles ne correspondent pas à des projets prévus à court terme par les collectivités locales et elles ne se caractérisent pas des opportunités d'aménagement moins fortes. Elles sont néanmoins essentielles à la construction d'un réseau maillé à l'échelle intercommunale, en lien avec les itinéraires du RER Vélo. Elles seront donc réalisées dans un deuxième temps, une fois que ce réseau structurant sera livré.

Les autres liaisons, se caractérisant par des opportunités d'aménagement ou par une demande potentielle plus faibles, sont identifiés en tant que « priorité 3 » dans le SDLD.

Plan pluriannuel d'investissement

Le phasage des itinéraires cyclables est directement déterminé à partir de la priorisation. Le phasage se répartit sur une période de 4 ans, correspondant au présent mandant municipal, puis sur 2 périodes triennales. Il s'étend donc sur une période de 10 ans entre 2023 et 2032.

La première phase implique des coûts d'investissement plus importants, afin de profiter des projets structurants (notamment le RER Vélo) et du contexte favorable quant aux subventions pour les projets cyclables. Cette phase est donc un peu longue que les autres.

Les itinéraires dont l'aménagement est programmé sur les 4 premières années correspondent aux itinéraires de priorité 1, ceux dont l'aménagement est prévu entre 2027 et 2029 correspondent aux itinéraires de priorité 2 et enfin, les itinéraires programmés entre 2030 et 2032 correspondent à ceux de priorité 3.

Priorité	Période	Liaison	Coût estimé	Total par période de 3 ans	Coût annuel estimé	Reste à charge annuel estimé
1	2023 – 2026	A	1 223 700 €	24 392 894 €	6 098 224 €	3 049 112 €
		B	3 005 543 €			
		H	812 097 €			
		M	6 521 432 €			
		N	4 853 246 €			
		O	4 648 557 €			
		Q	3 328 319 €			
2	2027 – 2029	C	271 028 €	6 929 140 €	2 309 713 €	1 154 857 €
		D	1 120 884 €			
		E	1 573 008 €			
		G	854 089 €			
		J	998 715 €			
		K	256 131 €			
		L	773 102 €			
		Q	257 550 €			
		R	824 633 €			
3	2030 – 2032	F	3 340 884 €	5 959 779 €	1 986 593 €	993 296 €
		I	398 595 €			
		P	1 011 544 €			
		S	423 074 €			
		T	785 682 €			
Total			**37 281 813 €**	**37 281 813 €**	**3 728 181 €**	**1 864 091 €**

Synthèse des mesures d'accompagnement

Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des actions d'accompagnement, ainsi que leurs coûts d'investissement et de fonctionnement.

Action		Sous-action	Coût unitaire	Coût total	Coût d'investissement			Coût de fonctionnement annuel		
					Court terme	Moyen terme	Long terme	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	**Développer les stationnements vélo**	Gare de Bussy-Saint-Georges : 5 consignes Véligo de 20 places (soit 100 places au total), puis 5 consignes Véligo supplémentaires (soit 100 places au total)	60 000 €	600 000 €	200 000 €	200 000 €	200 000 €			
		Arrêts de bus structurants : 2 boxes de 6 places dans chaque arrêt (soit 14 boxes et 84 places au total)	10 000 €	140 000 €	70 000 €	70 000 €				
		Arrêts de bus de rabattement vers les polarités : 2 boxes de 6 places dans chaque arrêt (soit 20 boxes et 120 places au total)	10 000 €	200 000 €	100 000 €	100 000 €				
		Aires de mobilité : 1 box de 6 places dans chaque aire (soit 2 boxes et 12 places au total)	10 000 €	20 000 €	10 000 €	10 000 €				
		Centres-villes : 1 arceau / 100 habitants pour les communes dont l'offre est inférieure à ce ratio (soit 637 arceaux au total)	100 €	63 700 €	21 233 €	21 233 €	21 233 €			
2	**Développer les services proposés par la Maison de la Mobilité**	Créer une deuxième Maison des Mobilités	50 000 €	50 000 €	50 000 €			60 000 €	60 000 €	60 000 €
		Développer l'offre de prêts de vélos : acquérir 50 VAE, pour atteindre un ratio d'1 VAE pour 2 000 habitants	1 200 €	60 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	8 000 €	16 000 €	25 000 €
		Informer les habitants sur le service de location longue durée Véligo (proposé par Ile-de-France Mobilités)								
		Installer des kiosques pour le prêt de vélos dans le parc de Rentilly (Bussy-Saint-Martin) et dans le parc de la Taffarette (Ferrières-en-Brie) en haute saison						5 000 €	5 000 €	5 000 €
		Poursuivre les ateliers d'autoréparation de vélos et mettre en place des ateliers itinérants dans toutes les communes						5 000 €	5 000 €	5 000 €
3	**Développer de nouveaux services pour les cyclistes**	Déployer un système de location de vélos en free-floating avec des stations sur l'espace public								
		Création de 10 aires vélo (stationnement vélo, de bornes de gonflage et autoréparation, de bornes de recharge de VAE, de mobilier urbain…)	5 000 €	50 000 €	16 667 €	16 667 €	16 667 €			
		Aide à l'achat de VAE						6 000 €	12 000 €	20 000 €
4		Formation de tous les enfants de CM2 au vélo						97 500 €	97 500 €	97 500 €

	Sensibiliser les usagers à la mobilité cyclable	Interventions dans les entreprises et zones d'activités								
5	**Organiser des évènements sur la mobilité cyclable**	Organisation du festival « Vélo en Grand » annuellement						5 000 €	5 000 €	5 000 €
		Organisation d'une fête du vélo (dans le cadre de Mai à Vélo) annuellement						2 000 €	2 000 €	2 000 €
		Elaboration d'une carte des itinéraires cyclables						2 000 €	2 000 €	2 000 €

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Schéma directeur liaisons douces – Délibération EPAMARNE

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

CONSEIL D'ADMINISTRATION

du 28 juin 2023

Rapport de présentation

relatif à la demande de subvention auprès de la Région d'Ile-de-France et à l'approbation du schéma stratégique des aménagements cyclables de la Direction opérationnelle 3

I. RAPPEL DU CONTEXTE ET DES ETAPES DE PRESENTATION DU PROJET

a. Rappel des ambitions du schéma stratégique des aménagements cyclables de la Direction opérationnelle 3 (DO3 - EpaMarne)

Le schéma stratégique des aménagements cyclables de la DO3 intègre la Voie Express Vélo et les aménagements cyclables programmés par EpaMarne dans le secteur sud CAMG sur la période 2022-2025.
Il est joint à tout dossier de demande de subvention soumis à la Région.

Un des objectifs majeurs du schéma est d'assurer les interconnexions avec les schémas directeurs cyclables portés par les intercommunalités voisines : Communauté d'Agglomération Paris-Vallée de la Marne (raccordement au niveau de la gare RER de Torcy) et de Val d'Europe Agglomération.

Le projet fonctionne en synergie avec d'autres projets soutenus par l'Etat et/ou la Région dont :

- la passerelle de Bussy-Ferrières, lauréate de l'AAP continuités cyclables de 2020,
- le diffuseur du Sycomore.

b. Validation et évolution du projet

Le schéma stratégique des aménagements cyclables de la DO3 a été présenté et validé en Conseil d'administration de l'EpaMarne en juin 2022.

Depuis, le projet s'est consolidé, notamment avec :

- La finalisation des études de maîtrise d'œuvre de la voie express vélo ;
- L'approbation du nouveau schéma directeur cyclable de la CAMG ;
- Les évolutions des plans-guides des ZAC EpaMarne.

De ce fait, le schéma a été réajusté et complété. C'est cette version amendée qui fait aujourd'hui l'objet d'une nouvelle demande de validation auprès du Conseil d'Administration d'EpaMarne. Les ajustements portent sur les secteurs suivants :

- Voie verte du chemin des Obiers sur la ZAC du Chêne-Saint-Fiacre à Chanteloup-en-Brie
- Voie verte reliant la forêt de Ferrières à l'ouvrage d'art des Bois de Bussy passant au-dessus de l'A4 et le long de la lisière de la forêt de Ferrières, sur la ZAC de la Rucherie
- Continuité cyclable de l'Avenue Marie Curie et du Boulevard de Lagny à Bussy-Saint-Georges
- Prolongement de la voie express vélo vers le centre-bourg de Jossigny
- Aménagements cyclables de la ZAC Montévrain Val d'Europe sur : Avenue de l'Europe, Rue de Rome, Rue de Londres et prolongement du Parc du Mont Evrin et de la Place de la Fraternité.

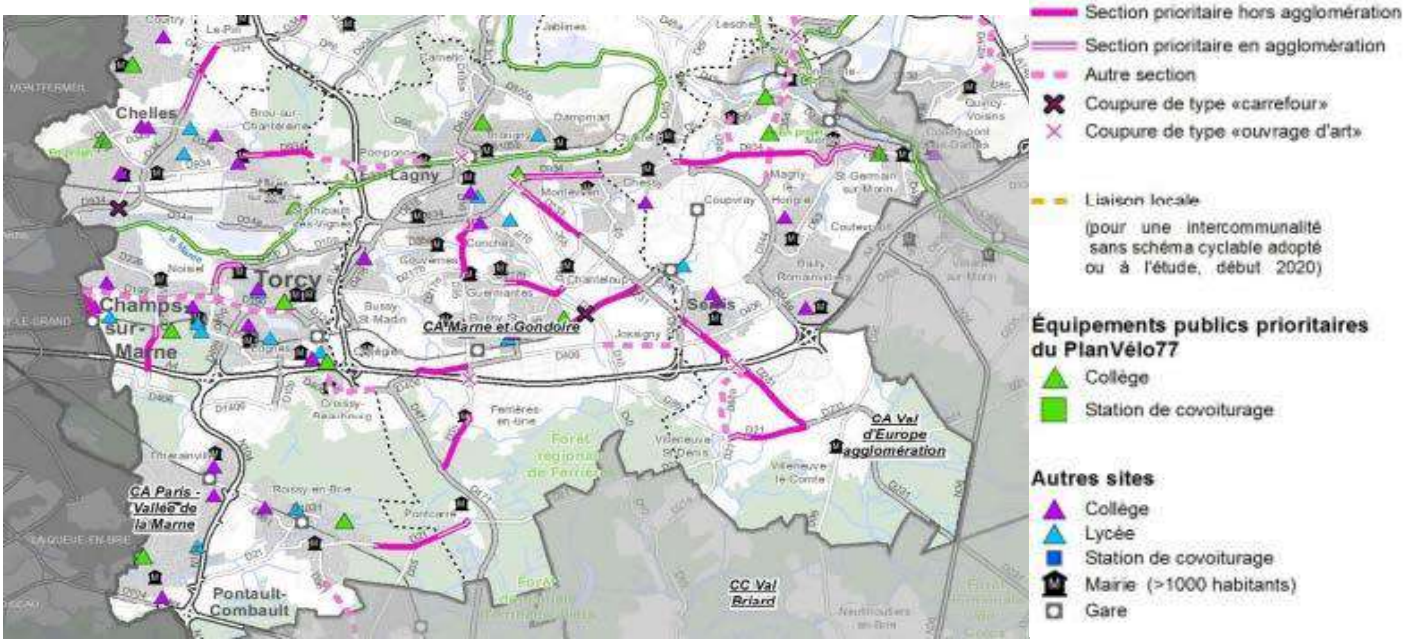
II. RAPPEL DES STRATEGIES D'AMENAGEMENTS CYCLABLES A L'ECHELLE DU GRAND TERRITOIRE.

a. "Etude globale aménagement-mobilité de l'Est Francilien" (DRIEAT)

La DRIEAT a finalisé en février 2020 une importante étude partagée avec les acteurs du territoire. En matière de mobilités actives, son plan d'action prévoit de créer un véritable réseau cyclable continu et sécurisé, et l'accompagnement par l'Etat à travers les AAP du plan vélo national.

b. Plan vélo 2021-2029 (CD77)

Le Conseil Départemental de Seine-et-Marne (CD77) a approuvé en juin 2020 son Plan vélo 2021-2029.



c. Schéma Directeur des Liaisons Douces (CAMG)

La Communauté d'Agglomération de Marne-et-Gondoire (CAMG) s'est dotée en 2015 d'un schéma directeur des liaisons douces. La version actualisée a été validée par le conseil communautaire du 27 mars.

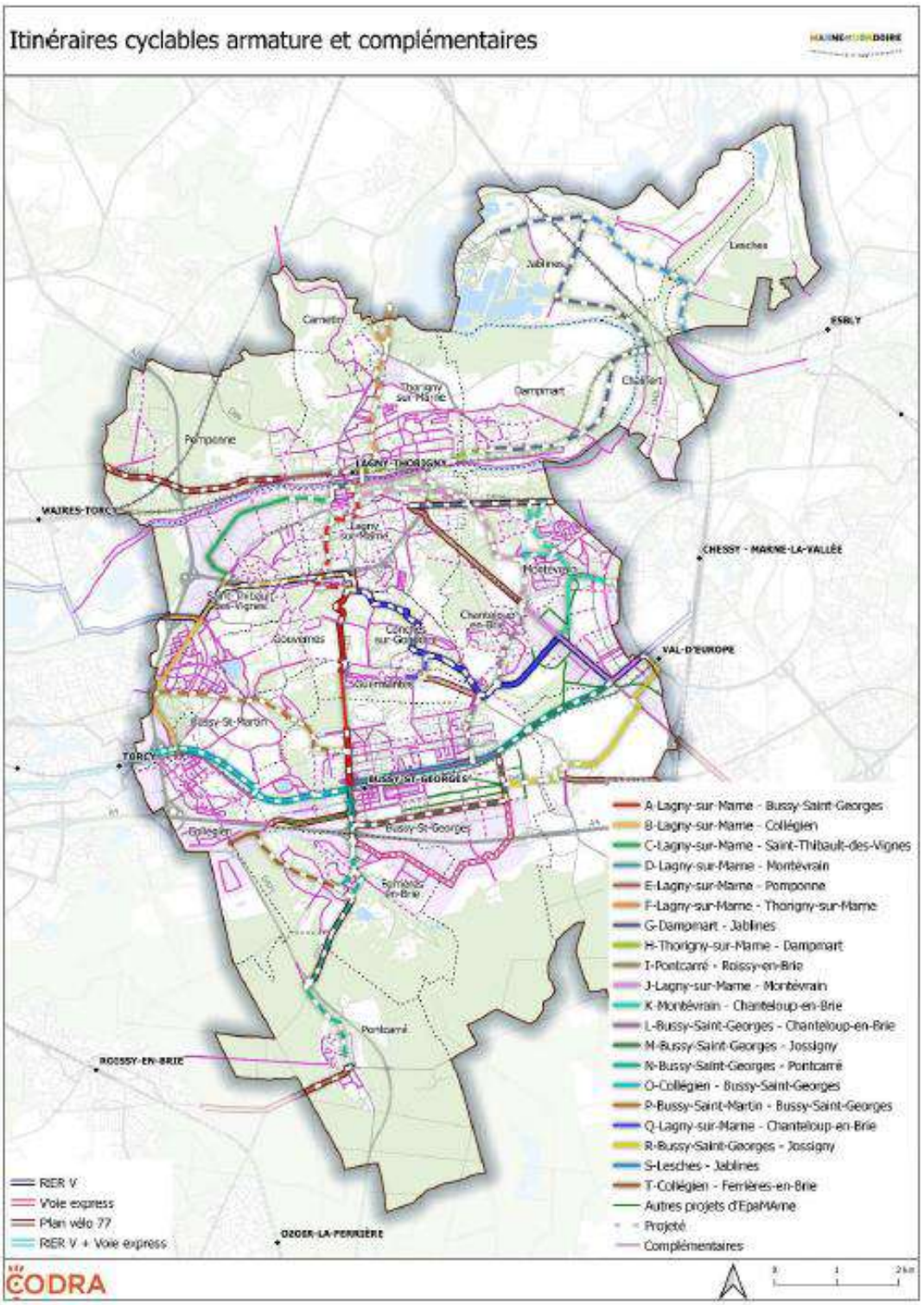
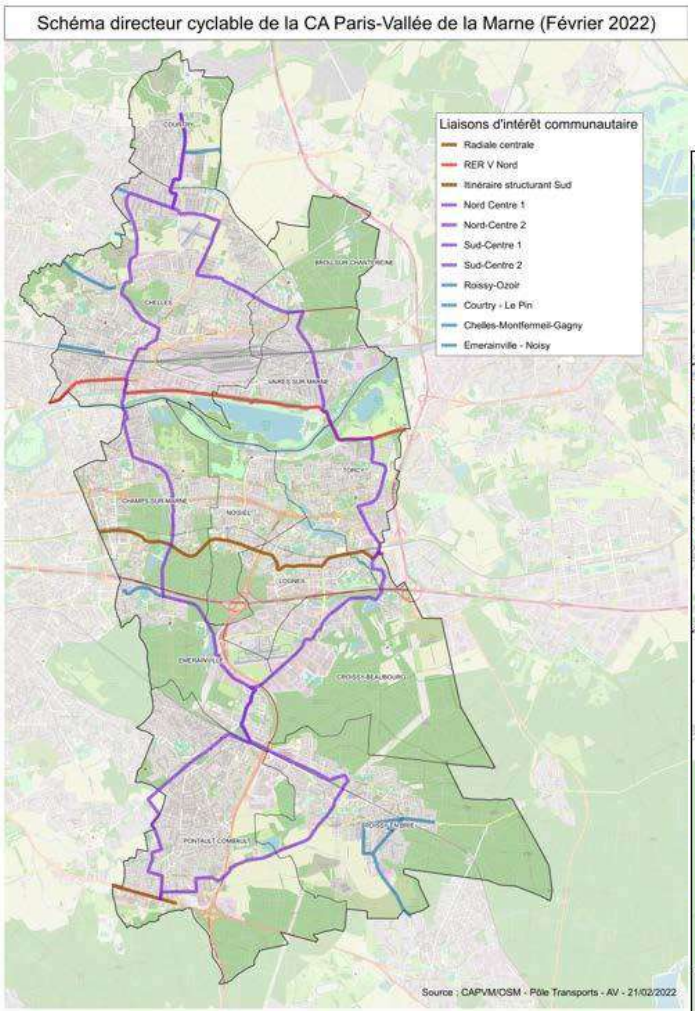
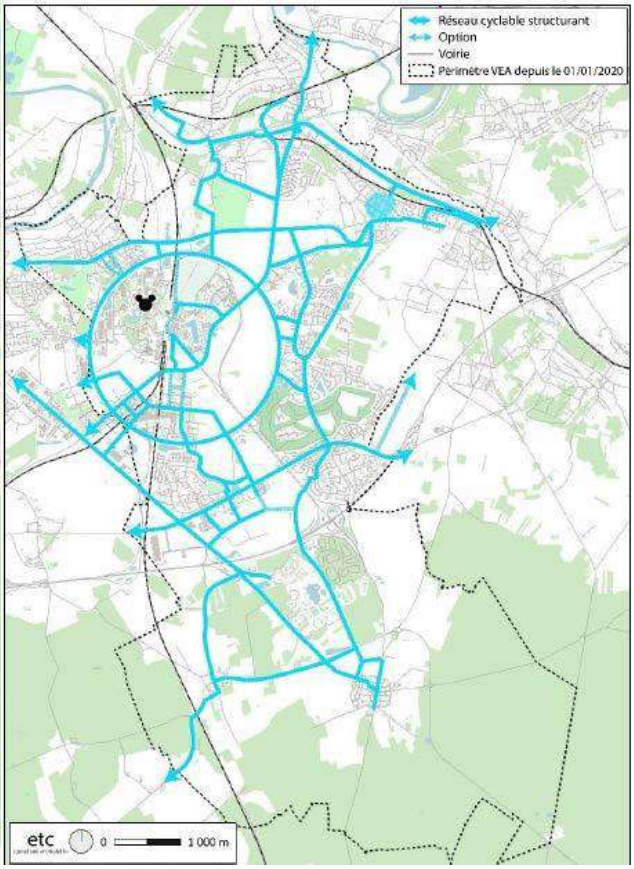


Figure 40 : Itinéraires cyclables armature et complémentaires

d. Schéma Directeur cyclable (CAPVM)

La Communauté d'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne a mis à jour son schéma Directeur Cyclable en 2022 et Val d'Europe Agglomération a adopté le sein fin 2022.





III. EVOLUTIONS DU SCHEMA STRATEGIQUE VELO DE LA DO3

a. Schéma validé lors du CA de juin 2022

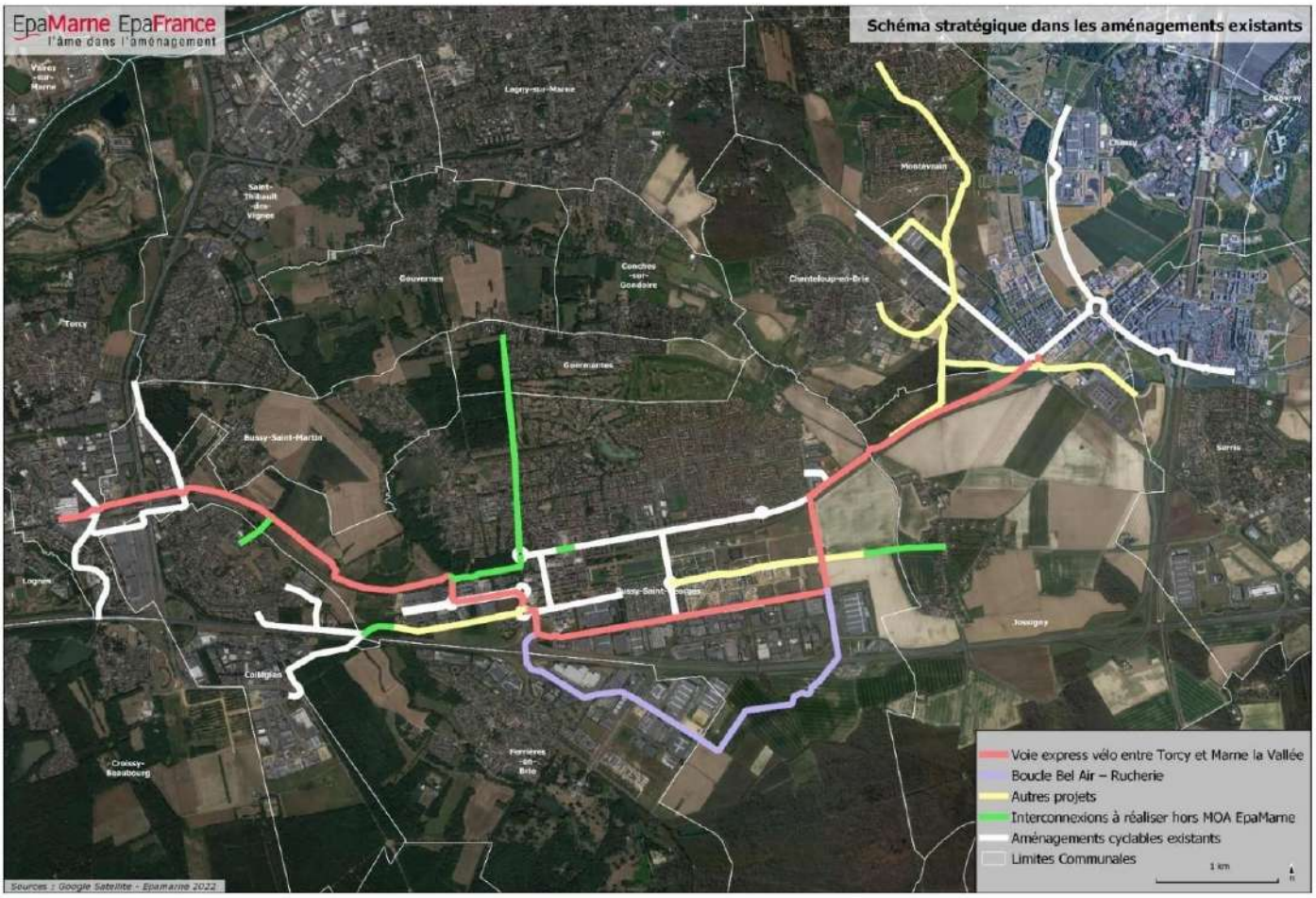


Schéma validé lors du CA EpaMarne de juin 2022

b. Proposition d'évolution du schéma pour le CA de juin 2023

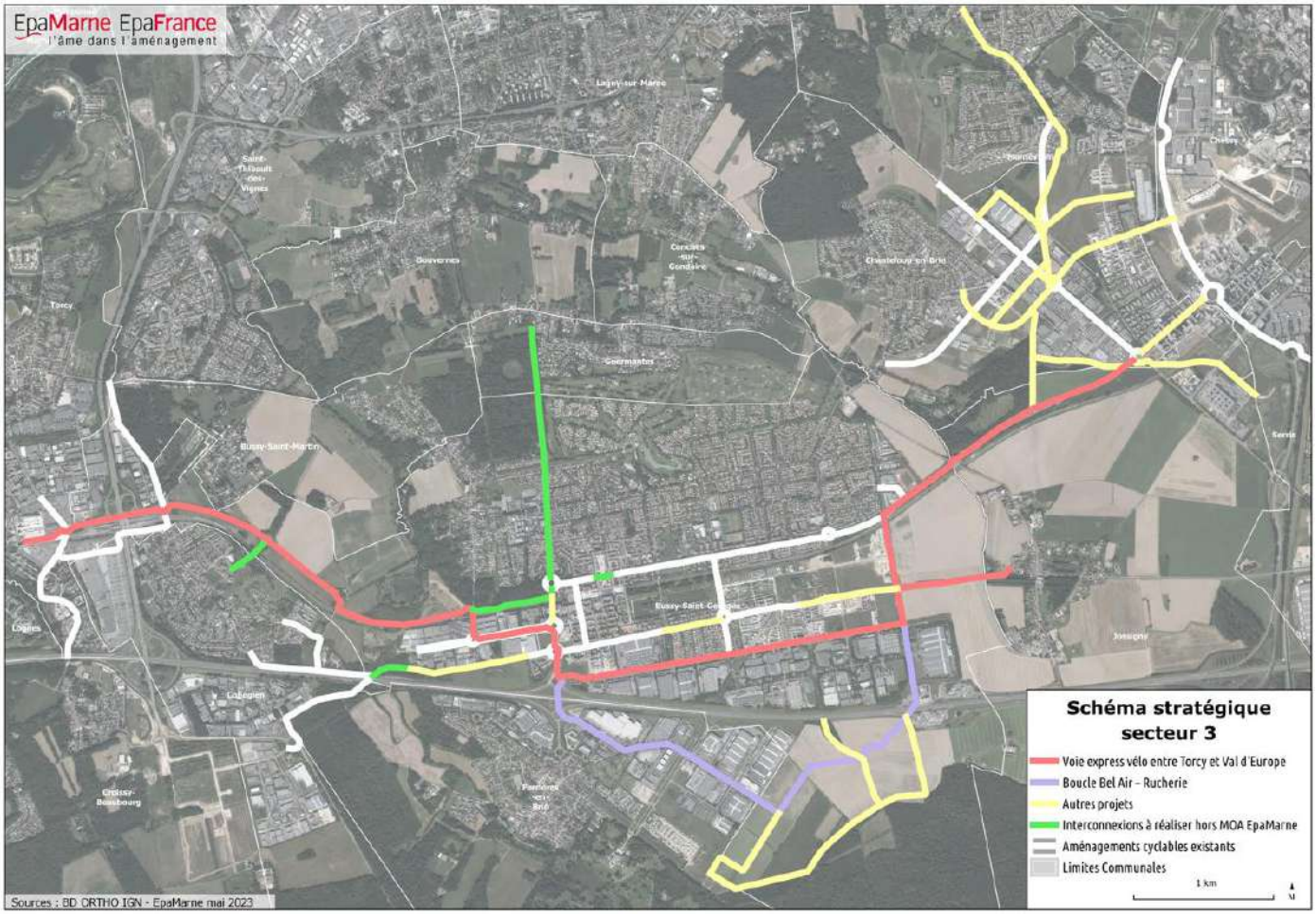


Schéma ajusté à valider lors du CA EpaMarne de juin 2023

DETAILS DES EVOLUTIONS DU SCHEMA

La stratégie proposée dans le document initial faisait référence à quatre projets menés par la DO3 d'EpaMarne. Vous trouverez ci-dessous le détail des modifications apportées à chacun de ces projets.

a. La Voie Express Vélo

La VEV a pour objectifs :

- De proposer un itinéraire sécurisé, à haut niveau de service aux habitants pour relier les principaux pôles d'emplois, micro-centralités et équipements majeurs de Marne et Gondoire, Paris-Vallée de la Marne et Val d'Europe Agglomération ;
- D'encourager l'utilisation du vélo pour rejoindre les zones d'activités ;
- D'anticiper les usages à venir en dessinant un tracé permettant d'accueillir tous types de pratiques cyclables, y compris les opportunités cyclologistique.

Le projet palie les discontinuités entre Bussy-Saint-Georges et Torcy, entre Bussy Saint-Georges et Val d'Europe, entre Ferrières-en-Brie et Bussy Saint-Georges et entre la future ZAC d'activités de la Rucherie et Bussy Saint-Georges.

Durant les études AVP du projet, il a été décidé d'ajouter au tracé le prolongement de l'aménagement cyclable sur la RD406 vers le centre-bourg de Jossigny.

Tracé validé au CA de juin 2022

Tracé soumis au CA de juin 2023

b. Les aménagements liés à la ZAC du Chêne-Saint-Fiacre à Chanteloup-en-Brie

Un dossier de demande de subventions pour les voies vertes de la rue des temps Modernes et du chemin des Obiers a été déposé auprès de la région Ile de France en janvier 2023. Il sera examiné lors de la commission de juillet prochain. Les études et travaux sont éligibles à hauteur de 183 000 euros HT.

Ces deux interventions se situent dans la ZAC du Chêne-Saint-Fiacre à Chanteloup-en-Brie.

La voie de la rue des Temps Moderne dessert la zone d'activité et le parc PME PMI en construction.

La voie du chemin des Obiers doit permettre de relier la cueillette du Plessis, au sud de la commune, au Cœur agro urbain et au futur lycée de Montévrain, au nord. Elle s'accroche à la piste cyclable qui doit être créée de long de l'Avenue du Chêne Saint-Fiacre, au niveau de la place de la cueillette, futur espace public majeur de la commune. Elle traversera les quartiers résidentiels récents, le secteur d'activité tertiaire et le pôle commercial, dont l'évolution fait l'objet d'une réflexion spécifique dans le cadre du programme France 2030.

La voie verte de la rue des Temps Modernes a bien été prise en compte dans le schéma initial DO3 ainsi que dans le schéma des liaisons douces (SLD) de la CAMG. La voie verte du chemin des Obiers figure dans le schéma des liaisons douces mais pas dans le schéma stratégique DO3. Il s'agit d'un oubli qu'il convient de réparer.

En effet, si les linéaires objets de la demande de subvention concernent de petites séquences à l'échelle du schéma global, ils impactent à court terme les secteurs en cours de développement et permettent de désenclaver la zone d'activité et d'anticiper les mutations en cours de réflexion, notamment celle liées au secteur commercial, dans le cadre du projet des lisières.
Ils participent à la mise en relation des projets de développement liés à l'agriculture, cueillette et cœur agro-urbain, et rejoignent tous deux le chemin de Jossigny, axe historique reliant la Marne à Jossigny qui doit être réhabilité en 2025.

L'inscription du chemin des Obiers dans le Schéma directeur DO3 devrait permettre de bénéficier des participations de la région à hauteur de 50%.

Tracé validé au CA de juin 2022

Proposition d'évolution du tracé

c. Les aménagements liés aux ZAC de Montévrain

Sur l'Ecoquartier Les Roseaux de Montévrain, les mobilités douces ont toujours été un enjeu fort. Par conséquent, il s'est avéré important de renforcer le maillage cyclable initialement prévu, sur les rues de Londres/Rome et Avenue de l'Europe notamment.
Ce futur réseau cyclable permet de desservir des équipements publics, comme le futur lycée, mais aussi de se connecter aux axes structurants comme l'Avenue de l'Europe et le boulevard du grand fossé.

d. L'Avenue Marie Curie et la RD35

Tracé validé au CA de juin 2022

Tracé soumis au CA de juin 2023

VII. Calendrier prévisionnel des demandes de subventions

	Commune	ZAC/projet	Dépose du dossier (estimatif)	Commission visée (estimatif)	Démarrage travaux (estimatif)
Voies vertes Obiers et Temps Moderne	Chanteloup-en Brie	ZAC du Chêne-St-Fiacre	Janvier 23	Juillet 23	Juillet 23 (VRD) et décembre 23 (paysage)
Piste cyclable avenue du Chêne-St-Fiacre (liaison RER Vélo et Montévrain)	Chanteloup-en Brie	ZAC du Chêne-St-Fiacre	26	26	26--27
Chemin de Jossigny	Chanteloup-en Brie et Montévrain	ZAC du Chêne-St-Fiacre ZAC du Clos Rose Périmètre du projet des lisières « France 2030 »	T2 2024	2024	T1 2025
maillage rues de Londres/Rome et Av de l'Europe	Montévrain	ZAC du Clos Rose	26	26	27
Boucle Bel-Air/Rucherie	Ferrières-en-Brie Bussy Saint-Georges	ZAC du Parc du Bel-Air ZAC de la Rucherie	24	24	25
Avenue Marie Curie	Bussy Saint-Georges	ZAC du Centre-Ville	24	24	25

EpaMarne
l'âme dans l'aménagement

Délibération n°2023-017

du 28 juin 2023

Conseil d'Administration EpaMarne du 28 juin 2023

relative à la demande de subvention auprès de la Région d'Ile-de-France et à l'approbation du schéma stratégique des aménagement cyclables de la Direction opérationnelle 3

Le Conseil d'Administration

- Vu le décret n° 72-770 du 17 août 1972, portant création d'un Etablissement Public chargé de l'Aménagement de la Ville Nouvelle de Marne-la-Vallée modifié par le décret n° 2016-1838 du 22 décembre 2016,
- Vu l'arrêté du Ministère de la Cohésion des territoires du 9 mai 2018 portant attribution de fonction à Monsieur Laurent GIROMETTI en qualité de Directeur général de l'Etablissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée, renouvelé par arrêté du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires en date du 11 mai 2023,
- Vu le rapport de présentation du Directeur général,

Décide à l'unanimité des membres présents ou suppléés,

Article 1

- D'approuver le schéma stratégique des aménagements cyclables de la Direction Opérationnelle 3 (DO3) d'EpaMarne et le plan prévisionnel d'investissements relatif à la réalisation de ces projets.
- De solliciter la subvention régionale relative aux études et à la réalisation des projets d'aménagements cyclables de la DO3 à venir.
- D'autoriser le Directeur général à signer tous les documents s'y rapportant.
- De s'engager à ne pas commencer les travaux avant la notification de la subvention, préalablement votée par la commission permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France.
- De s'engager à tenir la Région informée de l'avancement des réalisations (dont la pose de panneaux de chantier avec logo régional). Une fois les ouvrages réalisés par EpaMarne, ils seront remis en gestion aux collectivités compétentes selon les tronçons réalisés (communes et CAMG).

Et de s'engager à supporter au moins 20% de financement sur fonds propres sur le montant HT des études et des travaux.

Article 2

Demande au Directeur général de notifier cette délibération à :

- Monsieur le Maire de Jossigny,
- Monsieur le Maire de Bussy Saint-Georges,
- Madame le Maire de Ferrières-en-Brie,
- Monsieur le Maire de Torcy,
- Monsieur le Maire de Collégien,
- Monsieur le Maire de Montévrain,
- Monsieur le Maire de Chanteloup-en-Brie,
- Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Marne-et-Gondoire,
- Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération de Paris-Vallée de la Marne,
- Monsieur le Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne,
- Monsieur le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
- Monsieur le Préfet de Seine-et-Marne,
- Monsieur le Contrôleur Général,
- Madame l'Agent Comptable.

La présente délibération fera l'objet d'un affichage au siège de l'EpaMarne, 8 avenue André-Marie Ampère à Champs-sur-Marne (Seine-et-Marne) et sera consignée au registre des délibérations de l'Etablissement.

Elle pourra être contestée devant la juridiction administrative par les tiers intéressés dans un délai de deux mois à compter de l'accomplissement de ces mesures de publicité.

Fait à Champs-sur-Marne, le 28 juin 2023

Le Président du Conseil d'Administration

Yann DUBOSC

EpaMarne EpaFrance
l'âme dans l'aménagement

Lagny-sur-Marne
Saint-Thibault-des-Vignes
Gouvernes
Conches-sur-Gondoire
Chanteloup-en-Brie
Montévrain
Chessy
Torcy
Guermantes
Bussy-Saint-Martin
Serris
Bussy-Saint-Georges
Jossigny
Lognes
Collégien
Croissy-Beaubourg
Ferrières-en-Brie

Schéma stratégique secteur 3

- Voie express vélo entre Torcy et Val d'Europe
- Boucle Bel Air – Rucherie
- Autres projets
- Interconnexions à réaliser hors MOA EpaMarne
- Aménagements cyclables existants
- Limites Communales

1 km

N

Sources : BD ORTHO IGN - EpaMarne mai 2023

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Plan vélo de Seine-et-Marne

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

JUIN 2020

PlanVélo77

2020
2029

EN SELLE POUR L'AVENIR !

SEINE & MARNE
LE DÉPARTEMENT

Jean-François PARIGI
Président du Département
de Seine-et-Marne

Brice Rabaste
3e vice-président
Délégué aux transport
et aux mobilités

ÉDITO

Poumon vert de l'Ile de France, la Seine-et-Marne est un territoire de grands espaces, façonné par les eaux et doté d'un des plus beaux patrimoines forestiers d'Europe. Située aux portes de Paris et ouverte sur le Grand Est, les Hauts-de-France, le Centre et la Bourgogne, elle est aussi une terre d'échanges grâce à ses nombreuses infrastructures routières, ses itinéraires de randonnée et ses circuits touristiques qui cheminent notamment le long des fleuves et des cours d'eau.

Ces atouts font ainsi de la Seine-et-Marne un département particulièrement propice au développement de la pratique du vélo, véritable aspiration citoyenne en matière de nouvelles mobilités, plus douces et plus respectueuses de l'environnement.

C'est pour développer, accompagner et encourager cette pratique au cours des années 2020-2029 que le Département a mis au point un Plan Vélo, dont la mise en œuvre se fait en coordination avec la politique cyclable de la Région et les schémas d'itinéraires intercommunaux.

Il s'articule autour de 4 grands axes, allant de la création d'un véritable réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme au développement de la pratique du vélo au quotidien (travail, études, courses...). Un premier plan triennal de 9 millions d'euros permettra de débuter son déploiement en 2021.

Véritable outil d'aménagement du territoire, ce plan prend en compte les différents enjeux liés au développement des mobilités cyclables, tels que la transition énergétique et la préservation de la biodiversité, la création d'emplois locaux autour de ces nouveaux itinéraires, le développement du slow tourisme, ou encore, bien évidemment, la révolution des mobilités du quotidien.

Guidé par ces enjeux, notre Plan Vélo vise à construire un réseau d'itinéraires adaptés et sécurisés, tant à l'échelle locale que régionale, nationale et européenne, tout cela en étroite concertation avec les intercommunalités seine-et-marnaises.

Aussi ambitieuse que volontariste, cette nouvelle politique cyclable a pour vocation de faire de la Seine-et-Marne une destination de référence pour la pratique du vélo en Île-de-France, tout en étant un formidable outil d'attractivité et de valorisation de notre territoire.

SOMMAIRE

1. CONTEXTE
p.7

2. LES 4 AXES DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE
p. 11

Axe 1 : Construire un réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme
p. 12

Axe 2 : Faciliter la pratique du vélo du quotidien
p. 20

Axe 3 : Créer un cadre d'échanges entre les acteurs du vélo ; valoriser des actions innovantes ; renforcer le partage de connaissances
p. 26

Axe 4 : Œuvrer pour devenir une administration exemplaire
p. 28

Résumé des actions prioritaires par axe
p. 30

3. CARTOGRAPHIE
p. 37

Carte 3a : La Scandibérique : état d'avancement – partie sud
p. 39

Carte 3b : La Scandibérique : état d'avancement – partie nord
p. 40

Carte 4 : Itinéraires « Vélo & Fromages »
p. 41

Carte 5a : Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Nord-Ouest
p. 42

Carte 5b : Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Nord-Est
p. 44

Carte 5c : Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Ouest
p. 46

Carte 5d : Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Centre
p. 48

Carte 5e : Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Est
p. 50

Carte 5f : Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Sud
p. 52

PARTIE 1

CONTEXTE

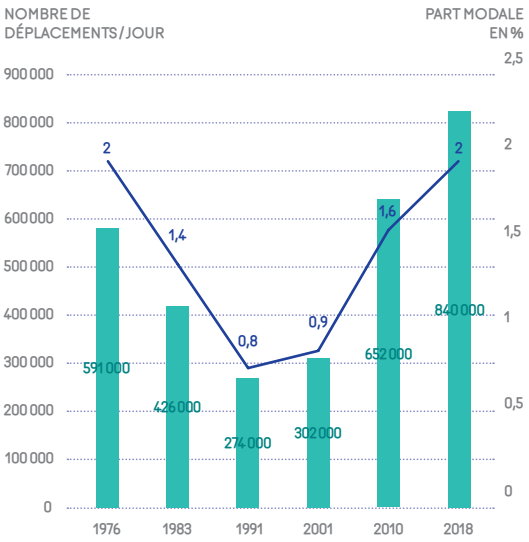
1.

UNE NOUVELLE POLITIQUE DÉPARTEMENTALE ADAPTÉE AUX ENJEUX ACTUELS

L'essor de la pratique du vélo en France depuis l'an 2000 s'explique en grande partie par l'existence de politiques volontaristes dans de nombreuses villes et métropoles françaises, qui ont permis la mise en place de nouvelles infrastructures et services cyclables. Le Plan vélo et mobilités actives du Gouvernement, annoncé en septembre 2018, indique un soutien grandissant de la part de l'État à ce mode de déplacement sain, économe et – pour les trajets courts – rapide.[1] Dans ce plan, le Gouvernement a fixé l'objectif de tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens d'ici 2024 (de 3 à 9 %) et a souligné sa « contribution significative » à la réduction des émissions de CO_2 et de polluants atmosphériques. L'augmentation du nombre d'usagers créera aussi davantage de demandes pour de nouvelles liaisons sécurisées et efficaces.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution de l'usage du vélo en Île-de-France depuis les années 1970. Le nombre de déplacements journaliers a augmenté de près de 30 % depuis 2010 (de 652 000 à 840 000) avec une part modale de 2 %. Un enjeu important pour un département de la grande couronne comme celui de la Seine-et-Marne sera d'assurer que cette hausse en cours ne se limite pas seulement à Paris et aux départements de la petite couronne. Ceci implique des politiques cyclables adaptées aux réalités et atouts du territoire seine-et-marnais (des déplacements plus longs que la moyenne francilienne, un réseau de transports en commun moins dense hors la « frange ouest » du département, un grand potentiel pour le développement du cyclotourisme, un maillage important de routes départementales, y compris dans les zones rurales, etc.).

ÉVOLUTION DE L'USAGE DU VÉLO EN ÎLE-DE-FRANCE



Source : Enquête Globale de Transport ; Institut Paris région

Ce nouveau « PlanVélo77 », qui succède au Schéma départemental des itinéraires cyclables (Sdic) de 2007, explicite les actions variées du Département pour soutenir le développement de la pratique sur les dix prochaines années (2020-2029). Il porte sur différentes questions : la création de nouvelles infrastructures, la valorisation par le Département des projets et services innovants, et la sensibilisation du public et des agents départementaux. Le plan est décliné en 4 axes. Les deux premiers axes (« Construire un réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme » et « Favoriser le vélo du quotidien ») sont accompagnés de cartes, qui sont pour certaines publiées en annexe de ce document.

1. Pour une présentation des bénéfices du vélo pour la santé et la qualité de vie dans des villes, cf. www.fub.fr/velo-ville/environnement/velo-bon-sante-moral. Consulté le 3/4/20.

2. Depuis la loi NOTRe du 7 août 2015 les intercommunalités sont responsables de la définition et de la mise en œuvre des politiques de mobilité à l'échelle intercommunale.

3. Il s'agissait de CA Pays de Meaux, CC Plaine et Monts de France, CA Marne et Gondoire, CA Val d'Europe Agglomération, CA Coulommiers Pays de Brie, CC Bassée-Montois, CA Grand Paris Sud et CA Melun Val de Seine.

4. Notamment : le Contrat intercommunal de développement ou CID, signé avec une intercommunalité ; le Fonds d'aménagement communal (FAC), signé avec une commune de plus de 2 000 habitants ; et le Fonds d'équipement rural (FER), signé avec une commune de moins de 2 000 habitants.

5. Pour une liste plus exhaustive des mesures réglementaires prises en faveur des modes actifs, cf. p.11 du Plan vélo et mobilités actives, septembre 2018, www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.14_DP_PlanVelo.pdf. Consulté le 3/4/20.

6. Article R412-6 du Code de la route.

7. Article R415-11 du Code de la route.

8. Article L228-3 du Code de l'environnement. Les autoroutes et voies rapides sont exemptées.

9. Article L228-2 du Code de l'environnement. Les autoroutes et voies rapides sont exemptées. Cette obligation existe depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE) du 30 décembre 1996.

UNE PRATIQUE DIVERSE, NOTAMMENT EN SEINE-ET-MARNE

On peut distinguer différentes pratiques du vélo : la pratique « utilitaire » tout d'abord, c'est-à-dire les déplacements pour relier deux pôles (domicile – travail, domicile – centre-ville, etc.) ; la pratique de loisirs ou de tourisme ensuite (balade en forêt, le long d'un cours d'eau, etc.) et la pratique « sportive » enfin, qui emprunte soit la route, soit les itinéraires VTT. Chacune de ces pratiques a des caractéristiques différentes : nombre de kilomètres parcourus, type d'aménagement, fréquence des déplacements, etc. En Seine-et-Marne, département à prédominance rurale, proche de Paris, avec des zones urbaines densément peuplées, toutes ces pratiques sont représentées. C'est ce qui fait la particularité de la Seine-et-Marne, notamment en comparaison avec les autres départements d'Île-de-France : pratique utilitaire dans les centres-villes ou les zones fortement urbanisées (Marne-la-Vallée, Meaux, Melun, Sénart, etc.) ; pratique de loisir et de tourisme pour profiter des richesses naturelles et culturelles du territoire ; et enfin pratique sportive, favorisée par un réseau de routes peu fréquentées et un réseau de pistes VTT.

Le contexte politique et réglementaire a évolué de façon significative ces dernières années. Les intercommunalités jouent un rôle de plus en plus important dans le pilotage de projets cyclables.[2] Début 2020, un tiers des intercommunalités de Seine-et-Marne (8 sur 23) avaient adopté un schéma cyclable ou étaient en train d'en élaborer un.[3] Un nombre croissant de communes menaient aussi des projets pour élargir leurs réseaux cyclables soit à l'échelle de la ville, soit pour créer de nouvelles connexions interurbaines. Le Département soutient régulièrement ces projets locaux en autorisant les travaux sur son domaine routier et/ou en les finançant via sa politique contractuelle.[4]

D'autres acteurs publics importants dans ce domaine sont la Région Île-de-France (chef de file pour la politique de mobilité, elle subventionne des aménagements cyclables « utilitaires » en Seine-et-Marne via son Plan vélo de 2017) et l'État (avec son Fonds national « mobilités actives » d'un montant de 350 M€). Les mesures du PlanVélo77 doivent alors prendre en compte l'existence de ces autres porteurs ou financeurs de projets vélo et proposer de nouvelles façons de collaborer avec eux.

Un cadre réglementaire favorable aux modes actifs (marche, vélo, vélo à assistance électrique, trottinette, etc.) se met en place progressivement. De nombreuses modifications de la loi ont déjà eu un impact important pour les projets de voirie en Seine-et-Marne comme ailleurs en France. Il suffit de citer ici quelques exemples de mesures prises depuis le Sdic de 2007 :[5]
- l'introduction du principe de prudence à l'égard de l'usager vulnérable ;[6]
- l'extension du dispositif double sens cyclable en agglomération ;
- la création de zones de rencontre ;
- le renforcement de la priorité du piéton en traversée ;[7]
- la création du panneau « cédez-le-passage cycliste » au feu rouge ;
- le durcissement des sanctions pour le stationnement ou l'arrêt sur des trottoirs et sur des pistes et bandes cyclables ;
- la possibilité pour une ville de généraliser le 30 km/h sur toute ou une partie de sa voirie.

L'objectif est d'assurer un partage plus équitable de la voirie et également d'apaiser les vitesses des véhicules motorisés.

La loi d'orientation des mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019 a changé aussi les procédures pour les aménagements de voirie hors agglomération : dorénavant, le gestionnaire de la voirie est obligé d'évaluer « le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière » et de rendre publique cette évaluation.[8] Cette mesure s'ajoute à l'obligation d'aménager un itinéraire cyclable à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation d'une voie urbaine, qui existe depuis 1996.[9]

Le Département soutient depuis plusieurs décennies le développement du réseau cyclable sur son territoire. Ce soutien prend la forme du portage de projets en tant que maître d'ouvrage, d'actions sur le réseau routier départemental et du financement d'autres projets portés par d'autres collectivités.

L'ÉLABORATION ET LA DURÉE DE CE PLAN

L'élaboration du PlanVélo77 a commencé en décembre 2018. Outre le travail en interne, le Département a organisé, en 2019 et au début de 2020, des réunions techniques avec l'ensemble des intercommunalités seine-et-marnaises. Cette concertation technique a été menée en deux phases : une première série de réunions d'avril à juin 2019 et une seconde de décembre 2019 à janvier 2020. L'objectif de ces échanges était d'identifier avec les intercommunalités les priorités en matière d'aménagements, notamment pour le vélo du quotidien et sur le réseau routier départemental.

Dans la période d'élaboration du plan, le Département a travaillé également avec Seine-et-Marne Attractivité et a rencontré la Région Île-de-France, le comité départemental de la randonnée pédestre et le Parc naturel du Gâtinais français afin de leur présenter le plan et d'en discuter les différents éléments. Une présentation aux associations du vélo seine-et-marnaises est également prévue à l'automne 2020.

Ce plan est prévu pour une durée de près de dix ans (jusqu'à la fin de 2029), au cours de laquelle le Département prévoit d'élaborer trois plans triennaux, en coordination avec le Plan vélo de la Région Île-de-France : le premier pour la période 2021-2023, le deuxième pour 2024-2026 et le troisième et dernier pour 2027-2029. Un bilan du PlanVélo77 à mi-parcours sera organisé après 5 ans, c'est-à-dire en 2025, qui complètera les bilans annuels organisés par le comité de suivi du Département (cf. l'axe 3).

PARTIE 2

LES 4 AXES DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

La politique départementale se décline en 4 axes :
→ Axe 1 : Construire un réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme
→ Axe 2 : Faciliter la pratique du vélo du quotidien
→ Axe 3 : Créer un cadre d'échanges entre les acteurs du vélo ; valoriser les actions innovantes ; renforcer le partage de connaissances
→ Axe 4 : Œuvrer pour devenir une administration exemplaire
Le contenu de chaque axe est présenté ci-après.
L'ensemble des actions prioritaires est résumé dans le tableau pages 30 à 36.

2.

AXE 1
CONSTRUIRE UN RÉSEAU D'ITINÉRAIRES DE LOISIRS ET DE TOURISME

→ CF. LES CARTES 1, 3A, 3B ET 4.

OBJECTIFS

→ Permettre la pratique de loisirs de proximité pour les Seine-et-Marnais et la pratique touristique à l'échelle régionale, nationale et européenne ;
→ Conforter la Seine-et-Marne comme destination majeure des sports et loisirs « nature » en Île-de-France ;
→ Valoriser la qualité du territoire, la diversité de ses paysages ;
→ Ouvrir de nouveaux axes sécurisés pour les déplacements interurbains.

Avec ce plan, le Département annonce son ambition de devenir une véritable destination pour le cyclotourisme d'ici dix ans en France. Ceci est réalisable en se fixant l'objectif d'atteindre un niveau d'excellence pour :
→ la qualité des infrastructures cyclables et de leur étendue, en veillant à respecter le cahier des charges national relatif à l'aménagement de véloroutes ;
→ les services annexes proposés aux cyclotouristes : par exemple des hébergements à proximité d'un itinéraire, des aires d'arrêt, des bornes de recharge pour des vélos à assistance électrique et le soutien au label « Accueil Vélo ».

Le volet touristique de cet axe relève principalement des missions de Seine-et-Marne Attractivité avec qui le Département travaillera, ainsi qu'avec les communes et intercommunalités concernées par les projets.

Un objectif secondaire de cet axe est d'ouvrir, en complément des véloroutes programmées à l'échelle nationale, de nouveaux axes sécurisés pour des déplacements interurbains à vélo et à pied dans le département : ces nouvelles infrastructures auront un bénéfice pour des usages quotidiens (ou utilitaires) et non seulement pour des usages de tourisme et de loisirs locaux puisqu'elles connecteront des communes rurales ou périurbaines entre elles.

ÉTAT DES LIEUX

Le Schéma national des véloroutes comprend quatre véloroutes en Seine-et-Marne, dont une véloroute européenne, « la Scandibérique » (EuroVelo 3). Les trois véloroutes nationales sont la véloroute 33 (« la Seine à Vélo ») – qui se superpose avec la Scandibérique entre St-Fargeau-Ponthierry et Champagne-sur-Seine-, la véloroute 52 (« le Paris-Strasbourg ») et la véloroute 55 (« le Chemin des Flotteurs »). Le linéaire total des quatre véloroutes en Seine-et-Marne est de 266 km. Ces itinéraires suivent les deux cours d'eau les plus importants du Département –la Seine et la Marne – ainsi que le canal du Loing et le canal de l'Ourcq.

En 2020, 58,5 km de la Scandibérique sont en service (54 % du linéaire), y compris une section de 36 km de long dans la vallée du Loing entre St-Mammès et Château-Landon, dont une voie verte de 32 km au bord du canal de Loing.[10] Cette dernière a été réalisée progressivement entre 2007 et 2017 par le Département, qui est en outre responsable de son entretien.

En ce qui concerne les itinéraires nationaux et européens, il reste à finaliser l'aménagement de la Scandibérique et à aménager les trois véloroutes citées ci-dessus.

10. Les 4 km restants se trouvent soit au bord de la Seine, soit au bord du Loing.

11. C'est un itinéraire plus adapté aux vélos tout terrain (VTT).

12. Les noms des 18 circuits sont « Les peintres en pays de Fontainebleau », « Les châteaux en Brie centrale », « La Brie autour de Brie-Comte-Robert », « Parc naturel régional du Gâtinais Français », « Balade au cœur de la Goêle », « La vallée du Grand Morin », « Autour de Crécy-la-Chapelle », « Circuit en forêt de Fontainebleau », « Entre Marne et Morin », « Circuit historique à l'est de Meaux », « Balade entre l'Yonne et l'Orvanne », « Entre Seine et Loing », « Entre Brie et Provinois », « Nemours, entre Loing et Gâtinais », « En amont du Petit Morin », « De Provins à Donnemarie-Dontilly », « Circuit en Pays du Loing » et « Varreddes et la Bataille

Il existe d'autres itinéraires cyclables de longue distance dans le Département, notamment :
→ le canal de l'Ourcq à villeparisis, Mitry-Mory et Gressy (piste cyclable ; 5,5 km) ;
→ l'aqueduc de la Dhuis entre Courtry et Dampmart (« GR 14A » et « PR » ; 18 km) ;[11]
→ le Chemin des Roses entre Servon et Yèbles (Espace naturel sensible (ENS) départemental ; 18 km).

Le Département assure l'entretien de la piste cyclable le long du canal de l'Ourcq (propriété de la ville de Paris) et il est gestionnaire et propriétaire du Chemin des Roses – un ENS départemental situé sur les emprises d'une ancienne voie ferrée dans le secteur de Brie-Comte-Robert et la vallée de l'Yerres.
Enfin, on peut noter l'existence en Seine-et-Marne de nombreux circuits ou « boucles » à vélo à une échelle locale et qui sont empruntés pour le sport (VTT ou vélo de course) ou les loisirs, ou pour un usage mixte. Ces parcours peuvent figurer dans une publication ou sur un site web, ou ils peuvent être simplement connus localement ; ils peuvent être sur des routes ou hors réseau routier, sur des chemins, ce qui est le cas notamment pour les itinéraires dans la forêt de Fontainebleau. Ils sont promus par différents organismes, tels que la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), le Guide du Routard, le Petit Futé, www.cirkwi.com et les offices de tourismes intercommunaux. Leur nombre et longueur totale sont difficiles à estimer vu le grand nombre d'auteurs.

En 2011 et 2012, le Département a travaillé avec le Comité départemental de la FFCT et Seine-et-Marne Tourisme afin d'identifier 18 circuits vélo en Seine-et-Marne.[12] Des plaquettes ont été publiées pour chacun de ces circuits, qui se trouvent en majeure partie sur des routes départementales et voies communales. A présent, ces itinéraires n'ont été ni sécurisés ni balisés. Ils conviennent donc plus à des cyclistes expérimentés, qui ne craignent pas de circuler sur des routes de campagne, en cohabitation avec le trafic automobile.
Enfin, depuis 2020 deux itinéraires vélo en Seine-et-Marne ont reçu une labellisation « Vélo & Fromages » attribuée par l'Assemblée des départements de France.

PRÉSENTATION DES ITINÉRAIRES ET PORTAGE DES AMÉNAGEMENTS

PRINCIPES DE DÉFINITION DU PORTAGE DES AMÉNAGEMENTS

Par pragmatisme, il convient tout d'abord de valoriser le plus possible les grandes infrastructures et liaisons douces existantes facilitant la réalisation de ces itinéraires cyclables (chemin de halage, « GR », délaissé ferroviaire, etc.), ce qui impose par la suite un travail de concertation et de conventionnement avec les propriétaires. Ensuite, l'opportunité d'un portage local est examinée (grande intercommunalité qui aurait la capacité d'assumer un tel projet). Enfin pour les autres territoires, le Département pourra porter la maîtrise d'ouvrage des aménagements (ces principes sont ceux qui ont été mis en œuvre pour la réalisation de la Scandibérique).

La Scandibérique (l'EuroVelo 3)

En 2020, un peu plus de la moitié de la Scandibérique est en service en Seine-et-Marne (54 % ; 58,5 km sur 108 km au total).[13] Le Département a comme objectif la mise en service de l'ensemble de cette véloroute européenne d'ici 2023. Les deux sections qui restent à aménager sont celle située dans la vallée de la Seine entre Champagne-sur-Seine et St-Fargeau-Ponthierry et celle située dans le nord du Département entre Villeparisis et Othis. En ce qui concerne la première, le Département continuera à agir comme facilitateur du projet, et non comme maître d'ouvrage, sauf pour la mise en place de la signalisation directionnelle (jalonnement). Pour la section nord, le Département porte la maîtrise d'ouvrage (MOA) de l'aménagement, et travaille étroitement avec les 11 communes et l'intercommunalité concernées.[14]

de la Marne ». Cf. aussi veloenfrance.fr/circuits pour une présentation de ces circuits, ainsi que quelques autres en Seine-et-Marne.

13. Est considérée une section d'une véloroute « en service » → si elle est praticable à vélo (pour tous types d'usagers) ; → si elle dispose de sections courantes, intersections, franchissements et traversées sécurisés et adaptés pour le vélo/les modes actifs ; → si elle est munie d'une signalisation directionnelle spécifique à la véloroute.

14. Les 11 communes : Othis, Longperrier, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, villeneuve-sous-Dammartin, Thieux, Compans, Gressy, Claye-Souilly, Mitry-Mory et villeparisis. L'intercommunalité : CA Roissy Pays de France.

La V52 (canal de l'Ourcq et la Marne, de villeparisis au Département de l'Aisne)

La réalisation du « Paris-Strasbourg » en Seine-et-Marne ouvrirait pour la première fois un axe pour le cyclotourisme dans la vallée de la Marne. Elle permettrait aux cyclistes au départ de Paris de rejoindre l'itinéraire déjà en service dans l'Est de la France.

Les acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation seront relativement limitées car son tracé entre Villeparisis et Lizy-sur-Ourcq suit le chemin de halage du canal de l'Ourcq (propriété de la Ville de Paris) et pour la partie sur la Marne entre Mary-sur-Marne et Citry, la véloroute est prévue en partie sur un chemin de halage existant (domaine de Voies navigables de France).

Considérant l'importance économique de ce projet pour le nord du Département – en particulier pour les communes de petite taille situées hors de l'agglomération parisienne – et le manque d'une offre de cyclotourisme aujourd'hui sur la Marne, le Département portera la MOA pour les travaux sur l'ensemble de l'itinéraire, excepté le passage de l'itinéraire principal dans les communes faisant partie de l'unité urbaine de Meaux (Meaux, Villenoy, Poincy).

Afin de réduire le temps nécessaire pour traverser le territoire, surtout au niveau des méandres du canal de l'Ourcq et de la Marne à l'Est de Meaux, le Département prévoit d'aménager un itinéraire bis plus direct entre Meaux et Changis-sur-Marne et a modifié le tracé de la véloroute à deux autres endroits. Il portera la MOA pour la réalisation de l'itinéraire bis entre Trilport et Changis-sur-Marne.

ACCORDS AVEC LA VILLE DE PARIS ET VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

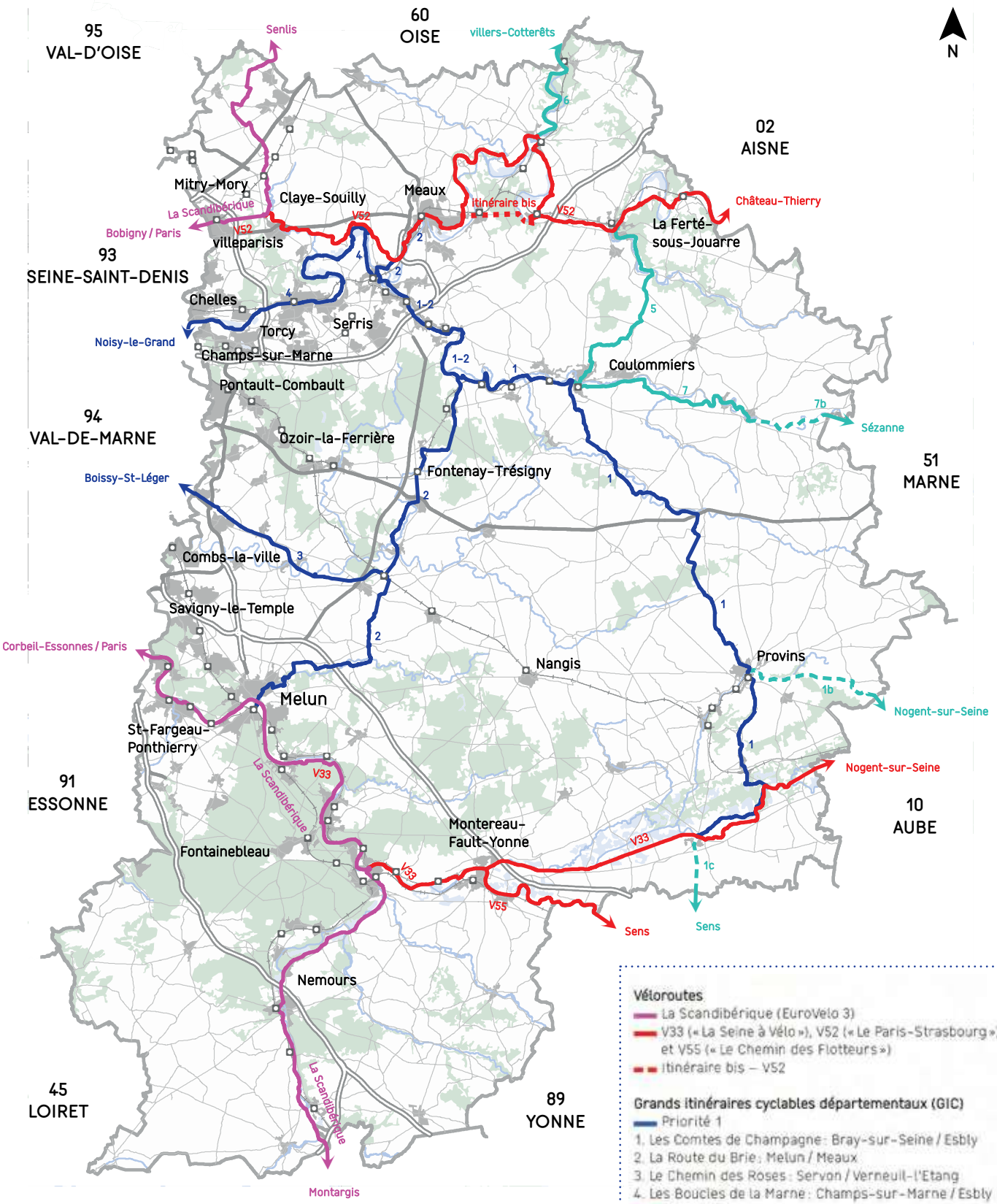
Le Département œuvrera pour signer des conventions de superposition d'affectations avec la ville de Paris – l'autorité gestionnaire du canal de l'Ourcq – et Voies navigables de France – l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial de la Marne – qui permettront l'utilisation par des cyclistes des chemins de halage de ces deux voies navigables. Il s'inspirera des conventions signées avec ces mêmes partenaires à d'autres endroits : pour la Scandibérique sur le canal du Loing (convention à renouveler) et pour la piste cyclable sur le canal de l'Ourcq à Villeparisis.

La V33 (vallée de la Seine) et la V55 (l'Yonne, de Montereau-Fault-Yonne au Département de l'Yonne)

Compte tenu de ses engagements majeurs pour d'autres itinéraires de longue distance (la Scandibérique, la V52 et les Grands itinéraires cyclables départementaux – voir le chapitre suivant) et de la présence de maîtres d'ouvrage déjà impliqués sur ce territoire, le Département ne portera pas la MOA pour la V33 et la V55. Cependant, il pourra co-animer un comité d'itinéraires afin d'aider et coordonner les MOA potentiels, et il conservera la MOA du jalonnement, par soucis de cohérence territoriale. En outre, pour ces deux véloroutes et lorsque le tracé se trouve sur le réseau routier départemental hors agglomération, il financera une partie des coûts des travaux ou portera lui-même la MOA.[15]

15. La V33 ou « La Seine à Vélo » en Seine-et-Marne fait partie d'un projet de prolongement d'une véloroute qui existe déjà entre Honfleur/Le Havre et Paris. L'itinéraire le long de la Seine en amont de Paris se poursuivra jusqu'à Troyes. La partie entre St-Fargeau-Ponthierry et Champagne-sur-Seine se superposera à la Scandibérique, tandis que la partie qui doit être aménagée indépendamment de la Scandibérique se trouve entre Champagne-sur-Seine et Villiers-sur-Seine.

1. ITINÉRAIRES DE LOISIRS ET DE TOURISME



0 5 10 15 20 km

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

Véloroutes
- La Scandibérique (EuroVelo 3)
- V33 (« La Seine à Vélo »), V52 (« Le Paris-Strasbourg ») et V55 (« Le Chemin des Flotteurs »)
- Itinéraire bis – V52

Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC)

Priorité 1
1. Les Comtes de Champagne : Bray-sur-Seine / Esbly
2. La Route du Brie : Melun / Meaux
3. Le Chemin des Roses : Servon / Verneuil-l'Etang
4. Les Boucles de la Marne : Champs-sur-Marne / Esbly

Priorité 2
5. Vers la Butte de Doue : Coulommiers / La Ferté-sous-Jouarre
6. Au Fil du Canal : Lizy-sur-Ourcq / May-en-Multien
7. La Brie des Moulins : Coulommiers / La Ferté-Gaucher

Priorité 3
1b. Provins / Chalautre-la-Grande
1c. Bray-sur-Seine / Montigny-le-Guesdier
7b. La Ferté-Gaucher / Meilleray

Gare

Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC)

ORDRE DE PRIORITÉ	NUMÉRO	NOM	DÉBUT	FIN
Priorité 1	1	Les Comtes de Champagne	Bray-sur-Seine	Esbly
	2	La Route du Brie	Melun	Meaux
	3	Les Chemins des Roses	Servon	Verneuil-l'Etang
	4	Les Boucles de la Marne	Champs-sur-Marne	Esbly
Priorité 2	5	Vers la Butte de Doue	Coulommiers	La Ferté-sous-Jouarre
	6	Au Fil du Canal	Lizy-sur-Ourcq	May-en-Multien
	7	La Brie des Moulins	Coulommiers	La Ferté-Gaucher
Priorité 3	1b	–	Provins	Chalautre-la-Grande
	1c	–	Bray-sur-Seine	Montigny-le-Guesdier
	7b	–	La Ferté-Gaucher	Meilleray

Afin de créer un maillage en Seine-et-Marne d'itinéraires cyclables de longue portée, le Département a identifié 7 Grands itinéraires cyclables départementaux – ou « GIC » – qui complètent les véloroutes nationales et européennes et offriront des possibilités de grands circuits à la découverte des paysages et terroirs de Seine-et-Marne (voir le tableau, ci-dessus).

L'objectif principal de ces aménagements est d'améliorer l'offre pour le cyclotourisme dans le département. A l'exception des GIC 3 et 5 et d'une partie du GIC 1 (entre Bray-sur-Seine et Provins), chaque GIC sera relié à une gare à son début et sa fin, ce qui permettra aux Seine-et-Marnais et Franciliens d'accéder facilement à ce réseau pour des sorties de courte durée (par exemple d'une ou deux journées). Les GIC créeront des connexions entre les véloroutes qui se développent au nord du Département (V52, EuroVelo 3) et celles du sud (EuroVelo 3, V33 et V55). A titre d'exemple le GIC 1, ira de Bray-sur-Seine à Esbly : cet itinéraire offrira la possibilité de faire un détour depuis la vallée de la Seine (V33) pour visiter Provins ou – pour des cyclotouristes cherchant à traverser l'Île-de-France – d'aller de la Seine à la Marne via Provins et Coulommiers, tout en restant à la campagne.

Cependant, ce réseau aura un autre effet important : les GIC bénéficieront aussi aux habitants des communes situées le long de ceux-ci et qui souhaitent se déplacer à vélo en sécurité d'une ville à une autre.

Sur la période de ce plan, le Département s'engage à porter la MOA pour la réalisation des GIC 1 à 4, sauf dans les parties agglomérées des villes, où il pourra subventionner les travaux portés par d'autres maîtres d'ouvrage. Les tracés de ces itinéraires se trouvent généralement sur des routes départementales secondaires, voies communales, chemins ruraux ou au bord d'un cours d'eau.

Le Département mettra en place un jalonnement homogène pour les GIC sur l'ensemble du territoire. La signalétique directionnelle comportera un logo et une couleur distinctifs, et chaque GIC aura un nom. Cette signature des GIC assurera leur lisibilité – à la fois pour l'ensemble du réseau et pour un itinéraire en particulier – et favorisera leur valorisation touristique. Ce travail sera donc conduit en partenariat avec Seine-et-Marne Attractivité. Comme pour les véloroutes, le Département portera la MOA de réalisation de ce jalonnement, quel que soit le MOA de l'infrastructure.

Les projets de réalisation des GIC seront lancés dans l'ordre suivant : les GIC de priorité 1 en premier (GIC #1 à 4), puis ceux de priorité 2 (GIC #5 à 7) et enfin, ceux de priorité 3 (GIC 1b, 1c et 7b).

GESTION ET ENTRETIEN DES ITINÉRAIRES

Un principe général posé est que le propriétaire reste le gestionnaire de son domaine et l'entretient. Ainsi quel que soit le MOA de l'infrastructure d'un itinéraire, le Département entretient les tronçons sur le domaine public routier départemental et les Communes les tronçons de leurs domaines public (voies communales) et privé (chemins ruraux).

Cette règle connaît deux exceptions concernant les propriétés de la Ville de Paris et de Voies navigables de France. Ainsi le Département entretient-il la Scandibérique le long du canal du Loing et la piste cyclable du canal de l'Ourcq. Il prendra en charge demain l'entretien du Paris-Strasbourg pour les tronçons dont il assurera la MOA ; mais pas celui de la V33 ou de la V55 dont il n'est pas MOA.

LES BOUCLES LOCALES

Ces boucles ont un intérêt à l'échelle locale ; les MOA naturels en sont donc les communes ou intercommunalités ou bien leurs organismes de tourisme.[16] L'action du Département portera sur la définition d'une charte graphique et de mobilier pour leur signalétique en vue d'une cohérence et d'une lisibilité sur l'ensemble de la Seine-et-Marne, exprimant ainsi une forme de labellisation (travail conduit par Seine-et-Marne Attractivité avec le département). Au travers d'une subvention sous forme d'appel à projets et d'une analyse technique (confirmation de l'intérêt touristique, de la sécurité et du confort du circuit), le Département pourra soutenir l'émergence de ces boucles.

L'ouverture de nouveaux itinéraires labellisés « Vélo & Fromages » sera également possible après sollicitation auprès de l'Assemblée des départements de France.[17]

Pour aider les collectivités locales – porteurs principaux de projets de boucles, le Département prévoit sur la période du plan de soutenir la création d'entre 10 et 20 boucles.[18]

UN NIVEAU D'EXCELLENCE EN TERMES D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES

Le Département mènera les actions suivantes pour atteindre un niveau d'excellence en termes d'infrastructures et de services annexes :

→ Comptage : le Département assurera des comptages de fréquentation par l'installation de compteurs à des points stratégiques le long des véloroutes et, dans un premier temps, des GIC 1 et 2. Il diffusera ces données via la plateforme nationale des fréquentations (ce qui est actuellement fait pour la Scandibérique le long du canal du Loing) et produira des analyses et bilans ;

→ Aires d'arrêt vélo : le Département subventionnera la création de telles aires par des communes ou intercommunalités à côté de sections de véloroutes déjà en service dans le Département ;[19]

→ Cahier des charges national : ce document spécifie les règles à respecter quant à l'aménagement des véloroutes nationales et européennes.[20] Le Département s'engage – pour des véloroutes – à réaliser des travaux conformes à ces recommandations, telles que le choix du « site propre » pour la majorité de projets[21] (en « site propre » impose que l'aménagement soit séparé physiquement de la circulation des véhicules motorisés). Pour les GIC, le Département s'inspirera aussi du cahier des charges national, avec un niveau de conformité proche de celui pour les véloroutes en Seine-et-Marne ; il développera un cahier des charges spécifique pour la réalisation des GIC ;

16. Cependant, un nombre limité de circuits locaux ont été inscrits au PlanVélo77, au sein de l'axe 2 du plan.

17. Ces itinéraires pourraient concerner une boucle locale, un GIC ou une véloroute.

18. Cet objectif comprend les itinéraires labellisés « Vélo et Fromages ».

19. Ces aires peuvent aider à attirer davantage de cyclotouristes sur l'itinéraire en question. On y installe des équipements divers tels qu'une aire de pique-nique, des bornes de recharge pour des vélos à assistance électrique, des toilettes, un point d'eau et un relais information service (RIS).

20. Cf. « Schéma national des véloroutes et voies vertes : cahier des charges », ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, janvier 2001.

21. Par exemple, la recommandation de l'État d'opter pour du site propre ou – à titre provisoire – des bandes cyclables en cas de trafic routier de plus de 1000 véhicules par jour, sera respectée.

→ Le label « Accueil Vélo » : pour déployer ce label le Département s'appuiera sur son agence d'attractivité Seine-et-Marne Attractivité (cette dernière travaille déjà à la structuration de l'offre à travers la labellisation « Accueil Vélo » des prestataires touristiques) ;

→ Itinéraires téléchargeables : le Département, avec Seine-et-Marne Attractivité, fera en sorte qu'il existe pour chaque section de véloroute ou de GIC la possibilité de télécharger la fiche d'itinéraire en format GPX et PDF, support de la valorisation touristique ;

→ Connexions aux itinéraires et antennes locaux : le Département travaillera avec des intercommunalités et communes aux alentours des véloroutes et GIC afin de les conseiller techniquement pour leurs projets :
- de jalonnement de rabattement depuis les gares et centres-villes vers les véloroutes et GIC, et vice versa,
- de circuits cyclables locaux connectés à des véloroutes et GIC.

LA VALORISATION TOURISTIQUE DES ITINÉRAIRES

Pour toutes les nouvelles sections de véloroutes et GIC ouvertes pendant la durée de ce plan, le Département concertera avec les différents acteurs pour en assurer une valorisation touristique optimale : Seine-et-Marne Attractivité, les offices de tourisme communautaires, les intercommunalités, les communes, etc. Il est envisagé de multiples projets collaboratifs, basés sur le même modèle que le comité déjà en place pour la Scandibérique en Seine-et-Marne et piloté par Seine-et-Marne Attractivité.
Ces projets pourraient couvrir des thématiques telles que l'aménagement d'équipements près des véloroutes (aires d'arrêts, relais information service, etc.), la signalisation des points d'intérêt touristique et des services, le choix et la valorisation des étapes de véloroutes comprenant une nuitée en Seine-et-Marne, la promotion du label « Accueil Vélo » et enfin la diffusion d'informations via www.scandi77.fr, d'autres sites web et aussi via des publications.

RÉSUMÉ : PORTAGE DES PROJETS ET SUBVENTIONS

Le tableau ci-dessous synthétise les engagements du Département pour cet axe.

PORTAGE DES PROJETS ET FINANCEMENT D'ITINÉRAIRES DE LOISIRS ET DE TOURISME ET DE BOUCLES LOCALES, AXE 1 DU PLANVÉLO77

ITINÉRAIRE	MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉPARTEMENTALE	SUBVENTION DÉPARTEMENTALE*
EuroVelo 3 / La Scandibérique : → Vallée de la Seine → Section nord	x (jalonnement uniquement) x	x
V33 / La Seine à Vélo	x (jalonnement ET tous travaux pour des sections sur route départementale hors agglomération, en l'absence de portage local)	x
V52 / Le Paris-Strasbourg	x (sauf dans communes appartenant à l'unité urbaine de Meaux, à l'exception de Trilport (itinéraire bis))	x
V55 / Le Chemin des Flotteurs	x (jalonnement ET tous travaux pour des sections sur route départementale hors agglomération, en l'absence de portage local)	x
GIC 1 à 4	x (sauf parties en agglomération)	x
GIC 5 à 7	x (jalonnement uniquement)	x
GIC 1b, 1c, 7b	Réalisation non-prévue avant 2030	
Boucles locales		x

Nota : Les aménagements à seule vocation de loisirs et touristique ne bénéficient pas de subvention de la part de la Région Île-de-France ; le financement du Département sera souvent le seul soutien aux communes et intercommunalités.

* en cas de MOA communale ou intercommunale pour une section (V52, GIC 1 à 4) ou l'ensemble de l'itinéraire (V33, V55, GIC 5 à 7)

CF. AUSSI LE RÈGLEMENT DES SUBVENTIONS PLANVÉLO77.

AXE 2

FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO DU QUOTIDIEN

→ CF. LES CARTES 2 ET 5A À 5F.

OBJECTIFS

→ Améliorer « l'offre » pour des cyclistes effectuant des trajets utilitaires, en aménageant le réseau routier départemental ou en subventionnant de tels travaux;
→ Être en appui des schémas cyclables communaux ou intercommunaux;
→ Créer de nouveaux axes sécurisés pour des cyclistes et piétons allant aux collèges et stations multimodales de covoiturage; équiper ces sites départementaux de davantage de places de stationnement vélo.;
→ Sensibiliser des collégiens seine-et-marnais à la pratique du vélo et à la sécurité routière.

L'AMÉNAGEMENT DES SECTIONS DE ROUTES DÉPARTEMENTALES, LA RÉSORPTION DE COUPURES ET LES LIAISONS LOCALES (LES « AMÉNAGEMENTS LOCAUX »)

Lors de la préparation du PlanVélo77 en 2019, le Département a mené une concertation avec les intercommunalités et la Région pour identifier et prioriser un certain nombre de sections non-traitées et de « coupures » sur le réseau routier départemental. Ces tronçons sur routes départementales constituent des liaisons intéressantes à part entière ou bien, comme les coupures, ils permettent la finalisation d'une liaison cyclable locale. Ils sont appelés dans ce plan des « aménagements locaux » et les aménagements cyclables inscrits se relient souvent au réseau cyclable existant.

L'action du Département viendra donc en appui aux schémas intercommunaux ou communaux existants.

CRITÈRES DE SÉLECTION DES SECTIONS DE ROUTE DÉPARTEMENTALE

Dans une phase initiale, les intercommunalités ont identifié des sections de routes départementales à aménager sur leurs territoires et ceci selon deux niveaux de priorité: priorité 1 (le plus prioritaire) et priorité 2 (important mais moins prioritaire). Ensuite, le Département a étudié ces propositions et a ajusté la liste des sections retenues, en fonction des critères suivants:
→ la taille de la commune ou des communes concernées: ont été priorisés les aménagements desservant (depuis le pôle principal) les communes de plus de 1 000 habitants. Parfois ont été inclus aussi des projets impliquant un ensemble de villages rapprochés avec une population globale supérieure à 1 000 habitants;[22]
→ la longueur de l'aménagement: en règle générale, ont été retenus les aménagements qui ne faisaient pas plus de 5 km. Cette distance représente un temps de trajet pour un aller-retour de 40 à 45 minutes.

L'objectif était de retenir les aménagements qui pourraient bénéficier au plus grand nombre d'usagers (actuels et futurs).

Les aménagements sélectionnés aideront à relier des zones résidentielles à des pôles locaux importants comme des centres-villes, gares, commerces, mairies, collèges, lycées. Ont été retenus aussi quelques aménagements associés à des itinéraires de loisirs locaux, tels qu'un grand circuit vélo dans la vallée du Petit Morin, lorsque leur importance a été signalée par une intercommunalité.

22. Dans l'Est de la Seine-et-Marne, où la taille des communes est souvent inférieure à 1 000 habitants, cette règle a été parfois assouplie.
23. Ceci devrait aider ces collectivités à obtenir un financement de la Région pour les projets en question.
24. Le nombre de traversées inscrites au plan était faible.

Dans le plan, les sections de priorité 1 sont nommées les « sections prioritaires » et les sections de priorité 2 « autres sections ». Il a été décidé que l'engagement du Département vis-à-vis de ces aménagements différerait selon le niveau de priorité qui leur est accordé (cf. « Portage des projets » ci-après).

LES LIAISONS LOCALES

La majorité des intercommunalités seine-et-marnaises ne disposent pas encore d'un schéma cyclable. Pour celles qui n'ont pas de schéma (adopté ou en projet) au début de 2020, le PlanVélo77 cartographie des « liaisons locales ». Ces liaisons correspondent à la prolongation sur le domaine communal des sections de RD inscrites au plan afin de permettre la continuité globale de l'aménagement et par suite la compréhension de sa cohérence entre deux pôles par exemple.[23]

IDENTIFICATION DE DEUX TYPES DE COUPURES

Une coupure correspond à un ouvrage d'art, un carrefour, un giratoire, ou une traversée de route dont le passage à vélo est aujourd'hui difficile et/ou dangereux. Outre le passage des ouvrages d'art, carrefours et giratoires, ceci comprend plus modestement l'aménagement des traversées à niveau des routes départementales structurantes par les itinéraires cyclables longue distance. Ces points de rupture d'un itinéraire cyclable ont été identifiés pour la plupart lors des réunions avec les intercommunalités. Ensuite, elles ont été classées en deux catégories : les « ouvrages d'art » et les « carrefours » (catégorie qui comprend les carrefours giratoires et les traversées[24]).

Les coupures de type « carrefour » sont prises en compte dans le plan au même titre que les sections de route départementale dans le cadre des aménagements locaux. En revanche, les coupures imposant la réalisation d'un ouvrage d'art constitueront des opérations spécifiques ; leur résorption interviendra à une échéance qui dépendra du budget disponible, des études à conduire et des procédures à respecter.

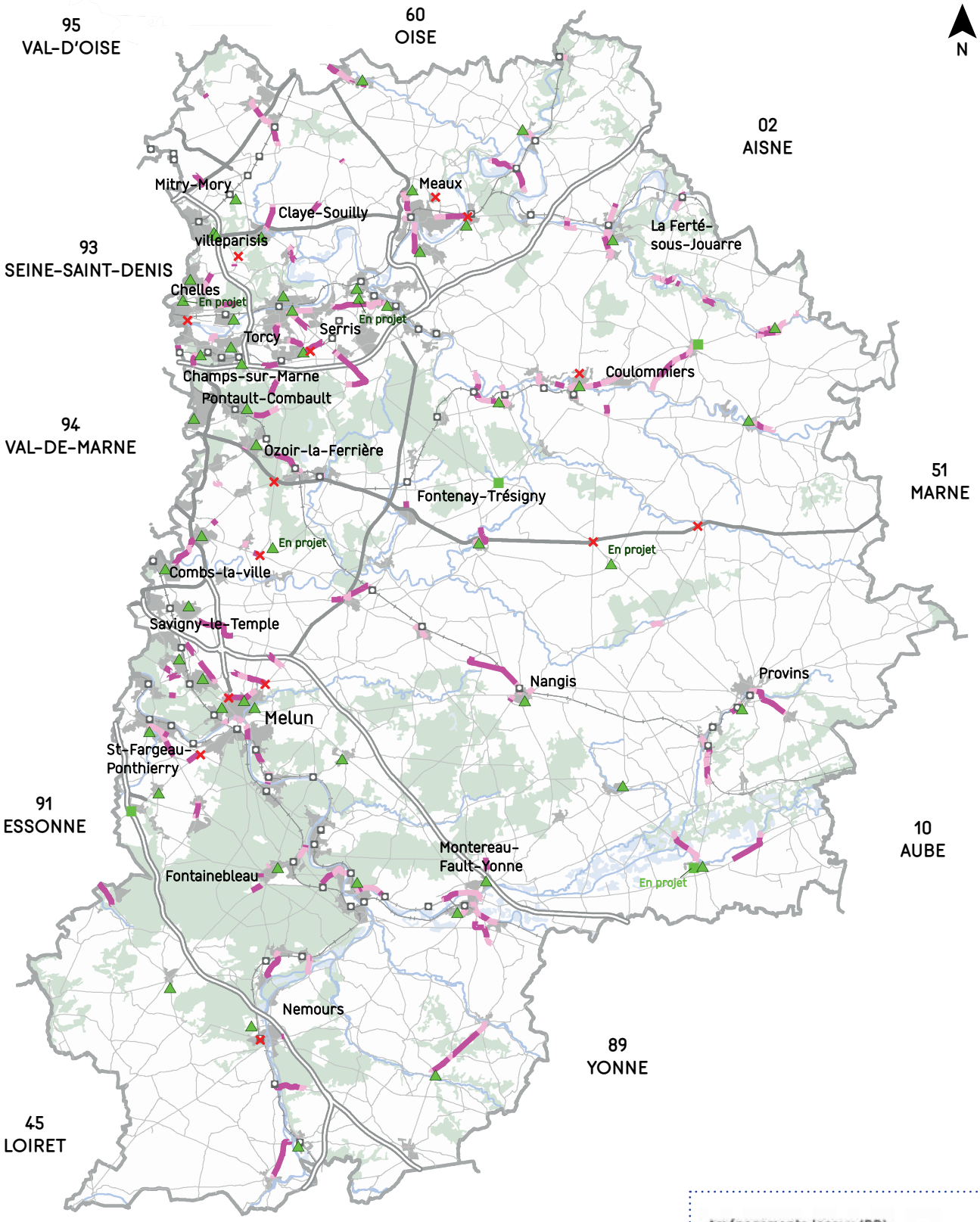
RÉPARTITION DES AMÉNAGEMENTS LOCAUX SUR LE TERRITOIRE

Environ 240 km du réseau routier départemental ont été inscrits en « section prioritaire » dans le PlanVélo77, ainsi que 36 coupures. Les statistiques pour l'ensemble des aménagements locaux, avec les sous-totaux pour chaque secteur routier, sont présentées dans le tableau ci-dessous.

LES « AMÉNAGEMENTS LOCAUX » : PAR TYPE, PAR SECTEUR ROUTIER ET TOTAL

SECTEUR ROUTIER	SECTIONS PRIORITAIRES en km (en vert : nombre de km hors agglomération)	NOMBRE DE COUPURES (en vert : nombre de coupures « ouvrage d'art »)	AUTRES SECTIONS en km	LIAISONS LOCALES en km
Nord-ouest	57,7 (35)	11 (6)	52,3	0
Nord-est	55,8 (16,7)	3 (2)	42,8	13
Ouest	36,6 (25,4)	10 (6)	26	2,6
Centre	20,3 (12,4)	4 (2)	38,8	23,5
Est	19,7 (10,8)	2 (1)	26,5	13,5
Sud	48,7 (27,6)	6 (5)	44,7	15,9
Total, Seine-et-Marne	238,8 (127,9) km	36 (22) coupures	231,1 km	68,5 km

2. SECTIONS PRIORITAIRES, COUPURES DE TYPE « CARREFOUR » ET ÉQUIPEMENTS PRIORITAIRES



Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – SNIE – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS PRIORITAIRES

Les actions spécifiques aux collèges

Eu égard à la compétence départementale pour la gestion de collèges, le Département mettra en place un ensemble d'actions qui auront comme objectifs la facilitation de la pratique du vélo et sa promotion auprès des collégiens et du personnel des collèges publics en Seine-et-Marne. Il collaborera avec les intercommunalités afin d'assurer une cohérence avec des plans de mobilité impactant les établissements scolaires.

→ Des collèges bénéficiant d'une desserte à vélo sécurisée : Grâce à la concertation avec les intercommunalités, le Département a pu recenser 51 collèges existants pour lesquels il manque une desserte à vélo sécurisée. Le Département pilotera une étude pour chaque collège « prioritaire » existant afin d'identifier une ou deux dessertes entre les lieux d'habitation principaux dans le secteur du collège et l'établissement lui-même, où pourrait être aménagée par exemple une piste cyclable ou une voie verte. Ces aménagements pourraient concerner une route départementale, une voie communale ou un chemin indépendant du réseau routier, et tout cela en ou hors agglomération. Le Département privilégiera des aménagements qui se connectent au réseau cyclable local lorsque ce dernier existe et permet déjà un accès direct (mais incomplet) au collège.[25]

Ces études auront comme étendue un rayon de 3 km autour du collège. Elles porteront aussi un regard sur les modes de déplacement actuels et la question du nombre de places de stationnement sécurisées dans le collège.

Sur la période du plan, le Département prévoit d'étudier 12 collèges par an (2 par secteur d'analyse routière – cf. les cartes 5a à 5f). Suite à la réalisation de chaque étude – à laquelle seront associés les collectivités locales et le collège – le Département portera la MOA ou sera financeur pour les travaux jugés nécessaires. Ces projets – les études et leurs travaux correspondant – seront inclus dans les plans triennaux départementaux.

En ce qui concerne les quatre collèges prioritaires en projet recensés et tout nouveau projet de collège, le Département ne portera pas la MOA des travaux de desserte cyclable mais pourra subventionner un projet d'aménagement cyclable porté par un tiers (intercommunalité ou commune).

→ Une augmentation de l'offre en termes de stationnement : Le Département souhaite prioriser non seulement la sécurisation d'itinéraires cyclables vers ses collèges mais aussi la question du stationnement à l'intérieur de ceux-ci. Le Département réalisera un bilan d'ici fin 2021 de l'état de stationnement vélo dans tous les collèges publics de Seine-et-Marne et financera la création de nouvelles places de stationnement (vélo et trottinette), tout en recherchant d'autres sources de financement potentielles comme les programmes nationaux mobilisant les Certificats d'économies d'énergie (CEE) ou le Plan vélo de la Région – pour les collèges situés dans un regroupement scolaire.[26]

→ La promotion des bénéfices du vélo auprès des collégiens : Actuellement, grâce à une action financée par le Département, 12 000 collégiens seine-et-marnais sont sensibilisés chaque année à la sécurité routière. Une partie de cette sensibilisation porte sur les comportements à adopter à vélo. Le Département maintiendra cette campagne et l'élargira aux bienfaits de la pratique du vélo en termes de santé et de développement durable.
Le Département distribue également chaque année, à tous les élèves de 6e, une brochure intitulée « Bien circuler à vélo ». Il confortera cette sensibilisation.
→ Une campagne de communication : Enfin, le Département lancera une campagne de communication au sujet du vélo au collège et des actions qu'il mènera dans ce domaine sur la période du plan.

Les stations multimodales de covoiturage

Lors de la concertation avec les intercommunalités, ont été identifiées également quatre stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental qui pourraient bénéficier de la création d'un accès sécurisé à vélo et/ou à pied (Pézarches et Rebais, ainsi que deux autres qui sont en projet :

25. Par exemple, il pourrait exister un aménagement cyclable qui relie un quartier résidentiel au collège mais qui ne fait que quelques centaines de mètres. Dans ce cas, l'aménagement porté par le Département se connecterait à cette liaison existante et la prolongerait.

26. Par exemple, le programme Alvéole.

Cély-en-Bière et Bray-sur-Seine). Pour ces stations « prioritaires » dans le PlanVélo77, le Département s'engage à :
→ étudier la (les) liaison(s) cyclable(s) utile(s) entre la station et les pôles d'emploi ou d'habitat dans un rayon de 3 km autour de l'équipement. Ces études prendront en compte également les besoins des piétons, si la question est pertinente ;
→ réaliser les travaux jugés nécessaires (et ce dans le cadre des plans triennaux) ;
→ équiper des stations de places de stationnement vélo sécurisées (dans le cadre du Schéma départemental de stations multimodales de covoiturage).

Il pourra financer, via la subvention du PlanVélo77, les liaisons qu'il jugera utiles vers toute station d'intérêt départemental en projet.

L'INTERMODALITÉ VÉLO/BUS ET VÉLO/TRAIN

Le Département travaillera avec des opérateurs des lignes de bus interurbaines (dont le Seine-et-Marne Express) pour assurer que tous les bus de ce réseau puissent transporter des vélos dans leurs soutes et que les usagers soient clairement informés de ce dispositif.
Quant à l'intermodalité vélo/train, le Département accompagnera techniquement les communes, intercommunalités et la SNCF dans des projets de signalisation directionnelle de rabattement depuis les gares de Seine-et-Marne vers les véloroutes et GIC, et vice versa.

PORTAGE DES PROJETS

Le Département retiendra pour ses plans triennaux (MOA départementale) uniquement l'aménagement des « sections prioritaires » situées hors agglomération, les coupures et les liaisons aux collèges et stations multimodales de covoiturage prioritaires. Les plans triennaux préciseront également les conditions de réalisation de ces aménagements (continuité en et hors agglomération…). Le portage par une MOA tiers de projets de sections prioritaires hors agglomération et de coupures ne figurant pas dans un plan triennal est possible. De tels projets pourront bénéficier d'une subvention départementale selon les modalités détaillées dans le règlement relatif aux subventions qui accompagne ce plan.

Pour tout autre aménagement inscrit au plan sur le réseau départemental (sections prioritaires en agglomération, « autres sections »), le Département ne portera pas la MOA mais pourra financer les travaux via la subvention PlanVélo77.

Pour les liaisons locales, il n'est pas prévu de financement autre que dans le cadre de la politique contractuelle générale du Département.

Le tableau ci-contre résume le portage ou le financement des projets d'aménagements de cet axe.

PORTAGE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS LOCAUX ET DE LIAISONS SÉCURISÉES AUX COLLÈGES ET STATIONS MULTIMODALES DE COVOITURAGE

TYPE D'AMÉNAGEMENT		RÔLE DU DÉPARTEMENT	
		HORS AGGLOMÉRATION	EN AGGLOMÉRATION
Aménagements locaux	« Section prioritaire » de route départementale	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur	Financeur
	Coupure de type « carrefour »	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur
	Coupure de type « ouvrage d'art »	MOA (opérations spécifiques au cas par cas)	MOA (opérations spécifiques au cas par cas)
	« Autre section » de route départementale	Financeur	Financeur
	Liaison locale	Financement dans le cadre de la politique contractuelle	Financement dans le cadre de la politique contractuelle
Équipements prioritaires identifiés au plan (liaisons sur voiries départementales ou intercommunales et voiries ou chemins communaux identifiés dans des études)	Collège existant prioritaire	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur
	Collège en projet	Financeur	Financeur
	Station de covoiturage prioritaire (2 existantes ; 2 en projet)	MOA (projets figurant dans les plans triennaux)	MOA (projets figurant dans les plans triennaux)
Nouveaux équipements	Nouveau collège	Financeur	Financeur
	Nouvelle station de covoiturage d'intérêt départemental	Financeur	Financeur

CF. AUSSI LE RÈGLEMENT DES SUBVENTIONS PLANVÉLO77.

AXE 3

CRÉER UN CADRE D'ÉCHANGES ENTRE LES ACTEURS DU VÉLO ; VALORISER DES ACTIONS INNOVANTES ; RENFORCER LE PARTAGE DE CONNAISSANCES

OBJECTIFS

→ Assurer un suivi régulier interne du PlanVélo77 ;
→ Proposer aux partenaires la création d'un nouveau réseau technique du vélo en Seine-et-Marne ;
→ Organiser un Forum des mobilités actives biennal, associant tous les porteurs de projets cyclables sur notre territoire, des élus et divers experts et témoins ;
→ Améliorer la collecte et le partage de statistiques et données cyclables ;
→ Proposer des conseils aux collectivités locales via le catalogue ID77 et rédiger un nouveau guide technique.

GOUVERNANCE DU PLANVÉLO77

Le pilotage, la gouvernance et l'évaluation interne du PlanVélo77 sera assurée conjointement par le Département et Seine-et-Marne Attractivité (SMA) ; un comité de suivi sera constitué, composé de 4 élus : l'élue en charge de l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre du PlanVélo77, le vice-président en charge des routes, des transports et des mobilités, la vice-présidente en charge des sports et de la jeunesse, et le président de SMA ; ils s'appuieront notamment sur la direction des routes.

RÉSEAU TECHNIQUE DU VÉLO

Le Département proposera à ses partenaires la création d'un nouveau réseau technique du vélo en Seine-et-Marne. Ce réseau pourrait regrouper différents acteurs tels que les intercommunalités, les associations du vélo, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et SMA. Les missions et *modus operandi* du réseau seraient décidés conjointement par les partenaires. Un tel réseau aiderait à mieux structurer les échanges autour du sujet au niveau départemental : les partenaires pourraient se tenir informés de l'évolution de leurs politiques cyclables respectives et des principaux projets d'aménagements en cours ou planifiés.
Outre des initiatives collectives comme celle-ci, le Département maintiendra un dialogue bilatéral régulier avec les partenaires mentionnés ci-dessus.

FORUM DES MOBILITÉS ACTIVES BIENNAL

Le Département organisera tous les deux ans un « Forum des mobilités actives », qui constituera une vitrine des politiques et pratiques innovantes en faveur du vélo et de la marche en Seine-et-Marne. Lors de chaque forum, il y aura un palmarès composé des catégories suivantes :
→ meilleur aménagement cyclable[27] et/ou piéton par une commune de plus de 5 000 habitants ou une intercommunalité ;
→ meilleur aménagement cyclable et/ou piéton par une commune de moins de 5 000 habitants ;
→ meilleur projet, service ou campagne cyclable (éligibilité : associations, PME, start-ups, offices de tourisme intercommunaux) ;
→ meilleure action par un employeur privé pour encourager les déplacements à vélo de ses salariés.

Les forums auront lieu pendant la semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre). Un forum durera une journée et sera composé d'une séance plénière et d'ateliers thématiques. Seront invités la Région Île-de-France, des collectivités (élus et services techniques), associations, entreprises, ainsi que des témoins et experts de la mobilité active. La tenue du premier forum est prévue pour septembre 2021. Ces évènements seront aussi l'occasion de faire des bilans de la mise en œuvre de ce plan.

LE PARTAGE DE STATISTIQUES ET DONNÉES

Le Département procédera à la mise à jour de ses données Système d'information géographique (SIG) sur les aménagements cyclables au cours des deux premières années du plan (mi-2020 à mi-2022) avec l'objectif d'un très bon suivi dans le temps et du partage de ces informations. Le recensement portera sur :

- les aménagements cyclables situés sur ou le long de routes départementales (en agglomération et hors agglomération) ;[28]
- les véloroutes et GIC :
  - les itinéraires ouverts, ouverts mais non-balisés et en projet,
  - la localisation de leurs équipements associés (ex : compteurs, aires d'arrêt vélo et Relais information service) ;
- les accidents mortels ou avec des blessés graves impliquant un.e cycliste.

Pour chaque aménagement, seront identifiés son tracé et le type d'aménagement (voie verte, piste, bandes, double sens cyclable, etc.) et – si ces informations sont disponibles – l'année de sa création, l'année de sa réfection, le type de revêtement, l'existence ou non d'un jalonnement, le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure.

En conformité avec la loi sur l'Open Data, les données mentionnées ci-dessus seront partagées avec différents organismes et sites web, notamment avec le site www.amenagements-cyclables.fr[29], les communes et intercommunalités seine-et-marnaises, la Région, IDFM, l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes – l'ON3V – et Vélo et Territoires.[30] Il sera également demandé à certains de ces acteurs qu'ils partagent leurs données pour avoir une vision complète des aménagements cyclables et des enjeux liés à la pratique sur le territoire.
En dehors du cadre du SIG, le Département recensera ses investissements en faveur du vélo ; ces informations seront publiées de façon régulière.

Enfin, le Département publiera périodiquement des bulletins : ceux-ci contiendront des analyses de statistiques dans les domaines cités ci-dessus, ainsi que des bilans de fréquentations pour les véloroutes et GIC en service et munis de compteurs.

L'INGÉNIERIE DÉPARTEMENTALE AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

Le Département inscrira dans le catalogue ID77 – le groupement d'ingénierie départementale, cf. www.id77.fr – des propositions de conseils pour la réalisation d'un schéma cyclable, pour la conception d'une liaison cyclable, pour la mise à disposition de matériel, pour le marquage des vélos (Bicycode® pour la flotte des vélos actuels, en complément de l'action de l'État pour les vélos neufs), pour la création d'ateliers de réparation mobiles, de places de stationnements, pour le choix de revêtement, entre autres sujets.

Le Département rédigera également un guide concernant les principes pour les aménagements cyclables sur des routes hors agglomération (y compris dans des contextes périurbains) dans le cadre du référentiel technique de la direction des routes. Y seront abordées diverses questions telles que :

- la réalisation de sections courantes et traversées ;
- le traitement de carrefours et giratoires ;
- les ouvrages d'art ;
- les critères de choix d'un type d'aménagement (piste cyclable, bandes cyclables, bandes multifonctionnelles revêtues, voie verte, chaussée à voie centrale banalisée, etc.) ;
- la signalisation de police ;
- la signalisation directionnelle ;
- les différentes mesures d'apaisement de la vitesse de véhicules motorisés ;
- les techniques d'entretien ;
- le choix de revêtement.

Ce guide sera destiné à un usage à la fois interne et externe : il devrait servir notamment aux services et agences de la direction des routes, ainsi qu'à des collectivités locales engagées dans de tels projets. Le guide sera publié en 2021 ou début 2022.

27. « Aménagement » pourrait inclure des équipements destinés aux cyclistes comme des aires d'arrêt vélo ou des bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique.

28. Les aménagements seront concentrés soit sur la route même (ex : bandes cyclables), soit en parallèle de la route et à une distance inférieure à 20 m de l'axe de la chaussée.

29. Ce projet « open source » est piloté en Île-de-France par Geovelo et financé par IDFM.

30. Pour les données de catégorie 1, les tracés de ces aménagements seront rendus publics.

AXE 4

ŒUVRER POUR DEVENIR UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE

OBJECTIFS

→ Mieux connaître les déplacements actuels à vélo des agents du Département et les besoins, et identifier des leviers pour augmenter son usage ;
→ Mettre en place des mesures ambitieuses et innovantes afin de promouvoir la pratique ;
→ Equiper les bâtiments départementaux de davantage de places de stationnement vélo, à la fois pour le public et pour les agents.

ENQUÊTE SUR LES PRATIQUES ACTUELLES ET LES BESOINS

Avant de mettre en place des mesures pour favoriser l'utilisation du vélo par les agents du Département, il est important de connaître suffisamment les pratiques actuelles ainsi que les obstacles à une utilisation plus répandue, ce qui permettra d'identifier dans un second temps les besoins.

La pratique du vélo par les agents départementaux pour les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels reste relativement faible. Les causes en sont multiples et reflètent souvent la situation dans la société en général.[31]

La stratégie pour favoriser la pratique devra agir non seulement sur la question des équipements et matériaux disponibles (ex : flotte des vélos et vélos à assistance électrique (VAE) ; création de places de stationnement), mais aussi sur les attitudes et les perceptions, la situation spécifique de chaque agent et les priorités de l'administration.

En 2020-2021 le Département mènera une enquête au sujet de la pratique actuelle du vélo et des besoins.[32] Celle-ci portera sur les trajets domicile-travail ainsi que les déplacements professionnels déjà effectués à vélo et la possibilité de les augmenter, sur les informations concernant l'usage actuel de la flotte vélo du Département (vélos et VAE) et les procédures associées, sur le nombre de places de stationnement par site et les conditions d'accès existantes, et sur les besoins identifiés par les agents et l'administration.

ACTIONS DE FACILITATION ET PROMOTION DE LA PRATIQUE

Durant la période du plan et en tenant compte des résultats de l'enquête mentionnée ci-dessus, le Département pilotera différentes actions qui auront comme objectif la promotion de la pratique parmi ses agents. Le Département s'engage à :

→ acheter de nouveaux vélos et VAE pour les déplacements entre sites, et, à titre expérimental, les prêter aux agents volontaires pour les trajets domicile/travail (durée 1 à 3 mois) ;
→ améliorer l'offre en termes de stationnement : créer davantage de places sécurisées sur les sites prioritaires, identifiés lors de l'enquête ;
→ soutenir le réseau existant de « référents vélo » avec l'objectif de recruter ou réactiver un agent pour ce rôle dans chaque bâtiment départemental ;
→ partager une carte des itinéraires et temps de trajets à vélo et à pied entre les principaux sites départementaux à Melun et entre ces sites et d'autres lieux fréquentés par les agents en journée à Melun et dans les communes avoisinantes.[33]

31. Un manque d'infrastructures (peu d'aménagements cyclables et de places de stationnement sécurisées à son lieu de travail) ; des comportements institutionnels et individuels enracinés (ex : préférence pour la voiture, même pour les trajets courts, alliée à un manque d'investissement dans les modes alternatifs) ; la perception d'un risque de sécurité important lié à la pratique ; une distance moyenne pour les trajets domicile-travail élevée en Île-de-France ; les obstacles réels aux déplacements multimodaux, notamment vélo/transports en commun (peu de places réservées aux vélos dans les trains) ; un effort physique qui ne convient pas à tout le monde, etc.

Cette liste n'est pas exhaustive : d'autres mesures seront identifiées grâce à l'enquête et aux futurs travaux internes sur le sujet.

MESURES CIBLANT LE PUBLIC (EN VISITE AUX SERVICES DÉPARTEMENTAUX)

Le Département voudrait faciliter aussi la venue du public à vélo aux bâtiments départementaux. Deux catégories d'usager peuvent être définies : une personne qui rejoint un bâtiment du Département pour un motif professionnel et une personne qui se déplace pour effectuer une démarche administrative. Les réponses en termes de stationnement pour ces deux catégories ne seront pas nécessairement les mêmes, car les visiteurs n'ont pas le même statut et dans le premier cas le bâtiment n'est pas toujours un Établissement recevant du public (ERP).[34]

Sur la période du PlanVélo77, le Département équipera ses bâtiments départementaux de places de stationnement vélo, destinées au public. Les nouvelles places seront normalement créées devant ou près de l'entrée principale du bâtiment. Ce dispositif est prévu surtout pour les ERP. (Cf. aussi l'axe 2, qui explicite nos actions en matière de stationnement dans certains collèges).

LE PLAN DE MOBILITÉ DE L'ADMINISTRATION

Le Département assurera la cohérence entre les actions prévues dans cet axe du PlanVélo77 et celles du futur plan de mobilité de l'administration.

32. Cette enquête sera principalement quantitative mais elle pourrait inclure aussi une partie qualitative (ex : questionnaire aux agents).

33. Les cantines, les services techniques et mairies de Melun et des communes avoisinantes, l'hôtel de communauté de la CA Melun Val de Seine, etc.

34. Par exemple, dans le cas d'une visite professionnelle convenue à l'avance, une direction pourrait permettre l'accès à un garage à vélo sécurisé qui se trouve à l'intérieur de son bâtiment et qui est réservé normalement aux agents, ce qui ne serait pas le cas pour un membre du public lors d'une visite spontanée.

RÉSUMÉ DES ACTIONS PRIORITAIRES PAR AXE

AXE 1
CONSTRUIRE UN RÉSEAU D'ITINÉRAIRES CYCLABLES DE LOISIRS ET DE TOURISME

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
1.1	**Finaliser, dans son tracé définitif, la Scandibérique d'ici 2023 :** → porter la maîtrise d'ouvrage pour la section nord ; → animer un comité de pilotage dans la vallée de la Seine (avec les communes et intercommunalités) pour faire avancer le projet dans ce secteur, apporter à ces échanges une expertise en termes d'aménagements cyclables, porter la maîtrise d'ouvrage du jalonnement et du franchissement de la Seine au pont de Valvins ; → être en appui technique auprès des intercommunalités et communes pour le jalonnement de rabattement (gares/centres-villes ↔ EuroVelo 3) et les circuits locaux connectés à la véloroute ; → canal du Loing : renouveler la convention de superposition avec VNF et signer des conventions avec les communes traversées afin de régler la question de la collecte de déchets.	DR
1.2	**Porter la maîtrise d'ouvrage de la V52 « le Paris-Strasbourg »** Période 2020-2023 : → réaliser une étude de tracé, associer les communes et intercommunalités au processus ; → mettre en service l'ensemble de la section entre Claye-Souilly et Isles-lès-villenoy (sur le canal de l'Ourcq) ; → commencer des acquisitions foncières au bord de la Marne, prendre des mesures pour être en conformité avec les procédures réglementaires (ex : loi sur l'Eau ; étude d'impact).	DR
1.3	**Contribuer à la réalisation de la V33 et de la V55 :** → subventionner les travaux entrepris par d'autres MOA (intercommunalités, communes) ; → porter la MOA des travaux nécessaires à la réalisation de ces deux véloroutes (principalement pour la V33) sur le réseau routier départemental (uniquement hors agglomération, sauf pour les ouvrages d'art) ; → porter la MOA pour le jalonnement, selon l'avancée des travaux par les MOA locales.	DGAE, DR

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
1.4	**Construire la première partie du réseau des Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC) :** → affiner avec les intercommunalités et communes concernées leurs tracés définitifs ; → développer un cahier des charges pour ces aménagements qui s'inspire du cahier des charges national pour les véloroutes ; → porter la MOA pour tous travaux hors agglomération nécessaires à la réalisation des GIC 1 à 4. Démarrage des projets des GIC dans l'ordre suivant : GIC 1, GIC 2, GIC 3, GIC 4 ; → subventionner les travaux entrepris par d'autres MOA (intercommunalités, communes) pour tout le réseau des GIC – 1 à 7b – (création de site propre, de bandes cyclables ou route à circulation apaisée, jalonnement), via une subvention dédiée « PlanVélo77 » (cf. règlement).	DR, DGAE
1.5	**Soutenir et valoriser des boucles locales :** → travailler en collaboration avec Seine-et-Marne Attractivité, des intercommunalités, des offices de tourisme et la Fédération française de cyclo-tourisme (FFCT) pour adapter des boucles existantes et/ou en ouvrir de nouvelles (objectif de 10 à 20 sur la période du plan, y compris les itinéraires labellisés « Vélo et Fromages »). Ces projets seront sélectionnés et financés grâce à des appels à projets organisés annuellement par le Département ; → publier, chaque année, le règlement relatif aux modalités de financement de ces projets de boucle ; → soutenir techniquement certains de ces projets : confirmation de l'intérêt touristique, de la sécurité et du confort du circuit ; → ouvrir de nouveaux itinéraires labellisés « Vélo et Fromages ».	DGAE, Seine-et-Marne Attractivité, DR
1.6	**Développer un niveau d'excellence en termes d'infrastructures et de services :** → commander l'installation de compteurs vélo à des points stratégiques le long des sections des véloroutes et des GIC prioritaires au fur et à mesure de leur mise en service, diffuser les statistiques de fréquentation via la plateforme nationale des fréquentations ; → subventionner des projets d'aménagement d'aires d'arrêt vélo à côté des sections de véloroutes en service ; → respecter le cahier des charges national pour l'aménagement de véloroutes et s'en inspirer aussi pour l'aménagement des GIC ; → publier en format GPX et PDF les tracés des itinéraires en service ; → continuer à soutenir le comité de pilotage de la Scandibérique en Seine-et-Marne, qui s'élargira pour inclure les collectivités au nord de la Seine-et-Marne, être en appui à des comités similaires créés pour d'autres véloroutes ou GIC.	DR, Seine-et-Marne Attractivité, DGAE

AXE 2
FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO DU QUOTIDIEN

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
2.1	**Porter la maîtrise d'ouvrage pour les aménagements locaux suivants : sections prioritaires hors agglomération et résorption des coupures de type « carrefour » (en agglomération et hors agglomération) :** → programmer et réaliser les travaux selon les trois plans triennaux du PlanVélo77 (2021-2023, 2024-2026, 2027-2029) ; → solliciter des subventions auprès de l'État, de la Région ou d'autres financeurs.	DR
2.2	**Engager la résorption des coupures type « ouvrage d'art »** → programmer les études des coupures et réaliser les dossiers techniques et réglementaires ; → réaliser les travaux (dans le cadre d'opérations spécifiques) ; → solliciter des subventions auprès de l'État, de la Région ou d'autres financeurs.	DR
2.3	**Subventionner d'autres projets d'aménagements locaux :** **· sur route départementale : sections prioritaires, autres sections et coupures de type « carrefour » ;** **· hors réseau routier départemental : liaisons locales :** → participer financièrement, via la subvention dédiée « PlanVélo77 », aux coûts de ces travaux entrepris par les communes et intercommunalités (cf. règlement) ; → pour les sections prioritaires, il s'agira des projets pour lesquels le Département ne portera pas la MOA (car en agglomération) ou, si hors agglomération, qui ne figurent pas dans le plan triennal en cours ; → pour les coupures, il s'agira des projets qui ne figurent pas dans le plan triennal en cours.	DR
2.4	**Créer des liaisons sécurisées vers les collèges et stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental :** → réaliser des études et programmer des travaux pour les collèges et stations de covoiturage d'intérêt départemental identifiés comme prioritaires dans le Plan Vélo 77 (sauf les nouveaux collèges : cf. action 2.5). Pour chaque projet, l'objectif serait de relier – grâce à une ou deux liaisons sécurisées – des lieux d'habitation principaux et – uniquement pour les stations de covoiturage – des pôles d'emploi situés dans un rayon de 3 km de l'équipement concerné ; → études collèges (objectif de 12 études par an, 2 par secteur d'analyse routière) : impliquer dans celles-ci, si besoin, le collège et les collectivités concernés ; privilégier des raccordements aux réseaux cyclables locaux existant. Phase des travaux : → porter la maîtrise d'ouvrage ou subventionner les projets de liaison vers les collèges identifiés dans les plans triennaux, sans distinguer les parties en agglomération/ hors agglomération. En ce qui concerne les collèges, le Département équipera, si nécessaire, ces collèges de davantage de places de stationnement vélo sécurisées.	DR, DABC

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
2.5	**Subventionner des liaisons sécurisées vers les collèges prioritaires, les nouveaux collèges et les nouvelles stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental :** → articiper financièrement, via la subvention dédiée « PlanVélo77 », aux coûts de ces travaux entrepris par les communes et intercommunalités (cf. règlement).	DR
2.6	**Effectuer un bilan du stationnement vélo dans tous les collèges :** Période 2020-2021 : → faire un état des lieux de différents sujets liés au stationnement (nombre de places actuel, type d'équipement, sécurité, usage, etc.) dans tous les collèges publics de Seine-et-Marne. Ceci pourrait être réalisé via un questionnaire dématérialisé, envoyé à chaque établissement. Sur toute la période du plan : → créer de nouvelles places de stationnement selon un plan d'action spécifique.	DABC, DR
2.7	**Maintenir la campagne de sensibilisation de collégiens à la pratique du vélo et à la sécurité routière :** → continuer à financer cette campagne (qui bénéficie à 12 000 collégiens par an) ; → continuer à distribuer la brochure « Bien circuler à vélo » à tous les élèves de 6e chaque année ; → lancer une campagne de communication axée sur le vélo au collège et sur les actions portées par le Département dans ce domaine.	DE, DirCom, DR
2.8	**Faciliter les déplacements multimodaux :** → promouvoir le transport du vélo dans les lignes de bus interurbaines en Seine-et-Marne ; → accompagner techniquement les communes et intercommunalités qui souhaitent jalonner un rabattement depuis une gare vers une véloroute ou un GIC, et vice versa.	DR, DT

AXE 3
CRÉER UN CADRE D'ÉCHANGES ENTRE LES ACTEURS DU VÉLO EN SEINE-ET-MARNE ; VALORISER DES ACTIONS INNOVANTES ; RENFORCER LE PARTAGE DE CONNAISSANCES

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
3.1	**Créer un comité de suivi interne du PlanVélo77 :** → organiser des réunions annuelles de ce comité qui auront lieu au dernier trimestre de l'année. Le comité sera composé de l'élue en charge de l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre du PlanVélo77, du vice-président en charge des routes, des transports et des mobilités, de la vice-présidente en charge des sports, de la jeunesse, de la vie associative et du volontariat, et du président de SMA ; ils s'appuieront sur la direction des routes et les services de SMA.	DR, DGAE, Seine-et-Marne Attractivité
3.2	**Proposer la constitution d'un nouveau réseau technique :** → ce réseau pourrait regrouper différents acteurs tels que les intercommunalités, les associations du vélo, la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et SMA. Les missions et *modus operandi* du réseau seraient décidés conjointement par les partenaires. Un tel réseau pourrait aider à mieux structurer les échanges autour du sujet au niveau départemental et à faciliter le partage d'informations concernant des projets en cours ou planifiés ; → inviter les partenaires à une réunion à ce sujet en 2020/ début 2021.	DR
3.3	**Animer un « Forum des mobilités actives » biennal en Seine-et-Marne :** → organiser ce forum tous les deux ans à Melun ou dans une autre ville du Département lors de la semaine européenne de la mobilité (le premier forum est prévu pour septembre 2021). Organismes cibles : experts et témoins dans le domaine de la mobilité active, collectivités locales, entreprises, IDFM, Région Île-de-France, Institut Paris Région, offices de tourisme intercommunaux.	DirCom, DR, DABC, DEEA, DGAE, DRH, Seine-et-Marne Attractivité
3.4	**Organiser un palmarès mobilités actives :** → rédiger et publier le règlement relatif à ce palmarès ; → publier au dernier semestre de 2020 ce règlement, ainsi que l'appel à candidatures pour le palmarès du premier forum, qui se tiendra en septembre 2021.	DGAE, DR, Seine-et-Marne Attractivité

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
3.5	**Recenser, partager et publier des données et statistiques relatives aux aménagements cyclables :** Période mi-2020 – mi-2021 : → réviser et mettre à jour la base de données SIG départementale. Sur toute la période du plan : → partager en mode « open source » des données SIG de catégories 1 et 2a (aménagements cyclables situés sur ou le long de routes départementales, tracés et état de service des véloroutes et GIC), signer des actes d'engagement avec divers partenaires afin de pouvoir partager d'autres catégories de données ; → publier périodiquement des bulletins avec, par exemple, des statistiques sur les aménagements cyclables sur le réseau routier départemental, des analyses de chiffres de fréquentation pour les véloroutes et GIC en Seine-et-Marne, et l'information concernant les investissements vélo annuels du Département.	DR
3.6	**Mettre l'expertise en ingénierie de la direction des routes à la disposition de toute collectivité locale :** Période mi-2020 – début 2022 : → rédiger et publier un guide des principes en matière d'aménagements cyclables hors agglomération dans le cadre du référentiel technique de la direction des routes. Le guide sera destiné à un usage interne (ex : services et agences de la direction des routes, direction de l'aménagement et développement des territoires) et externe (ex : collectivités locales portant la MOA de projets cyclables hors agglomération). Sur toute la période du plan : → inscrire dans le catalogue ID77 des propositions de conseils pour la réalisation d'un schéma cyclable, pour la conception d'une liaison, de places de stationnement, d'ateliers de réparation mobiles, etc.	DR, ID77

AXE 4
ŒUVRER POUR DEVENIR UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
4.1	**Mener une enquête au sujet de la pratique actuelle du vélo par les agents départementaux et de leurs besoins :** Période mi-2020 – 2021 : → l'enquête portera sur les trajets domicile-travail et déplacements professionnels à vélo existants et sur la possibilité de les augmenter, sur les informations concernant l'usage actuel de la flotte vélo du Département (vélos et VAE) et les procédures associées, sur le nombre de places de stationnement par site et les conditions d'accès existantes et sur les besoins identifiés par les agents et l'administration.	DRH, DMGS, DR, DABC
4.2	**Augmenter la pratique du vélo par les agents départementaux :** → acheter de nouveaux vélos et VAE pour les déplacements entre sites, et, à titre expérimental, les prêter aux agents volontaires pour les trajets domicile/travail (durée : 1 à 3 mois) ; → améliorer l'offre en termes de stationnement : créer davantage de places sécurisées sur des sites départementaux prioritaires, identifiés lors de l'enquête (cf. action 4.1) ; → soutenir le réseau existant de référents vélo avec l'objectif d'identifier ou réactiver un agent pour ce rôle dans chaque bâtiment départemental ; → partager une carte des itinéraires et temps de trajets à vélo et à pied entre les principaux sites départementaux à Melun et entre ces sites et d'autres lieux fréquentés par les agents en journée à Melun et dans les communes avoisinantes.	DRH, DMGS, DR, DABC
4.3	**Faciliter la venue du public à vélo aux sites départementaux :** → Equiper des bâtiments départementaux de nouvelles places de stationnement vélo, destinées au public (les nouvelles places seront normalement créées devant ou près de l'entrée principale du bâtiment). Ce dispositif est prévu surtout pour les Établissements recevant du public.	DABC, DMGS, DR

Glossaire des sigles
DABC : Direction de l'architecture, des bâtiments et des collèges.
DADT : Direction de l'aménagement et du développement des territoires.
DE : Direction de l'éducation.
DEEA : Direction de l'eau, de l'environnement et de l'agriculture.
DGAE : Direction générale adjointe de l'éducation, de l'attractivité et des stratégies départementales.
DirCom : Direction de la communication.
DMGS : Direction des moyens généraux et de la sécurité.
DR : Direction des routes.
DRH : Direction des ressources humaines.
DT : Direction des transports.

PARTIE 3

CARTOGRAPHIE

3.

CARTES

Ce plan inclut 11 cartes, numérotées 1, 2, 3a, 3b, 4 et 5a à 5f. Sur ces cartes figurent l'ensemble des aménagements, itinéraires et équipements inscrits au PlanVélo77.

→ Carte 1
Itinéraires de loisirs et de tourisme
(page 15)

→ Carte 2
Sections prioritaires, coupures de type « carrefour » et équipements prioritaires
(page 22)

→ Carte 3a
La Scandibérique : état d'avancement – partie sud
(page 39)

→ Carte 3b
La Scandibérique : état d'avancement – partie nord
(page 40)

→ Carte 4
Itinéraires « Vélo & Fromages »
(page 41)

→ Carte 5a
Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Nord-Ouest
(page 42)

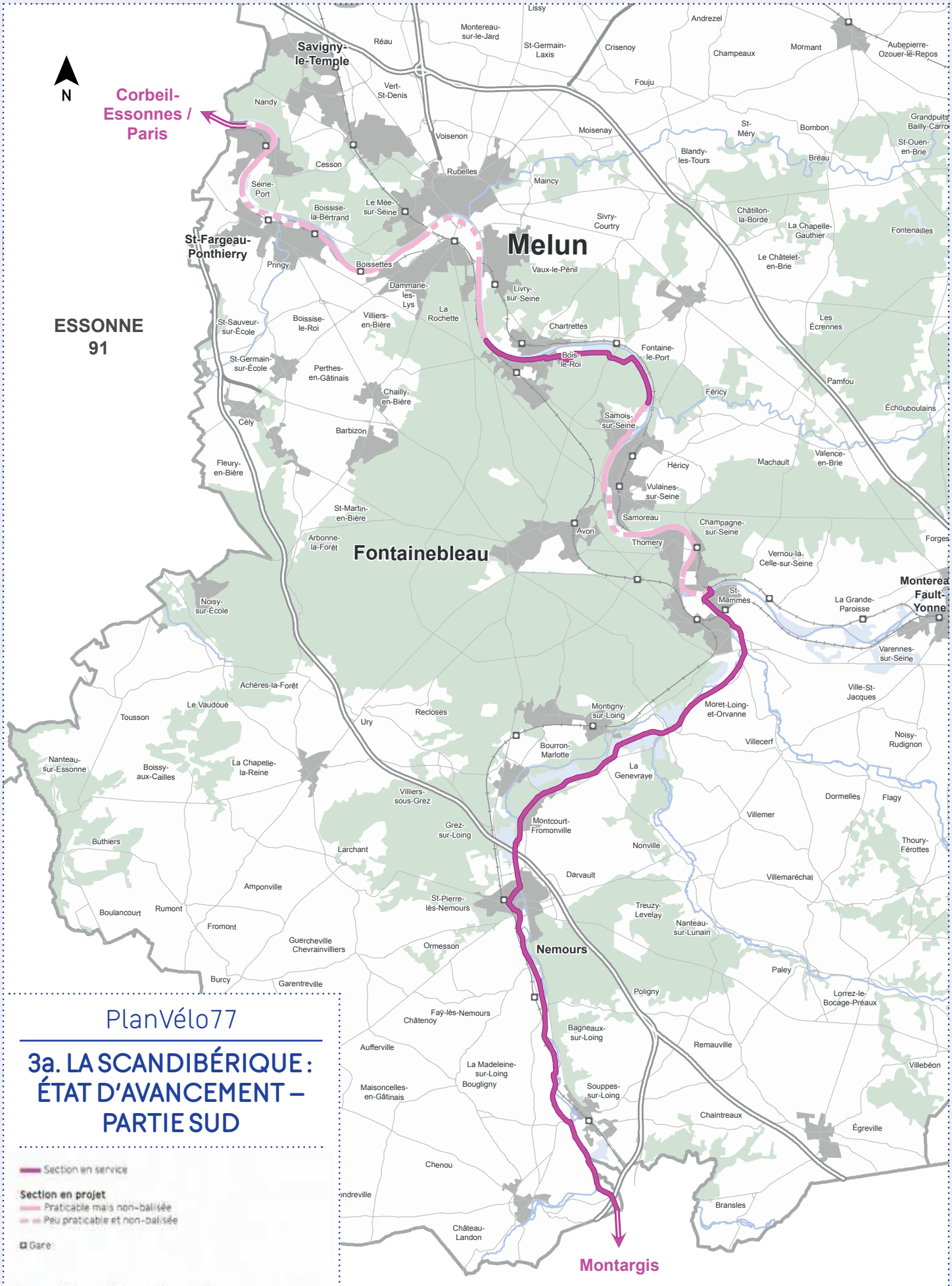
→ Carte 5b
Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Nord-Est
(page 44)

→ Carte 5c
Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Ouest
(page 46)

→ Carte 5d
Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Centre
(page 48)

→ Carte 5e
Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Est
(page 50)

→ Carte 5f
Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Sud
(page 52)



PlanVélo77

3a. LA SCANDIBÉRIQUE : ÉTAT D'AVANCEMENT – PARTIE SUD

Section en service

Section en projet

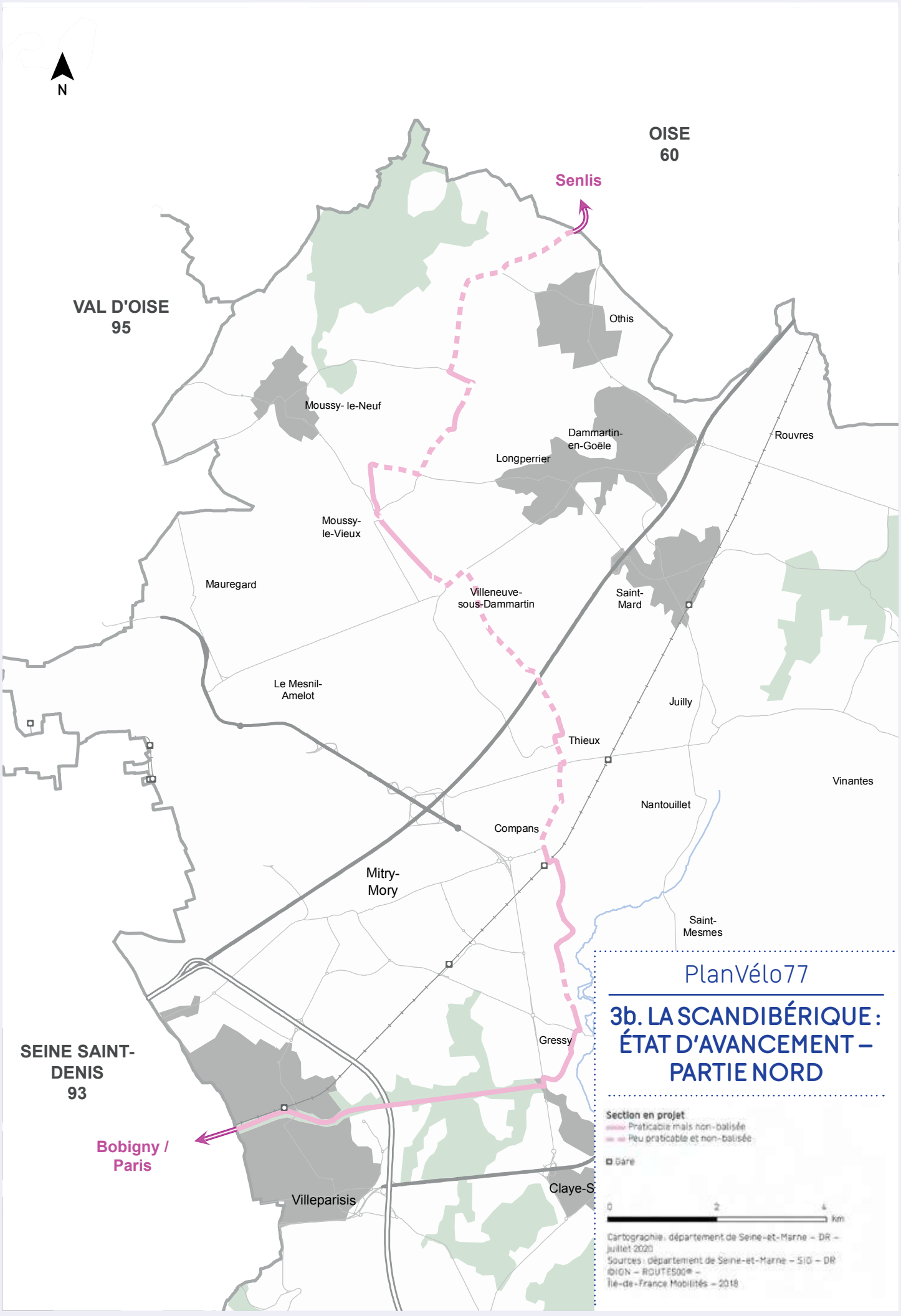
Praticable mais non-balisée

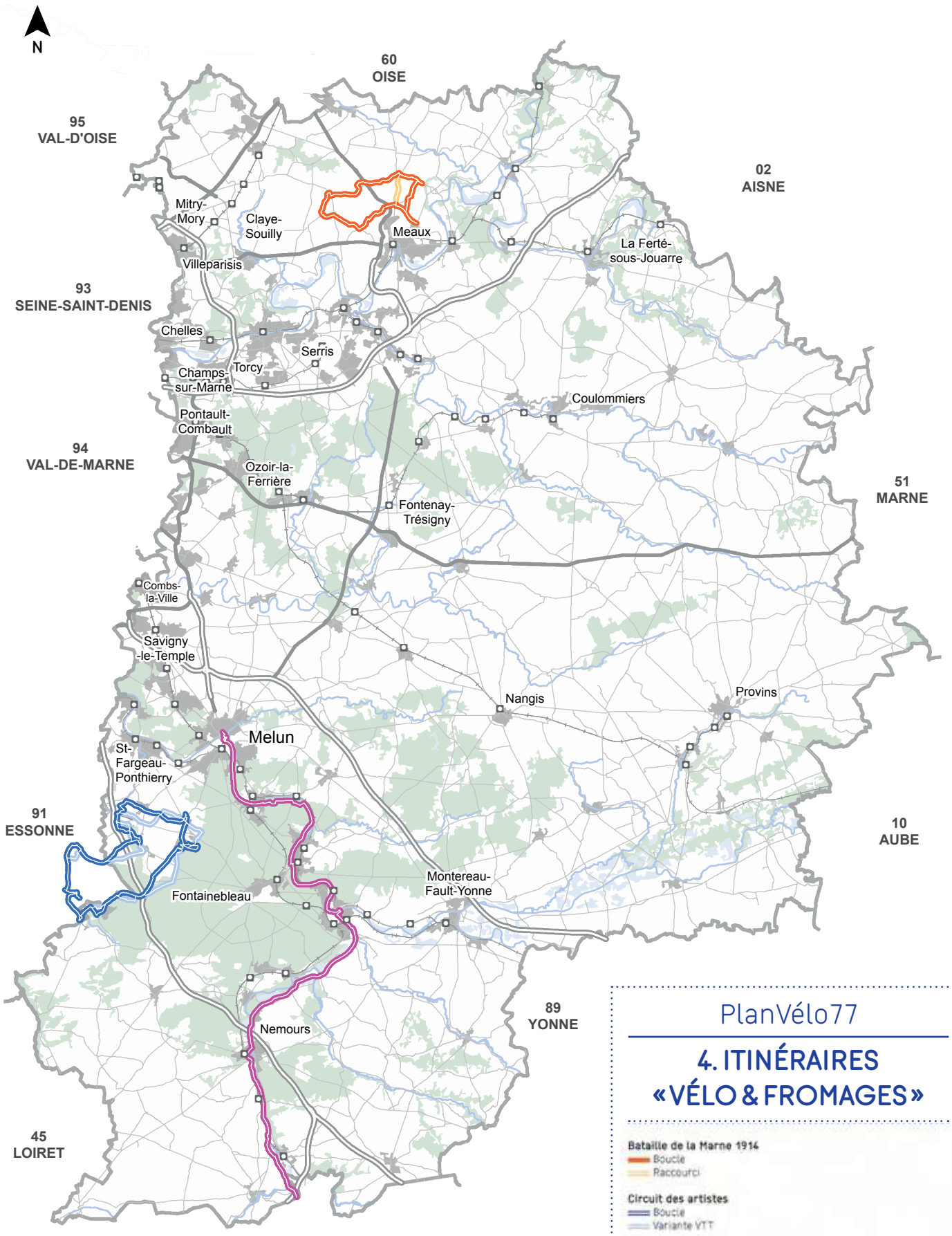
Peu praticable et non-balisée

Gare

0 5 10 15 20 Km

Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018


N
OISE
60
Senlis
VAL D'OISE
95
Othis
Moussy- le-Neuf
Dammartin-
en-Goële
Longperrier
Rouvres
Moussy-
le-Vieux
Mauregard
Villeneuve-
sous-Dammartin
Saint-
Mard
Le Mesnil-
Amelot
Juilly
Thieux
Vinantes
Nantouillet
Compans
Mitry-
Mory
Saint-
Mesmes
Gressy
SEINE SAINT-
DENIS
93
Bobigny /
Paris
Villeparisis
Claye-S
PlanVélo77
3b. LA SCANDIBÉRIQUE : ÉTAT D'AVANCEMENT – PARTIE NORD
Section en projet
Praticable mais non-balisée
Peu praticable et non-balisée
Gare
0
2
4
km
Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018



PlanVélo77

4. ITINÉRAIRES «VÉLO & FROMAGES»

Bataille de la Marne 1914
Boucle
Raccourci

Circuit des artistes
Boucle
Variante VTT

La Scandibérique
Itinéraire

0 5 10 15 20 km

Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

PlanVélo77

5a. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – NORD-OUEST

Aménagements locaux
Sur route départementale :
- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77
- Collège
- Station de covoiturage

Autres sites
- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

Classification des voies
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

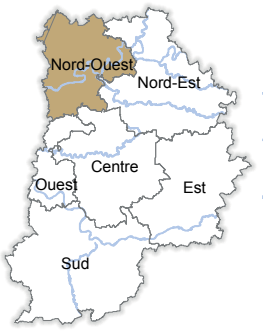
- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

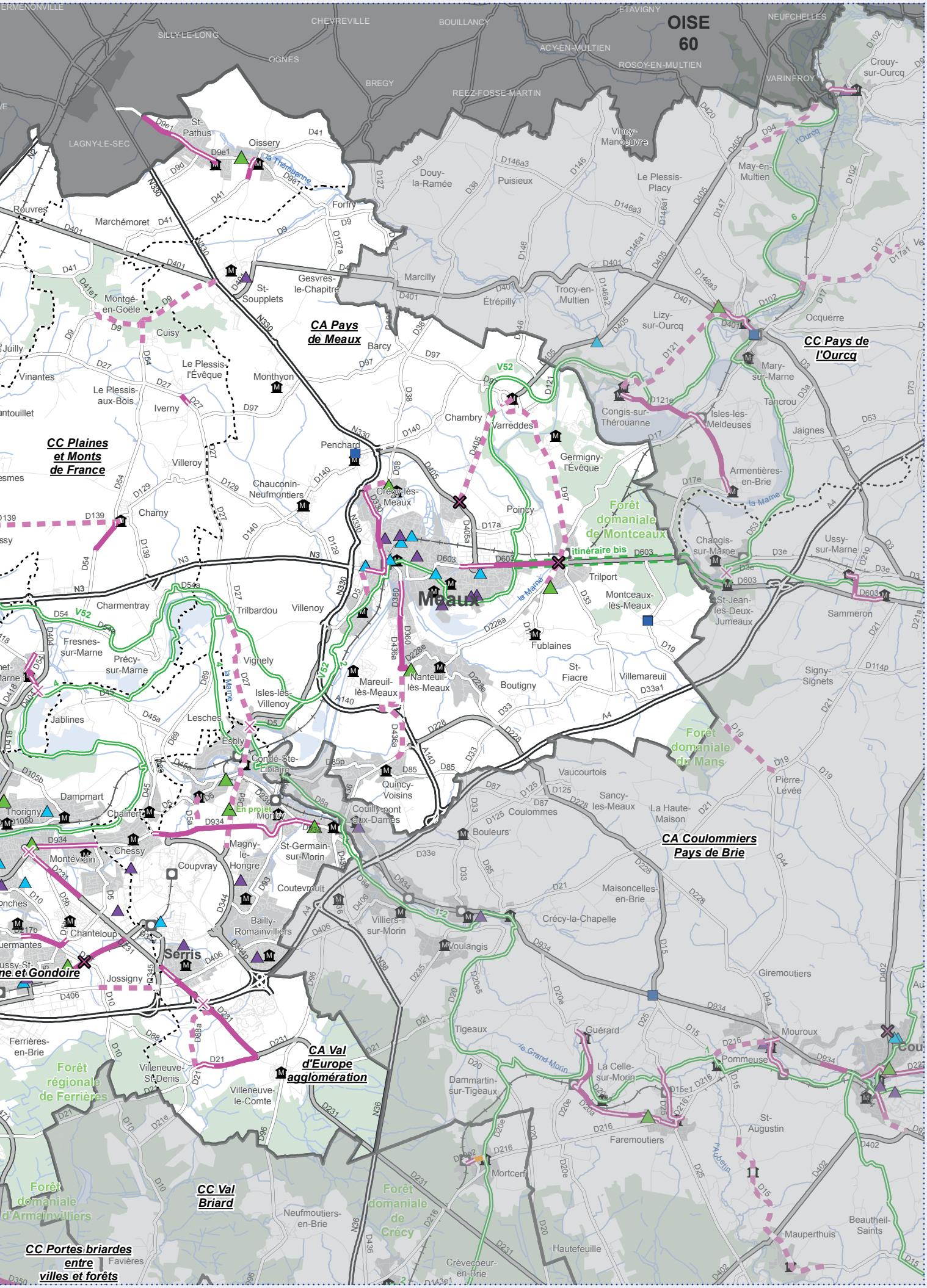
0 2 4 6 km

N

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR ©IGN – ROUTE500® – Île-de-France Mobilités – 2018

Unités d'analyse routière (UAR) :




OISE
60
CA Pays de Meaux
CC Pays de l'Ourcq
CC Plaines et Monts de France
CA Coulommiers Pays de Brie
CA Val d'Europe agglomération
CC Val Briard
CC Portes briardes entre villes et forêts
Meaux
Forêt domaniale de Montceaux
Forêt domaniale du Mans
Forêt régionale de Ferrières
Forêt domaniale d'Armainvilliers
Forêt domaniale de Crécy
itinéraire bis
En projet
Serris
la Marne
le Grand-Morin
l'Ourcq
la Thérouanne
CHEVREVILLE
BOUILLANCY
ETAVIGNY
NEUFCHELLES
SILLY-LE-LONG
OGNES
ACY-EN-MULTIEN
ROSOY-EN-MULTIEN
VARINFROY
BREGY
REEZ-FOSSE-MARTIN
LAGNY-LE-SEC
Crouy-sur-Ourcq
St-Pathus
Oissery
Vincy-Manoeuvre
Douy-la-Ramée
Puisieux
Le Plessis-Placy
May-en-Multien
Rouvres
Marchémoret
Forfry
Gesvres-le-Chapitre
Marcilly
Étrépilly
Trocy-en-Multien
Lizy-sur-Ourcq
Ocquerre
St-Soupplets
Montgé-en-Goële
Cuisy
Barcy
Vinantes
Le Plessis-l'Évêque
Monthyon
Le Plessis-aux-Bois
Iverny
Chambry
Varreddes
Congis-sur-Thérouanne
Mary-sur-Marne
Tancrou
Isles-les-Meldeuses
Jaignes
Germigny-l'Évêque
Armentières-en-Brie
Penchard
Villeroy
Chauconin-Neufmontiers
Crégy-lès-Meaux
Poincy
Changis-sur-Marne
Ussy-sur-Marne
Charny
Trilport
Montceaux-lès-Meaux
St-Jean-les-Deux-Jumeaux
Sammeron
Charmentray
Trilbardou
Villenoy
Fublaines
Fresnes-sur-Marne
Précy-sur-Marne
Vignely
St-Fiacre
Villemareuil
Signy-Signets
Isles-lès-Villenoy
Mareuil-lès-Meaux
Nanteuil-lès-Meaux
Boutigny
Jablines
Lesches
Esbly
Vaucourtois
Pierre-Levée
Condé-Ste-Libiaire
Quincy-Voisins
Sancy-les-Meaux
Dampmart
Thorigny
Chalifert
Couilly-pont-aux-Dames
Coulommes
La Haute-Maison
Bouleurs
Chessy
Magny-le-Hongre
St-Germain-sur-Morin
Montévrain
Coupvray
Coutevroult
Maisoncelles-en-Brie
Villiers-sur-Morin
Crécy-la-Chapelle
Chanteloup
Bailly-Romainvilliers
Voulangis
Giremoutiers
Jossigny
Tigeaux
Guérard
Mouroux
Ferrières-en-Brie
Villeneuve-St-Denis
Villeneuve-le-Comte
Dammartin-sur-Tigeaux
La Celle-sur-Morin
Pommeuse
Faremoutiers
St-Augustin
Mortcerf
Neufmoutiers-en-Brie
Hautefeuille
Crèvecoeur-en-Brie
Mauperthuis
Beautheil-Saints
Favières

5b. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – NORD-EST

Aménagements locaux
Sur route départementale :
- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

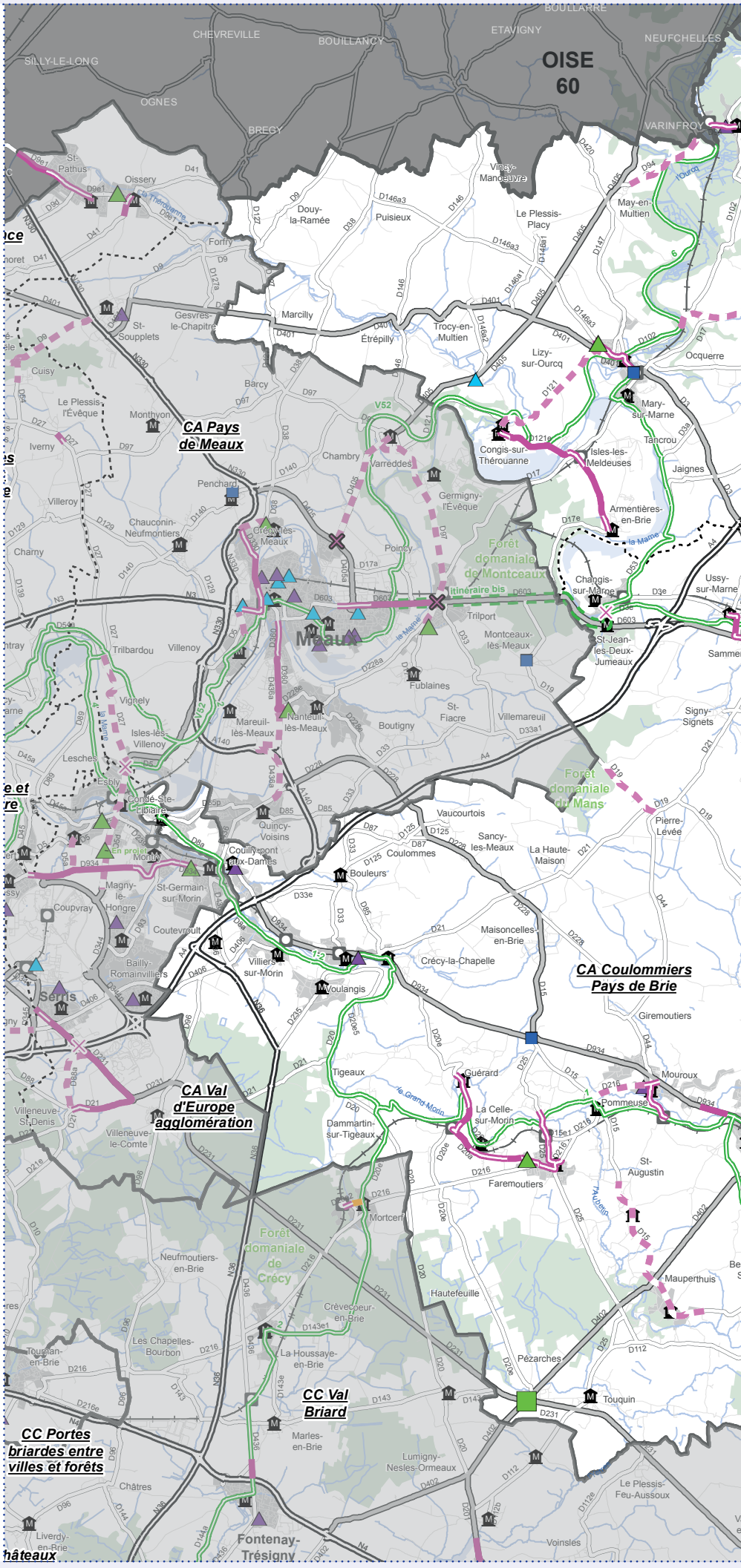
- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77
- Collège
- Station de covoiturage

Autres sites
- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

Classification des voies
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

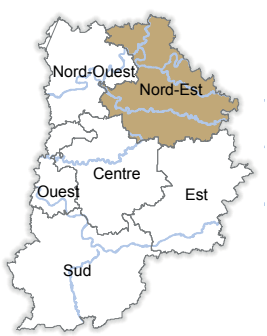


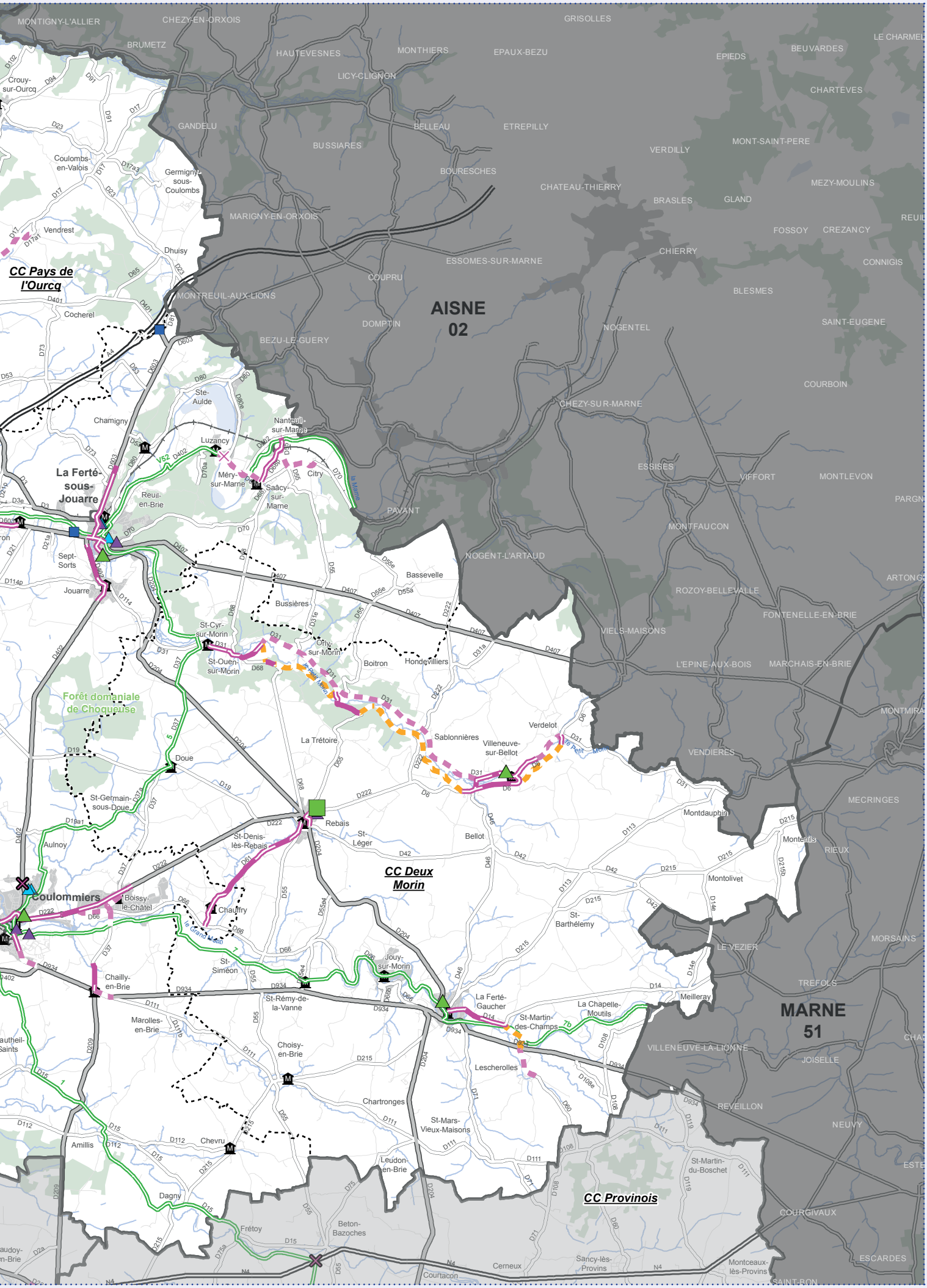
0 2 4 6 8 km

N

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

Unités d'analyse routière (UAR) :




CC Pays de l'Ourcq
AISNE 02
CC Deux Morin
CC Provinois
MARNE 51
Forêt domaniale de Choqueuse
La Ferté-sous-Jouarre
Coulommiers
Rebais
Doue
Sablonnières
Villeneuve-sur-Bellot
Montdauphin
Montolivet
Montenils
Meilleray
La Ferté-Gaucher
St-Martin-des-Champs
La Chapelle-Moutils
Jouy-sur-Morin
Chailly-en-Brie
Marolles-en-Brie
Choisy-en-Brie
Lescherolles
Chartronges
St-Mars-Vieux-Maisons
Leudon-en-Brie
Chevru
Amillis
Dagny
Frétoy
Beton-Bazoches
Courtacon
Cerneux
Sancy-lès-Provins
Montceaux-lès-Provins
St-Martin-du-Boschet
Reuil-en-Brie
Saâcy-sur-Marne
Méry-sur-Marne
Nanteuil-sur-Marne
Luzancy
Citry
Chamigny
Ste-Aulde
Germigny-sous-Coulombs
Coulombs-en-Valois
Crouy-sur-Ourcq
Cocherel
Vendrest
Dhuisy
Montreuil-aux-Lions
Bezu-le-Guery
Marigny-en-Orxois
Gandelu
Bussiares
Hautevesnes
Monthiers
Epaux-Bezu
Licy-Clignon
Grisolles
Epieds
Beuvardes
Charteves
Mont-Saint-Pere
Verdilly
Bouresches
Chateau-Thierry
Belleau
Etrepilly
Brasles
Gland
Mezy-Moulins
Fossoy
Crezancy
Chierry
Essomes-sur-Marne
Coupru
Domptin
Pavant
Nogentel
Blesmes
Connigis
Saint-Eugene
Courboin
Chezy-sur-Marne
Essises
Viffort
Montlevon
Montfaucon
Nogent-l'Artaud
Rozoy-Bellevalle
Fontenelle-en-Brie
Viels-Maisons
L'Epine-aux-Bois
Marchais-en-Brie
Vendieres
Mecringes
Rieux
Morsains
Le Vezier
Trefols
Reveillon
Neuvy
Villeneuve-la-Lionne
Joiselle
Courgivaux
Escardes
Saint-Bon
Bassevelle
Bussières
St-Cyr-sur-Morin
St-Ouen-sur-Morin
Orly-sur-Morin
Boitron
Hondevilliers
La Trétoire
Verdelot
St-Germain-sous-Doue
Aulnoy
St-Denis-lès-Rebais
St-Léger
Bellot
St-Barthélemy
Boissy-le-Châtel
Chauffry
St-Siméon
St-Rémy-de-la-Vanne
Sept-Sorts
Jouarre
Le Petit Morin
Le Grand Morin
La Marne

5c. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – OUEST

Aménagements locaux
Sur route départementale :
- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

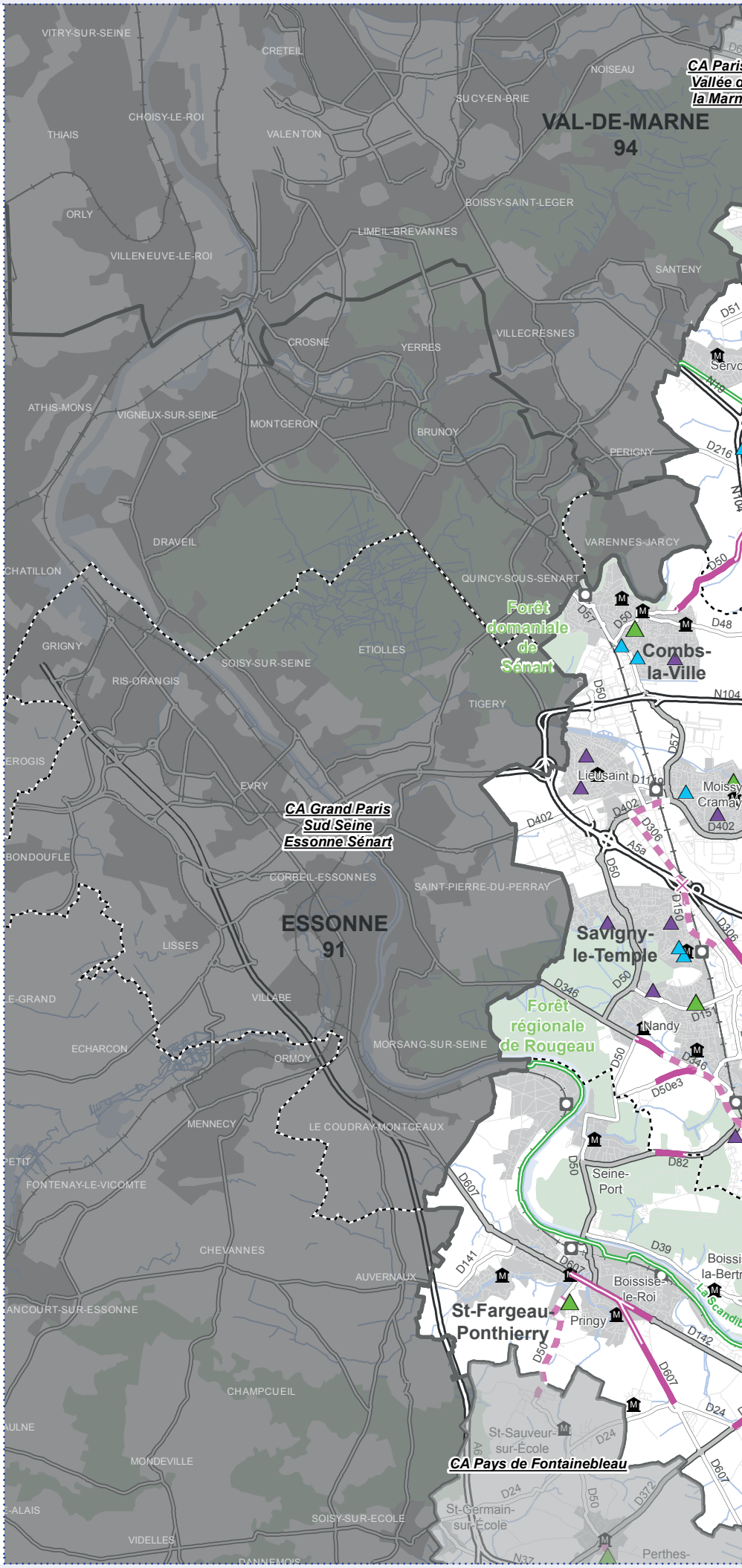
- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77
- Collège
- Station de covoiturage

Autres sites
- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1 000 habitants)
- Gare

Classification des voies
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

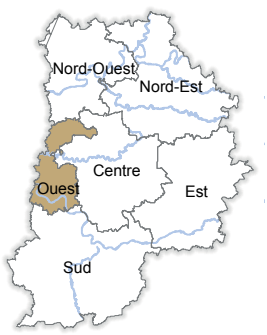


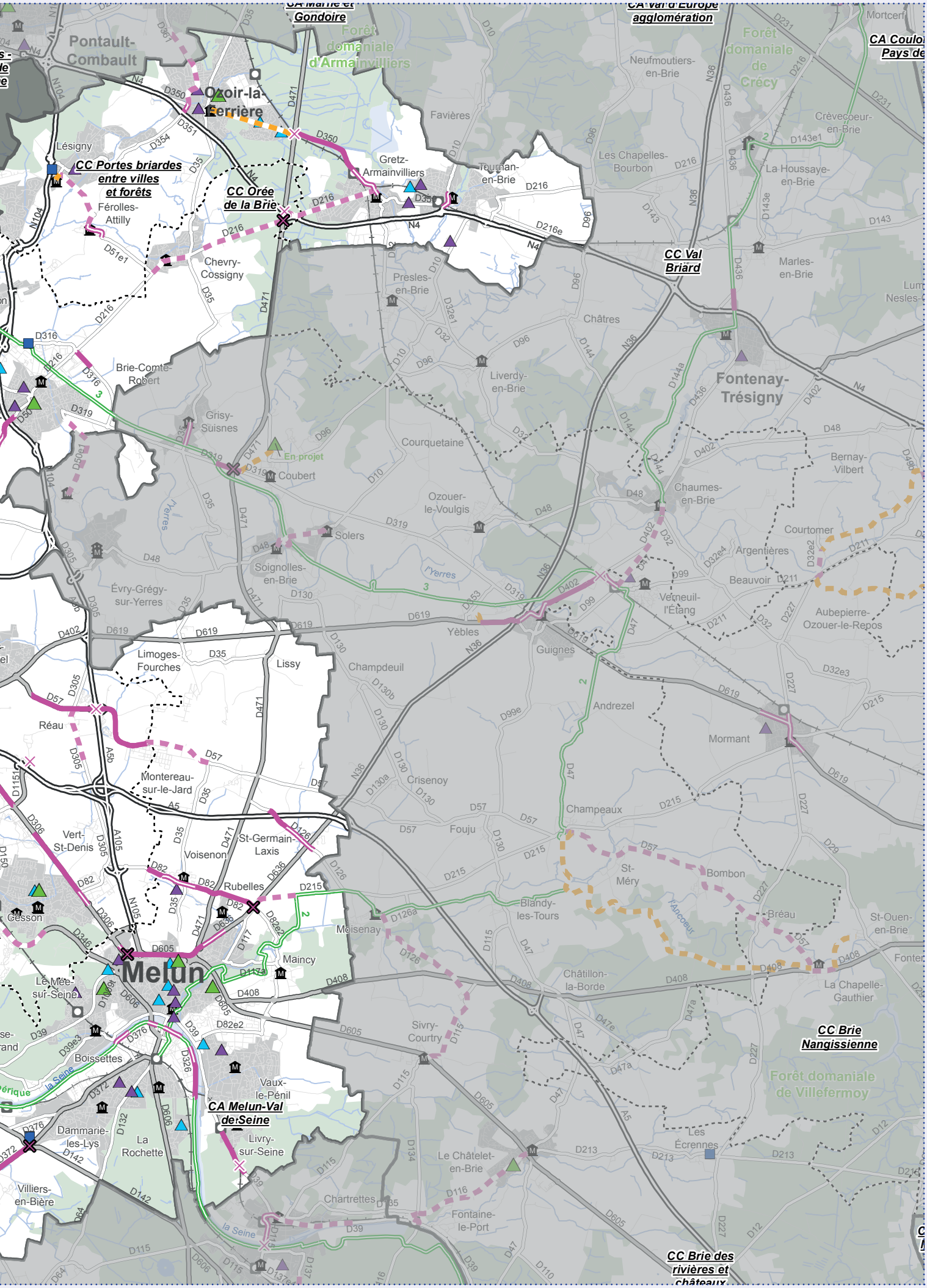
0 2 4 6 km

N

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

Unités d'analyse routière (UAR) :




CA Marne et Gondoire
CA Val d'Europe agglomération
Forêt domaniale d'Armainvilliers
Forêt domaniale de Crécy
Pontault-Combault
Ozoir-la-Ferrière
Neufmoutiers-en-Brie
Favières
Gretz-Armainvilliers
Tournan-en-Brie
Les Chapelles-Bourbon
Crèvecoeur-en-Brie
La Houssaye-en-Brie
Lésigny
CC Portes briardes entre villes et forêts
Férolles-Attilly
CC Orée de la Brie
Chevry-Cossigny
Presles-en-Brie
CC Val Briard
Marles-en-Brie
Châtres
Liverdy-en-Brie
Fontenay-Trésigny
Brie-Comte-Robert
Grisy-Suisnes
En-projet
Coubert
Courquetaine
Ozouer-le-Voulgis
Chaumes-en-Brie
Bernay-Vilbert
Courtomer
Argentières
Beauvoir
Solers
Soignolles-en-Brie
Évry-Grégy-sur-Yerres
Yèbles
Guignes
Verneuil-l'Étang
Aubepierre-Ozouer-le-Repos
Limoges-Fourches
Lissy
Champdeuil
Andrezel
Mormant
Réau
Montereau-sur-le-Jard
Crisenoy
Champeaux
Vert-St-Denis
Voisenon
St-Germain-Laxis
Fouju
St-Méry
Bombon
Gesson
Rubelles
Blandy-les-Tours
Bréau
St-Ouen-en-Brie
Moisenay
Melun
Maincy
Le Mée-sur-Seine
Châtillon-la-Borde
La Chapelle-Gauthier
Sivry-Courtry
CC Brie Nangissienne
Boissettes
Vaux-le-Pénil
CA Melun-Val de Seine
Forêt domaniale de Villefermoy
Dammarie-les-Lys
La Rochette
Livry-sur-Seine
Les Écrennes
Le Châtelet-en-Brie
Villiers-en-Bière
Chartrettes
Fontaine-le-Port
la Seine
CC Brie des rivières et châteaux

5d. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – CENTRE

Aménagements locaux
Sur route départementale :
- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77
- Collège
- Station de covoiturage

Autres sites
- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

Classification des voies
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

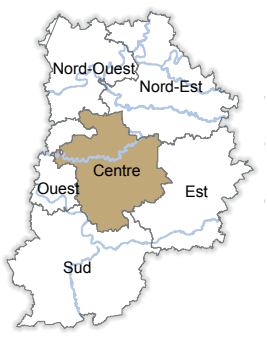
- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

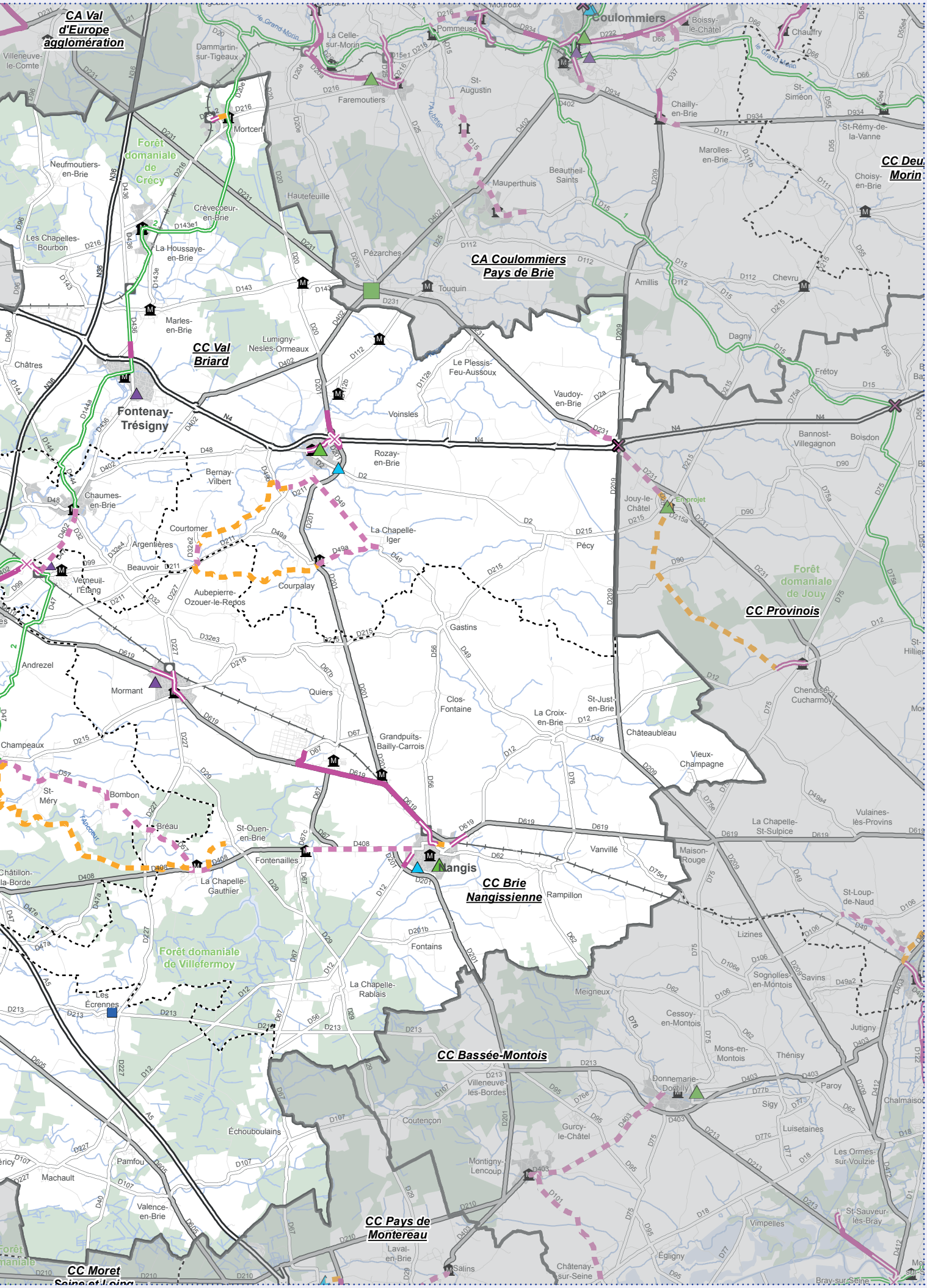
0 2 4 6 8 km

N

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

Unités d'analyse routière (UAR) :




CA Val d'Europe agglomération
CA Coulommiers Pays de Brie
CC Deu Morin
CC Val Briard
CC Provinois
CC Brie Nangissienne
CC Bassée-Montois
CC Pays de Montereau
CC Moret Seine et Loing
Forêt domaniale de Crécy
Forêt domaniale de Jouy
Forêt domaniale de Villefermoy
Coulommiers
Pommeuse
La Celle-sur-Morin
Dammartin-sur-Tigeaux
Villeneuve-le-Comte
Faremoutiers
St-Augustin
Mortcerf
Neufmoutiers-en-Brie
Crèvecoeur-en-Brie
La Houssaye-en-Brie
Les Chapelles-Bourbon
Hautefeuille
Pézarches
Mauperthuis
Beautheil-Saints
Touquin
Boissy-le-Châtel
Chauffry
St-Siméon
Chailly-en-Brie
St-Rémy-de-la-Vanne
Marolles-en-Brie
Choisy-en-Brie
Amillis
Chevru
Dagny
Frétoy
Le Plessis-Feu-Aussoux
Vaudoy-en-Brie
Voinsles
Rozay-en-Brie
Bannost-Villegagnon
Boisdon
Jouy-le-Châtel
En projet
Pécy
La Chapelle-Iger
Châtres
Fontenay-Trésigny
Marles-en-Brie
Lumigny-Nesles-Ormeaux
Bernay-Vilbert
Chaumes-en-Brie
Courtomer
Argentières
Beauvoir
Verneuil-l'Étang
Aubepierre-Ozouer-le-Repos
Courpalay
Gastins
Andrezel
Mormant
Quiers
Clos-Fontaine
La Croix-en-Brie
St-Just-en-Brie
Châteaubleau
Vieux-Champagne
Chenoise-Cucharmoy
St-Hilliers
Champeaux
St-Méry
Bombon
Bréau
St-Ouen-en-Brie
Fontenailles
Grandpuits-Bailly-Carrois
Vanvillé
Maison-Rouge
La Chapelle-St-Sulpice
Vulaines-lès-Provins
Nangis
Rampillon
Châtillon-la-Borde
La Chapelle-Gauthier
Les Écrennes
Fontains
La Chapelle-Rablais
Meigneux
Lizines
St-Loup-de-Naud
Sognolles-en-Montois
Savins
Cessoy-en-Montois
Jutigny
Mons-en-Montois
Thénisy
Villeneuve-les-Bordes
Donnemarie-Dontilly
Paroy
Sigy
Luisetaines
Coutençon
Échouboulains
Gurcy-le-Châtel
Montigny-Lencoup
Les Ormes-sur-Voulzie
Pamfou
Machault
Valence-en-Brie
Vimpelles
St-Sauveur-lès-Bray
Laval-en-Brie
Salins
Châtenay-sur-Seine
Égligny
Bray-sur-Seine

5e. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – EST

Aménagements locaux
Sur route départementale :
- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

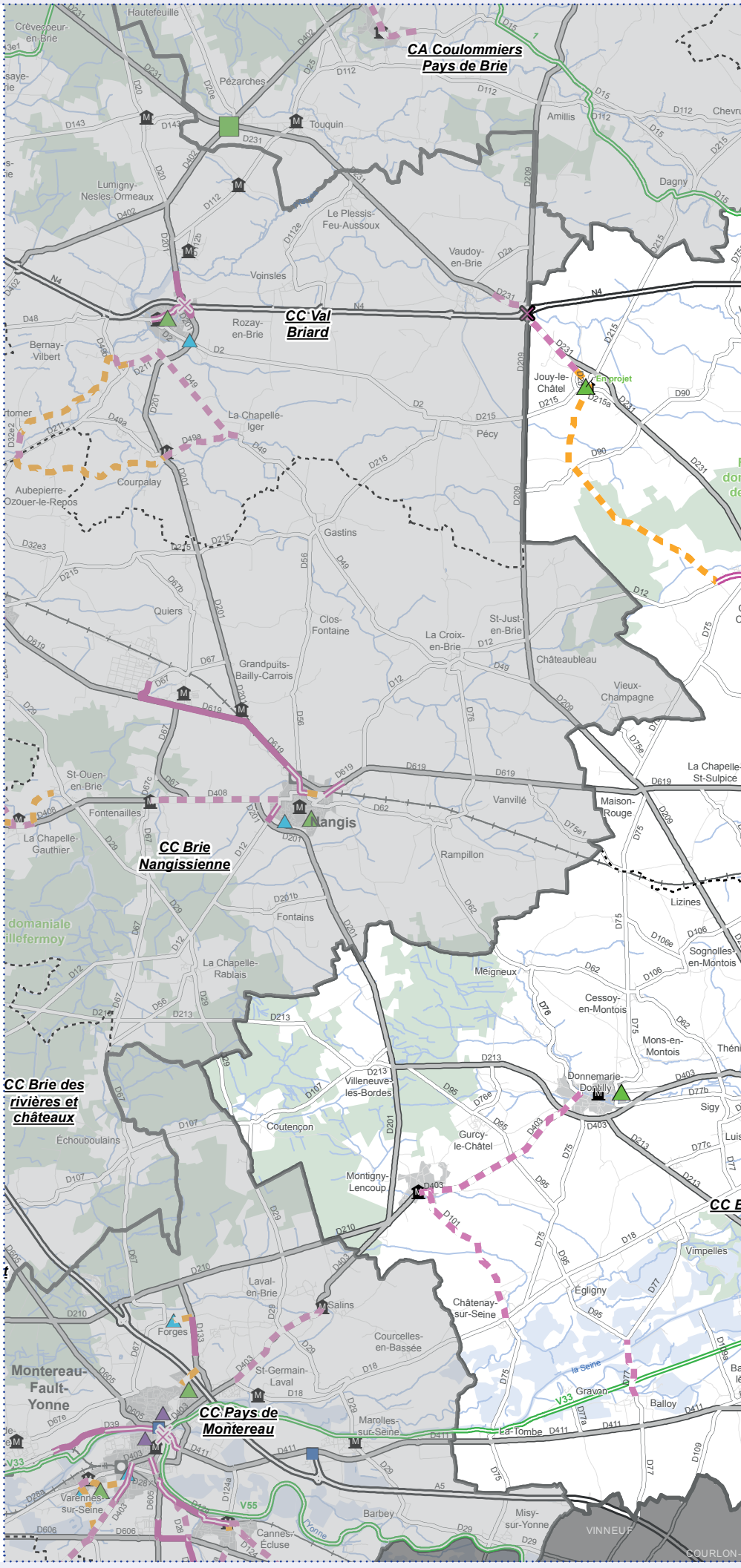
- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77
- Collège
- Station de covoiturage

Autres sites
- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

Classification des voies
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

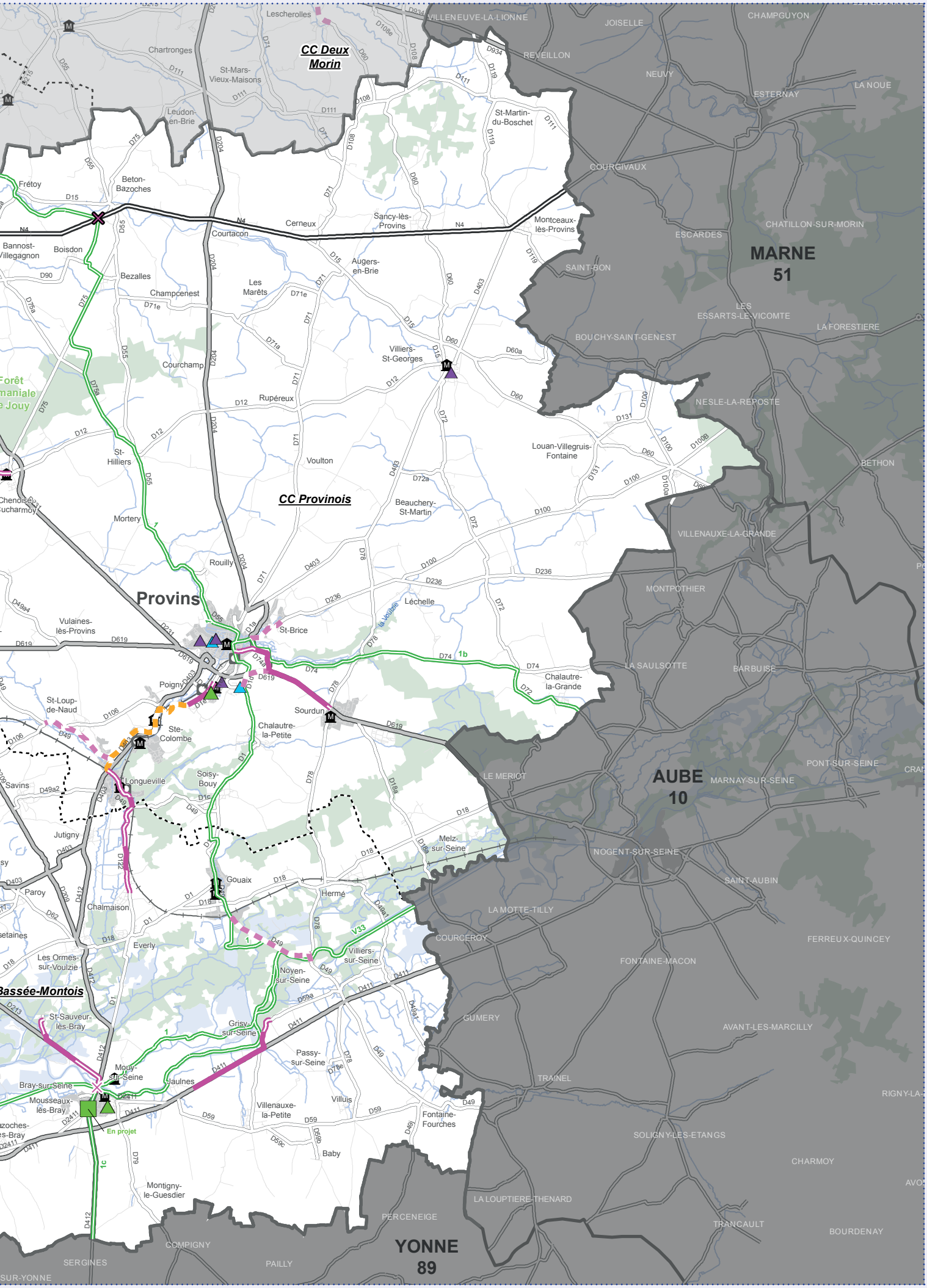


0 2 4 6 8 km

N

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

Unités d'analyse routière (UAR) :


CC Deux Morin
CC Provinois
CC Bassée-Montois
Provins
MARNE 51
AUBE 10
YONNE 89
Lescherolles
Chartronges
St-Mars-Vieux-Maisons
Leudon-en-Brie
Frétoy
Beton-Bazoches
Courtacon
Cerneux
Sancy-lès-Provins
St-Martin-du-Boschet
VILLENEUVE-LA-LIONNE
JOISELLE
CHAMPGUYON
REVEILLON
NEUVY
ESTERNAY
LA NOUE
COURGIVAUX
Monceaux-lès-Provins
CHATILLON-SUR-MORIN
ESCARDES
SAINT-BON
Bannost-Villegagnon
Boisdon
Bezalles
Champcenest
Les Marêts
Augers-en-Brie
LES ESSARTS-LE-VICOMTE
LA FORESTIERE
BOUCHY-SAINT-GENEST
Villiers-St-Georges
Courchamp
Rupéreux
NESLE-LA-REPOSTE
St-Hilliers
Voulton
Louan-Villegruis-Fontaine
BETHON
Beauchery-St-Martin
Mortery
VILLENAUXE-LA-GRANDE
Rouilly
MONTPOTHIER
Vulaines-lès-Provins
Léchelle
St-Brice
LA SAULSOTTE
BARBUISE
Chalautre-la-Grande
Poigny
St-Loup-de-Naud
Sourdun
Ste-Colombe
Chalautre-la-Petite
PONT-SUR-SEINE
MARNAY-SUR-SEINE
LE MERIOT
Longueville
Soisy-Bouy
Savins
Jutigny
Melz-sur-Seine
NOGENT-SUR-SEINE
SAINT-AUBIN
Gouaix
Hermé
Paroy
Chalmaison
LA MOTTE-TILLY
COURCEROY
FERREUX-QUINCEY
Everly
Les Ormes-sur-Voulzie
Villiers-sur-Seine
Noyen-sur-Seine
FONTAINE-MACON
St-Sauveur-lès-Bray
Grisy-sur-Seine
GUMERY
AVANT-LES-MARCILLY
Passy-sur-Seine
Bray-sur-Seine
Jaulnes
TRAINEL
Mousseaux-lès-Bray
Villuis
Villenauxe-la-Petite
Fontaine-Fourches
RIGNY-LA-
SOLIGNY-LES-ETANGS
Baby
CHARMOY
Montigny-le-Guesdier
LA LOUPTIERE-THENARD
PERCENEIGE
TRANCAULT
BOURDENAY
COMPIGNY
SERGINES
PAILLY
En projet

5f. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – SUD

Aménagements locaux
Sur route départementale :
- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77
- Collège
- Station de covoiturage

Autres sites
- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

Classification des voies
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

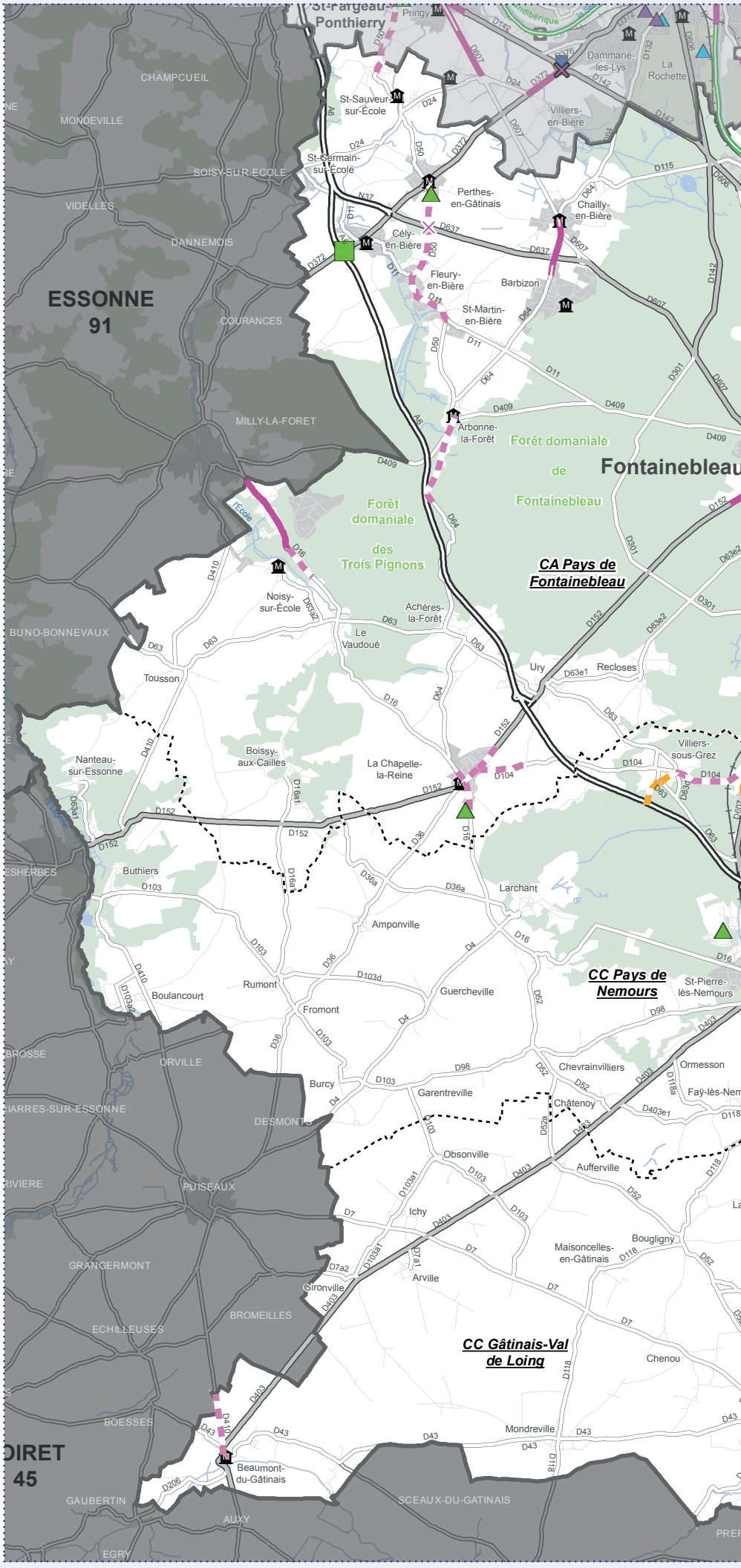
- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

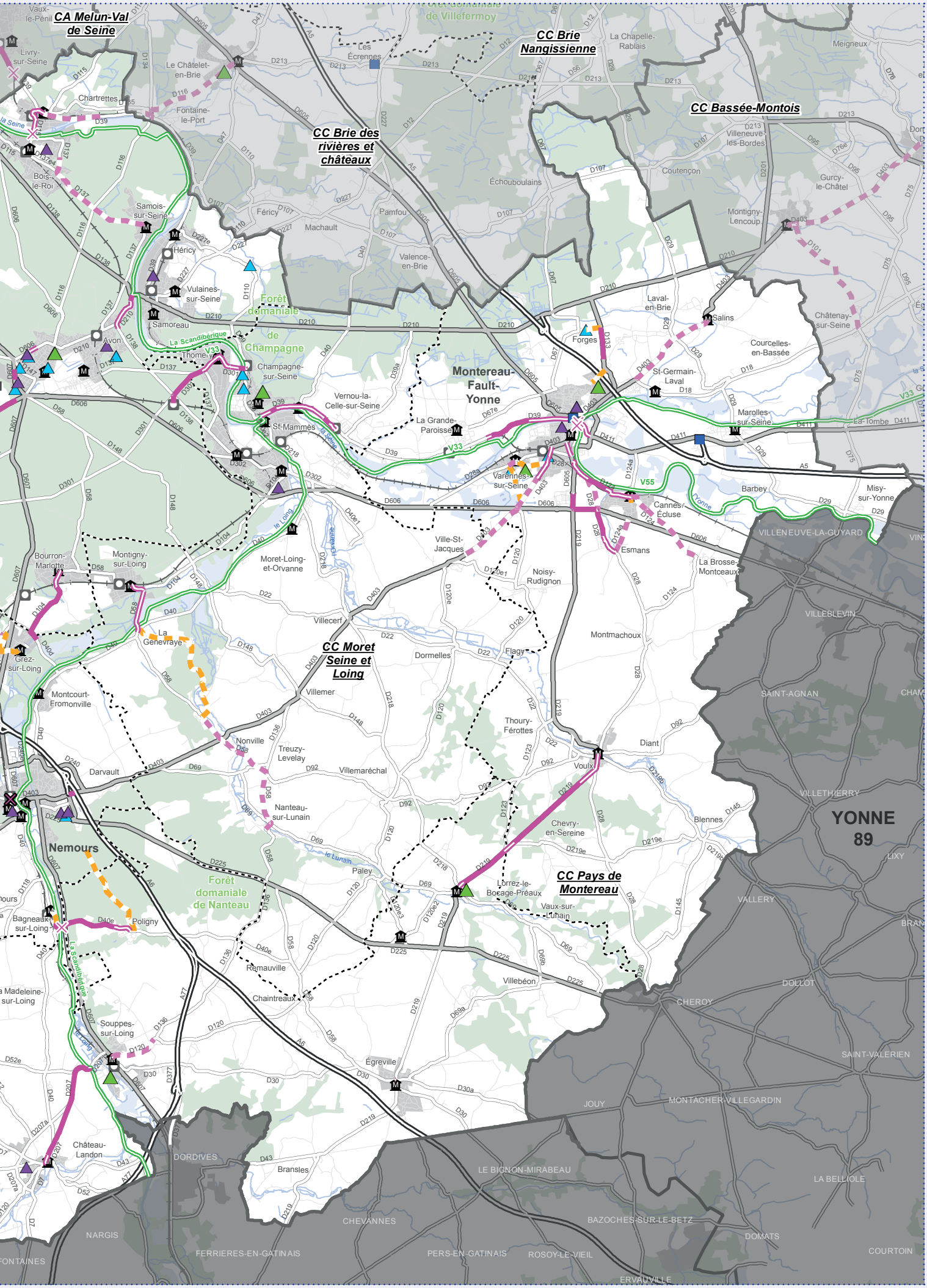
0 2 4 6 8 km

N

Cartographie : Département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020
Sources : Département de Seine-et-Marne – SIG – DR
©IGN – ROUTE500® –
Île-de-France Mobilités – 2018

Unités d'analyse routière (UAR) :




CA Melun-Val de Seine
CC Brie Nangissienne
CC Bassée-Montois
CC Brie des rivières et châteaux
CC Moret Seine et Loing
CC Pays de Montereau
Montereau-Fault-Yonne
Nemours
YONNE 89
Forêt domaniale de Champagne
Forêt domaniale de Nanteau
Livry-sur-Seine
Le Châtelet-en-Brie
Les Écrennes
La Chapelle-Rablais
Meigneux
Chartrettes
Fontaine-le-Port
Villeneuve-les-Bordes
Bois-le-Roi
Échouboulains
Coutençon
Gurcy-le-Châtel
Samois-sur-Seine
Féricy
Pamfou
Machault
Montigny-Lencoup
Héricy
Valence-en-Brie
Vulaines-sur-Seine
Laval-en-Brie
Salins
Châtenay-sur-Seine
Samoreau
Avon
Thomery
Champagne-sur-Seine
Forges
Courcelles-en-Bassée
St-Germain-Laval
Vernou-la-Celle-sur-Seine
La Grande-Paroisse
Marolles-sur-Seine
St-Mammès
Varennes-sur-Seine
Barbey
Misy-sur-Yonne
Cannes-Écluse
Ville-St-Jacques
Esmans
La Brosse-Montceaux
Bourron-Marlotte
Montigny-sur-Loing
Moret-Loing-et-Orvanne
Noisy-Rudignon
Montmachoux
La Genevraye
Villecerf
Grez-sur-Loing
Dormelles
Flagy
Montcourt-Fromonville
Villemer
Thoury-Férottes
Diant
Nonville
Treuzy-Levelay
Voulx
Darvault
Villemaréchal
Nanteau-sur-Lunain
Blennes
Chevry-en-Sereine
Bagneaux-sur-Loing
Poligny
Paley
Lorrez-le-Bocage-Préaux
Vaux-sur-Lunain
Remauville
Villebéon
Chaintreaux
Souppes-sur-Loing
Égreville
Château-Landon
Bransles
VILLENEUVE-LA-GUYARD
VILLEBLEVIN
SAINT-AGNAN
VILLETHIERRY
LIXY
VALLERY
DOLLOT
CHEROY
SAINT-VALERIEN
JOUY
MONTACHER-VILLEGARDIN
LE BIGNON-MIRABEAU
LA BELLIOLE
DORDIVES
CHEVANNES
BAZOCHES-SUR-LE-BETZ
DOMATS
COURTOIN
NARGIS
FERRIERES-EN-GATINAIS
PERS-EN-GATINAIS
ROSOY-LE-VIEIL
ERVAUVILLE
FONTAINES
La Scandibérique
V33
V55

RÉDACTION
Direction des routes

CRÉATION GRAPHIQUE
Atelier Marge Design

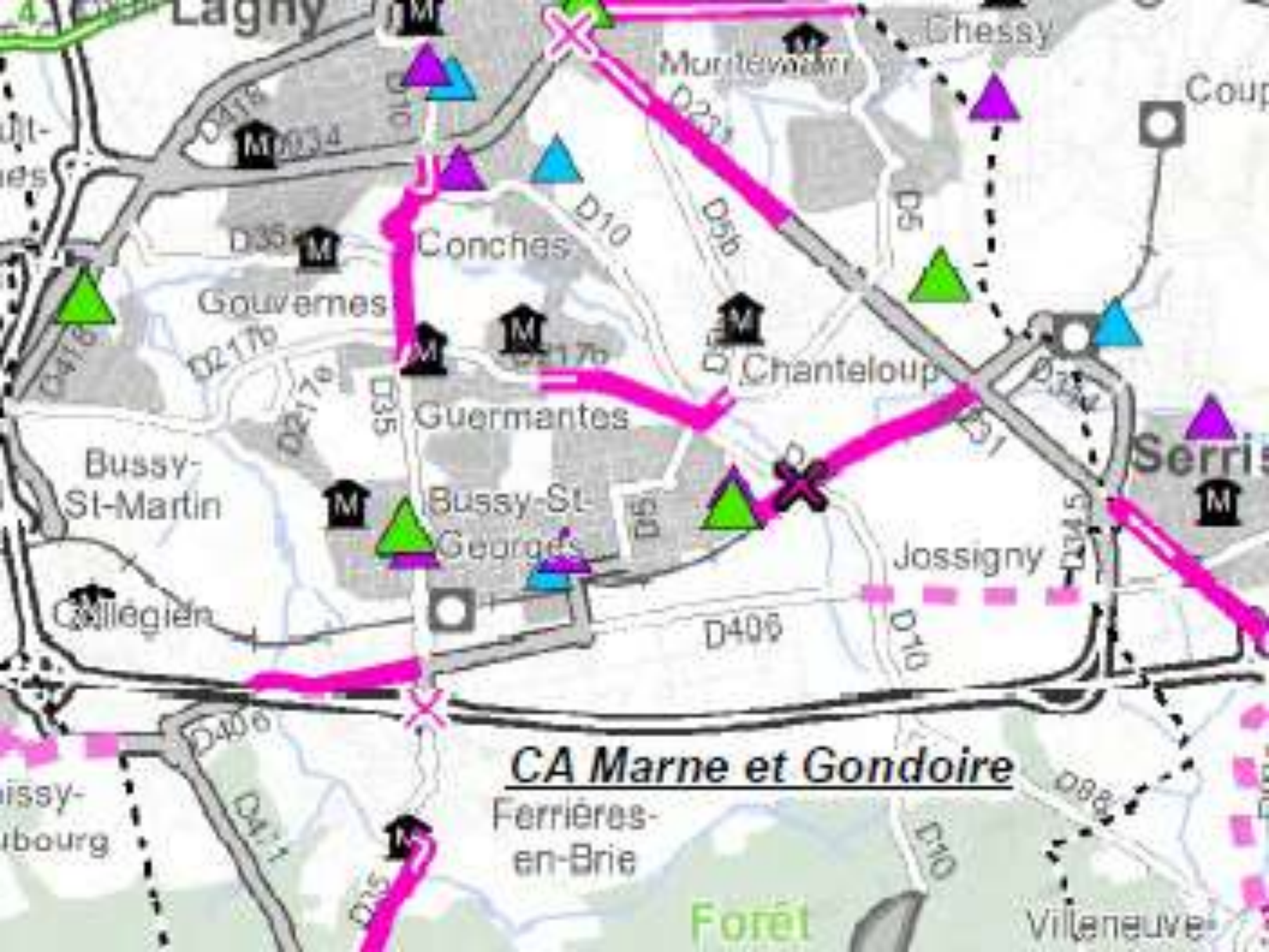
PHOTOGRAPHIE
Département 77 : 1re de couverture
Pierre L'Excellent : p.6
Direction des routes : p.4 et p.54

Département de Seine-et-Marne

Hôtel du Département | CS 50377 | 77010 Melun cedex
01 64 14 77 77 | seine-et-marne.fr
01 64 10 61 22 | dr-sdpp@departement77.fr

SEINE & MARNE 77
LE DÉPARTEMENT

Impression : Département de Seine-et-Marne - Septembre 2021


Lagny
Chessy
Conches
Gouvernes
Guermantes
Chanteloup
Bussy-St-Martin
Bussy-St-Georges
Jossigny
Collégien
CA Marne et Gondoire
Ferrières-en-Brie
Forêt
D10
D35
D406
D5
D231

Aménagements locaux

Sur route départementale :

- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

- Collège
- Station de covoiturage

Autres sites

- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

Classification des voies

- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

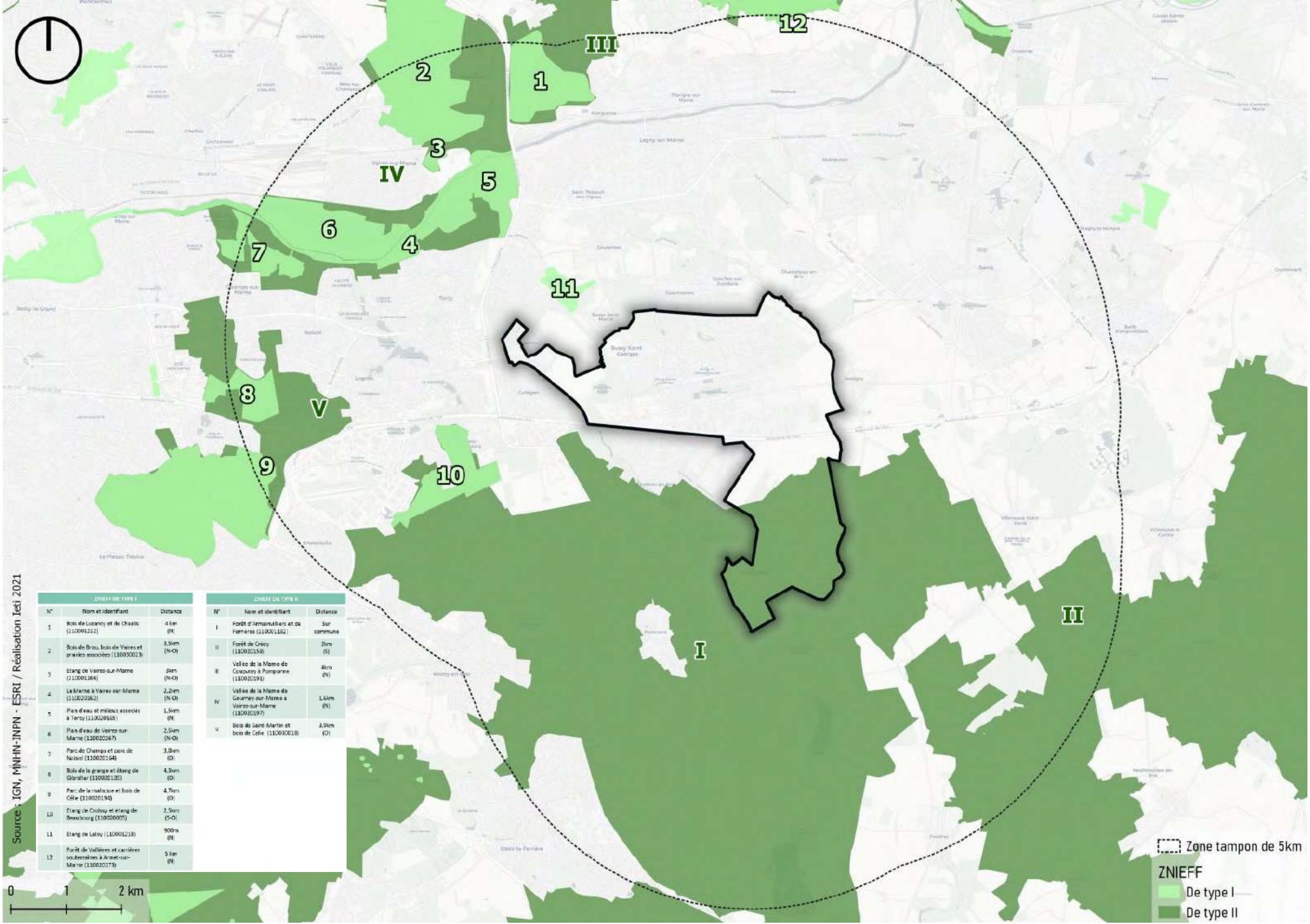
- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Plan des ZNIEFF

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026



ZNIEFF DE TYPE I

N°	Nom et identifiant	Distance
1	Bois de Luzancy et de Chaalis (110001212)	4 km (N)
2	Bois de Brou, bois de Vaires et prairies associées (110030013)	3,5km (N-O)
3	Etang de Vaires-sur-Marne (110001166)	3km (N-O)
4	La Marne à Vaires-sur-Marne (110020162)	2,2km (N-O)
5	Plan d'eau et milieux associés à Torcy (110020148)	1,5km (N)
6	Plan d'eau de Vaires-sur-Marne (110020167)	2,5km (N-O)
7	Parc de Champs et parc de Noisiel (110020164)	3,8km (O)
8	Bois de la grange et étang de Gibraltar (110020135)	4,3km (O)
9	Parc de la malnoue et bois de Célie (110020194)	4,7km (O)
10	Etang de Croissy et étang de Beaubourg (130020005)	2,5km (S-O)
11	Etang de Lésy (110001218)	900m (N)
12	Forêt de Vallières et carrières souterraines à Annet-sur-Marne (110020173)	5 km (N)

ZNIEFF DE TYPE II

N°	Nom et identifiant	Distance
I	Forêt d'Armainvilliers et de Ferrières (110001182)	Sur commune
II	Forêt de Crecy (110020158)	2km (S)
III	Vallée de la Marne de Couzoyez à Pomponne (110020191)	4km (N)
IV	Vallée de la Marne de Gournay-sur-Marne à Vaires-sur-Marne (110020197)	1,6km (N)
V	Bois de Saint-Martin et bois de Célie (110030018)	3,9km (O)

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Décret du 4 avril 1985 portant création d'une agglomération nouvelle dans le secteur III de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR ET DE LA DÉCENTRALISATION

Décret du 4 avril 1985 portant création d'une agglomération nouvelle dans le secteur 3 de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, du ministre de l'intérieur et de la décentralisation et du ministre de l'urbanisme, du logement et des transports,

Vu la loi n° 70-610 du 10 juillet 1970 tendant à faciliter la création d'agglomérations nouvelles ;

Vu la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 modifiée relative aux droits et libertés des communes, départements, régions ;

Vu la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat ;

Vu la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 portant modification du statut des agglomérations nouvelles, et notamment son article 3 ;

Vu le décret n° 83-881 du 4 octobre 1983 pris en application des articles 4, 6 et 7 de la loi n° 83-636 du 13 juillet 1983 ;

Vu le projet portant création d'une agglomération nouvelle dans le secteur 3 de Marne-la-Vallée proposé par le commissaire de la République du département de Seine-et-Marne ;

Vu les délibérations des conseils municipaux de Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Collégien et Ferrières ;

Vu l'avis du conseil régional d'Ile-de-France ;

Vu l'avis du conseil général de Seine-et-Marne ;

Le Conseil d'Etat (section de l'intérieur) entendu,

Décrète ;

Art. 1er. - Il est créé dans le secteur 3 de Marne-la-Vallée une agglomération nouvelle définie aux articles 2 et 3 du présent décret.

Art. 2. - La liste des communes membres de l'agglomération nouvelle est fixée comme suit : Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Collégien et Ferrières.

Art. 3. - Le périmètre d'urbanisation de l'agglomération nouvelle est fixé conformément au trait rouge porté sur le plan au 1/10 000 annexé au présent décret (1).

Art. 4. - Le ministre d'Etat, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation et le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 avril 1985.

LAURENT FABIUS

Par le Premier ministre :

Le ministre d'Etat,
chargé du Plan et de l'aménagement du territoire,
GASTON DEFFERRE

Le ministre de l'économie, des finances et du budget,
PIERRE BÉRÉGOVOY

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,
PIERRE JOXE

Le ministre de l'urbanisme, du logement et des transports,
PAUL QUILÈS

(1) Le plan pourra être consulté à la préfecture de Seine-et-Marne.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE

Décret n° 85-415 du 4 avril 1985 modifiant le décret n° 82-473 du 8 juin 1982 instituant dans certains départements d'outre-mer une taxe parafiscale sur les expéditions de fruits et de préparations à base de fruits hors de ces départements

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'économie, des finances et du budget, du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, du ministre de l'agriculture, du ministre de la recherche et de la technologie et du ministre délégué auprès du ministre des relations extérieures, chargé de la coopération et du développement,

Vu l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, et notamment son article 4 ;

Vu le décret n° 80-854 du 30 octobre 1980 relatif aux taxes parafiscales ;

Vu le décret n° 82-473 du 8 juin 1982 instituant dans certains départements d'outre-mer une taxe parafiscale sur les expéditions de fruits et de préparations à base de fruits hors de ces départements ;

Vu le décret n° 84-429 du 5 juin 1984 portant création et organisation du Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement ;

Vu la délibération de l'assemblée générale extraordinaire de l'institut de recherches sur les fruits et agrumes du 29 novembre 1984 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décrète :

Art. 1er. - Aux articles 1er et 5 du décret du 8 juin 1982 susvisé, les mots « de l'institut de recherches sur les fruits et agrumes » sont remplacés par « du Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (C.I.R.A.D.) ».

Art. 2. - L'article 2 du décret du 8 juin 1982 susvisé est remplacé par les dispositions suivantes :

« *Art. 2.* - Le produit de cette taxe est affecté au financement des activités de recherche intéressant les départements d'outre-mer conduites par l'institut de recherches sur les fruits et agrumes, département du Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement. »

Art. 3. - Le ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation, le ministre de l'agriculture, le ministre de la recherche et de la technologie, le ministre délégué auprès du ministre des relations extérieures, chargé de la coopération et du développement, le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget et de la consommation, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et territoires d'outre-mer, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 avril 1985.

LAURENT FABIUS

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'agriculture,
MICHEL ROCARD

Le ministre de l'économie, des finances et du budget,
PIERRE BÉRÉGOVOY

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,
PIERRE JOXE

Le ministre de la recherche et de la technologie,
HUBERT CURIEN

Le ministre délégué auprès du ministre des relations extérieures, chargé de la coopération et du développement,
CHRISTIAN NUCCI

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget et de la consommation,
HENRI EMMANUELLI

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur et de la décentralisation, chargé des départements et territoires d'outre-mer,
GEORGES LEMOINE

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Charte du Sycomore

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

2.3. DISPOSITIFS ACCOMPAGNANT LES VITRINES

2.3.1. Stores

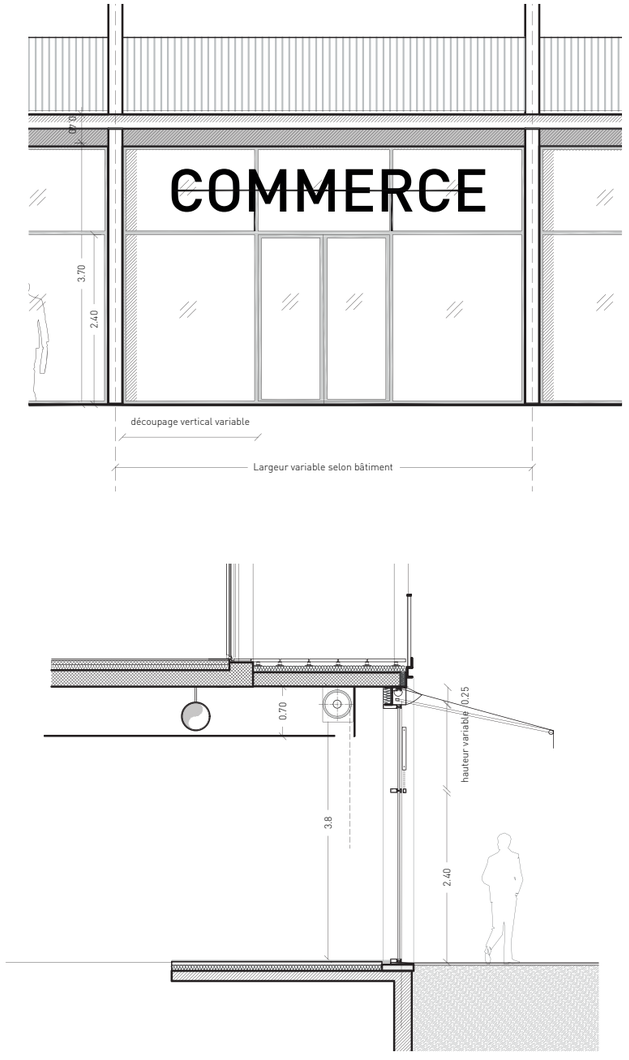
Un bandeau plein de 25cm en hauteur de vitrine peut permettre d'accueillir un store-banne.

Deux types de pose possiblen illustrées ci-contre :
- Bandeau store-banne supérieur
- Bandeau store-banne intermédiaire

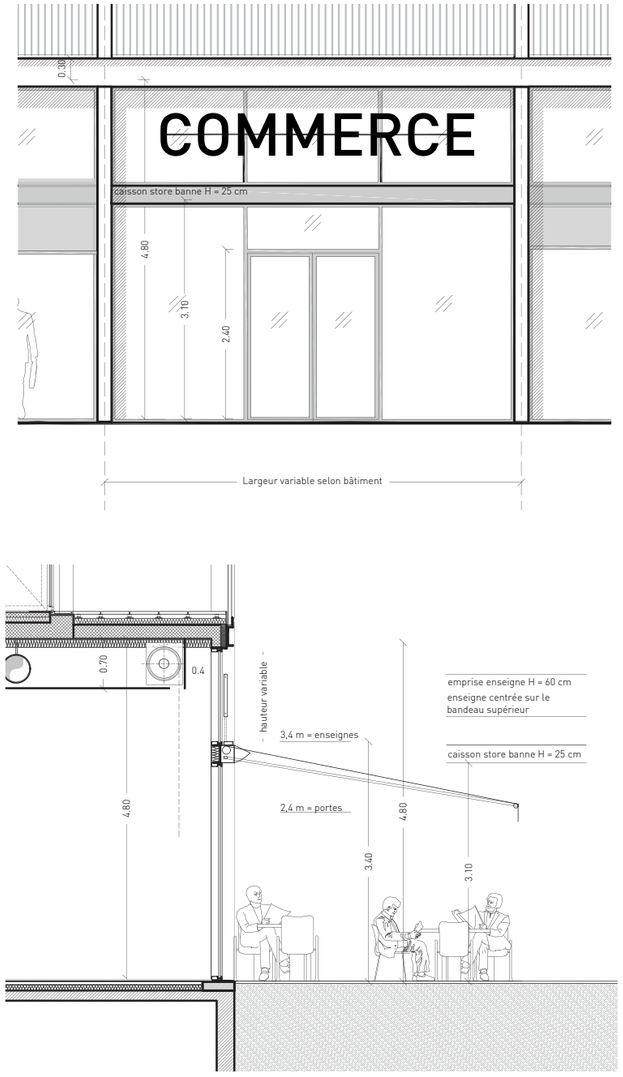
Prescriptions générales:
Les auvents des stores-bannes seront intégrés dans un coffret métallique (dito menuiseries extérieures). Les auvents rajoutés sur la façade en débord sont interdits.
- Les stores-bannes sont intégrés au dessin de la vitrine, et respectent le rythme de percement
- Si plusieurs stores sont nécessaires pour un commerce, leurs systèmes sont identiques
- Les lambrequins droits sont autorisés.
- Les inscriptions respecteront le nuancier des couleurs autorisées.
- Les stores doivent être repliés à la fermeture du commerce.
- Toute forme de publicité est interdite sur le store-banne.
- Le plastique est proscrit

<u>Système et forme :</u> Système métallique, accroché à la façade et non visible lorsque le store est replié. Les stores sont plats (pas de formes particulières admises).
<u>Dimensions :</u> Les stores-bannes se limitent en largeur aux percements des baies et correspond au maximum à la profondeur de la terrasse. La partie la plus basse du store ouvert ne doit pas être à moins de 2,5m de haut.
<u>Matériaux :</u> Métal et textile. Le caisson et les mécanismes seront en aluminium anodisé ou métallique thermolaqués dans les teintes autorisées et identiques à la façade. Le plastique n'est pas autorisé.
<u>Couleurs :</u> Les stores bannes sont monochromes et de couleur sobre.
En cas d'impossibilité justifiée d'appliquer une teinte unie, le preneur pourra soumettre une proposition de motifs qui sera étudiée par l'architecte coordinateur et l'architecte du bâtiment.

Store-banne supérieur : schéma type à adapter selon bâtiment



Store-banne intermédiaire : schéma type à adapter selon bâtiment



Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Installation de clôtures

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SEINE-ET-MARNE

•

ARRONDISSEMENT DE TORCY

•

CANTON DE TORCY

EXTRAIT DU PROCES VERBAL

SEANCE DU CONSEIL MUNICIPAL

DU 12 DECEMBRE 2012

Délibération n° 2012/12/4819

Date de convocation : **6 décembre 2012**
Date d'affichage : **6 décembre 2012**
Conseillers : **33**

- ✓ en exercice : **33**
- ✓ présents : **24**
- ✓ pouvoirs : **4**
- ✓ votants : **28**

Le 12 décembre 2012, le Conseil municipal s'est réuni dans la salle du conseil, sur la convocation de Monsieur Hugues RONDEAU, Maire.

Monsieur Hugues RONDEAU, Maire, propose de voter pour un secrétaire de séance, Monsieur Claude LOUIS se présente.

Après acceptation du conseil à l'unanimité, Monsieur Hugues RONDEAU nomme Monsieur Claude LOUIS secrétaire de séance qui fait l'appel.

ETAIENT PRESENTS :

Monsieur Hugues RONDEAU, Monsieur Jean-Claude LAMAGNERE, Monsieur Olivier MARTEL, Madame Régine BORIES, Monsieur Claude LOUIS, Monsieur Thierry DELAGE, Madame Isabelle GOUDAL, Mademoiselle Lynda AMAMI, Monsieur Philippe Huy LE, Madame Antoinette MONTAIGNE, Monsieur Franco PANIGADA, Madame Hélène YU, Monsieur Stéphane BARNIER, Monsieur Lucien MANGENOT, Madame Martine CANDAU-TILH, Monsieur Eric ZENON, Monsieur Robert MSILI, Madame Nicole BEZOULE, Monsieur Yann DUBOSC, Madame Nabia PISI, Monsieur Xuan Son KOU, Monsieur Aubin Dominique LENGHAT, Madame Monique CHENOT, Monsieur Gwénaël FOURRE

ETAIENT ABSENTS :

Madame Michèle BUI KHAC
Madame Kim Chau NGOUANSAVANH, pouvoir à Monsieur Claude LOUIS
Madame Corinne VAN DER NOOT
Monsieur Dominique BIJARD, pouvoir à Madame Nicole BEZOULLE
Madame Marie-Rose COULY
Madame Pascale LEONELLI
Madame Narany AN, pouvoir à Madame Régine BORIES
Monsieur Serge BENICHOU
Monsieur Pierre LAFAYE, pouvoir à Madame Nabia PISI

Place de la Mairie • 77600 Bussy Saint-Georges • TÉL 01 64 66 24 24
FAX 01 64 66 68 95 E-MAIL mairie@bussy-saint-georges.fr SITE INTERNET www.ville-bussy-saint-georges.fr

Délibération n° 2012/12/4819
Soumission de l'édification des clôtures à déclaration préalable sur l'ensemble du territoire communal.

La réforme relative au permis de construire et aux autorisations d'urbanisme (ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005) a redéfini le champ d'application des différents régimes de déclarations et d'autorisations d'utiliser le sol et réduit leur nombre. A ce titre, les clôtures en dehors des cas prévus à l'article R.421-12 ne sont pas soumises à déclaration préalable sauf si le conseil municipal le décide.

Ainsi, afin de préserver la qualité des paysages urbains de la ville et d'informer les bénéficiaires de travaux de clôtures sur leurs obligations en matière de respect des règles édictées dans le Plan Local d'Urbanisme, la municipalité souhaite soumettre l'édification des clôtures à déclaration préalable sur l'ensemble du territoire communal, en particulier suite à l'approbation de la révision générale Plan Local d'Urbanisme en conseil municipal du 14 novembre 2012.

Document adressé à la
S/Préfecture de Torcy
Le 14/12/2012
Publié le 14/12/2012
ou notifié le .....
ACTE RENDU EXECUTOIRE
(Art. 2 de la loi du 2 Mars 1982 modifiée)
Le Maire
Pour le Maire empêché

ENTENDU cet exposé ;

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code de l'Urbanisme, et notamment l'article R. 421-12 ;

VU l'ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005 relative à la réforme du permis de construire et des autorisations d'urbanisme ;

VU le décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007 pris pour l'application de l'ordonnance n°2005-1527 du 8 décembre 2005 relative au permis de construire et aux autorisations d'urbanisme et en particulier son article 9 ;

VU le décret n° 2011-1903 du 19 décembre 2011 - art. 2. relatif aux aires de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine ;

VU le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Bussy-Saint-Georges approuvé par délibération du Conseil municipal en date du 14 novembre 2012 ;

CONSIDERANT que la soumission de l'édification des clôtures à déclaration préalable permet de favoriser la qualité des paysages urbains et d'informer les bénéficiaires des travaux sur leurs obligations en matière de respect des règles édictées dans le règlement du Plan Local d'Urbanisme en vigueur ;

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré à l'unanimité

Article 1 : DECIDE de soumettre à déclaration préalable l'édification des clôtures sur l'ensemble du territoire communal de Bussy Saint-Georges, conformément à l'article 9 du Décret n° 2007-18 du 5 janvier 2007 pris pour l'application de l'ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005.

REÇU
14 DEC. 2012
SOUS-PRÉFECTURE DE TORCY
BAIRCL

Pour extrait conforme
A Bussy Saint-Georges le 13 décembre 2012

Le Maire
Hugues RONDEAU

Pour le Maire empêché

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Travaux de ravalement

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU **12 juin 2025**

N° 2025.00069

OBJET :
Soumission des travaux de ravalement des façades à Déclaration Préalable (DP) sur l'ensemble du territoire communal

DELIBERATION APPROUVEE PAR	~~**Voix pour**~~	~~**Voix contre**~~	**A l'unanimité**
	~~**Abstention(s)**~~	~~**Non-participation au vote**~~	

L'An deux mille vingt-cinq le 12 juin à 19 heures 30, le Conseil municipal, dûment convoqué le 5 juin 2025, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Yann DUBOSC, Maire.

Présents :
M. Yann DUBOSC, Mme Régine BORIES, M. Alain CHILEWSKI, M. Franck LE MILLOUR-WOIRHAYE, M. Marc NOUGAYROL, Mme Amandine ROUJAS, M. Baptiste FABRY, M. Edouard LEROY, Mme Khanh Natacha NGUYEN, Mme Nathalie NUTTIN, M. Hervé GAUGUE, M. Biangani BAROSE, M. Zavier ELOUNDOU, M. Fabien GOUPILLEAU, Mme Jenny JIMENEZ, M. Azaïs KHALSI, M. Mario PRINCIPATO, Mme Béatrice BIJARD, M. Albert MARQUES, M. Loïc MASSON, Mme Valéry MICHAUX, Mme Pnina MOKRI, M. Mouttabi VIN, M. William PETERS, Mme Marie-José SIMON

Absents et représentés :
- M. Thierry AMIECH donne pouvoir à M. Mario PRINCIPATO
- Mme Carole DESPAGNE donne pouvoir à Mme Amandine ROUJAS
- M. Haykail ZAIER donne pouvoir à Mme Valéry MICHAUX
- Mme Micheline ANCIAN donne pouvoir à M. Yann DUBOSC
- Mme Martine DUVERNOIS donne pouvoir à Mme Marie-José SIMON

Absents et excusés :
- Mme Evelyne VARRO, M. Christian EK, Mme Patricia IPARRAGUIRRE

Absentes :
- Mme Bernadette COLIN, Mme Lavie HAM

Secrétaire : Mme Bernadette COLIN

Les membres présents forment la majorité des Membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 35.

-.-.-.-.-.-.-.-

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code de l'Urbanisme et notamment l'article R. 421-17-1 ;

VU la délibération de la commune de Bussy-Saint-Georges N°2024.00077 en date du 23 mai 2024 approuvant la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) ;

CONSIDERANT que l'article R. 421-17-1 du Code de l'Urbanisme dispose que lorsqu'ils ne sont pas soumis à permis de construire en application des articles R. 421-14 à R. 421-16, les travaux de ravalement doivent être précédés d'une déclaration préalable dès lors qu'ils sont effectués sur tout ou partie d'une construction existante située dans une commune où le conseil municipal a décidé de soumettre, par délibération motivée, les travaux de ravalement à autorisation ;

CONSIDERANT que la Municipalité souhaite soumettre les travaux de ravalement de façade à déclaration préalable afin de s'assurer du maintien de la qualité architecturale du bâti à l'échelle de la ville ;

CONSIDERANT que l'aspect visuel des façades dans le tissu urbain ou dans un quartier participe grandement à la qualité de l'espace urbain et au cadre de vie de la commune ;

CONSIDERANT que le Plan Local d'Urbanisme fait notamment référence à un nuancier des teintes pour les enduits de façades, lequel est applicable aux constructions situées en zone UA ;

LE CONSEIL,

VU l'exposé ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

de **SOUMETTRE** au régime de déclaration préalable les travaux de ravalement des façades sur l'ensemble du territoire communal de Bussy-Saint-Georges,

Article 2 :

d'**ANNEXER** la présente délibération au Plan Local d'Urbanisme en vigueur,

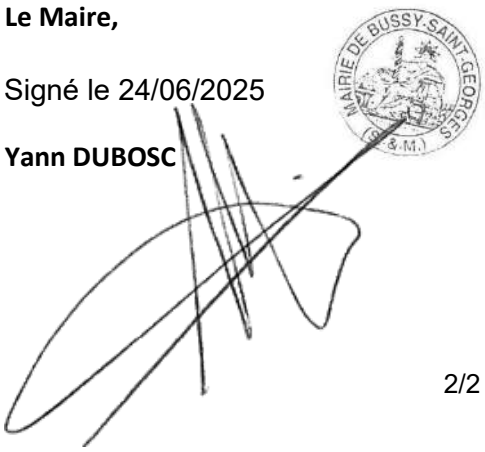
Article 3 :

d'**AUTORISER** le Maire, ou son représentant, à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le Maire,

Signé le 24/06/2025

Yann DUBOSC



REÇU EN PREFECTURE

Le 24 juin 2025

VIA DOTELEC TÉLÉTRANSMISSION

99_DE-077-217700582-20250612-D0020250006910

Plan Local d'Urbanisme

Pièce 5 : Annexes

Permis de démolir

Vu pour être annexé à la délibération du conseil municipal approuvant le projet de PLU le : 09 avril 2026

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

SEANCE DU **12 juin 2025**

N° 2025.00070

OBJET : **Instauration du Permis de Démolir (PD) sur l'ensemble du territoire communal.**

DELIBERATION APPROUVEE PAR	~~**Voix pour**~~	~~**Voix contre**~~	**A l'unanimité**
	~~**Abstention(s)**~~	~~**Non-participation au vote**~~	

L'An deux mille vingt-cinq le 12 juin à 19 heures 30, le Conseil municipal, dûment convoqué le 5 juin 2025, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de M. Yann DUBOSC, Maire.

Présents :
M. Yann DUBOSC, Mme Régine BORIES, M. Alain CHILEWSKI, M. Franck LE MILLOUR-WOIRHAYE, M. Marc NOUGAYROL, Mme Amandine ROUJAS, M. Baptiste FABRY, M. Edouard LEROY, Mme Khanh Natacha NGUYEN, Mme Bernadette COLIN, Mme Nathalie NUTTIN, M. Hervé GAUGUE, M. Biangani BAROSE, M. Zavier ELOUNDOU, M. Fabien GOUPILLEAU, Mme Jenny JIMENEZ, M. Azaïs KHALSI, M. Mario PRINCIPATO, Mme Béatrice BIJARD, M. Albert MARQUES, M. Loïc MASSON, Mme Valéry MICHAUX, Mme Pnina MOKRI, M. Mouttabi VIN, M. William PETERS, Mme Marie-José SIMON

Absents et représentés :
- Mme Lavie HAM donne pouvoir à Mme Bernadette COLIN
- M. Thierry AMIECH donne pouvoir à M. Mario PRINCIPATO
- Mme Carole DESPAGNE donne pouvoir à Mme Amandine ROUJAS
- M. Haykail ZAIER donne pouvoir à Mme Valéry MICHAUX
- Mme Micheline ANCIAN donne pouvoir à M. Yann DUBOSC
- Mme Martine DUVERNOIS donne pouvoir à Mme Marie-José SIMON

Absents et excusés :
- Mme Evelyne VARRO,
- M. Christian EK,
- Mme Patricia IPARRAGUIRRE

Secrétaire : Mme Bernadette COLIN

Les membres présents forment la majorité des Membres du Conseil en exercice, lesquels sont au nombre de 35.

-.-.-.-.-.-.-.-

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU le Code de l'Urbanisme et notamment ses articles L. 421-3, R. 421-26 à R. 421-29 ;

VU la délibération de la Commune de Bussy-Saint-Georges N°2024.00077 en date du 23 mai 2024 approuvant la révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) ;

CONSIDERANT que l'article L. 421.3 du Code de l'Urbanisme impose que les démolitions de constructions existantes soient précédées de la délivrance d'un permis de démolir lorsque la construction est située dans une commune ou partie de commune où le Conseil Municipal a décidé d'instaurer le permis de démolir ou bien lorsque la construction relève d'une protection particulière en vertu de l'article R. 421-28 du Code de l'Urbanisme ;

CONSIDERANT que l'article R. 421-29 précise les cas de dispense de permis de démolir ;

CONSIDERANT qu'à travers l'instauration de cette procédure, le Conseil municipal entend préserver le patrimoine mais aussi assurer un suivi de l'évolution du bâti ;

CONSIDERANT qu'il est donc de l'intérêt de la Commune de soumettre à autorisation préalable tous les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction située sur son territoire, exceptés dans les cas précisés à l'article R. 421-29 du Code de l'Urbanisme ;

CONSIDERANT que cette disposition permettra à la Commune de se doter d'un outil de protection supplémentaire pour son patrimoine architectural et paysager sur l'ensemble du territoire communal ;

LE CONSEIL,

VU l'exposé,

Après en avoir délibéré,

DECIDE :

Article 1 :

d'**INSTITUER** le permis de démolir pour les travaux ayant pour objet de démolir ou de rendre inutilisable tout ou partie d'une construction située sur le territoire communal de Bussy-Saint-Georges, à l'exception des démolitions définies à l'article R. 421-29 du Code de l'Urbanisme.

Article 2 :

d'**ANNEXER** la présente délibération au Plan Local d'Urbanisme en vigueur.

Article 3 :

d'**AUTORISER** le Maire, ou son représentant, à prendre toutes les mesures nécessaires à l'exécution de la présente délibération.

Le Maire,

Signé le 24/06/2025

Yann DUBOSC

MAIRIE DE BUSSY-SAINT-GEORGES (S.-E.-M.)

REÇU EN PREFECTURE

Le 24 juin 2025

VIA DOTELEC TÉLÉTRANSMISSION

99_DE-077-217700582-20250612-D0020250007OI0