



ÉLABORATION DU SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DE LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION DU PAYS DE FONTAINEBLEAU

Planification

BL
évolution Mars 2024

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

 **Pays de
Fontainebleau**
Communauté d'agglomération

SOMMAIRE

<u>Introduction</u>	Page 3
<u>Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale</u>	Page 6
<u>Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo</u>	Page 38
<u>Axe 3 : Rendre le vélo attractif pour les habitants</u>	Page 51
<u>Axe 4 : garantir la gouvernance et le suivi du SDC</u>	Page 60
<u>Annexes</u>	Page 77
<u>Fiches Itinéraires</u>	Page 78
<u>Les modèles de gouvernance du Schéma Directeur Cyclable</u>	Page 166
<u>Guide des aménagements cyclables</u>	Page 172
<u>Ressources utiles</u>	Page 254

Introduction

Méthodologie

- **Le présent document constitue la dernière étape du Schéma Directeur Cyclable durant laquelle le scénario d'aménagement des itinéraires cyclables est planifié.** Elle est précédée d'une phase de diagnostic qui a été présentée aux habitants, élus et techniciens du territoire et une phase de scénarios durant laquelle plusieurs scénarios d'aménagements cyclables ont été construits en concertation puis sélectionnés.
- Dans une vision fortement participative des enjeux de mobilité, la Communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau souhaite **associer la population** à l'ensemble du processus d'élaboration du présent schéma.
- Le bureau d'étude fournit **un travail de planification** des aménagements cyclables, des actions de services, communication et gouvernance.
- Les actions sont présentées sous forme de fiches indiquant les enjeux, les détails de mise en œuvre, les acteurs concernés, le budget et les objectifs cibles.
- Les itinéraires prévus à court terme sont déclinés en **fiches aménagement** comprenant des indications sur les enjeux, la localisation, les coûts et les contraintes. Pour les itinéraires prévus à moyen et long terme, des recommandations d'aménagements sont présentées en annexe.
- Ce Schéma Directeur Cyclable concerne les **aménagements cyclables à l'extérieur des bourgs**. Les continuités des itinéraires au sein des agglomérations sont inscrites à titre indicatif et relèvent de la compétence des communes.

Résumé de l'élaboration du Schéma Directeur Cyclable



4 axes stratégiques

Le plan d'action du Schéma directeur cyclable de la Communauté de d'Agglomération du Pays de Fontainebleau est décliné selon 4 axes :



Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale. Développer les itinéraires cyclables reliant les communes pour favoriser les déplacements du quotidien et améliorer les continuités cyclables. Garantir la continuité des itinéraires dans les centres-bourgs pour la sécurité des cyclistes en agglomération.



Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo. Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo.



Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants. Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements.



Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du SDC. Définir les rôles de chaque acteur dans la mise en œuvre du SDC. Définir des indicateurs de suivi de la politique cyclable.

Action n°

Titre de l'action

**Acteurs concernés**

Description des acteurs concernés par la mise en œuvre de l'action, des partenaires clés pour la réalisation de l'action et des bénéficiaires.

**Budget indicatif**

Type	2024 -	2027 -	2030 -
Indication sur les moyens financiers (Investissement, fonctionnement), et humains , ces derniers peuvent être trouvés dans les services existants ou sous forme de postes mutualisés.			

**Indicateurs et Objectifs**

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Objectifs chiffrés des mesures contenues dans cette action en termes de résultats attendus en 2026 et 2029 et 2032			

**Contexte et objectifs de l'action**

Description succincte des enjeux liés à cette action et de son contexte.

**Description des mesures**

Description des actions découlant de l'action avec présentation des objectifs relatifs à chaque action.

Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs	<ul style="list-style-type: none"> Aménager les itinéraires cyclables entre les bourgs. 	<ul style="list-style-type: none"> CAPF: 19,5 M€ 		<ul style="list-style-type: none"> 2024 - 2026 : 1 ETP 2027 - 2029 : 2 ETP 2030 - 2032 : 3 ETP
1.2 Traiter les intersections	<ul style="list-style-type: none"> Aménager les intersections et ouvrages sur les liaisons cyclables interbourgs. 	<ul style="list-style-type: none"> CAPF : 3,7 M€ 		<ul style="list-style-type: none"> Inclus dans l'action 1.1
1.3 Garantir la continuité des itinéraires dans les centre-bourgs	<ul style="list-style-type: none"> Coordonner l'aménagement des continuités cyclables situés à l'intérieur des limites d'agglomération. Accompagner la réalisation de plans de circulation et la généralisation du passage à 30 km/h en agglomération. 	<ul style="list-style-type: none"> Estimation Communes : 13,5 M€ 		<ul style="list-style-type: none"> 0,2 ETP (en accompagnement des communes)
1.4 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries	<ul style="list-style-type: none"> Pour toutes les réfections de voirie prévues, étudier l'opportunité de réaliser un aménagement cyclable. 	<ul style="list-style-type: none"> Budget voirie 		<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP
1.5 Entretenir les aménagements cyclables interbourgs***	<ul style="list-style-type: none"> Entretenir régulièrement les aménagements, mettre en place des outils de suivi. 		<ul style="list-style-type: none"> 2024 - 2026 : 108 k€/an 2027 - 2029 : 229 k€/an 2030 - 2032 : 273 k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> 2024 - 2026 : 0,2 ETP 2027 - 2029 : 0,3 ETP 2030 - 2032 : 0,4 ETP

*Hors subventions

**A répartir entre les moyens existants et à recruter

***Un financement du département et/ou une convention de partenariat aura lieu

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
1.6 Aménager des itinéraires cyclables en forêt	<ul style="list-style-type: none"> Accompagner financièrement l'ONF dans l'entretien des itinéraires situés dans la forêt de Fontainebleau. 	<ul style="list-style-type: none"> Estimation (ONF) : 1,4 M€ 	<ul style="list-style-type: none"> Convention CAPF-ONF : 10 k€/an pour l'entretien 	
1.7 Connecter la CAPF au Réseau Vélo Île-de-France	<ul style="list-style-type: none"> Participer aux comités de lignes de la piste V7 en direction de Melun Identifier un axe sur lequel la connexion sera aménagée 	<ul style="list-style-type: none"> Estimation : 3,2 M€ (1,2 M€ dans la CAPF) 		<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP
1.8 Expérimenter de nouveaux revêtements	<ul style="list-style-type: none"> Identifier des revêtements compatibles avec les enjeux de préservation de la forêt de protection. Organiser une visite technique. 			

Axe 1



Investissement* : 26 M€
Fonctionnement* : 118 à 283 k€/an



Moyens humains suggérés :**
2024 : 1,6 ETP
2030 : 3,8 ETP

*Hors subventions

**A répartir entre les moyens existants et à recruter

Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale

Répartition des tâches

Action	CAPF	Département	ONF	Communes	Région	Asso. usagers
1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs	Réalisation	Financement		Partenaires	Partenaires, financeurs	Concertation
1.2 Traiter les intersections	Réalisation	Partenaire sur les routes départementales	Partenaire sur les itinéraires en forêt	Partenaires	Partenaires, financeurs	Concertation
1.3 Garantir la continuité des itinéraires dans les centre-bourgs	Coordination / Animation	Partenaire sur les routes départementales		Réalisation	Partenaires, financeurs	Concertation
1.4 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries	Coordination / Animation	Réalisation sur les routes départementales		Réalisation sur les routes communales		Concertation
1.5 Entretien des aménagements cyclables	Convention à définir	Convention à définir		Convention à définir		Remontées terrains et usagers
1.6 Aménager des itinéraires cyclables en forêt	Financement de l'entretien via une convention		Réalisation			Concertation
1.7 Connecter la CAPF au Réseau Vélo Île-de-France	Réalisation	Partenaire sur les routes départementales			Financier	Concertation
1.8 Expérimenter de nouveaux revêtements	Partenaire	Partenaire	Partenaire	Partenaire		

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs



Contexte et objectifs de l'action

Le frein principal à l'usage du vélo sur la Communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau est le manque d'infrastructures sécurisées. Les déplacements vers les principales communes du territoire sont nombreux, et une part non négligeable se font sur de courtes distances. En particulier, les déplacements vers **les pôles d'activités, de services et d'équipements** (établissements scolaires, loisirs, gare,...), sont particulièrement importants et justifient la mise en œuvre d'aménagements de qualité.

De plus, il y a un fort **potentiel de rabattement** vers les gares, les aires de covoiturage, le transport en commun afin de favoriser l'intermodalité et de rendre accessible les polarités extérieures à la communauté d'agglomération (Melun, Nemours, Paris..).

Certains axes accueillent un important trafic automobile, il est donc essentiel de **proposer des aménagements séparés de la chaussée et sécurisés** pour permettre un report modal important vers le vélo.

Les discontinuités identifiées (intersections, franchissement d'un cours d'eau) sont des points d'attentions majeurs à aménager dans le même temps que les aménagements sur les sections linéaires (voir action n°1.3).



Description des mesures

- ✓ Aménager les liaisons cyclables interbourgs (en dehors des zones agglomérées) identifiées dans le plan d'actions.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Département, ONF

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département, Communes concernées par les aménagements



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement	3,7 M€	9,8 M€	5,9 M€
Humain	1 ETP	2 ETP	3 ETP

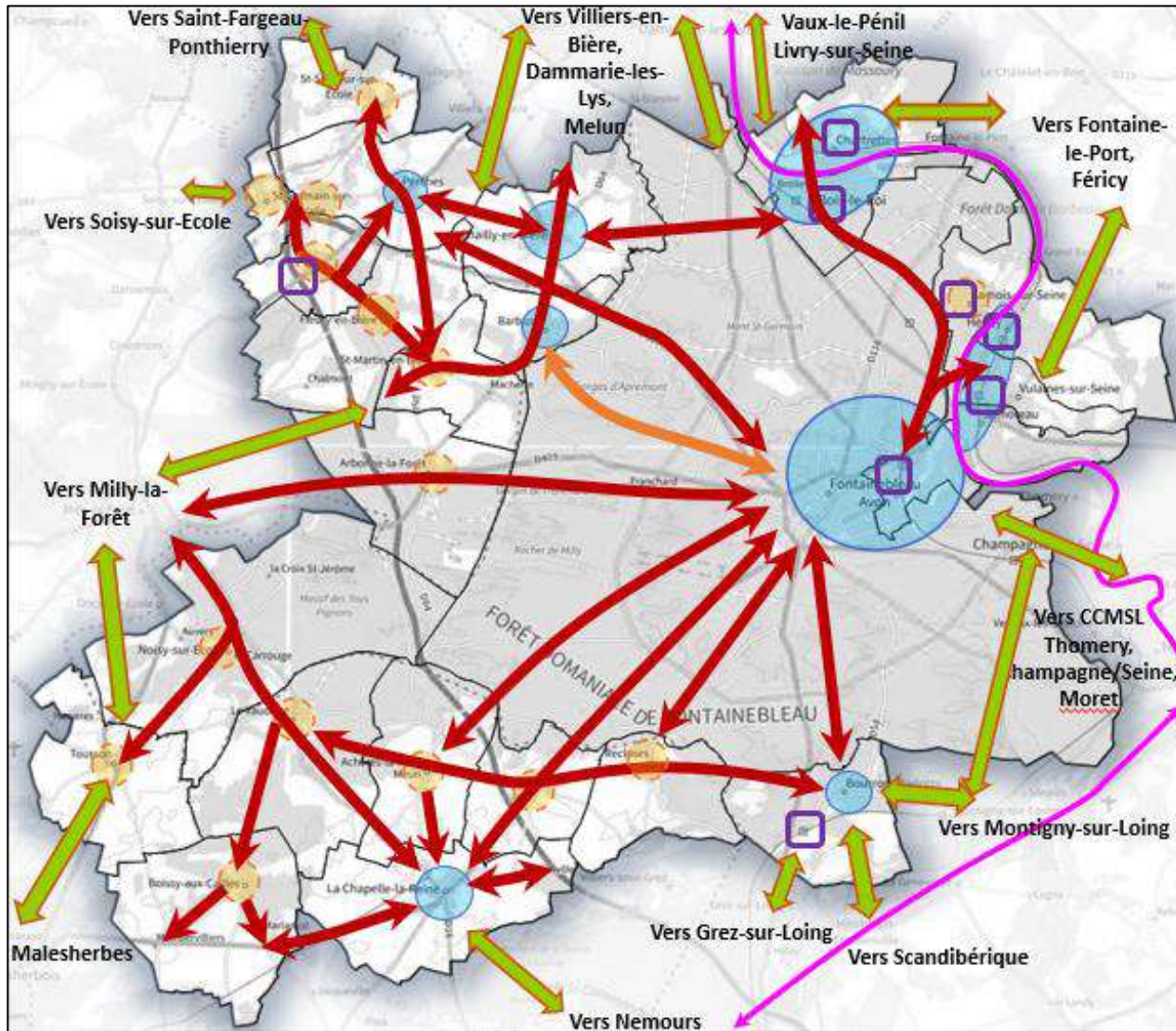


Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Linéaire d'aménagements réalisés	86 km	127 km	142 km

Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Carte de synthèse des enjeux



Légende

- Apaisement**
 - Accessibilité aux pôles principaux et secondaires à sécuriser (5km). Au sein de ces pôles, enjeu d'apaisement et sécurisation
- Enjeu d'apaisement au sein des bourgs
- Liaisons cyclables**
 - Liaisons intercommunales internes à la CAPF, à créer
 - Liaisons intercommunales existantes, où le revêtement est à améliorer
 - Liaisons intercommunales externes à la CAPF, à créer
- Itinéraire de la Scandibérique, en cours d'aménagement par le Département
- Intermodalité**
 - Enjeu d'accessibilité et de stationnement sécurisé aux abords des gares et aires de covoiturage.

Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Afin de créer des itinéraires cyclables, plusieurs **typologies d'aménagements** sont envisageables :

- **Aménagement de pistes cyclables** sécurisées, séparées de la voirie (par une bordure) ou via un réseau différent (voie verte), le coût de l'aménagement varie grandement selon le contexte.
- **Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)** sur voie circulée par des véhicules motorisés en ajoutant un marquage au sol et en modifiant la vitesse autorisée et le régime de priorité. Cette catégorie d'aménagement inclut notamment la chaussée à voie centrale banalisée ou « chaucidou », ainsi que des aménagements permettant un aménagement mixte grâce à un apaisement du trafic automobile.
- **Jalonnement** de routes peu circulées via un abaissement de la vitesse de circulation (70 ou 50 km/h selon la visibilité) et l'installation d'un balisage directionnel (jalonnement vertical) voire un jalonnement horizontal (signalisation des traversées, rappels de la circulation de vélo sur cet axe...).
- **Aménagement sur chemin existant** via une reprise adaptée du profil et du revêtement du chemin. A arbitrer selon l'intérêt de la liaison (touristique et/ou utilitaire), ainsi que les différents usages du chemin
- **Fermeture au transit pour les véhicules motorisés** envisageable sur les routes secondaires qui bénéficient d'un itinéraire de report.

Pistes cyclables :
300 000 €/kml
en milieu peu dense
800 000 €/kml
en milieu contraint



Les différentes typologies d'aménagements et leurs coûts

Voie verte sur chemin existant :
100 000 €/kml



CVCB : 30 000 €/kml



Fermeture au transit :
3 000€/kml

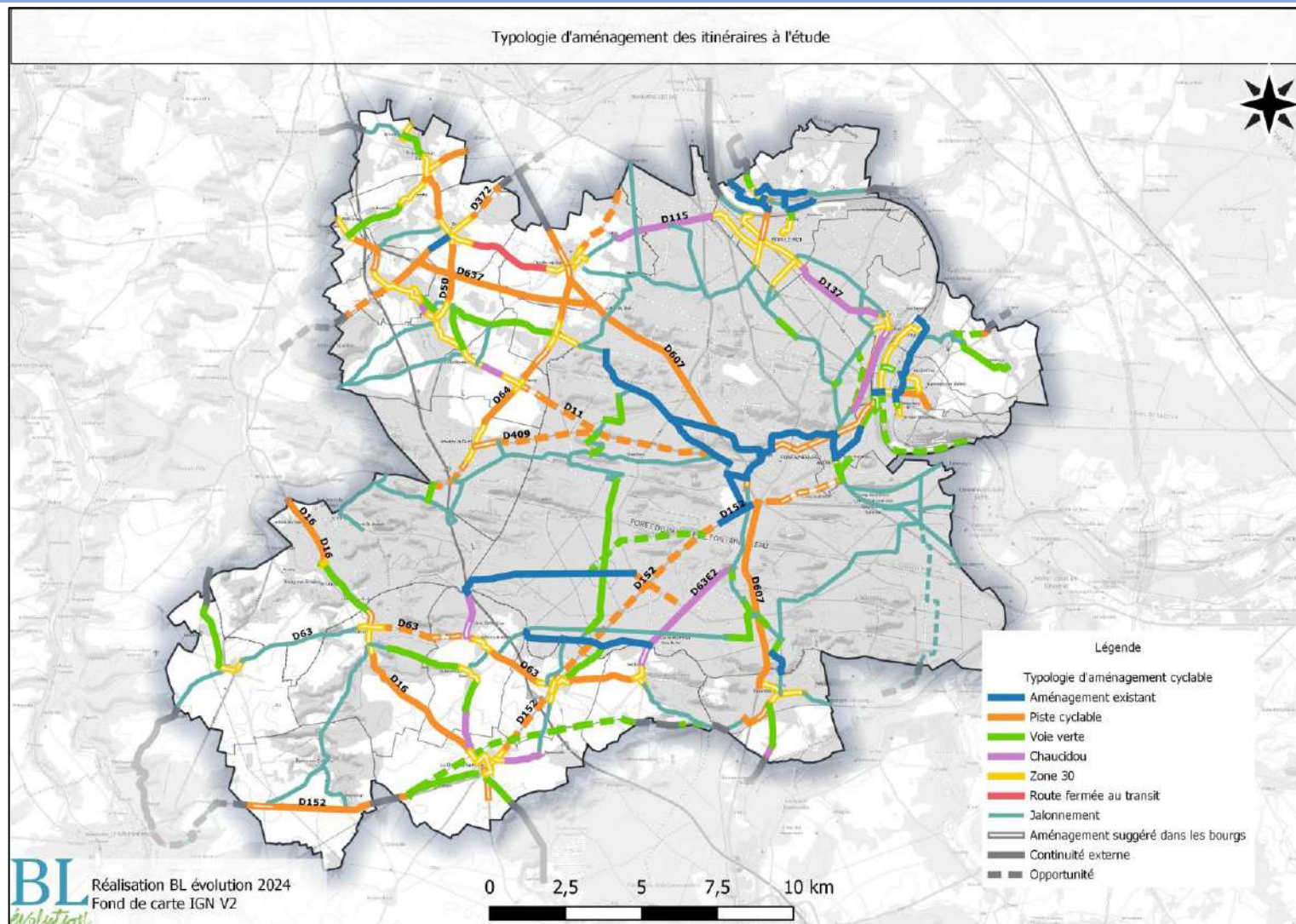


Jalonnement : 3 000 €/kml



Le choix des typologies d'aménagements est décidé selon le contexte (nombre de véhicules motorisés, vitesses pratiquées) selon les **recommandations du Cerema** (voir l'Annexe : guide des aménagements cyclables).

Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs



L'élaboration des itinéraires en concertation avec les élus et les habitants

L'élaboration de la carte des itinéraires cyclables s'est faite en concertation avec les élus et les habitants du territoire lors de la phase de scénarios. Les **ateliers sectoriels avec les élus** se sont déroulés le 26 et 27 juin 2023. Une première version des itinéraires leur a été présentée puis ajustée à leur besoin selon leur connaissance du territoire. Les élus se trouvant dans l'impossibilité d'assister au séminaire ont pu prendre connaissance des cartes par la suite puis faire des retours qui ont été intégrés aux scénarios d'aménagements.

Une **réunion publique** s'est tenue le 6 septembre pour présenter les itinéraires aux habitants du territoire. Ceux-ci ont souligné l'importance d'avoir des liaisons directes pour la pratique du vélo utilitaire.

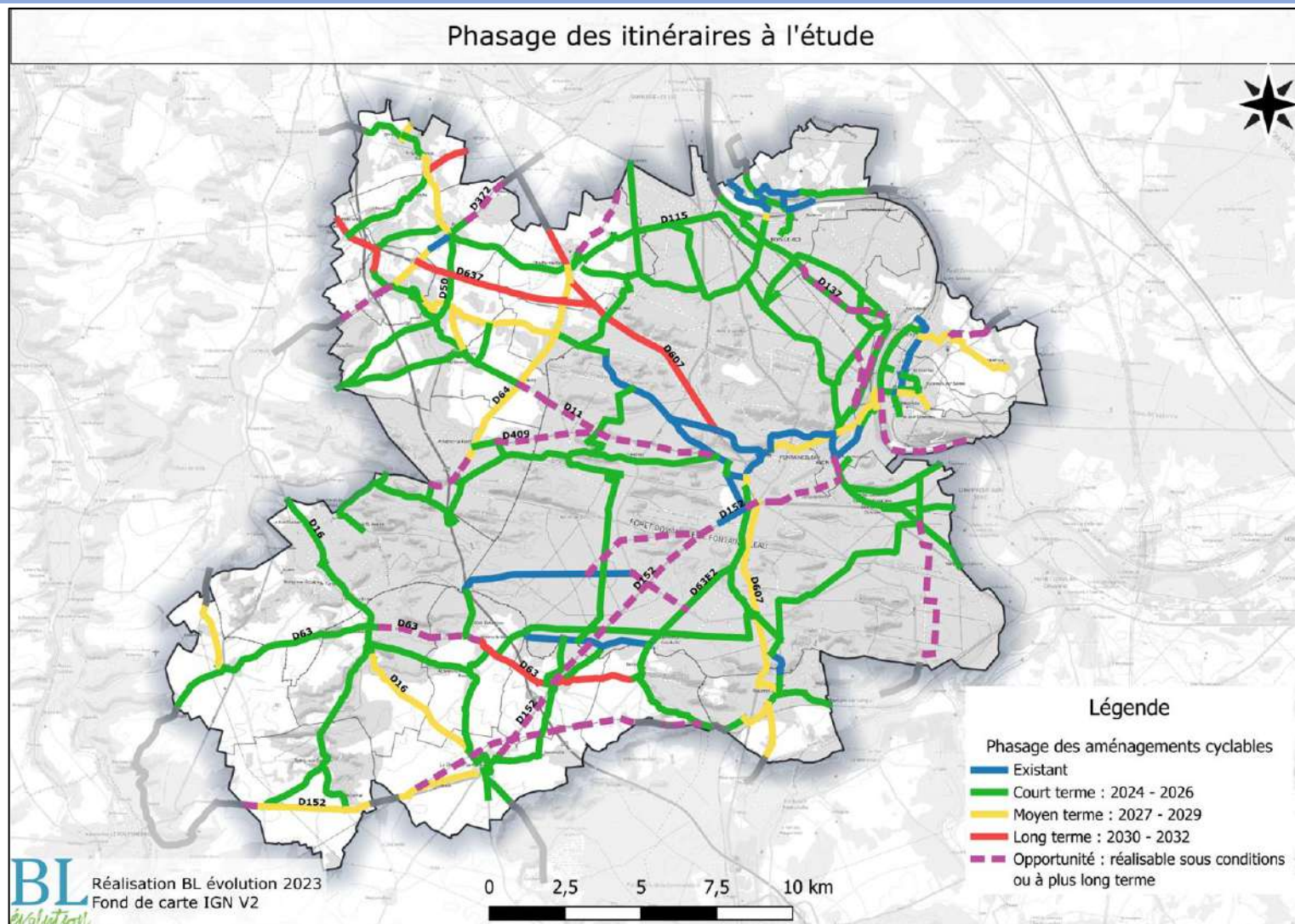
Les **trois scénarios** présentés lors du comité de pilotage le 18 octobre exploraient différentes possibilités d'aménagements pour arbitrer de manière éclairée entre le coût des infrastructures et la qualité de service (sécurité, confort, temps de trajet).

Le **scénario retenu** a été envisagé pour la suite du plan vélo car il propose des itinéraires adaptés à la pratique du vélo utilitaire.

Un certain nombre d'itinéraires (en pointillés sur la carte) sont envisagés en « **opportunités** ». Cela signifie qu'ils ne seront pas intégrés à la programmation d'investissement. Ils pourront être réalisés dans le cas d'une réfection de la voirie ou de l'évolution des contraintes réglementaires.

En plus des aménagements linéaires, un ensemble d'intersections et d'ouvrages sont identifiés pour garantir la continuité des aménagements sur ces points difficiles (action 1.2).

Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs



Un phasage des aménagements pour maximiser l'impact sur les pratiques en prenant en compte les contraintes de réalisation

Les élus ont été consultés le 23 et 24 octobre lors des **ateliers sectoriels** afin de valider la proposition du phasage sur leur territoire et effectuer des ajustements.

La logique de répartition des itinéraires cyclables est double : d'un part il s'agit de **répondre à la demande prioritaire** de déplacements et d'autre part prendre en compte les **contraintes temporelles et financières**.

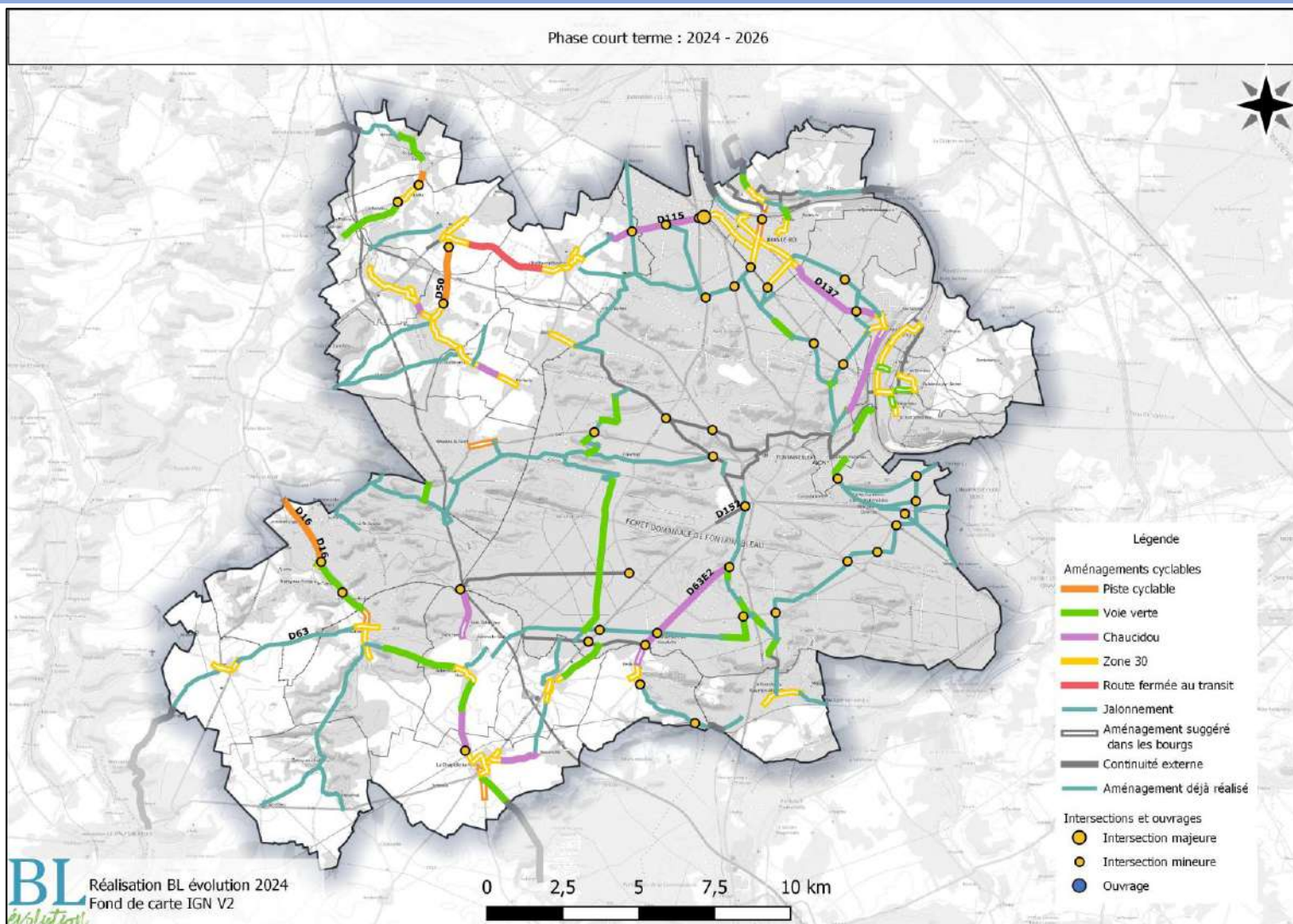
Afin de répondre aux enjeux la programmation d'aménagement comprend trois phases :

- **A court terme**, les aménagements rapides à mettre en place et peu chers (jalonnement, aménagements mixtes) ainsi que certains aménagements lourds prioritaires.
- **A moyen terme et à long terme**, les aménagements lourds pouvant parfois nécessiter des acquisitions foncières.
- **En opportunité**, les aménagements qui pourront être réalisés à plus long terme ou dans le cas d'une évolution des contraintes réglementaires.



Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Phase court terme : 2024 - 2026



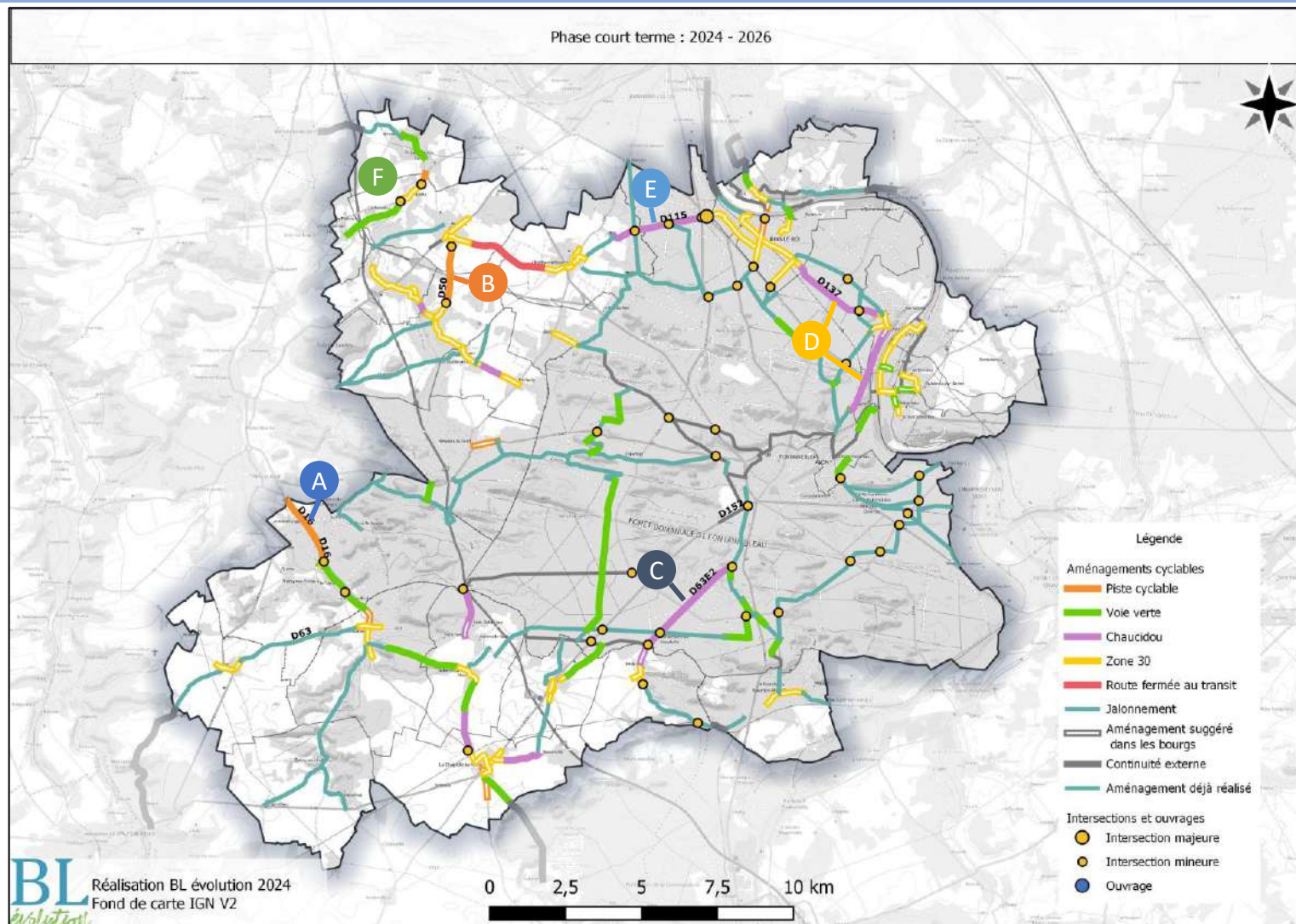
Typologie	Coût indicatif	Linéaire
Chaucidou	521 k€	17,4 km
Fermeture à la circulation	7 k€	2,3 km
Jalonnement	142 k€	49,2 km
Piste cyclable	715 k€	3,1 Km
Voie verte	1 358 k€	13,6 km
Zone 30	15 k€	0,1 km
Total	3 M€	85,4 km

Typologie	Coût indicatif	Nombre
Intersections majeures	40 k€	1
Intersections mineures	207 k€	42
Ouvrages	-	-
Total	248 k€	43

BL évolution
Réalisation BL évolution 2024
Fond de carte IGN V2



Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs



Phase court terme : 2024 - 2026

Les aménagements programmés en phase court terme sont principalement des aménagements légers (jalonnement, chaucidou), des voies vertes sur chemin, des fermetures à la circulation.

Les **pistes cyclables** interbourgs qui seraient réalisées lors de cette phase sont les suivantes :

A La D16 entre Noisy-sur-Ecole et Milly-la-Forêt

B La D50 entre Fleury-en-Bière et Perthes

Ces pistes cyclables sont intégrées au plan vélo du département 77.

Sur les itinéraires en Forêt, en raison des contraintes de la forêt de protection, plusieurs **CVCB** sont envisagés :

C D63E2 entre Recloses et Fontainebleau (la partie au nord de la D301 est en sens unique)

D D137 entre Bois-le-Roi et Samois-sur-Seine et entre Samois-sur-Seine et Fontainebleau

E D115 entre Chailly-en-Bière et Bois-le-Roi

F Saint-Germain-sur-Ecole via Saint-Sauveur-sur-Ecole jusqu'à Brinville

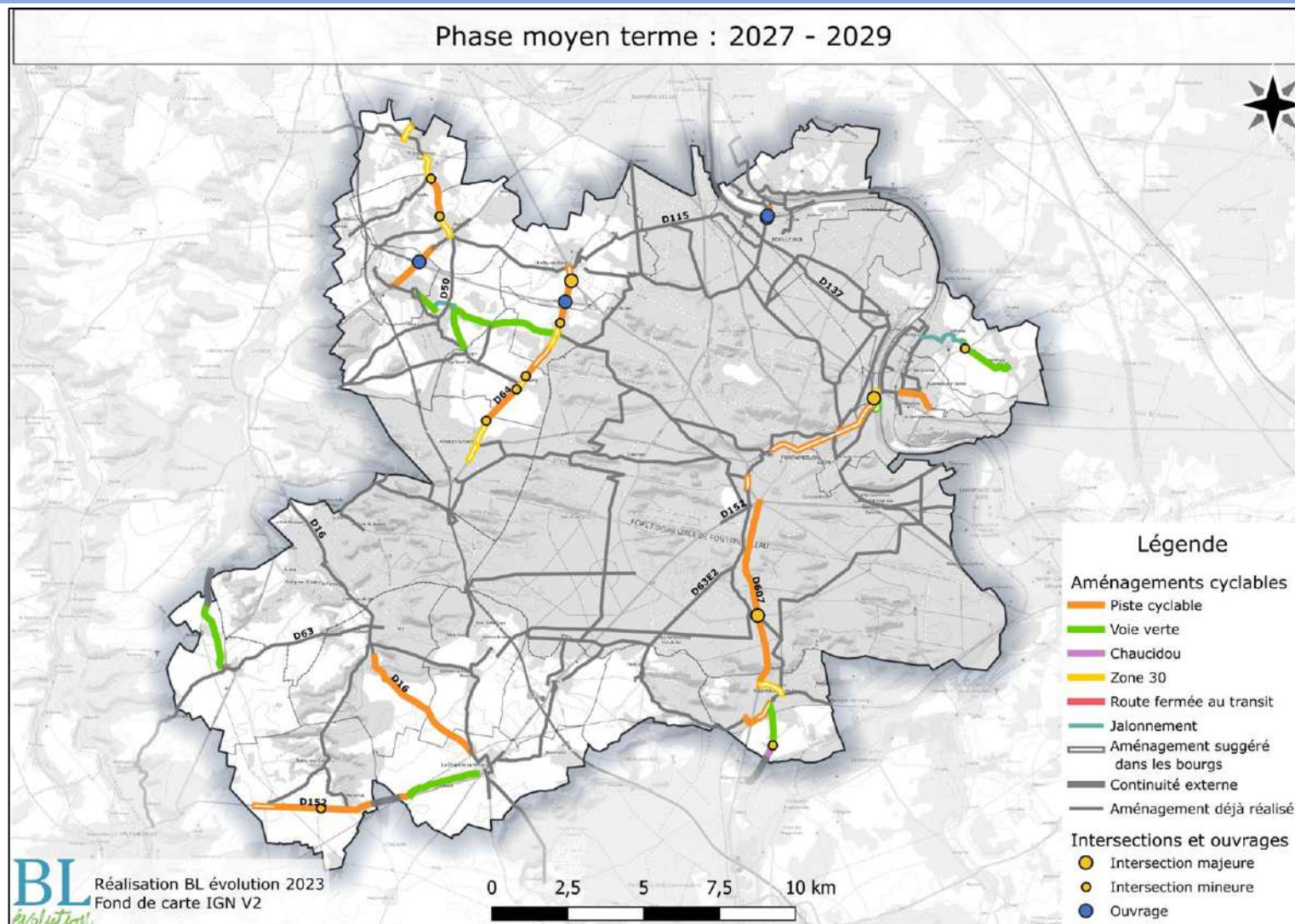
Compte-tenu du trafic important et des vitesses pratiquées sur ces axes, ces CVCB sont des propositions peu sécurisantes pour les cyclistes et un itinéraire plus sécurisé est à aménager par la suite.

Les **itinéraires dans le massif forestier** de Fontainebleau portés par l'ONF sont également inscrits dans la phase court terme.



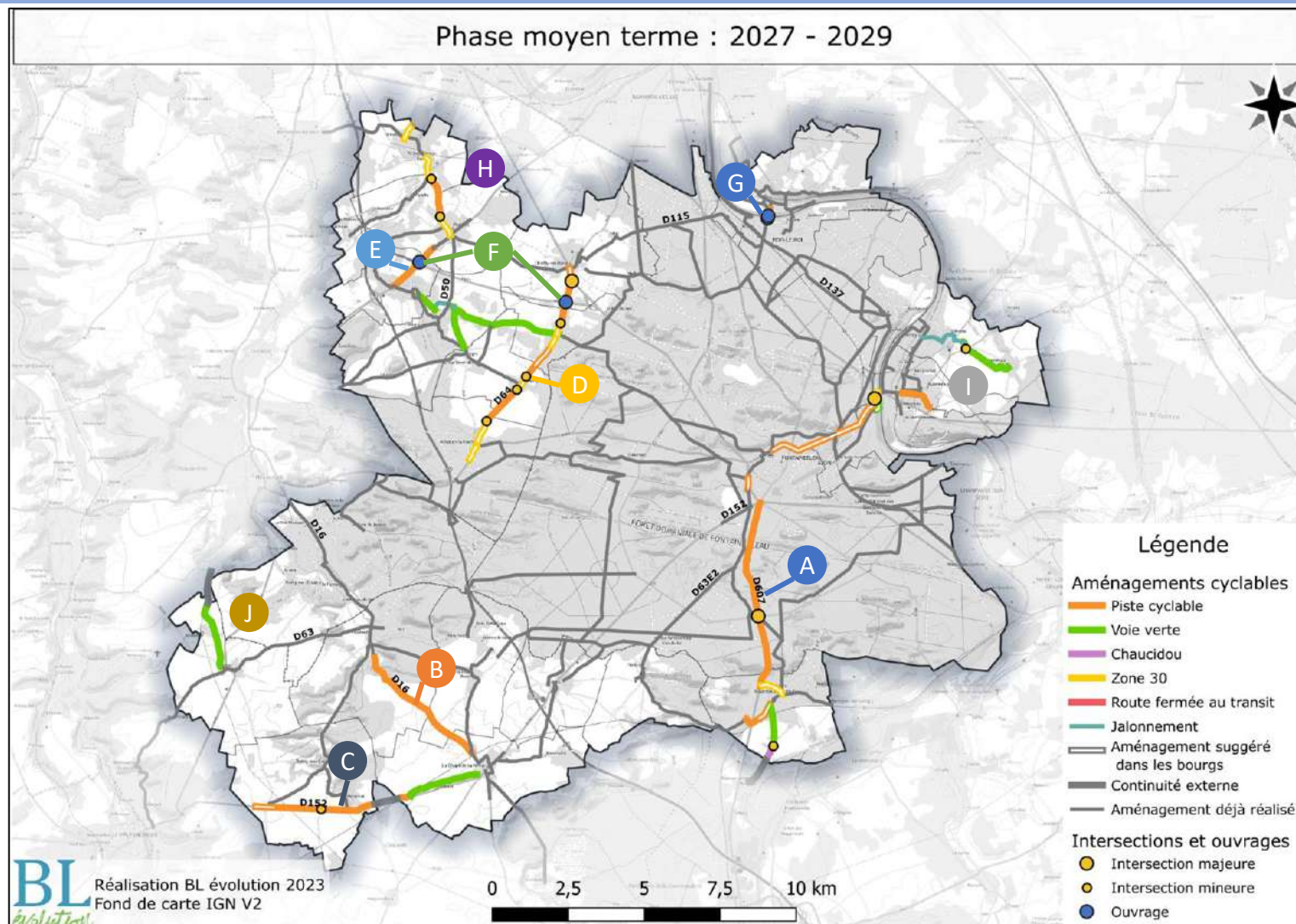
Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Phase moyen terme : 2027 - 2029



Typologie	Coût indicatif	Linéaire
Chaucidou	16 k€	0,5 km
Fermeture à la circulation	-	-
Jalonnement	3 k€	1,1 km
Piste cyclable	8 855 k€	23,3 km
Voie verte	1 374 k€	13,7 km
Zone 30	-	-
Total	10,2 M€	39 km

Typologie	Coût indicatif	Nombre
Intersections majeures	240 k€	3
Intersections mineures	82 k€	9
Ouvrages	3 M€	3
Total	3,3 M€	15



Les aménagements programmés en phase moyen terme sont principalement des aménagements lourds (pistes cyclables, voies vertes).

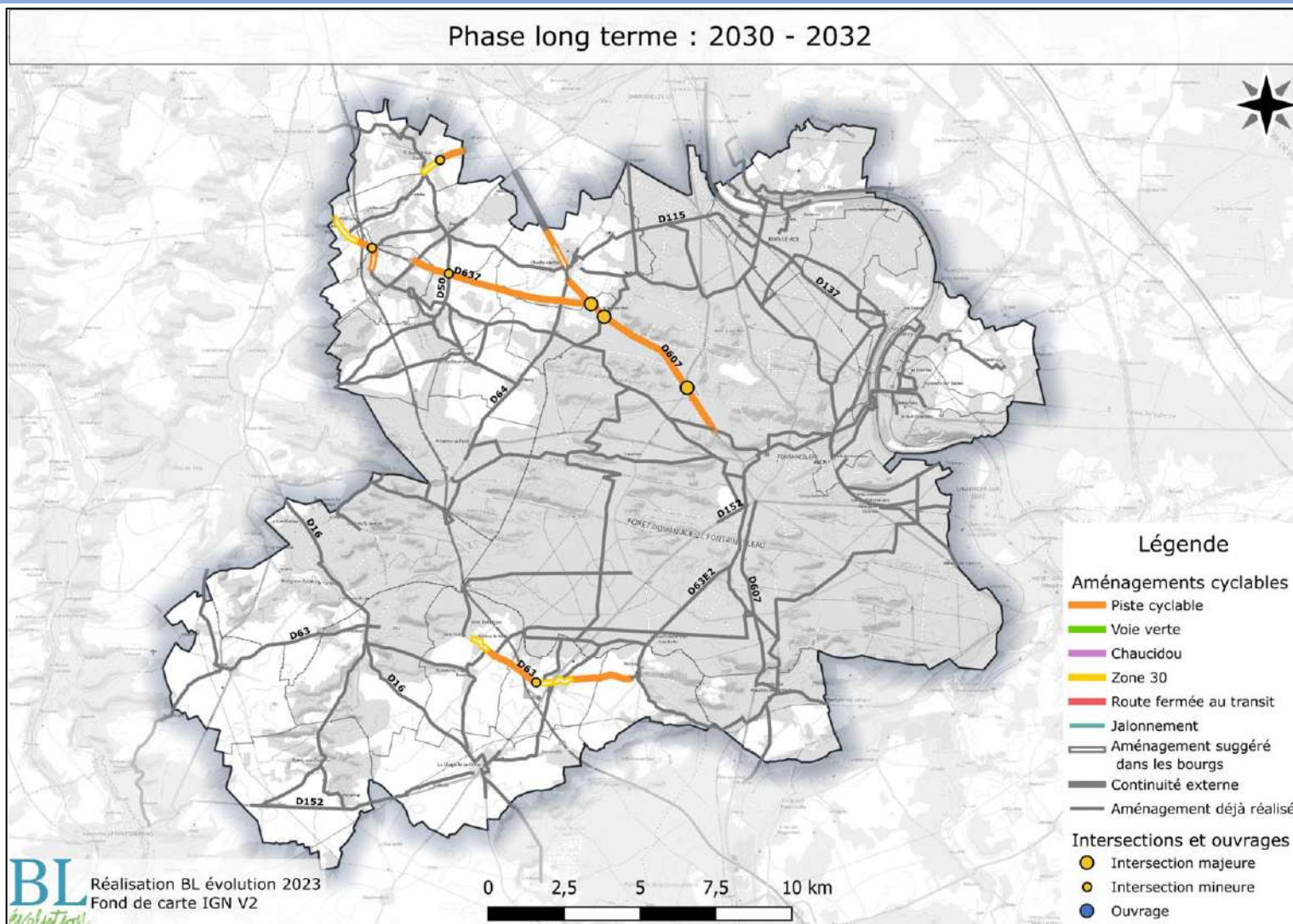
Les principales **pistes cyclables** interbourgs qui seraient réalisées lors de cette phase sont les suivantes :

- A** La D607 entre Bourron-Marlotte et Fontainebleau (suppression d'une voie de circulation)
- B** La D16 entre le Vaudoué et La-Chapelle-la-Reine (acquisition de foncier)
- C** La D152 entre Boissy-aux-Cailles et La-Chapelle-la-Reine (utilisation de chemins agricoles)
- D** La D64 entre Arbonne-la-Forêt et Chailly-en-Bière
- E** La D372 entre Cély et Perthes
- F** Pour réaliser ces liaisons, **deux ouvrages importants** de franchissement de la D637 sont à réaliser sur la D64 entre Barbizon et Chailly-en-Bière et sur la D372 entre Cély et Perthes.
- G** Un encorbellement entre Bois-le-Roi et Chartrettes est programmé
- H** Réalisation d'une piste cyclable entre Saint-Sauveur-sur-Ecole et Perthes.
- I** Création d'une voie verte entre La Brosse et Fontaineroux et une piste cyclable à Samoreau reliant la ZAE.
- J** Création d'une voie verte entre Tousson et Milly-la-Forêt.



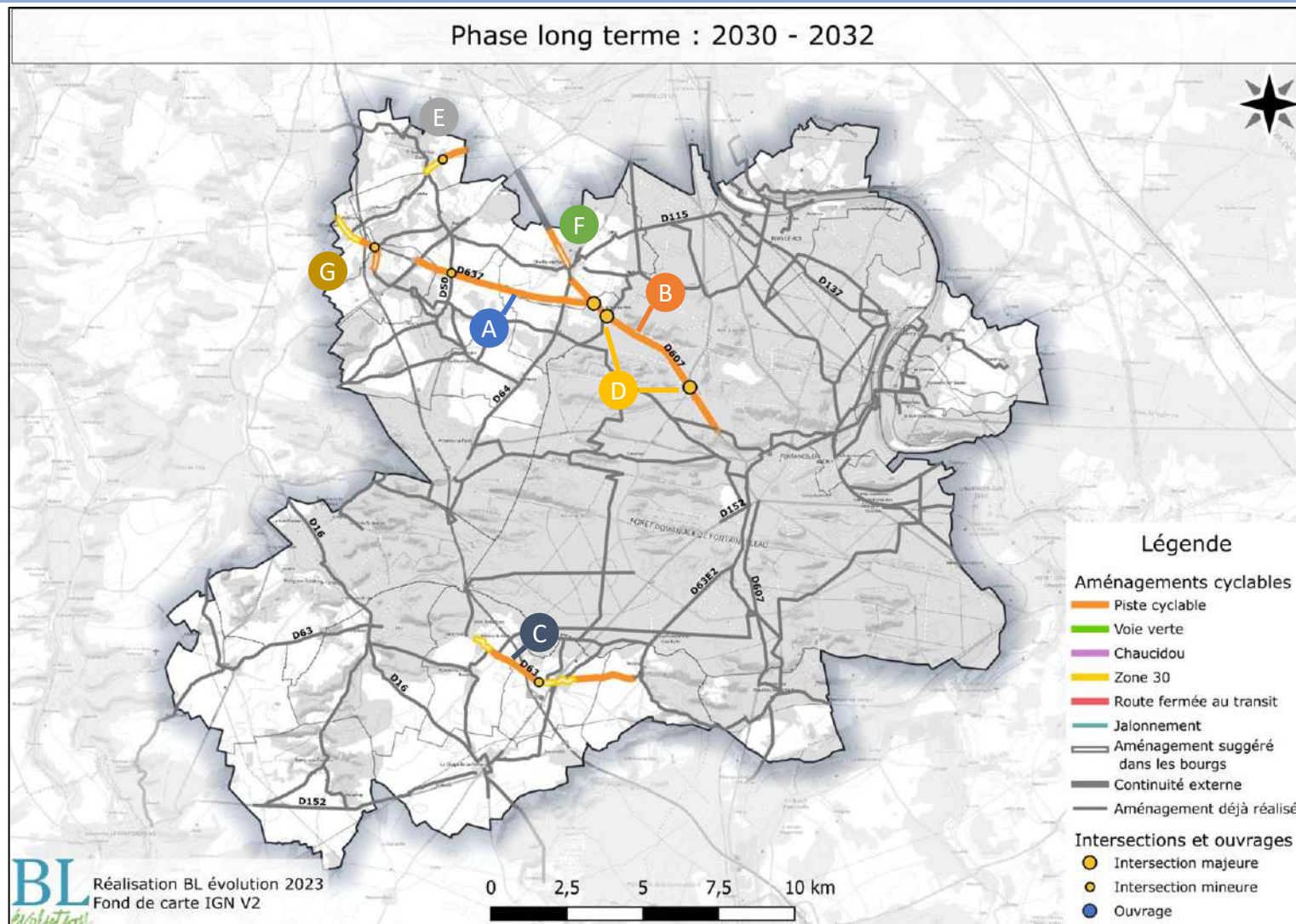
Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Phase long terme : 2030 - 2032



Typologie	Coût indicatif	Linéaire
Chaucidou	-	-
Fermeture à la circulation	-	-
Jalonnement	-	-
Piste cyclable	5 946 k€	19,8 km
Voie verte	-	-
Zone 30	-	-
Total	5,9 M€	19,8 km

Typologie	Coût indicatif	Nombre
Intersections majeures	130 k€	3
Intersections mineures	30 k€	4
Ouvrages	-	-
Total	0,2 M€	7



Les aménagements programmés en phase long terme sont des aménagements lourds de pistes cyclables.

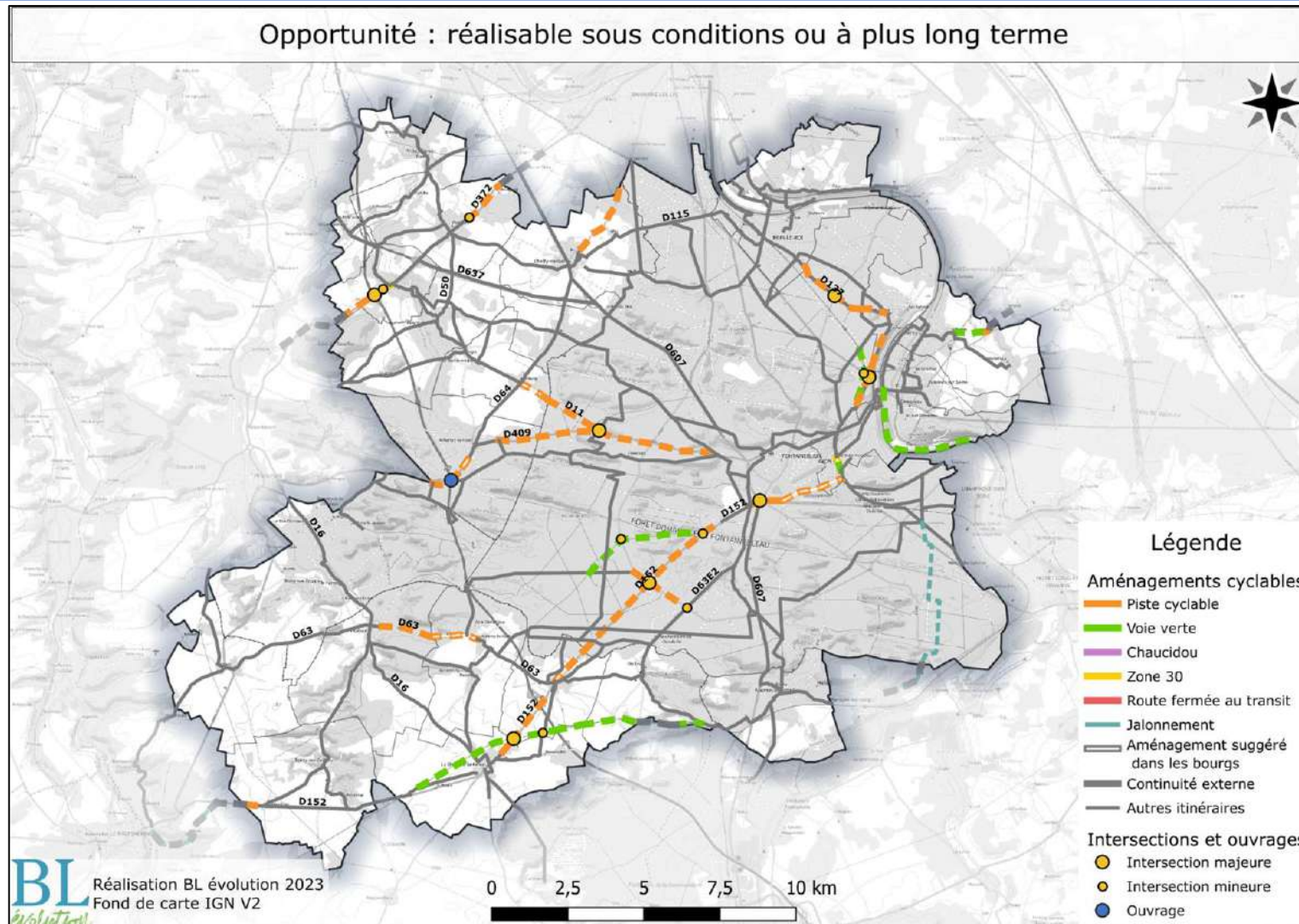
Les principales **pistes cyclables** interbourgs qui seraient réalisées lors de cette phase sont les suivantes :

- A** La D637 entre la D372 et la D607 (suppression d'une voie de circulation ou utilisation de l'accotement)
- B** La D607 entre Chailly-en-Bière et la route du Bouquet du Roi
- C** La D63 entre le Achères-la-Forêt, Ury et Recloses (acquisition de foncier)
- D** Pour réaliser ces liaisons, **des carrefours majeurs seront à aménager** sur la D637 et la D607.
- E** Saint-Sauveur-sur-Ecole à la CAMVS
- F** D607 entre Chailly-en-Bière et la CAMVS
- G** D11 entre Cély et Saint-Germain-sur-Ecole



Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Opportunité : réalisable sous conditions ou à plus long terme



BL évolution
Réalisation BL évolution 2023
Fond de carte IGN V2



Opportunité

Typologie	Coût indicatif	Linéaire
Chaucidou	-	-
Fermeture à la circulation	-	-
Jalonnement	17 k€	5,5 km
Piste cyclable	13 115 k€	36,9 km
Voie verte	2 081 k€	20,8 km
Zone 30	-	-
Total	15,2 M€	63,2 km

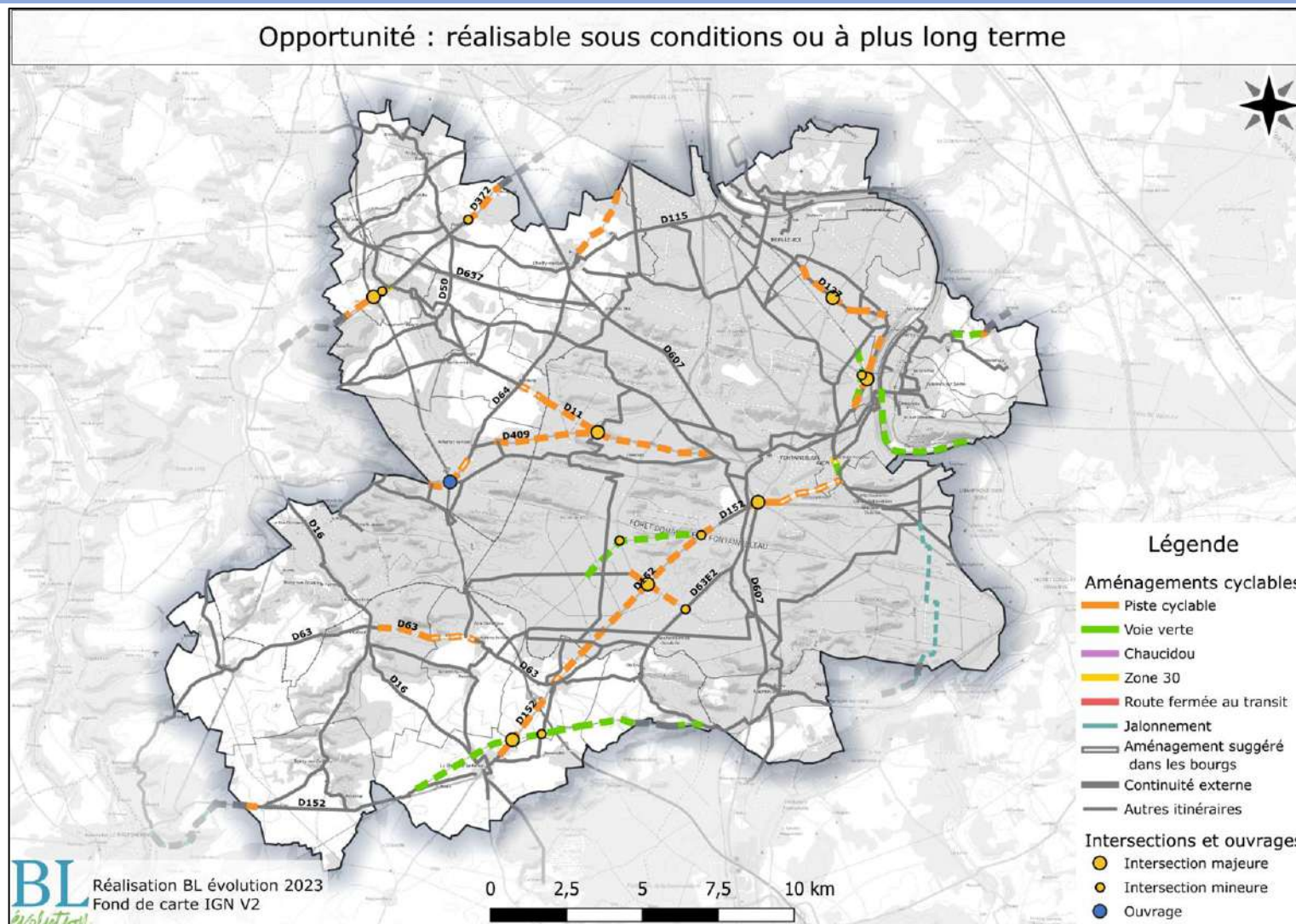
Typologie	Coût indicatif	Nombre
Intersections majeures	920 k€	7
Intersections mineures	72 k€	7
Ouvrages	2 500 k€	1
Total	3,5 M€	14

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Opportunité

Opportunité : réalisable sous conditions ou à plus long terme



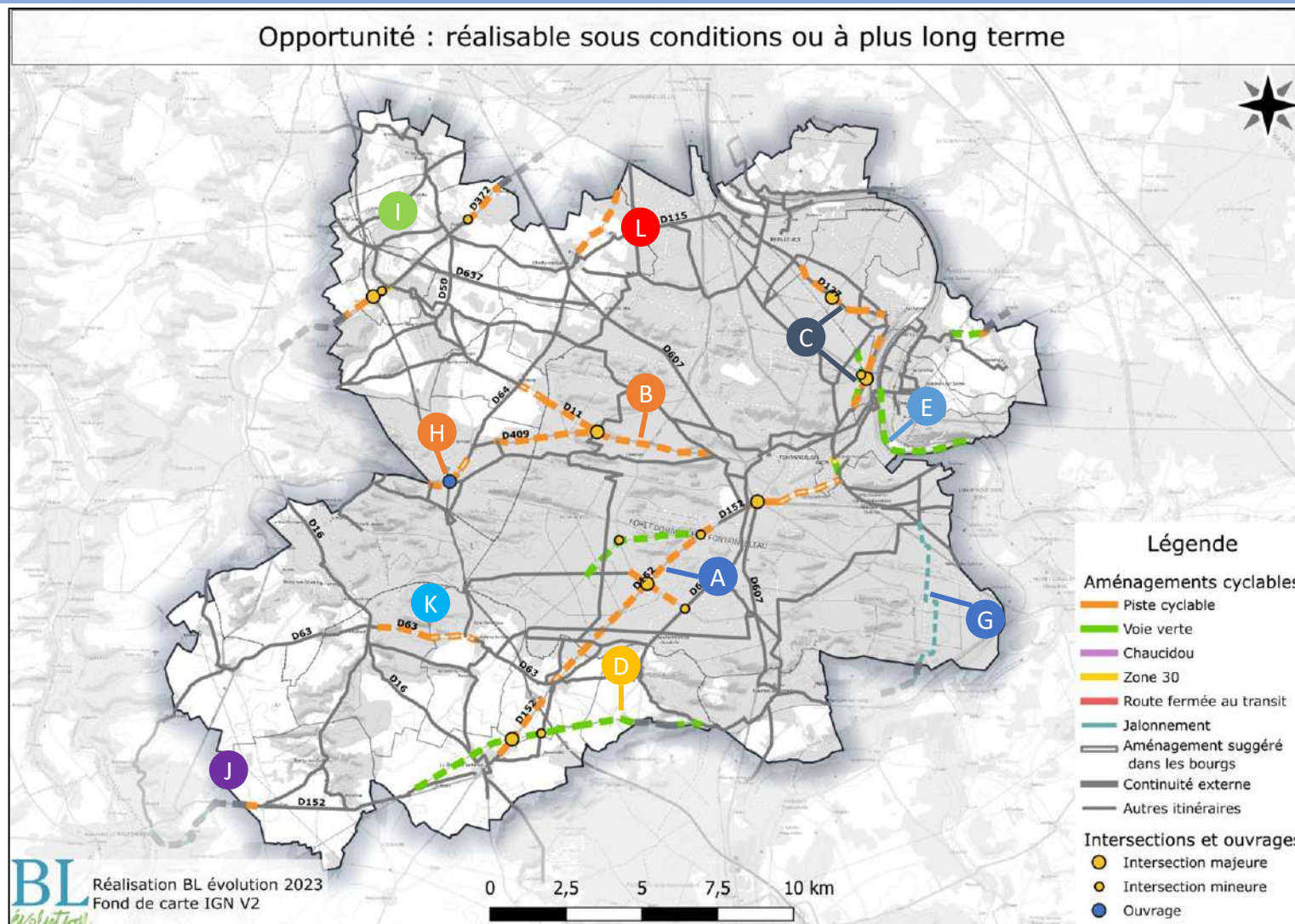
Les aménagements non programmés sont inscrits en phase d'opportunité. Plusieurs raisons peuvent en être à l'origine :

- **L'impossibilité réglementaire liée à la forêt de protection et aux sites classés** de réaliser les aménagements cyclables. C'est le cas pour de nombreuses routes départementales situées en forêt de protection : D152, D409, D11, D137, D301, D63.
- Un **coût trop important** par rapport à l'importance de la liaison dans le cadre actuel d'élaboration du schéma directeur cyclable.
- L'existence d'un **itinéraire alternatif** sécurisé et pertinent.
- La localisation sur une emprise privée.

Tous ces itinéraires pourront être réalisés en cas suivant les opportunités de réalisation qui se présenteront et sont inscrit à cette fin dans le SDC.

Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Opportunité : réalisable sous conditions ou à plus long terme



BL évolution
Réalisation BL évolution 2023
Fond de carte IGN V2

0 2,5 5 7,5 10 km

Opportunité

Pistes cyclables :

- A** La D152 entre Ury et Fontainebleau
- B** La D409 entre Arbonne-la-Forêt et Fontainebleau
- C** La D137 entre Bois-le-Roi et Samois-sur-Seine et entre Samois-sur-Seine et Fontainebleau
- I** D372 entre Cély et Courances été entre Perthes et la CAMVS
- J** D152 entre Mainbervilliers jusqu'à Malesherbes
- K** D63 entre Achères et le Vaudoué
- L** D64 ente Chailly et la CAMVS

Voies vertes :

- D** Voie de chemin de fer entre Bourron-Marlotte et la Chapelle-la-Reine
- E** Chemin de Halage à Samoreau

Jalonnement :

- G** Liaison entre Thomery et Montigny-sur-Loing (liaison intercommunautaire).

Ouvrages :

- H** Franchissement de l'autoroute A6 sur la D409

Coûts : 15,2 M€ en infrastructures et 3,5 M€ en intersections et ouvrages

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°1.1 Créer des liaisons cyclables interbourgs

Tableau de répartition des coûts des aménagements cyclables par phase et par typologie

Typologie	2024 – 2026	2027 – 2029	2030 – 2032	Total par typologie	Opportunité
Chaucidou	521 k€	16 k€	-	537 k€	-
Fermeture à la circulation	14 k€	-	-	14 k€	-
Jalonnement	140 k€	3 k€	-	143 k€	17 k€
Piste cyclable	1,4 M€	8,9 M€	5,9 M€	16,2 M€	13,1 M€
Voie verte	1,4 M€	1,3 M€	-	2,7 M€	2,1 M€
Zone 30	15 k€	-	-	15 k€	-
Total par phase	3,4 M€	10,2 M€	5,9 M€	19,6 M€	15,2 M€

Répartition des coûts des aménagements cyclables

Le coût des aménagements cyclables est calculé à partir des ratios selon la typologie de l'aménagement. Selon la priorisation réalisée en concertation avec les élus les dépenses se répartissent de la manière suivante :

- Dans la **première phase**, les dépenses sont réparties entre tous les types d'aménagements. La réalisation de voies vertes sur des chemins existants et de pistes cyclables demandent le plus d'investissements.
- La **seconde phase** représente les investissements les plus importants compte-tenu des nombreuses pistes cyclables programmées.
- La **troisième phase** représente des investissements conséquents sur les pistes cyclables mais moins importants que les phases précédentes.
- Pour être réalisées, les **opportunités** nécessitent un investissement important. Si les conditions réglementaires évoluent pour permettre leur réalisation, ce budget serait à intégrer dans les phases précédentes.

Subventions

Le coût est indiqué sans prendre en compte les subventions.

Les possibilités de financement des aménagements cyclables sont nombreuses. Il est possible de faire **financer jusqu'à 70% des coûts** les aménagements avec les aides du Département, de la Région et de l'Etat.



Action n°1.2 Traiter les intersections



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer la continuité des liaisons intercommunales, il est primordial de bien traiter les franchissements. Cette action permettra notamment de lever **les freins au développement des modes actifs**.

Les entrées de bourgs seront particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intrabourgs.

Enfin, il sera important de **penser différents usages** pour traiter les franchissements, il faudra par exemple prendre en compte la sécurité nécessaire aux déplacements des enfants, les contraintes des vélo-cargo ou des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.



Description des mesures

- ✓ Aménager les carrefours à l'entrée des bourgs.
- ✓ Assurer la continuité du réseau cyclable au niveau des principales intersections.

Le traitement des franchissements doit se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements, afin d'assurer la continuité cyclable. En complément, certains bourgs devront être aménagés pour les rendre accessibles.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Département

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département, Communes concernées par les aménagements



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement	0,2 M€	2,3 M€	0,2 M€
Humain	Inclus dans l'action 1.1		



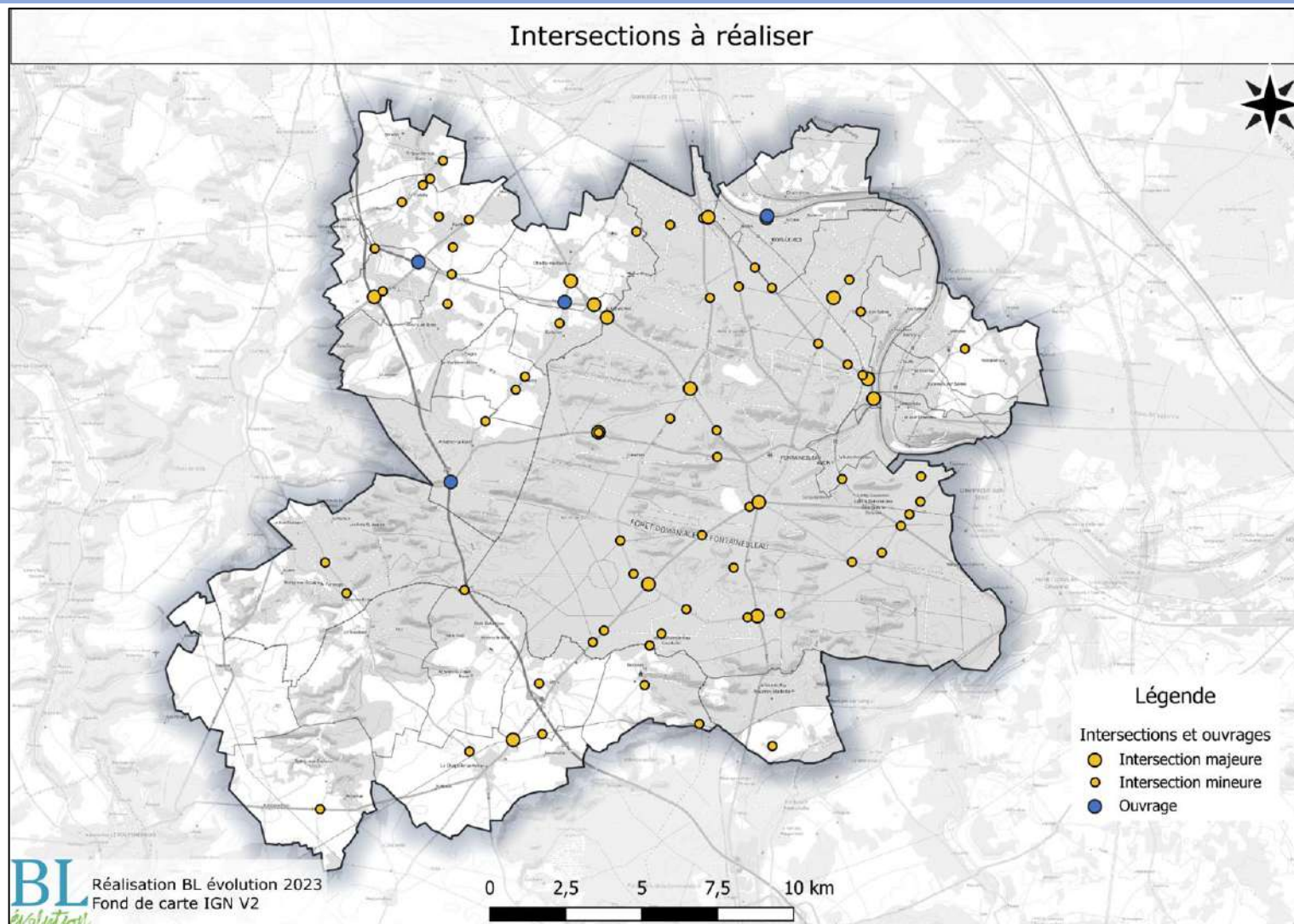
Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Intersections réalisées	41	53	59
Ouvrages réalisés	1	3	3

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°1.2 Traiter les intersections



Intersections et ouvrages

Sur l'ensemble des itinéraires situés en dehors des bourgs. Les intersections à sécuriser sont identifiées et indiquées sur les fiches tronçons liées aux itinéraires.

Les principaux **ouvrages** nécessitant des aménagements sont les suivants :

- Passerelle entre Bois-le-Roi et Chartrettes
- Franchissement de la D637 sur la D64 à Chailly-en-Bière
- Franchissement de la D637 sur la D372 à Cély

Les **intersections majeures** sont des intersections où des travaux lourds sont à prévoir pour sécuriser les traversées cyclistes sur des axes où le flux de véhicules motorisés est important.

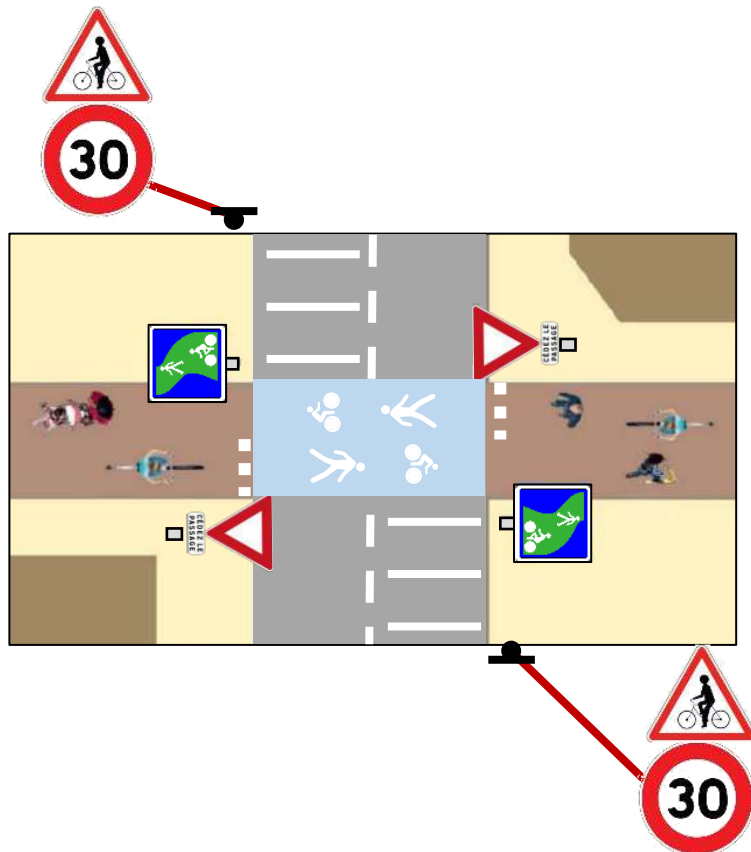
Les **intersections mineures** concernent les franchissements d'axe sécurisés par du marquage au sol ainsi que les entrées et sorties de bourg lors du passage d'un aménagement séparatif à un aménagement mixte.



Action n°1.2 Traiter les intersections

Marquer une traversée de piste cyclable/voie verte :

- *Lieu* : traversée de voie verte/piste cyclable en zone rurale
- *Moyens* : résine + pictos + bandes rugueuses + panneaux
- *Coût* : 3 000 €



Exemple :



Exemple de bandes rugueuses

Aspects techniques :

- Régime de priorité : en fonction de l'axe adjacent
- Bandes rugueuses à disposer dans chaque sens ;
- Résine contrastée à appliquer sur la traversée de la voie verte afin d'appuyer la continuité et d'informer les usagers de la voie principale.
- Panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h, 50 km/h et le panneau A21, informant de la présence de cyclistes.



Action n°1.2 Traiter les intersections

Les giratoires, omniprésents sur le territoire Français, ne sont souvent pas adaptés à l'usage du vélo. Voici quelques conseils afin d'y créer un aménagement cyclable sécurisé.

- **En zones résidentielles** : possibilité d'aménager un disque ralentisseur bombé avec deux lignes circulaires. Régime de priorité à droite.
- **Giratoire < 19,5 m de rayon** : aménagement cyclable compliqué, nécessité d'opter pour une autre solution (système de feux, plateaux etc...)
- **Giratoire > 19,5 m de rayon** : possibilité d'opter pour un « rond-point hollandais » avec priorité donnée à la piste ou non (voir schémas à droite).



Ralentisseur circulaire bombé, Utrecht, Pays-Bas

Crédits photo : Parisenselle.fr



Carrefour giratoire Hollandais

Crédits photo : Parisenselle.fr



Action n°1.3 Garantir la continuité des itinéraires dans les centre-bourgs



Contexte et objectifs de l'action

Des liaisons à l'échelle intercommunale sont programmées dans le cadre du schéma directeur cyclable de la Communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau. Pour que ces liaisons puissent entraîner un report modal important, **il est nécessaire d'assurer la continuité cyclable de celles-ci dans les bourgs** du territoire, en particulier au sein des pôles principaux.

Sur certains tronçons, un apaisement de la circulation et la mise en place de zone 30 ou zones de rencontre peut suffire, mais certains axes nécessitent la mise en place d'aménagements spécifiques : double-sens cyclable, chaucidou, bande cyclable, piste cyclable, etc.

En complément, un travail sur le plan de circulation de certaines communes et la généralisation de la limitation à 30 km/h peut renforcer la place des modes actifs dans les bourgs.

Accompagnement des ETP des communes dans la réalisation de leurs aménagements intrabourgs, conseils techniques, démarches administratives, animation.



Description des mesures

- ✓ Pour chaque liaison intercommunale réalisée, des aménagements au sein des communes permettent d'assurer la continuité jusqu'aux pôles d'intérêts.
- ✓ Réalisation de plans de mobilités dans les communes.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : CAPF, Département



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Financier	Investissement estimé communes : 13,5 M€
Humain	0,2 ETP (en accompagnement des communes)



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Part des liaisons intercommunales prolongées à l'échelle communale	50%	75%	100%
Part des communes ayant réalisé un plan de mobilité	30%	70%	100%

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°1.3 Garantir la continuité des itinéraires dans les centre-bourgs

Coûts estimés des continuités dans les bourgs

Le Schéma Directeur Cyclable n'a pas pour objet d'étudier en détail les aménagements dans les bourgs car ils relèvent de la compétence des communes. Les coûts des continuités des itinéraires cyclables dans les bourgs sont présentés à titre indicatif afin de donner une idée des montants qui seraient à investir. Ils ont été calculés à partir de ratios qui ne prennent pas en compte toutes les problématiques urbaines.

Les continuités dans les bourgs sont représentées sur la carte globale des aménagements avec un trait fin blanc par-dessus la typologie.

Les montants estimés pour chaque tronçon sont consultables dans les fiches itinéraires en Annexe du document.

Commune	Coût (hors subvention)	Longueur
Achères-la-Forêt	174 225,00 €	3200 m
Arbonne-la-Forêt	759 100,00 €	2152 m
Avon	2 170 600,00 €	2904 m
Barbizon	852 400,00 €	2504 m
Bois-le-Roi	1 284 834,00 €	9013 m
Boissy-aux-Cailles	177 900,00 €	593 m
Bourron-Marlotte	684 267,00 €	4470 m
Cély	559 100,00 €	2952 m
Chailly-en-Bière	1 017 900,00 €	3144 m
Chartrettes	291 182,00 €	1939 m
Fleury-en-Bière	249 800,00 €	2498 m
Fontainebleau	1 276 800,00 €	1596 m
Héricy	136 845,00 €	2741 m
La Chapelle-la-Reine	1 002 700,00 €	3629 m
Le Vaudoué	710 000,00 €	2389 m
Perthes	375 000,00 €	3750 m
Recloses	124 810,00 €	1666 m
Saint-Germain-sur-École	96 600,00 €	966 m
Saint-Martin-en-Bière	207 418,00 €	2953 m
Saint-Sauveur-sur-École	193 000,00 €	1273 m
Samois-sur-Seine	400 432,00 €	3883 m
Samoreau	97 700,00 €	977 m
Tousson	95 500,00 €	955 m
Ury	232 800,00 €	2328 m
Vulaines-sur-Seine	311 400,00 €	3114 m
Total	13 482 313,00 €	68246 m

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°1.4 Prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries



Contexte et objectifs de l'action

La stratégie et la planification de développement de la pratique du vélo se construit à l'échelle du Département et de la Communauté d'Agglomération via l'élaboration du présent schéma directeur cyclable pour une connexion entre les bourgs. L'aménagement des entrées, sorties et traversées des centres bourgs sont de la compétence des communes qui sont les maîtres d'ouvrages. Les deux échelles et actions sont liées pour que les cyclistes puissent circuler de façon continue et sécurisée pour les déplacements du quotidien.

Parce que les travaux de traverse de bourg, d'aménagements d'espaces publics sont conçus pour plusieurs années, et donc fixent les conditions de déplacements sur cette période, **il convient de se poser systématiquement la question des aménagements cyclables** (et piétons) dans ces projets au moment de leur conception en application de l'article L. 228-2 du code de l'environnement pour les voies urbaines. Lorsqu'un aménagement cyclable est opportun, **les recommandations du CEREMA devront être respectées.**



Description des mesures

En fonction de la voirie concernée (communale, départementale), les communes sollicitent des acteurs variés pour la réfection de celle-ci. Il s'agit dans tous les cas de définir au préalable les objectifs recherchés des aménagements, selon une liste de questionnements pour mener cette réflexion. Il s'agit de définir notamment : quels sont les principaux déplacements concernés ? En plus des déplacements quotidiens qui sont la priorité, sont-ils également destinés au cyclotourisme ? Quels sont les services, commerces à rendre accessibles? Quels sont les équipements à réaliser (cheminement, stationnement)? Quels sont les hameaux à desservir/connecter au bourg ?...

Les axes sur lesquels les aménagements cyclables sont les plus intéressants à réaliser lors des réfections de voirie sont identifiées comme « opportunités ».



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes, Département

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : CAPF



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Financier	Budget voirie
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre d'itinéraires classés en « opportunités » réalisés	100%	100%	100%
Part d'aménagements cyclables intégrés dans la refonte des voiries	50%	80%	100%

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°1.5 Entretien des aménagements cyclables interbourgs



Contexte et objectifs de l'action

Si les coûts d'investissement liés aux aménagements pour les modes actifs sont le plus souvent bien pris en compte et intégrés aux budgets des collectivités, les coûts d'entretiens de ces aménagements sont plus difficilement anticipés.

Ces coûts peuvent se diluer dans des prestations plus globales, ou être intégrés dans des actions gérées en régie.

Connaître et anticiper ces coûts est particulièrement important : l'entretien régulier des infrastructures cyclables garantit leur qualité, leur attractivité, et donc leur utilisation.



Description des mesures

A moyen terme (en intégrant les futurs aménagements cyclables) : entretien régulier du réseau

Coût du km :

3 000 € / an / km linéaire pour les aménagements importants (pistes cyclables, voies vertes, chaudiou);

Faible pour le jalonnement (doit tout de même être anticipé et réalisé).

Il conviendra d'établir dès le démarrage de la phase opérationnelle (réalisation des travaux) et en coordination l'ensemble des maîtres d'ouvrage (Département, communes, ONF) les **modalités de gestion de l'entretien du réseau cyclable** : pistes cyclables, aménagements transitoires, marquages au sol et signalisation verticale.

Il est préconisé de rédiger une **convention de gestion** entre maîtres d'ouvrage pour formaliser ses modalités. La collectivité pourra s'appuyer sur ses agents techniques et les retours des usagers usagers pour assurer un patrouillage régulier (à voir pour une mutualisation du matériel d'entretien : débroussailleuse, ... avec les services du Département) qui devra être suivi d'interventions d'entretien de la voirie, signalisation, équipements etc.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Département, CAPF, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Département



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Fonctionnement	108 k€	229 k€	273 k€
Humain	0,2 ETP	0,3 ETP	0,4 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de signalements pour mauvais entretien / dégradation des infrastructures	10	15	20



Action n°1.6 Aménager des itinéraires cyclables en forêt



Acteurs concernés

Mise en œuvre : ONF

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : CAPF, Communes



Contexte et objectifs de l'action

La Forêt de Fontainebleau est classée Forêt de Protection depuis 2002 à des fins de préservation. La réglementation de cette forêt contraint actuellement l'aménagement du réseau cyclable. Sur les **routes départementales**, seule la chaussée actuelle n'est pas couverte par les contraintes règlementaires. Les accotements ne peuvent pas être aménagés. Ainsi, la stratégie pouvant être envisagée à court terme pour assurer ces liaisons cyclables sont d'emprunter les routes forestières.

Sur les **routes forestières**, les travaux lourds sont à proscrire. Une amélioration du revêtement est à prévoir sur un ensemble de tronçons identifiés par l'Office National des Forêt (ONF). Cependant certaines zones sont des **réserves biologiques** où les traversées et le passage sont interdits, et donc les travaux.



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Investissement	1,4 M€ (ONF)
Fonctionnement	10 k€ (CAPF)



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Linéaire d'aménagements praticables	134 km	134 km	134 km



Description des mesures

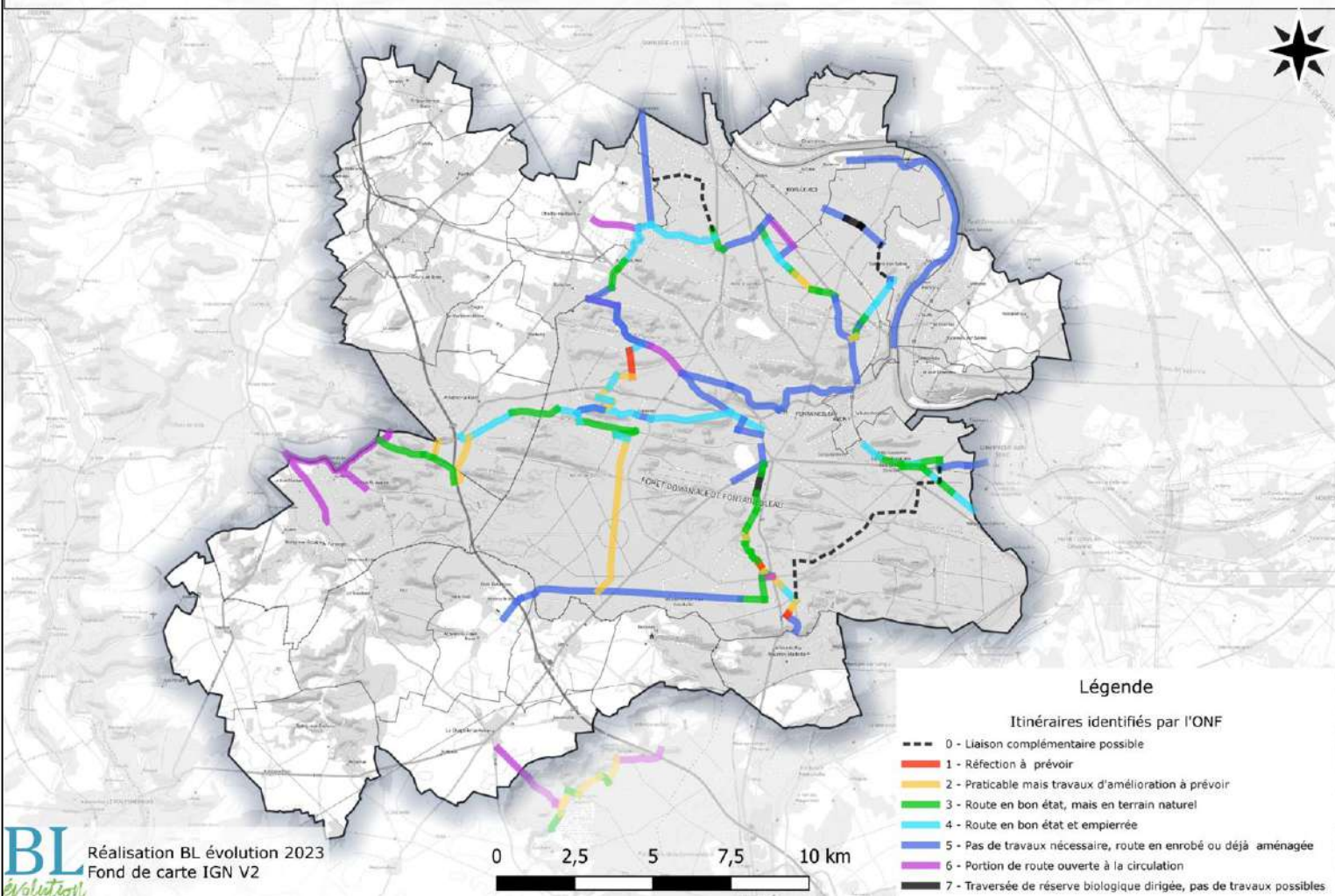
- ✓ Accompagner financièrement l'entretien des itinéraires en forêt en établissant une convention.



Action n°1.6 Aménager des itinéraires cyclables en forêt

Itinéraires identifiés par l'office National des Forêts

Itinéraires identifiés par l'Office National des Forêts



Le travail réalisé par l'ONF a permis d'identifier des itinéraires cyclables pour relier les communes entre elles. La qualité des revêtements diffère sur ces tronçons.

La majorité du linéaire (106 km) est considérée **déjà praticable** par l'ONF.

Une autre partie du linéaire (28 km) est considérée comme **non praticable** et nécessite des travaux d'amélioration.



Action n°1.7 Connecter la CAPF au Réseau Vélo Île de France



Contexte et objectifs de l'action

Sous l'impulsion du Collectif Vélo Île de France, la Région construit un **réseau express** vélo afin de proposer des infrastructures cyclables à haut niveau de service en Île de France. Elles permettront d'effectuer des déplacements utilitaires sur de longues distances.

En s'inspirant du modèle du Réseau Express Régional (RER), neuf lignes ont été imaginées parcourant 680 km. La ligne V7 a pour terminus au sud les villes de Saint-Fargeau-Ponthierry et Melun qui sont des communes situées à proximité de la CAPF.

La connexion avec ce réseau par son prolongement permettrait à la CAPF d'être mieux reliée à la CAMVS et à l'Île-de-France

Le cahier des charges du Réseau Vélo Île-de-France impose des critères sur les aménagements, notamment une largeur d'au minimum 4 mètres.



Description des mesures

- ✓ Engager les discussions avec la Région sur le prolongement de la ligne V7 jusqu'à Saint-Sauveur-sur-École et Bois-le-Roi.
- ✓ Valider un tracé d'itinéraire répondant au cahier des charges du Réseau VIF.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : ONF

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : CAPF, Communes



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement		3,2 M€ (1,2 M€ dans l'agglo)	
Humain	0,1 ETP		

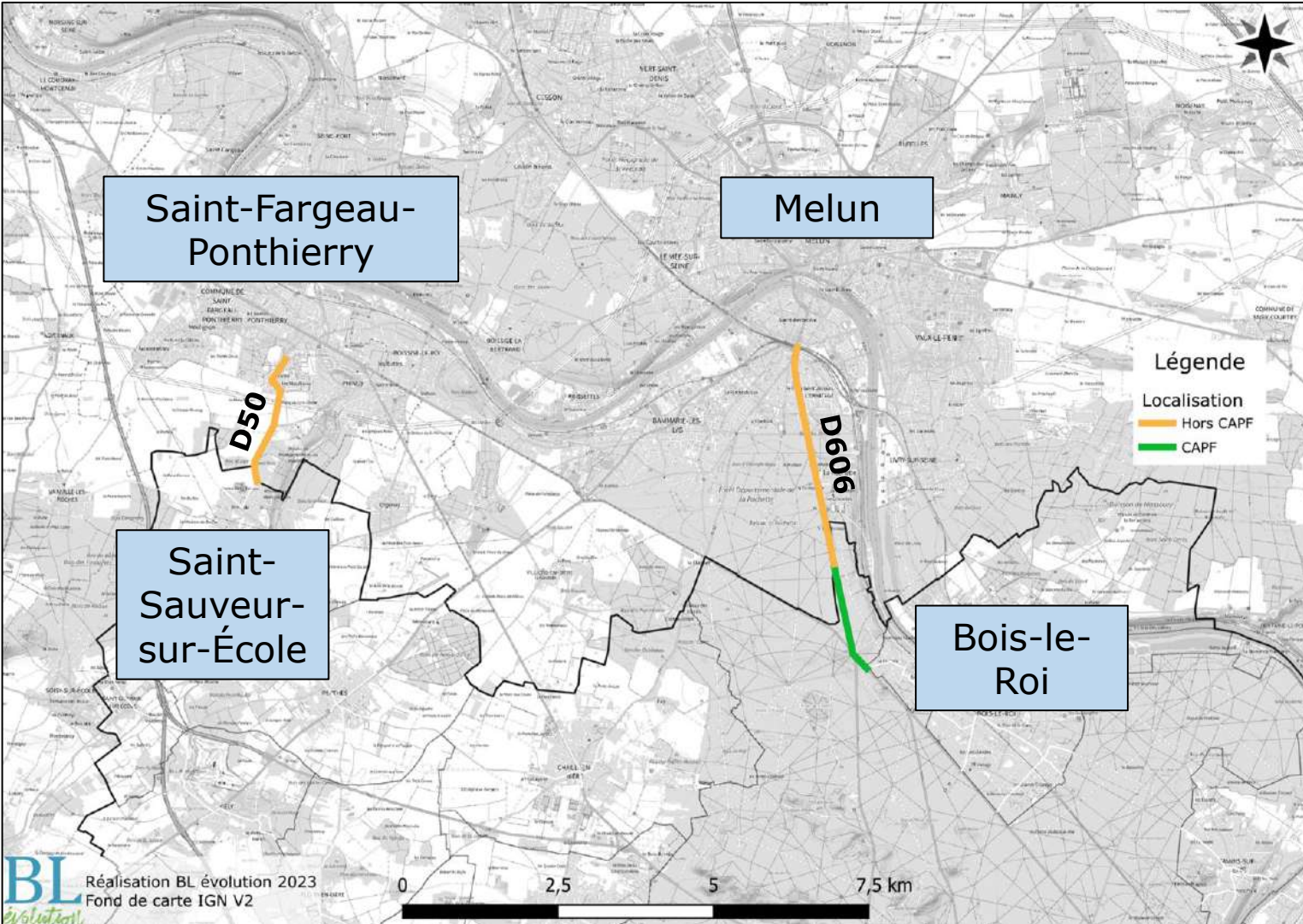


Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Prolongement du réseau VIF jusqu'à Saint-Sauveur-sur-École et Bois-le-Roi		Oui	



Action n°1.7 Connecter la CAPF au Réseau Vélo Île de France

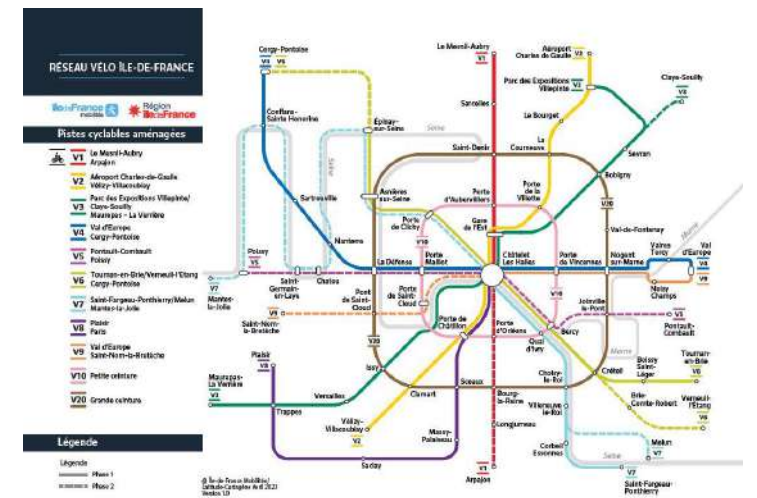


Connexion au Réseau Vélo Île-de-France

La ligne V7 du réseau VIF a pour terminus au sud les villes de Saint-Fargeau-Ponthierry et Melun.

L'axe envisageable pour connecter Saint-Fargeau-Ponthierry à Saint-Sauveur-sur-École est la D50. Cette liaison fait partie du plan vélo de la CAMVS (projet 2026 et plus). Coût estimé : 1,2 M€

Pour relier Bois-le-Roi à Melun, la D606 est l'axe le plus direct. Il est cependant soumis aux contraintes de la forêt de protection. Coût estimé : 2 M€



Carte du réseau vélo Île-de-France, Région Île de France

Accusé de réception en préfecture
 077-200072346-20240405-2024-083B-DE
 Date de réception préfecture : 05/04/2024

Pays de Fontainebleau
 Communauté d'agglomération



Action n°1.8 Expérimenter de nouveaux revêtements



Acteurs concernés

Mise en œuvre : à déterminer

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : CAPF, Communes, ONF



Contexte et objectifs de l'action

Le revêtement en stabilisé ne convient pas à la pratique du vélo utilitaire et l'enjeu d'attirer de nouveaux usagers. Des revêtements écologiques compatibles avec les contraintes environnementales ont été testés dans différents territoires.

Ces revêtements sont constitués de granulats clairs permettant de donner un aspect paysager plus naturel et moins routier. En effet beaucoup d'oppositions au revêtement des voies vertes visent du caractère trop routier des enrobés classiques. Le liant végétal les rend compatibles avec les contraintes environnementales.

Bien que ces enrobés soient plus chers à l'achat, **le coût peut être amorti sur l'entretien** comparé à un stabilisé qui doit être entretenu régulièrement.



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement			



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre d'expérimentations de revêtements	2		
Linéaire d'aménagement réalisé	2 km	10 km	20 km



Description des mesures

- ✓ Organiser une visite technique pour présenter un aménagement cyclable avec un revêtement innovant (exemple : canal d'Orléans au départ de Montargis. Enrobé clair à liant végétal).
- ✓ Expérimenter de nouveaux revêtements sur le territoire.



Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
2.1 Augmenter le stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> • Installer des stationnements vélos adaptés à chaque usage : arceaux vélos, abris vélo, consignes. • Communiquer sur la mise à disposition du stationnement événementiel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Stationnement en gare, (CAPF) : 122 k€ • Arceaux vélo (Communes) : 200 k€ • Abris vélos dans les établissements scolaires : 830 k€ 		<ul style="list-style-type: none"> • 0,3 ETP
2.2 Développer l'apprentissage du vélo sur la durée	<ul style="list-style-type: none"> • Généraliser la mise en place du programme « Savoir Rouler à Vélo ». • Proposer des stages de remise en selle à destination des adultes. 		<ul style="list-style-type: none"> • Subventions : • 2027 – 2029 : 5 k€/an • 2030 – 2032 : 10 k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,1 ETP
2.3 Développer les services de réparation	<ul style="list-style-type: none"> • Soutenir l'installation d'ateliers d'auto-réparation, de réparateurs mobiles et de cafés vélos. 		<ul style="list-style-type: none"> • Subventions : 2 k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> • 0,1 ETP

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
2.4 Multiplier les équipements d'entretien et de réparation en libre-service	<ul style="list-style-type: none"> • Installer des bornes de réparation sur les itinéraires touristiques et les pôles d'intermodalité. • Installer des bornes de recharge pour vélos à assistance électrique (VAE). 	Achat et installation des bornes : <ul style="list-style-type: none"> • 2024 – 2026 : 28 k€/an • 2027 – 2029 : 16 k€/an • 2030 – 2032 : 16 k€/an 		<ul style="list-style-type: none"> • 0,1 ETP

Axe 2		Investissement* : 182 k€ Fonctionnement* : 20 à 12 k€/an		Moyens humains suggérés** : 2024 : 0,6 ETP 2030 : 0,6 ETP
--------------	---	---	---	--

*Hors subventions

**A répartir entre les moyens existants et à recruter

Répartition des tâches

Fiche action	CAPF	Département	ONF	Communes	Région	Associations usagers
2.1 Augmenter le stationnement vélo	Réalisation pour les gares sous l'égide d'IDFM	Réalisation pour les collèges		Réalisation pour les arceaux vélos dans les bourgs, les écoles maternelles et primaires	Réalisation pour les lycées	Partenaires
2.2 Développer l'apprentissage du vélo sur la durée	Animation Subvention aux associations			Mise en place du savoir rouler à vélo		Partenaires
2.3 Développer les services de réparation	Animation, subvention					Partenaires
2.4 Multiplier les équipements d'entretien et de réparation en libre-service	Réalisation , entretien pour les équipements sur les itinéraires communautaires			Réalisation hors itinéraires communautaires dans les bourgs		Partenaires



Action n°2.1 Augmenter le stationnement vélo



Contexte et objectifs de l'action

Le manque de stationnements sécurisés pour vélos est un frein majeur à la pratique de celui-ci (derrière le manque d'infrastructures sécurisées et la météo).

Il convient alors, pour développer le vélo comme outil de mobilité du quotidien, **d'élargir l'offre de stationnement** existante sur le territoire avec des infrastructures adaptées. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

Les événements organisés sur le territoire sont aussi l'occasion d'installer du **stationnement vélo temporaire**. La CAPF a déjà pu développer ce type de pratique lors d'évènements festifs. Démarche à pérenniser à partir de maintenant.



Description des mesures

- ✓ Augmenter le nombre d'arceaux vélos qualitatifs à proximité des lieux d'intérêts afin d'atteindre 2000 arceaux sur la communauté d'agglomération.
 - Investissement (Communes) : 200 k €
- ✓ Installer 166 abris vélo en accès libre à proximité des établissements scolaires pour protéger les vélos des intempéries.
 - Investissement (Communes, Département, Région) : 830 k€ (financement à 40% par le programme Alvéole+)
- ✓ Implanter 450 places en consigne et 40 places en abris vélos en accès libre dans les 7 gares de la communauté d'agglomération
 - Investissement (CAPF) : 122 k€ (Hors projets existants et prenant en compte du financement IDFM)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : IDFM, ADEME



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement	41 k€	41 k€	41 k€
Humain	0,3 ETP		



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de places en consignes installées dans les gares	240	480	720
Nombre d'abris vélo en accès libre	55	110	166
Nombre d'arceaux vélo installés	670	1330	2000

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°2.1 Augmenter le stationnement vélo

Espace public, commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence

Quelques minutes

Quelques heures

Une journée ou plus

Arceaux
(3 points d'attache)



100 €/arceau (2 places)

Abri + Arceaux
(protégé des intempéries)



5000 €/abri (10 places)

Box vélo
(protégé des intempéries)



6000 €/abri (5 places)

Abri sécurisé
(espace sécurisé du vol et des intempéries)



1/2 places 3 000 €/abri

Consigne
(espace sécurisé du vol et des intempéries)



20 places 30 000 €/abri



Equipements		
Code BPE	Type d'équipement	Nombre de places vélo par équipement
A1	Services publics	8
A2	Banque, poste	4
A3	Services automobiles	0
A4	Artisanat du bâtiment	0
A5	Services de proximité	4
B1	Grandes surfaces	0
B2	Petit commerce alimentaire	4
B3	Autres commerces non alimentaires	4
C1	Ecoles maternelles et primaires	0
C2	Collèges	0
C3	Lycées (dont sections pro.)	0
C4	Enseignement supérieur non universitaire	0
C5	Enseignement supérieur universitaire	0
C6	Formation continue	0
C7	Autres services de l'éducation	0
D1	Etablissements et services de santé	4
D2	Médecins	2
D3	Pharmacie, laboratoire...	2
D4	Accueil personnes âgées	4
D5	Crèche	8
D6	Handicap	4
D7	Action sociale	4
E1	Infrastructures de transport (taxis, aéroports, gares SNCF)	0
F1	Equipement de sport	8
F2	Loisir: baignade, port, boucle de randonnée	4
F3	Equipement culturel	16
G1	Tourisme (Hotel, camping, OT...)	8

Nombre de places vélo par équipement

On peut estimer le nombre d'arceaux vélo à installer (1 arceau=2 places) à partir de la Base permanente des équipements (BPE) de l'INSEE. Ci-dessous une proposition d'hypothèses par type d'équipement. Elles sont à adapter en fonction du contexte du territoire et de l'objectif de part modale vélo (les hypothèses ci-dessous sont valables pour un territoire qui vise entre 5 et 10% de part modale vélo).

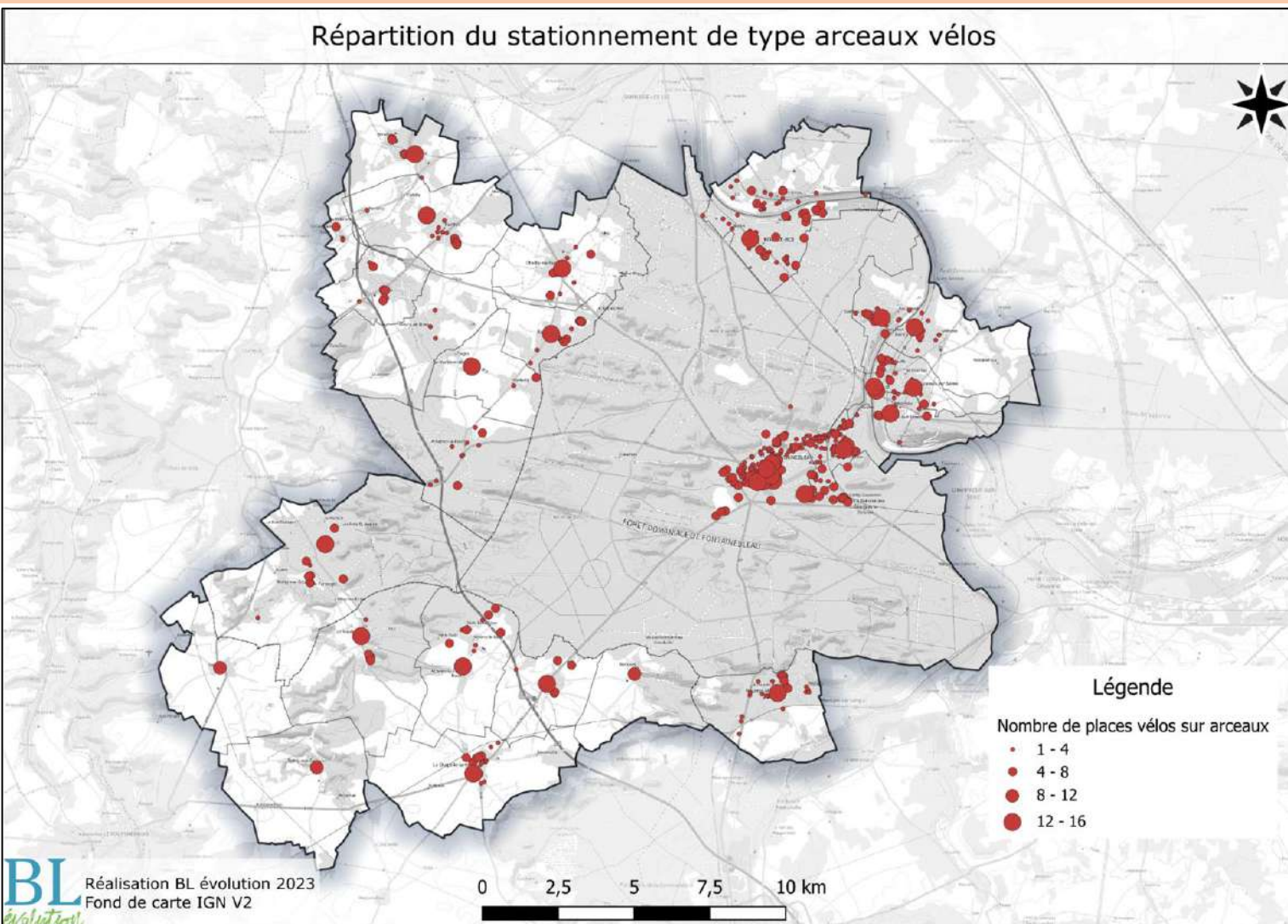
Plusieurs types d'équipements ne sont pas pris en compte dans ce calcul :

- Les établissements scolaires ont besoin d'arceaux vélos sous abris, le dimensionnement est présenté par la suite
- Les gares ont besoin de consignes sécurisées ainsi que d'arceaux en libre accès en fonction de leur fréquentation, le dimensionnement est présenté par la suite



Action n°2.1 Augmenter le stationnement vélo

Répartition du stationnement de type arceaux vélos



BL Réalisation BL évolution 2023
Fond de carte IGN V2



Stationnement sur arceaux vélos

La carte ci-contre présente la répartition des arceaux vélos sur le territoire. Il s'agit d'une proposition à discuter.

Au total le besoin en arceaux est estimé à plus de **4000 places (2000 arceaux)** soit environ **6,5 places pour 100 habitants**.

Commune	Nombre places vélos
Achères-la-Forêt	84
Arbonne-la-Forêt	26
Avon	410
Barbizon	138
Bois-le-Roi	288
Boissy-aux-Cailles	10
Bourron-Marlotte	146
Cély	44
Chailly-en-Bière	96
La Chapelle-la-Reine	170
Chartrettes	88
Fleury-en-Bière	10
Fontainebleau	1690
Héricy	104
Noisy-sur-École	70
Perthes	94
Recloses	10
Saint-Germain-sur-École	16
Saint-Martin-en-Bière	44
Saint-Sauveur-sur-École	72
Samois-sur-Seine	110
Samoreau	64
Tousson	10
Ury	100
Le Vaudoué	56
Vulaines-sur-Seine	198
Total	4148

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Pays de Fontainebleau
Communauté d'agglomération



Stationnement abri vélos pour les scolaires

Pour les établissements scolaires on privilégiera des **arceaux sous abris**. Le dimensionnement est à réaliser **en fonction du nombre d'élèves**. On visera un nombre de places équivalent à **20% du nombre d'élèves**, à adapter selon le contexte.

Pour les écoles élémentaires, il est judicieux d'installer du stationnement pour les vélo-cargos.

Le nombre de stationnement en abri vélo de 10 places est estimé à 166 abris pour 1660 places.

En se basant sur un coût de 5 000 € par abri, le **coût total de déploiement des abris vélos dans les établissements d'enseignement serait de 830 000 €**.

Le programme Alvéole+ finance à 40% l'installation des abris vélo. **Le reste à charge serait de 500 000 €**

Type d'établissement	Age	Nombre de places vélo			Nombre d'abris vélos		
		Enseignant s	Elèves / parents	Total	Enseignant s	Elèves / parents	Total
Maternelle	2 à 5 ans	10	190	200	1	19	20
Primaire	6 à 10 ans	21	386	406	2	39	41
Collège	11 à 14 ans	26	330	355	3	33	36
Lycée	15 à 17 ans	20	259	279	2	26	28
Enseignement supérieur	18 à 24 ans	22	286	308	2	29	31
Enseignement supérieur	25 à 29 ans	4	44	47	0	4	5
Enseignement supérieur	30 ans ou plus	5	56	61	0	6	6
Enseignement supérieur	18 ans et plus	50	645	695	5	64	69
	TOTAL	106	1549	1655	11	155	166



Stationnement vélo en gare

Les 7 gares de la CAPF doivent être équipées de stationnement vélo afin de favoriser l'intermodalité vélo-train. Certaines sont déjà pourvues d'une offre stationnement vélo et des projets sont en cours pour augmenter l'offre.

Afin de dimensionner l'offre de stationnement vélo, celle-ci doit prendre en compte les besoins actuels et futurs. Le guide du stationnement vélo en gare conseille d'installer **10 à 15 % de la fréquentation journalière**. Compte tenu de la typologie des gares, la répartition entre le stationnement en consigne et le stationnement en libre accès, le guide recommande plus de stationnement à accès contrôlé. L'hypothèse de répartition est de 2/3 de stationnement en consigne et 1/3 de stationnement en libre accès sous abris. Compte-tenu de la bonne desserte en transport en commun de la gare de Fontainebleau-Avon, la recommandation en stationnement est minorée à 6%.

En plus des projets existants, les gares où le stationnement vélo est à augmenter sont les gares de Fontainebleau-Avon (+660 places en consigne et 300 en accès libre), Bois-le-Roi (+50 places en consigne), Bourron-Marlotte (+20 places en consigne) et Thomery (+30 places en consigne et 20 places en accès libre).

IDFM finance 100% des stationnements sur les gares dont elle est maître d'ouvrage et 70% maximum sur les gares en maîtrise d'ouvrage CAPF. **Le coût total pour la CAPF du stationnement en gare est estimé à 122 400 €.**

Gare	Existant		En projet		Fréquentation*			Recommandations		Projets à ajouter		Maîtrise d'ouvrage	Coût estimé total	Coût estimé CAPF
	Consigne	Libre	Consigne	Libre	Annuelle	Journalière	15%	Consigne	Libre	Consigne	Libre			
Fontainebleau-Avon	112	57	23	77	3194698	8753	1313	380**	160**	250	30	CAPF	378000 €	113400 €
Bois-le-Roi	112	128	0	0	966054	2647	397	265	132	50	0	IDFM	225000 €	0
Vulaines-sur-Seine - Samoreau	0	0	10	10	43479	119	18	12	6	0	0	CAPF	0	0
Bourron-Marlotte	0	8	10	10	125252	343	51	34	17	20	0	CAPF	30000 €	9000 €
Héricy	0	12	10	15	46723	128	19	13	6	0	0	CAPF	0	0
Chartrettes	0	10	10	10	44116	121	18	12	6	0	0	CAPF	0	0
Thomery	12	0	3	15	167462	459	69	46	23	30	20	IDFM	46000 €	0
Total	236	207	250	149	4587784	12569	1885	762	351	450	40		679000 €	122400 €

*Sources fréquentations en gare: [SNCF](#)

**La recommandation minorée en raison de la desserte importante en transport en commun



Action n°2.2 Développer l'apprentissage du vélo sur la durée



Contexte et objectifs de l'action

Le vélo, ça s'apprend. **Accompagner les jeunes, à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée.**

L'appréhension à remonter sur un vélo est également souvent sous-estimée chez les moins jeunes. Et pourtant, la pratique du vélo est un véritable levier d'épanouissement et d'autonomie chez les jeunes.

Que ce soit dans les bourgs principaux, où la circulation peut être dense ou dans les parties plus rurales du territoire où les vitesses sont souvent élevées, **la pratique du vélo nécessite un apprentissage pour assurer la sécurité de tous.**

Ces formations sont des occasions pour faire tester des nouveaux types de vélos (vélos-cargos, vélos adaptés) et apprendre à se déplacer en sécurité avec ce matériel.



Description des mesures

- ✓ Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « Savoir rouler à vélo » auprès des groupes scolaires de l'intercommunalité. Ce programme consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée.
- ✓ Organiser des séances de remise en selle : en partenariat avec les associations d'usagers vélo, ou les cafés-vélos, ces ateliers abordent une partie statique, axée sur le vélo en lui-même (choix, entretien, sécurisation, etc.) et une partie dynamique avec mise en situation réelle. Ces séances peuvent aussi bien être proposées à la demande, que lors d'événements ayant lieu sur le territoire.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : Communes

Bénéficiaires : Usagers, scolaires

Partenaires : CAPF, Etablissements scolaires, organismes labellisés, associations



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Fonctionnement		5 000€ (subvention)	10 000€ (subvention)
Humain	0,1 ETP		



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Part de scolaires sensibilisés	100%	100%	100%
Nombre de séances de remises en selle organisées sur le territoire		5/an	10/an



Action n°2.3 Développer les services de réparation



Contexte et objectifs de l'action

Pour les cyclistes du quotidien ou occasionnels, **il est important de pouvoir réparer et entretenir son vélo**, afin que cela devienne une solution de mobilité opérationnelle au quotidien.

Réparer un vélo est aussi l'opportunité pour certains de se réessayer à la **pratique du cyclisme à moindre frais**, en tirant profit d'un ancien vélo plus utilisé depuis quelques temps. A l'inverse, c'est aussi un frein à la pratique pour tous ceux qui s'arrêtent de faire du vélo car ils n'ont pas la motivation de le réparer. Quand on connaît l'importance de l'habitude dans les choix de mobilité, on se dit qu'il est important de pouvoir réparer son vélo facilement.

Les ateliers participatifs, d'une durée d'une demi-journée, seraient organisés par des associations vélo sur les différents secteurs du territoire afin de faire bénéficier l'ensemble des habitants.



Description des mesures

- ✓ Organiser des ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation avec les associations (subventions de 2000€ par an).
- ✓ Soutenir les professionnels de la réparation sur le territoire.
- ✓ Faire connaître et promouvoir l'offre actuelle d'ateliers participatifs, de professionnels de la réparation et de cafés vélos.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Associations, vélocistes



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Fonctionnement	2 000€/an (subvention)
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre d'ateliers participatifs d'entretien et d'autoréparation organisés	4/an	6/an	8/an
Nombre de professionnels de la réparation sur le territoire	5	7	10

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-0838-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°2.4 Multiplier les équipements de recharge, d'entretien et de réparation en libre-service



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'effectuer des réparations mineures au cours de leurs trajets, les cyclistes ont souvent besoin de **matériel accessible en dehors de leur domicile**. Cette action est destinée en particulier aux cyclotouristes qui effectuent des trajets de longue distance.

Les bornes d'entretien et de réparation ainsi que les stations de gonflage sont à disposer principalement le long des itinéraires touristiques comme la **Scandibérique** ou les **boucles locales** mais également près des pôles d'intermodalité : gares, gares routières, aires de covoiturage.

Des bornes de recharges pour les vélos à assistance électrique permettent de dépanner les VAE lorsque l'autonomie n'est plus suffisante pour effectuer la dernière partie du trajet. Les bornes permettent de recharger les VAE **dans les stationnements sécurisés**, en gare par exemple.



Description des mesures

- ✓ Installer des bornes d'entretien et de gonflage sur les itinéraires touristiques (2000€ par équipement)
- ✓ Installer des bornes de recharge VAE dans les parkings sécurisés (1000€ par borne).



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Acteurs du tourisme



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement	28 000€	16 000€	16 000€
Humain	0,1 ETP	0,1 ETP	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de bornes de réparation sur le territoire	10	15	20
Nombre de bornes de recharge de VAE	8	14	20

Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
3.1 Augmenter le nombre de vélos disponibles	<ul style="list-style-type: none"> Organiser des bourses aux vélos. Communiquer sur les aides existantes. Compléter l'aide existante. Location courte durée : soutenir les entrepreneurs Appuyer la location courte durée IDFM 		<ul style="list-style-type: none"> Aide à l'achat supplémentaire (distribuée par les communes volontaires ou la CAPF) : 2027 – 2032 : 15 k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> 0,2 ETP
3.2 Organiser des événements de promotion du vélo	<ul style="list-style-type: none"> Organiser une fête du vélo. Organiser un challenge des mobilités. Promouvoir le vélo lors des événements du territoire 			<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP
3.3 Informer les cyclistes sur les itinéraires cyclables	<ul style="list-style-type: none"> Installer des points d'information sur les itinéraires cyclables. Réaliser un plan de jalonnement. 	<ul style="list-style-type: none"> Plan de jalonnement : 50 k€ 		<ul style="list-style-type: none"> 2024 – 2026 : 0,2 ETP 2027 – 2032 : 0,1 ETP

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
3.4 Améliorer la cartographie en ligne du territoire.	<ul style="list-style-type: none"> Intégrer des aménagements et itinéraires à OpenStreetMap. Permettre aux usagers de faire des retours d'expérience. Etablir un partenariat avec une entreprise de cartographie des itinéraires cyclables. 		<ul style="list-style-type: none"> 7 k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP
3.5 Sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques à adopter pour circuler en sécurité	<ul style="list-style-type: none"> Réaliser un guide des bonnes pratiques pour circuler en sécurité à destination de tous les usagers. Imprimer et diffuser ce guide dans les établissements scolaires et lors des événements du territoire. 	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation du guide : 40 k€ 		<ul style="list-style-type: none"> 2024 – 2026 : 0,3 ETP

Axe 3



Investissements* : 90 k€
Fonctionnement* : 7 k€/an



Moyens humains suggérés :**
2024 : 0,8 ETP
2030 : 0,5 ETP

Répartition des tâches

Fiche action	CAPF	Département	ONF	Communes	Région	Associations usagers
3.1 Augmenter le nombre de vélos disponibles	Animation, communication			Prime à l'achat complémentaire (facultatif), communication	Prime à l'achat	Animation
3.2 Organiser des événements de promotion du vélo	Organisation d'une fête du vélo			Communication		Co-organisation
3.3 Informer les cyclistes sur les itinéraires cyclables	Portage					Partenaires
3.4 Améliorer la cartographie en ligne du territoire.	Portage					Partenaires, contributeur
3.5 Sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques à adopter pour circuler en sécurité	Réalisation et diffusion			Diffusion, communication		Partenaires, contributeur



Action n°3.1 Augmenter le nombre de vélos disponibles



Contexte et objectifs de l'action

Bien que le vélo soit un moyen de déplacement bien moins onéreux que la voiture individuelle, cela peut toutefois engendrer à court terme des dépenses supplémentaires pour les ménages dont le vélo vient en addition de la voiture comme moyen de transport.

Ainsi, passer le cap de l'achat d'un vélo, qui plus est avec l'essor des VAE et autres vélos cargos, bien plus coûteux que la plupart des vélos mécaniques, est une étape essentielle du changement de pratique de mobilité. C'est pourquoi il est important d'accompagner cette phase de transition via plusieurs mesures:

L'organisation de bourse aux vélos en partenariat avec les associations pour donner la possibilité de se procurer un vélo à moindre coût?

La promotion de la **location longue durée** de vélos à assistance électrique Véligo par IDFM.

Eventuellement, un mécanisme de **prime à l'achat** complémentaire à l'aide de la région pour aider les ménages à acquérir certains types de vélos dont le coût d'achat peut être un réel frein.



Description des mesures

- ✓ Organiser des bourses aux vélos en partenariat avec les associations.
- ✓ Promouvoir l'offre de location longue durée Véligo.
- ✓ Soutenir la location courte durée
- ✓ Appuyer la location courte durée IDFM
- ✓ Possibilité pour les communes de compléter l'aide à l'achat de la région d'une aide supplémentaire avec critère de ressource L'estimation budgétaire est faite sur un scénario de 150 aides par an.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : IDFM, Associations



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Fonctionnement	0	15 000€ (Communes)	15 000€ (Communes)
Humain	0,1 ETP	0,2 ETP	0,2 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de bourses aux vélos sur le territoire	1/an	2/an	3/an
Montant de l'aide complémentaire à l'achat	0	100€	100€

Action n°3.2 Organiser des événements de promotion du vélo et de sensibilisation



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Associations



Contexte et objectifs de l'action

Les aménagements et les services sont 2 maillons essentiels pour développer la pratique cyclable. **Des événements de promotion du vélo permettront d'accompagner ces 2 volets**, afin de transmettre sur le terrain à la population les bonnes informations et d'inciter les citoyens à modifier leurs habitudes de mobilité. Ces événements permettent également de **sensibiliser cyclistes et automobilistes** à la sécurité routière et aux règles de bonne conduite à adopter.

L'objectif étant de développer une culture vélo encore plus large, en particulier pour le vélo du quotidien, il paraît alors très pertinent d'organiser des événements plus variés autour du vélo pour les habitants du territoire.

Par exemple : l'événement national « mai à vélo » serait l'occasion d'organiser une fête du vélo en s'associant aux associations locales.

Afin de toucher de nouveaux publics, la promotion du vélo peut être faite lors des événements du territoire qui font venir de nombreuses personnes. La communication peut mettre en avant les moyens de se rendre à vélo à l'événement et la présence de stationnement sécurisé.



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Humain	0,1 ETP	0,1 ETP	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de participants à la fête du vélo	1000	1500	2000
Part des événements promouvant le vélo	50%	75%	100%



Description des mesures

- ✓ Organiser une fête du vélo.
- ✓ Organiser des ateliers de sensibilisation et de prévention à la sécurité.
- ✓ Promouvoir le vélo pour se rendre aux événements du territoire



Action n°3.3 Informer les cyclistes sur les itinéraires cyclables



Contexte et objectifs de l'action

L'objectif de cette action est à la fois **d'informer les cyclistes sur les itinéraires conseillés** et les non-cyclistes sur l'existence d'un réseau cyclable pour effectuer leurs déplacements du quotidien. Cette communication se doit d'être publiée sur différents supports :

- Une carte en ligne pour toucher un large public
- Des cartes sur des lieux de passage et d'intermodalité (gares, pôles d'intérêts communautaire)
- Du jalonnement le long du trajet pour faciliter le guidage

L'ensemble de ces supports doivent accompagner les habitants pour **faciliter et encourager la pratique au quotidien**.

La réalisation du plan de jalonnement doit s'effectuer en partenariat avec les communes afin de s'assurer de l'uniformité de la charte de jalonnement.



Description des mesures

- ✓ Réaliser une carte des itinéraires cyclables avec les informations de temps, de dénivelé, de distance.
- ✓ Réaliser un plan de jalonnement.
- ✓ Jalonner les itinéraires cyclables (budget inclus dans l'action 1.1).



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Communes



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement	50 000€		
Humain	0,2 ETP	0,1 ETP	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Réalisation d'une carte actualisée des itinéraires cyclables	Oui	Oui	Oui
Réalisation d'un plan de jalonnement et jalonnement des nouveaux itinéraires	Oui	-	-

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°3.4 Améliorer la cartographie en ligne du territoire



Contexte et objectifs de l'action

La **cartographie en ligne** est utilisée par de nombreux cyclistes pour calculer les itinéraires cyclables les plus optimaux au regard de différents critères : rapidité, confort, sécurité, etc. Ces calculateurs d'itinéraires reposent sur des bases de données des aménagements cyclables qui doivent être renseignées en continue pour apporter une information juste à l'utilisateur (base de données nationale, OpenStreetMap).

Sur le territoire de la CAPF, il y a un **enjeu d'identification des itinéraires les plus adaptés**, notamment dans le périmètre de la forêt de Fontainebleau où les informations sur la qualité du revêtement sont peu disponibles.

Les outils cartographiques en ligne permettent aussi aux usagers de faire des **retours d'expérience** sur les aménagements qu'ils empruntent et signaler les dysfonctionnements, mauvais entretiens, points dangereux.



Description des mesures

- ✓ Etablir un partenariat avec une entreprise de cartographie des itinéraires cyclables (facultatif).
- ✓ Renseigner les nouveaux aménagements dans la base nationale des aménagements cyclables.
- ✓ Permettre aux usagers de faire des retours sur les aménagements qu'ils empruntent.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Entreprise de cartographie



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Fonctionnement	7 000€	7 000€	7 000€
Humain	0,1 ETP	0,1 ETP	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Linéaire intégré à OSM	100%	100%	100%
Nombre de retours d'expérience	30	50	80



Action n°3.5 Sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques à adopter pour circuler en sécurité



Contexte et objectifs de l'action

La présence de plus en plus importante de cyclistes fait augmenter le nombre d'usagers sur la route (piétons, véhicules motorisés, cycles...). Bien que des aménagements séparatifs permettent de gérer au mieux les **interactions entre ces usagers**, ils ne peuvent être déployés partout et dans le court terme. Afin de mieux partager la route, il est de la responsabilité de chaque usager de respecter le code de la route et des règles de bonne conduite, à la fois pour les cyclistes, les piétons et les automobilistes.

L'enjeu est également **d'informer les usagers sur les comportements de chacun** pour apprendre à se connaître et ainsi mieux réagir en cas de situation dangereuse.



Description des mesures

- ✓ Réaliser un guide des bonnes pratiques pour circuler en sécurité à destination de tous les usagers.
- ✓ Imprimer et diffuser ce guide dans les établissements scolaires et lors des événements du territoire.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF

Bénéficiaires : Usagers, piétons, automobilistes

Partenaires : Associations



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
investissement	40 k€	-	-
Humain	0,4 ETP	-	-



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de guides distribués	5000	7000	10000

Axe 4 : garantir la gouvernance et le suivi du SDC

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
4.1 Constituer une équipe destinée à la politique cyclable de la CAPF	<ul style="list-style-type: none"> Recruter des chargés de mission vélo. Définir le rôle des agents de la CAPF dans la mise en œuvre du SDC 			<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP (recrutement et gestion d'équipe)
4.2 Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités	<ul style="list-style-type: none"> Formaliser et pérenniser le comité d'usagers. 			<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP
4.3 Créer un comité de pilotage pour assurer le suivi et la coordination de la démarche	<ul style="list-style-type: none"> Définir des objectifs et suivre l'avancée de la mise en œuvre du SDC. 			<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP
4.4 Favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la CAPF	<ul style="list-style-type: none"> Sensibiliser les services techniques des communes à l'urbanisme cyclable. Se doter d'une assistance à maîtrise d'ouvrage 		<ul style="list-style-type: none"> Recrutement d'une AMO : 20 k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP
4.5 Mettre en place un système de comptage vélo	<ul style="list-style-type: none"> Installer des bornes de comptage vélo temporaires et permanentes. 	<ul style="list-style-type: none"> Achat et installation des bornes : 150 k€ 		<ul style="list-style-type: none"> 0,1 ETP

Synthèse des actions

Fiche action	Mesures	Investissement*	Fonctionnement*	Moyens humains**
4.6 Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité cyclable	<ul style="list-style-type: none"> Mettre en place le Forfait Mobilité Durable (FMD) au sein de la CAPF. Réaliser un Plan « Objectif Employeur Pro Vélo » (OEPV). Acquérir une flotte de vélos pour les agents. 	Achat d'une flotte de vélos : 30 k€	Forfait Mobilité Durable : 9k€/an	0,1 ETP

Axe 4



Investissements* : 180 k€
Fonctionnement* : 30 k€/an



Moyens humains suggérés :**
2024 : 0,6 ETP
2032 : 0,6 ETP

Axe 4 : garantir la gouvernance et le suivi du SDC

Répartition des tâches

Fiche action	CAPF	Département	ONF	Communes	Région	Asso. usagers
4.1 Constituer une équipe destinée à la politique cyclable de la CAPF	Recrutement, réaffectation de tâches					
4.2 Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités	Portage			Partenaires		Participation
4.3 Créer un comité de pilotage pour assurer le suivi et la coordination de la démarche	Portage, animation	Partenaire	Partenaire	Partenaire	Partenaire	Partenaire
4.4 Favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la CAPF	Coordination			Partenaire		Partenaire
4.5 Mettre en place un système de comptage vélo	Portage	Partenaire	Partenaire	Partenaire		
4.6 Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité cyclable	Portage					

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Action n°4.1 Constituer une équipe destinée à la politique cyclable de la CAPF



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques cyclables sur le territoire, il s'agit **d'augmenter les moyens humains** en ajoutant des postes de chargés de mission vélo.

Ils auront pour rôle la mise en œuvre du schéma directeur :

- Pilotage, valorisation et diffusion du schéma
- Animation du comité de suivi des maîtres d'ouvrage
- Coordination des partenaires sur les projets d'aménagement de liaisons cyclables et piétonnes
- Mise en place de la stratégie de stationnement vélo (arceaux, boxes)
- Promotion et sensibilisation des habitants à la pratique du vélo
- Construction des dossiers de demande de subvention

La CAPF compte déjà des moyens qui peuvent soutenir la politique cyclables (communication, finance, sport). L'organisation et le rôle de chacun est à définir pour mettre en place le schéma directeur cyclable.



Description des mesures

- ✓ Recruter des chargés de mission vélo.
- ✓ Définir le rôle des agents de la CAPF dans la mise en œuvre du SDC.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF

Bénéficiaires : CAPF

Partenaires : ADEME



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Humain	0,1 ETP (recrutement et gestion d'équipe)



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre d'ETP sur les projets vélos	3	4	5



Action n°4.2 Permettre aux citoyens d'être acteurs de la planification des mobilités



Contexte et objectifs de l'action

Le développement des aménagements en faveur des modes actifs s'inscrit dans une démarche d'amélioration de l'espace public et la qualité de vie des habitants. **Une démarche participative permet de mieux répondre aux attentes des citoyens** tout en leur partageant les problématiques techniques de mise en œuvre.

Ainsi, il sera essentiel de questionner les habitants de la communauté d'agglomération lors de la mise en place de nouveaux aménagements ou de nouveaux services. Les concertations réalisées lors de l'élaboration du schéma directeur et les travaux du conseil de développement peuvent servir de base pour pérenniser un groupe de concertation.

L'expérimentation et les aménagements tactiques permettront aussi de tester différentes solutions et d'interroger les citoyens sur leurs préférences. A titre d'exemple, un travail sur le plan de circulation se prête bien à l'expérimentation, en testant la suppression de stationnement, la mise en sens unique ou la piétonnisation temporaire. L'urbanisme tactique a pour vocation de tester et doit être accompagné de dispositifs d'observations et de suivi en vue de la pérennisation de certaines propositions.



Description des mesures

- ✓ Organiser des réunions de concertation régulières.
- ✓ Concerner la population dans les différents projets d'aménagement.



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : Acteurs du tourisme



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de réunions de concertation par an	2	2	2
Part des projets d'aménagement où la population a été concertée	80%	90%	100%



Action n°4.3 Créer un comité de pilotage pour assurer le suivi et la coordination de la démarche



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF, Département, Communes

Bénéficiaires : Usagers

Partenaires : ONF



Contexte et objectifs de l'action

La maîtrise d'ouvrage pour les différents aménagements cyclables est partagée entre le département, la communauté d'agglomération et les différentes communes du territoire pour les aménagements dans les bourgs.

Aussi, il s'agit de créer et animer un comité de suivi des maîtres d'ouvrage pour garantir la réalisation des itinéraires inscrits au schéma directeur cyclable. Ce comité pourra se réunir a minima deux fois par an pour échanger sur l'avancée des projets d'aménagements cyclables et sur la mise en place de nouveaux services.

Des discussions pourront aussi être menées avec les collectivités voisines.

Une base documentaire commune (données cartographiques, guides techniques, opportunités de financement, ...) pourra être proposée pour faciliter les échanges et mutualiser les moyens.



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Humain	0,1 ETP



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des indicateurs de suivi à définir et compléter régulièrement.
- ✓ Diffuser les données cartographiques, guides techniques et actualités liés notamment aux opportunités de financement (base documentaire).
- ✓ Organiser et animer 2 réunions par an a minima afin de suivre l'évolution des mesures et l'avancée des aménagements cyclables.
- ✓ Ces réunions semestrielles pourront être complétées de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours.



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de comités de pilotage sur le sujet organisés chaque année	1/an	2/an	2/an
Pourcentage de communes représentées lors des comités de pilotage	60%	80%	100%



Action n°4.4 Favoriser la montée en compétences en mobilités actives au sein de la CAPF



Contexte et objectifs de l'action

Afin d'assurer un suivi au plus près de l'évolution des pratiques cyclables, il s'agit de favoriser la **montée en compétences en mobilités actives au sein des communes de la communauté d'agglomération**.

Cela passe par un plan de **sensibilisation aux aménagements cyclables** auprès des services techniques urbanisme, aménagements, voiries afin de garantir la prise en compte systématique des modes actifs dans les projets du territoire (refonte de voiries, opération d'aménagement, logements, équipements, etc.).

Afin d'intégrer au plus vite ces compétences, la collectivité peut **recruter une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage vélo** qui l'aidera à piloter ses projets de liaisons cyclables : lancement des études pré-opérationnelles, accompagnement sur les travaux de maîtrise d'œuvre.



Description des mesures

- ✓ Organiser des temps de sensibilisation à destination des services techniques des différentes communes
- ✓ Ces temps de sensibilisation pourront être complétés de visites techniques sur le terrain pour apprécier certains projets d'aménagements en cours
- ✓ Contractualisation d'une AMO spécialisée pour la réalisation d'aménagements cyclables (études opérationnelles, montage des dossiers de subvention...)



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF

Bénéficiaires : Communes

Partenaires : ADEME, CEREMA, organismes de formation



Budget indicatif

Type	2024 - 2032
Fonctionnement	20 000€/an
Humain	0,1 ETP



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de sensibilisations organisées chaque année	2/an	2/an	2/an
Nombre d'études pré-opérationnelles réalisées	4	8	12

Action n°4.5 Mettre en place un système de comptage



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF

Bénéficiaires : Habitants

Partenaires : Entreprises de fabrication des bornes



Contexte et objectifs de l'action

Afin de suivre de près l'évolution de la pratique cyclable et piétonne sur votre territoire, il peut être intéressant de mettre en place **des solutions de comptage** sur les aménagements cyclables, comptages manuels dans la rue de piétons.

Les données ainsi récoltées pourront être transmises aux instances chargées de piloter le Schéma directeur cyclable à l'échelle intercommunale et aux partenaires (Département, communes, associations d'usagers,...) **pour justifier des investissements et faire croître les investissements des modes actifs**, ainsi qu'aux habitants avec un objectif de communication sur l'efficacité du plan mis en œuvre.

Il existe de nombreuses solutions de comptage différentes:

- Comptage ponctuel (vélos) : adapté à une étude courte nécessitant un relevé de fréquentation (sous forme de tube traversant la piste).
- Comptage permanent non-visible (vélos): permet de faire remonter des données de fréquentation sans communication directe avec les cyclistes (sous forme de dalle, poteau ou système enterré).



Description des mesures

- ✓ Mettre en place des bornes de comptage ponctuelles pour évaluer de nouveaux aménagements, et la fréquentation vélos + piétons (5000 euros/borne pour l'achat + l'installation).
- ✓ Implanter des bornes de comptage fixes pour mesurer l'évolution de la fréquentation dans le temps.



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement	50 000€	50 000€	50 000€
Humain	0,1 ETP		



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Nombre de bornes de comptage mises en service	10	20	30
Evolution de la fréquentation	Année 0	+50%	100%

Action n°4.6 Rendre la collectivité ambassadrice de la mobilité cyclable



Acteurs concernés

Mise en œuvre : CAPF

Bénéficiaires : Agents de la CAPF

Partenaires : Organismes décernant le label OEPV



Budget indicatif

Type	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
Investissement	15 000€	9 000€	6 000€
Fonctionnement	9 000€		
Humain	0,1 ETP		



Contexte et objectifs de l'action

Les collectivités ont un réel impact sur le développement du vélo sur un territoire, à la fois sur les aménagements mais également sur la communication et leur implication sur la thématique.

Les collectivités peuvent s'inscrire dans des réseaux et labellisations nationales sur la mobilité cyclable, tels que le réseau Vélo & Territoires ou le Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables, le baromètre des villes cyclables de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), ou encore la labellisation « Territoire Vélo ».

En tant qu'employeur, **la CAPF se doit de montrer l'exemple** et proposer à ses agents toutes les solutions possibles pour les inciter à transformer leurs mobilités.

Il existe tout un panel de solutions pour développer le vélo au sein des services : réaliser un plan Objectif Employeur Pro Vélo, généraliser le forfait mobilité durable, accorder des vélos de fonction aux employés voulant essayer le vélotaf, proposer des stationnements vélo sécurisés et équipés de bornes de recharges pour VAE.



Description des mesures

- ✓ Réaliser un plan Objectif Employeurs Pro Vélo sur les sites de la CAPF.
- ✓ Mettre en place une flotte de vélos de fonction pour les agents de la CAPF (3000€/vélo).
- ✓ Généraliser le Forfait Mobilité Durable (Hypothèse 30 agents bénéficiaires).



Indicateurs et Objectifs

Indicateur de résultat	2026	2029	2032
Niveau plan OEPV	Bronze	Argent	Or
Nombre de vélos de service	5	8	10
Montant du FMD (suivant plafond)	300€ /agent	300€ /agent	300€ /agent

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Bilan des coûts

Dépenses en **investissement** hors subventions

	2024 – 2026	2027 – 2029	2030 - 2032
Axe 1 – Réseau Cyclable	6,0 M€	14,3 M€	6,1 M€
Axe 2 – Services	69 k€	57 k€	56 k€
Axe 3 – Communication	90 k€	0 k€	0 k€
Axe 4 - Gouvernance	65 k€	59 k€	56 k€
Total	6,2 M€	14,4 M€	6,2 M€

Dépenses en **investissement** hors subventions

Investissement					
Axe	Action	2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032	Total
1 - Réseau cyclable	1 - Réseau cyclable	3 440 355 €	10 249 313 €	5 946 000 €	19 635 668 €
	2 - Intersections	247 000 €	3 316 000 €	170 000 €	3 733 000 €
	3 - Continuités dans les bourgs	-	-	-	-
	4 - Refonte de voirie	-	-	-	-
	5 - Entretien	-	-	-	-
	6 - Itinéraires en forêt	-	-	-	-
	7 - Réseau Vélo Île-de-France	-	3 200 000 €	-	3 200 000 €
	8. Revêtement	-	-	-	-
Sous total		3 687 355 €	16 765 313 €	6 116 000 €	26 568 668 €
2 - Services	1 - Stationnement vélo	41 000 €	41 000 €	40 000 €	122 000 €
	2 - Apprentissage	-	-	-	-
	3 - Services de réparation	-	-	-	-
	4 - Equipements de réparation	28 000 €	16 000 €	16 000 €	60 000 €
Sous total		69 000 €	57 000 €	56 000 €	182 000 €
3 - Communication	1 - Augmenter le nombre de vélos	-	-	-	-
	2 - Evénements	-	-	-	-
	3 - Information	50 000 €	-	-	50 000 €
	4 - Cartographie	-	-	-	-
	5 - Sensibilisation	40 000 €	-	-	40 000 €
Sous total		90 000 €	€	€	90 000 €
4 - Gouvernance	1 - Constitution d'une équipe	-	-	-	-
	2 - Concertation	-	-	-	-
	3 - Pilotage	-	-	-	-
	4 - Montée en compétence	-	-	-	-
	5 - Système de comptage vélo	50 000 €	50 000 €	50 000 €	150 000 €
	6 - Exemplarité	15 000 €	9 000 €	6 000 €	30 000 €
Sous total		65 000 €	59 000 €	56 000 €	180 000 €
Total par phase		3 911 355 €	16 881 313 €	6 228 000 €	27 020 668 €

Dépenses de **fonctionnement** hors subventions

	2024 – 2026	2027 – 2029	2030 - 2032
Axe 1 – Réseau Cyclable	118 k€/an*	239 k€/an*	273 k€/an*
Axe 2 – Services	2 k€/an	7 k€/an	12 k€/an
Axe 3 – Communication	7 k€/an	7 k€/an	7 k€/an
Axe 4 - Gouvernance	29 k€/an	29 k€/an	29 k€/an
Total	156 k€/an	282 k€/an	331 k€/an

Dépenses de **fonctionnement** hors subventions

Axe	Action	Fonctionnement		
		2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
1 - Réseau cyclable	1 - Réseau cyclable	-	-	-
	2 - Intersections	-	-	-
	3 - Continuités dans les bourgs	-	-	-
	4 - Refonte de voirie	-	-	-
	5 - Entretien	108 000 €	229 000 €	273 000 €
	6 - Itinéraires en forêt	10 000 €	10 000 €	10 000 €
	7 - Réseau Vélo Île-de-France	-	-	-
	8. Revêtement	-	-	-
Sous total		118 000 €	239 000 €	283 000 €
2 - Services	1 - Stationnement vélo	-	-	-
	2 - Apprentissage	-	5 000 €	10 000 €
	3 - Services de réparation	2 000 €	2 000 €	2 000 €
	4 - Equipements de réparation	-	-	-
Sous total		2 000 €	7 000 €	12 000 €
3 - Communication	1 - Augmenter le nombre de vélos	-	-	-
	2 - Evénements	-	-	-
	3 - Information	-	-	-
	4 - Cartographie	7 000 €	7 000 €	7 000 €
	5 - Sensibilisation	-	-	-
Sous total		7 000 €	7 000 €	7 000 €
4 - Gouvernance	1 - Constitution d'une équipe	-	-	-
	2 - Concertation	-	-	-
	3 - Pilotage	-	-	-
	4 - Montée en compétence	20 000 €	20 000 €	20 000 €
	5 - Système de comptage vélo	-	-	-
	6 - Exemplarité	9 000 €	9 000 €	9 000 €
Sous total		29 000 €	29 000 €	29 000 €
Total par phase		156 000 €	282 000 €	331 000 €

Moyens humains, à répartir entre les moyens existants et à recruter

	2024 – 2026	2027 – 2029	2030 - 2032
Axe 1 – Réseau Cyclable	1,6 ETP	2,7 ETP	3,8 ETP
Axe 2 – Services	0,6 ETP	0,6 ETP	0,6 ETP
Axe 3 – Communication	0,8 ETP	0,5 ETP	0,5 ETP
Axe 4 - Gouvernance	0,6 ETP	0,6 ETP	0,6 ETP
Total	3,6 ETP	4,4 ETP	5,5 ETP

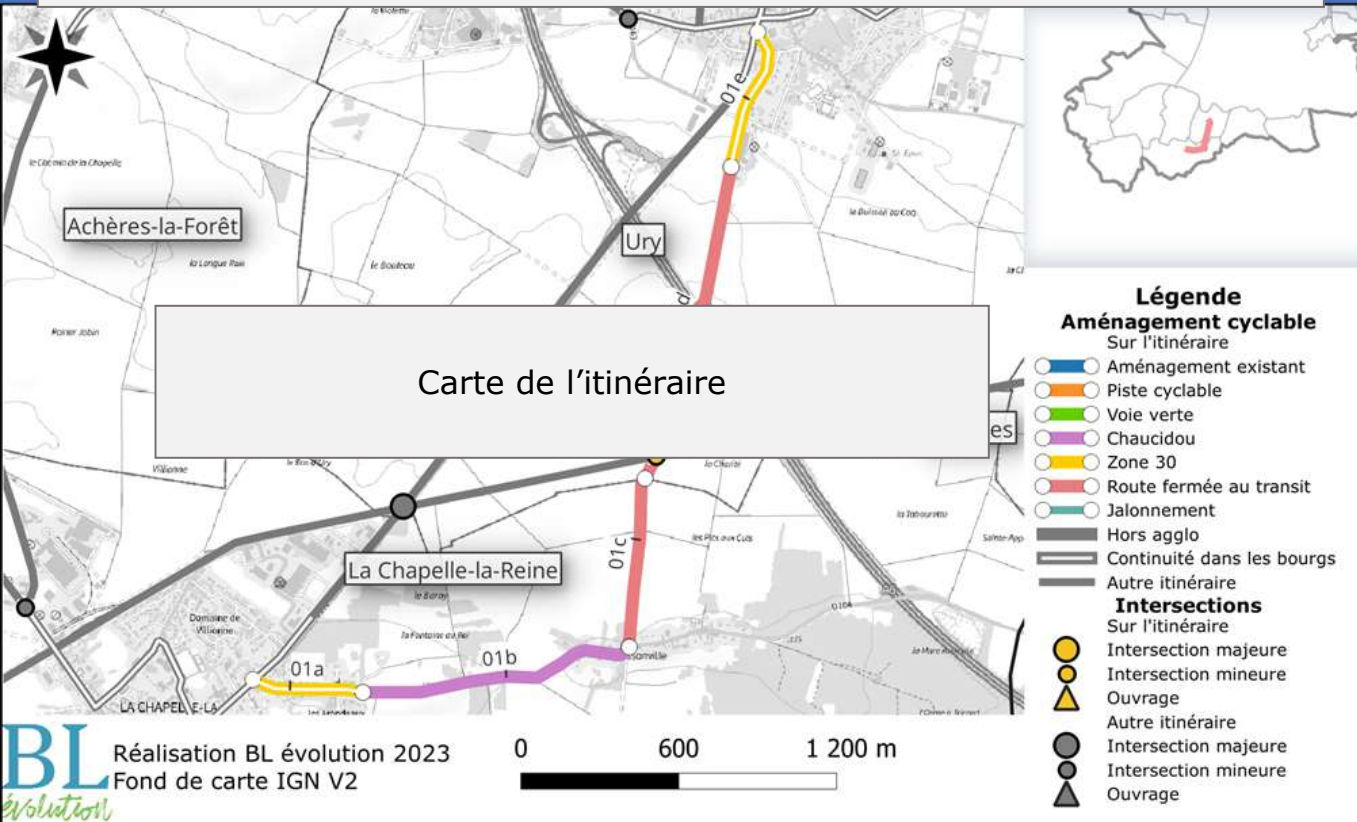
Moyens humains, à répartir entre les moyens existants et à recruter

Axe	Action	Moyens humains		
		2024 - 2026	2027 - 2029	2030 - 2032
1 - Réseau cyclable	1 - Réseau cyclable	1,0	2,0	3,0
	2 - Intersections	-	-	-
	3 - Continuités dans les bourgs	0,2	0,2	0,2
	4 - Refonte de voirie	0,1	0,1	0,1
	5 - Entretien	0,2	0,3	0,4
	6 - Itinéraires en forêt	-	-	-
	7 - Réseau Vélo Île-de-France	0,1	0,1	0,1
	8. Revêtement	-	-	-
Sous total		1,6	2,7	3,8
2 - Services	1 - Stationnement vélo	0,3	0,3	0,3
	2 - Apprentissage	0,1	0,1	0,1
	3 - Services de réparation	0,1	0,1	0,1
	4 - Equipements de réparation	0,1	0,1	0,1
Sous total		0,6	0,6	0,6
3 - Communication	1 - Augmenter le nombre de vélos	0,1	0,2	0,2
	2 - Evénements	0,1	0,1	0,1
	3 - Information	0,2	0,1	0,1
	4 - Cartographie	0,1	0,1	0,1
	5 - Sensibilisation	0,3	-	-
Sous total		0,8	0,5	0,5
4 - Gouvernance	1 - Constitution d'une équipe	0,1	0,1	0,1
	2 - Concertation	0,1	0,1	0,1
	3 - Pilotage	0,1	0,1	0,1
	4 - Montée en compétence	0,1	0,1	0,1
	5 - Système de comptage vélo	0,1	0,1	0,1
	6 - Exemplarité	0,1	0,1	0,1
Sous total		0,6	0,6	0,6
Total		3,6	4,4	5,5

Annexes

Fiches itinéraires

Ces fiches ne présagent en rien des réalisations futures. Elles représentent des aspirations / des souhaits susceptibles d'être réexaminées au cours de la mise en œuvre du projet. Elles ne sont pas immuables et feront l'objet d'études pré-opérationnelles.



Enjeux :

- Enjeux : intermodalité, liaison externe, contraintes d'aménagements...

Maîtrise d'ouvrage Acteurs impliqués dans la maîtrise d'ouvrage

Profils de voirie recommandés

Profils types des aménagements

Tronçons

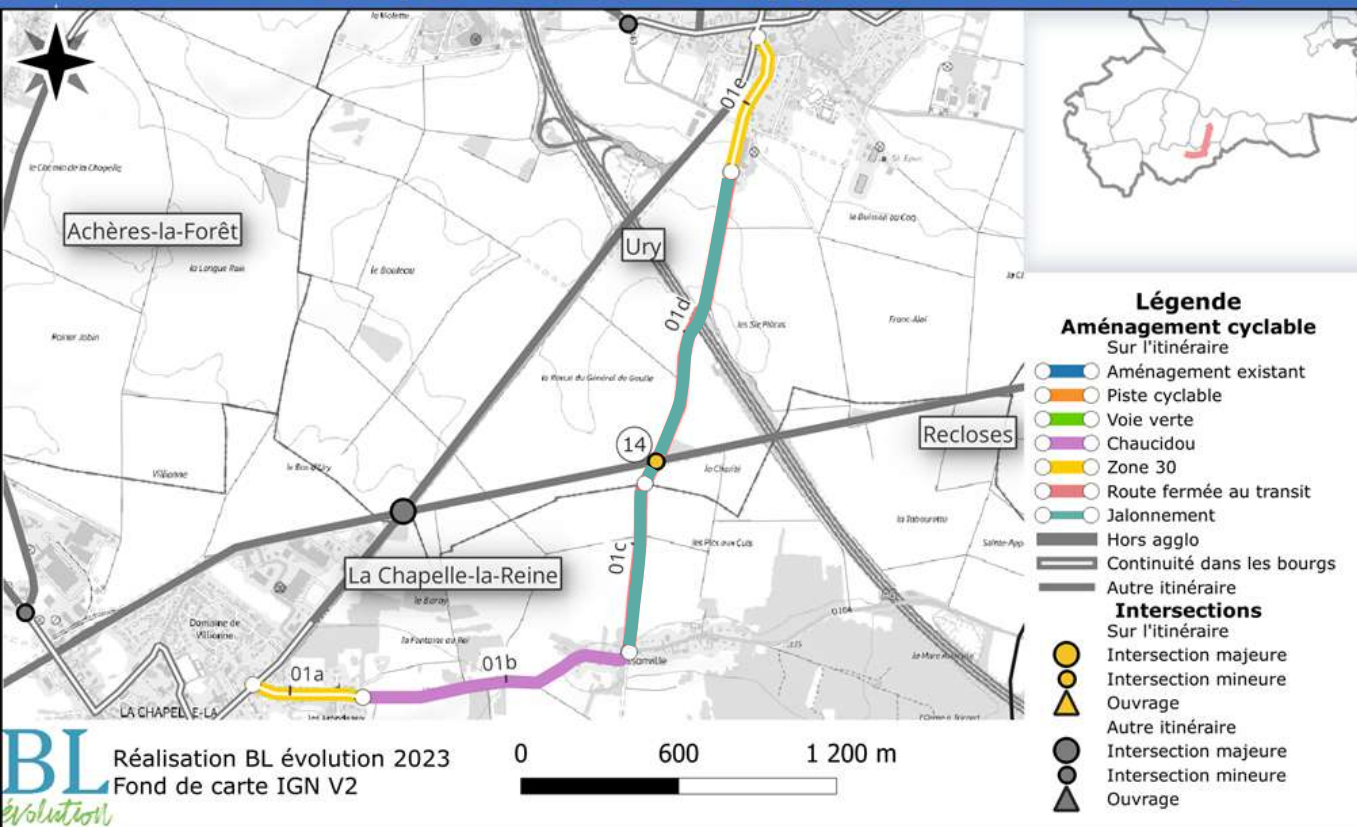
Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
Détails techniques sur chaque tronçon de l'itinéraire								

Totaux CAPF :

Longueur et coût des itinéraires interbourgs (hors itinéraires ONF et liaisons dans les bourgs)

Intersections et ouvrages

Détails techniques sur les intersections liées à l'itinéraire

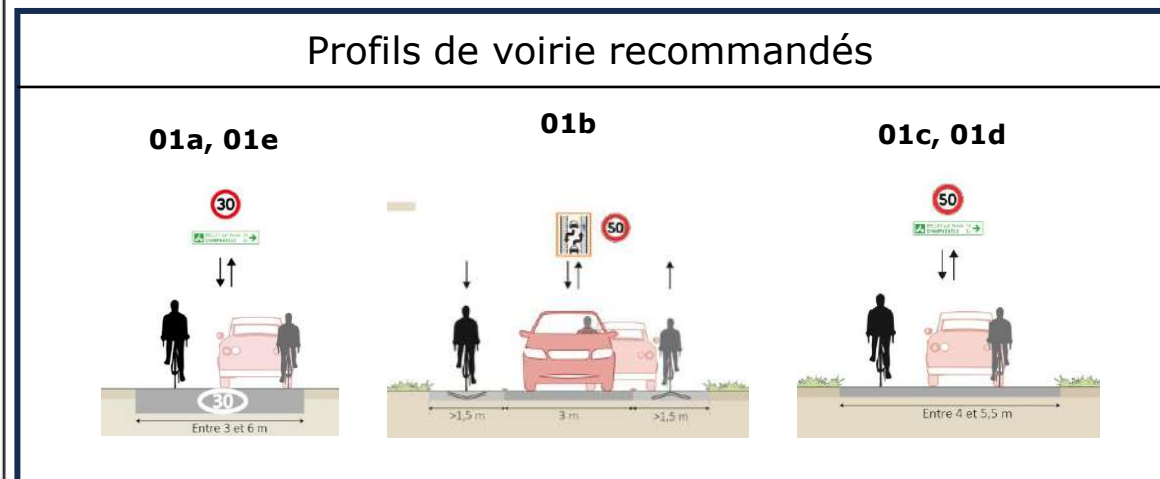


Enjeux :

- Connexion entre Ury et La Chapelle-la-Reine
- Lien vers le collège de La Chapelle-la-Reine
- Suppression du trafic de transit entre Ury et Bessonville

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes d'Ury et La Chapelle-la-Reine

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
01a	D104	Zone 30	La Chapelle-la-Reine	Oui	Voirie départementale	CT	426	42600
01b	D104	Chaucidou	La Chapelle-la-Reine	Non	Voirie départementale	CT	1062	31860
01c	Rue de Bessonville	Jalonnement	La Chapelle-la-Reine	Non	Voirie communale	CT	646	1938
01d	Rue de Bessonville	Jalonnement	Ury	Non	Voirie communale	CT	1242	3726
01e	Rue de Bessonville	Zone 30	Ury	Oui	Voirie communale	CT	552	55200

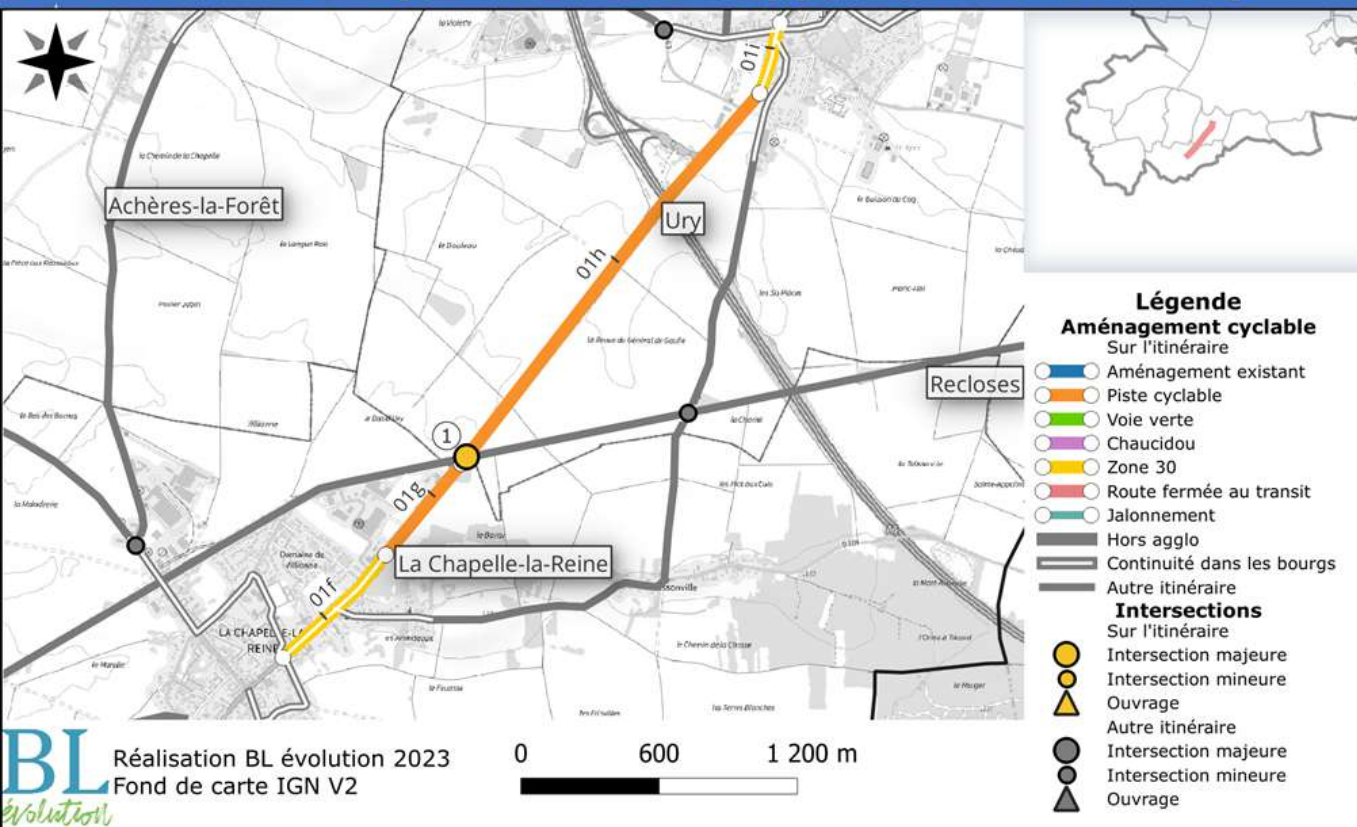
Totaux CAPF :

Longueur : 3,0 km

Coût : 37,5 k€

Intersections et ouvrages

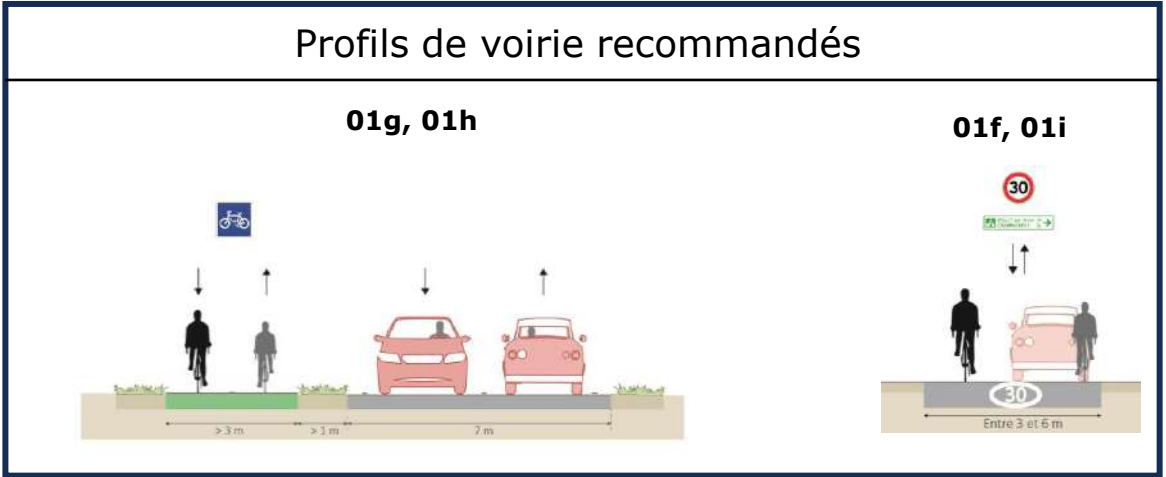
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
14	Mineure	Signalisation	Ury	OP	3000



Enjeux :

- Connexion directe entre Ury et La Chapelle-la-Reine par la RD152
- Lien vers le collège de La Chapelle-la-Reine
- Suppression d'une voie de circulation sur l'ouvrage de franchissement de l'A6

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes d'Ury et La Chapelle-la-Reine



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
01f	D152	Zone 30	La Chapelle-la-Reine	Oui	Voirie départementale	CT	633	63300
01g	D152	Piste cyclable zone contrainte	La Chapelle-la-Reine	Non	Voirie départementale	OP	514	411200
01h	D152	Piste cyclable	Ury	Non	Voirie départementale	OP	2066	619800
01i	D152	Zone 30	Ury	Oui	Voirie départementale	CT	319	31900

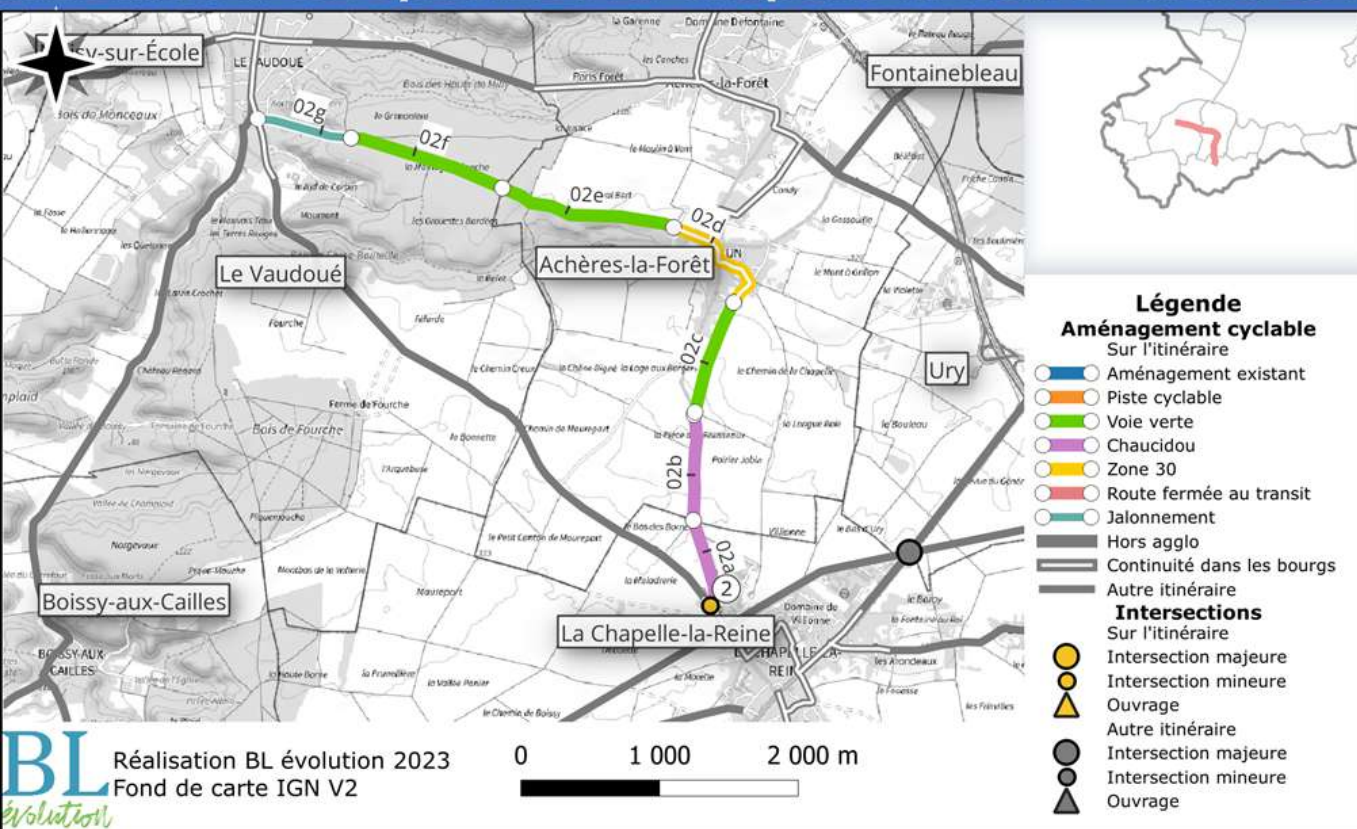
Totaux CAPF :

Longueur : 2,5 km

Coût : 1 031 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
1	Majeure	Carrefour avec îlots	La-Chapelle-la-Reine	OP	40000

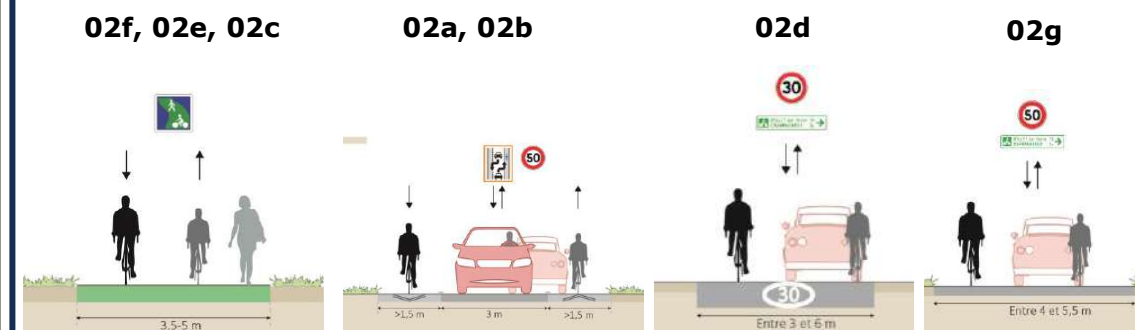


Enjeux :

- Aménagement d'un itinéraire à court terme entre le Vaudoué et La-Chapelle-la-Reine
- Lien vers le collège de La Chapelle-la-Reine depuis le Vaudoué et Arbonne-la-Forêt

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes du Vaudoué, Achères-la-Forêt et La Chapelle-la-Reine

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
02a	D64	Chaucidou	La Chapelle-la-Reine	Non	Voirie départementale	CT	646	19380
02b	D64	Chaucidou	Achères-la-Forêt	Non	Voirie départementale	CT	764	22920
02c	Chemin de la Chappelle	Voie verte	Achères-la-Forêt	Non	Voirie communale	CT	842	84200
02d	D64	Zone 30	Achères-la-Forêt	Oui	Voirie départementale	CT	939	93900
02e	Chemin de la Montagne Blanche	Voie verte	Achères-la-Forêt	Non	Voirie communale	CT	1289	128900
02f	Chemin de la Montagne Blanche	Voie verte	Le Vaudoué	Non	Chemin rural	CT	1153	115300
02g	Chemin de la Montagne Blanche	Jalonnement	Le Vaudoué	Non	Voirie communale	CT	691	2073

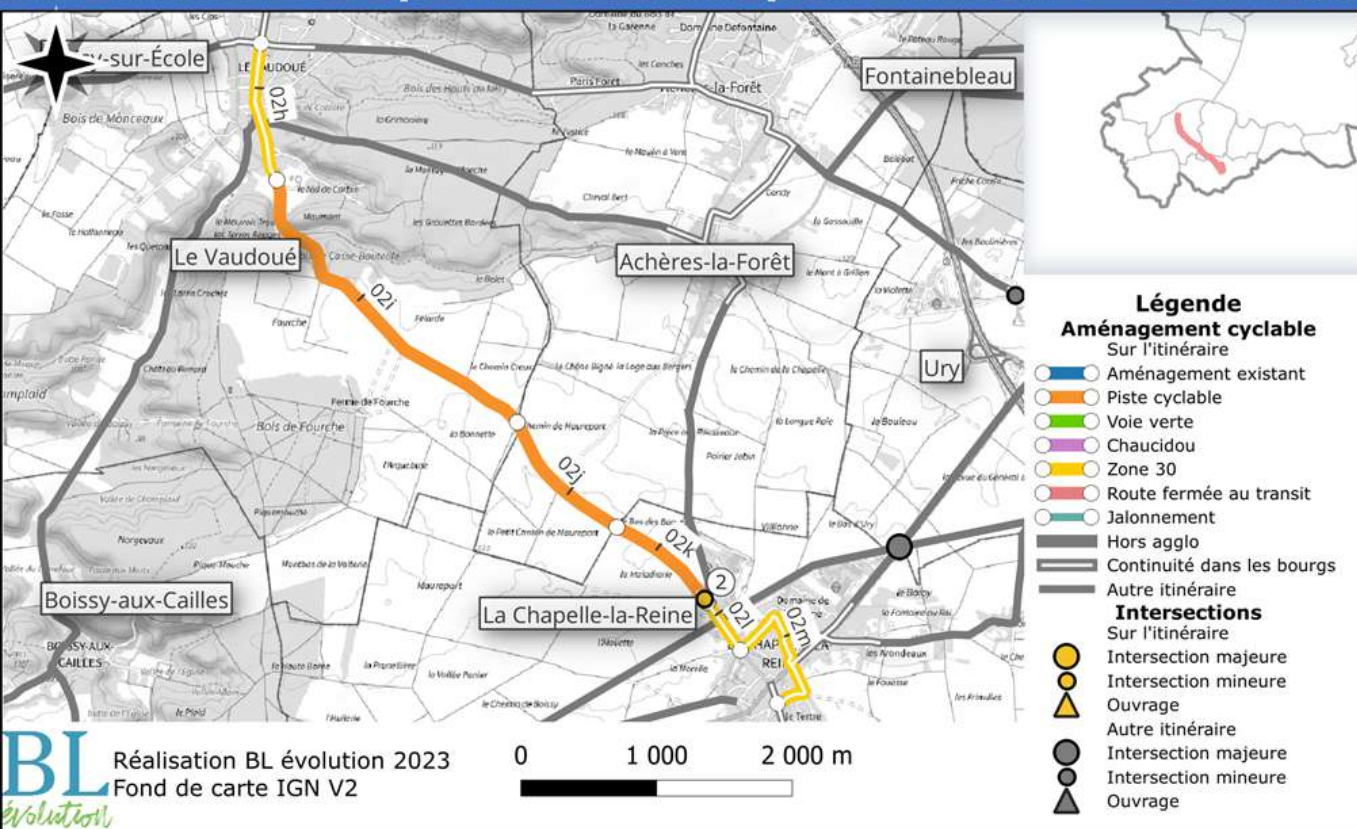
Totaux CAPF :

Longueur : 5,4 km

Coût : 373 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
2	Mineure	Signalisation	La-Chapelle-la-Reine	CT	3000

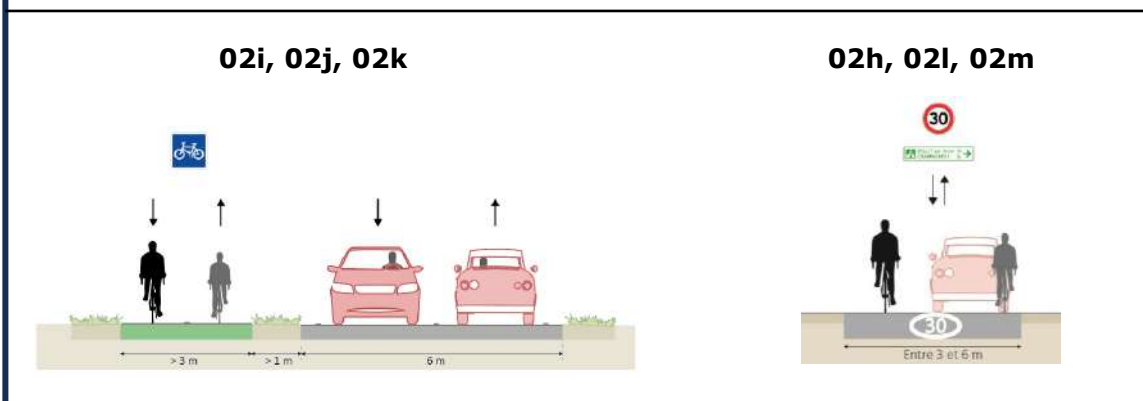


Enjeux :

- Aménagement d'un itinéraire direct entre le Vaudoué et La-Chapelle-la-Reine
- Lien vers le collège de La Chapelle-la-Reine depuis le Vaudoué
- Acquisitions foncières à réaliser

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes du Vaudoué et La Chapelle-la-Reine

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
02h	D16	Zone 30	Le Vaudoué	Oui	Voirie départementale	CT	1035	103500
02i	D16	Piste cyclable	Le Vaudoué	Non	Voirie départementale	MT	2674	802200
02j	D16	Piste cyclable	Achères-la-Forêt	Non	Voirie départementale	MT	1091	327300
02k	D16	Piste cyclable	La Chapelle-la-Reine	Non	Voirie départementale	MT	880	264000
02l	D16	Zone 30	La Chapelle-la-Reine	Oui	Voirie départementale	CT	428	42800
02m	D16	Zone 30	La Chapelle-la-Reine	Oui	Voirie départementale	CT	1228	122800

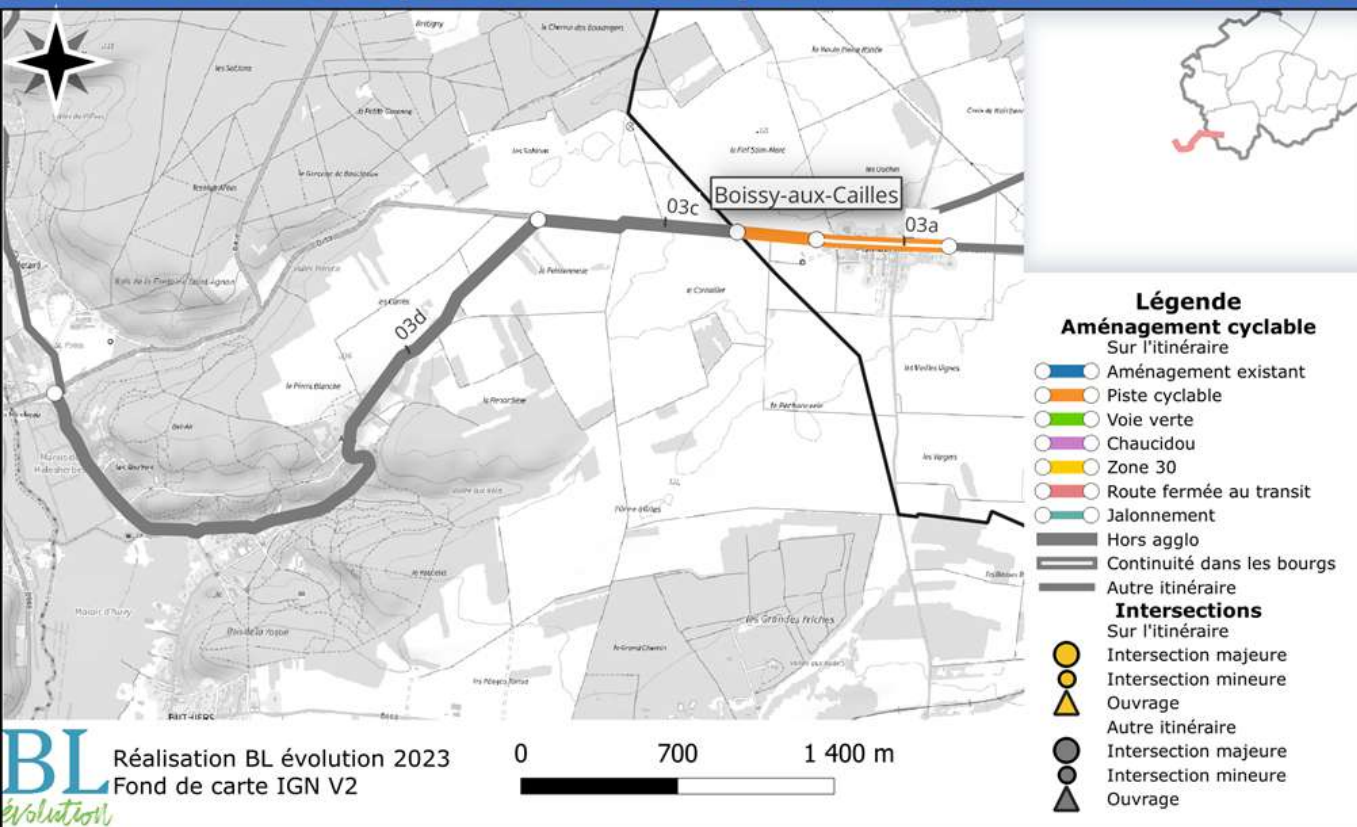
Totaux CAPF :

Longueur : 4,6 km

Coût : 1 394 k€

Intersections et ouvrages

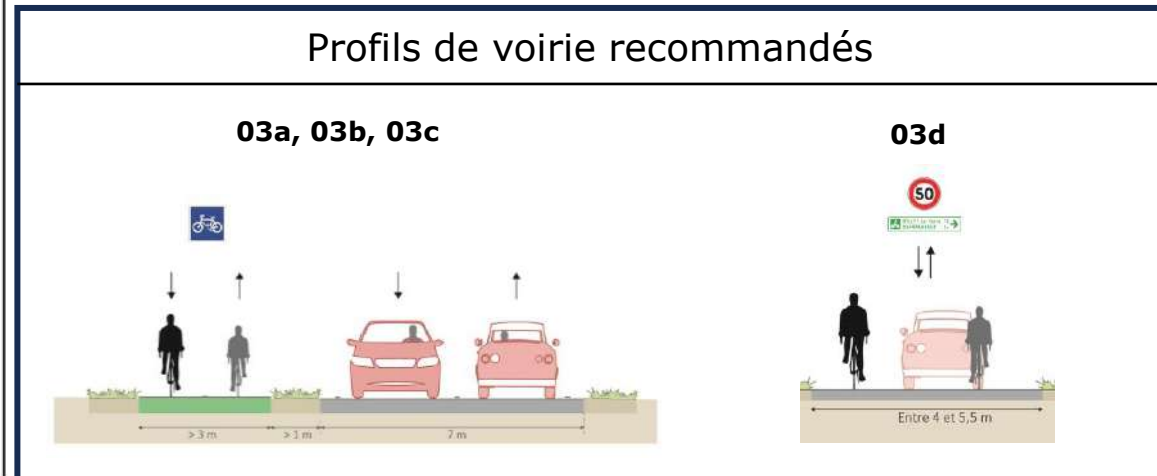
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
2	Mineure	Signalisation	La-Chapelle-la-Reine	CT	3000



Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers Malesherbes
- Desserte de l'Île de Loisirs de Buthiers

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Commune de Boissy-aux-Cailles, CC du Malesherbois



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
03a	D152	Piste cyclable	Boissy-aux-Cailles	Oui	Voirie départementale	MT	593	177900
03b	D152	Piste cyclable	Boissy-aux-Cailles	Non	Voirie départementale	OP	356	106800
03c	D152	Piste cyclable	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	OP	919	0
03d	Rue du Chateau d'eau	Jalonement	Hors Agglo	Non	Hors Agglo	OP	3361	0

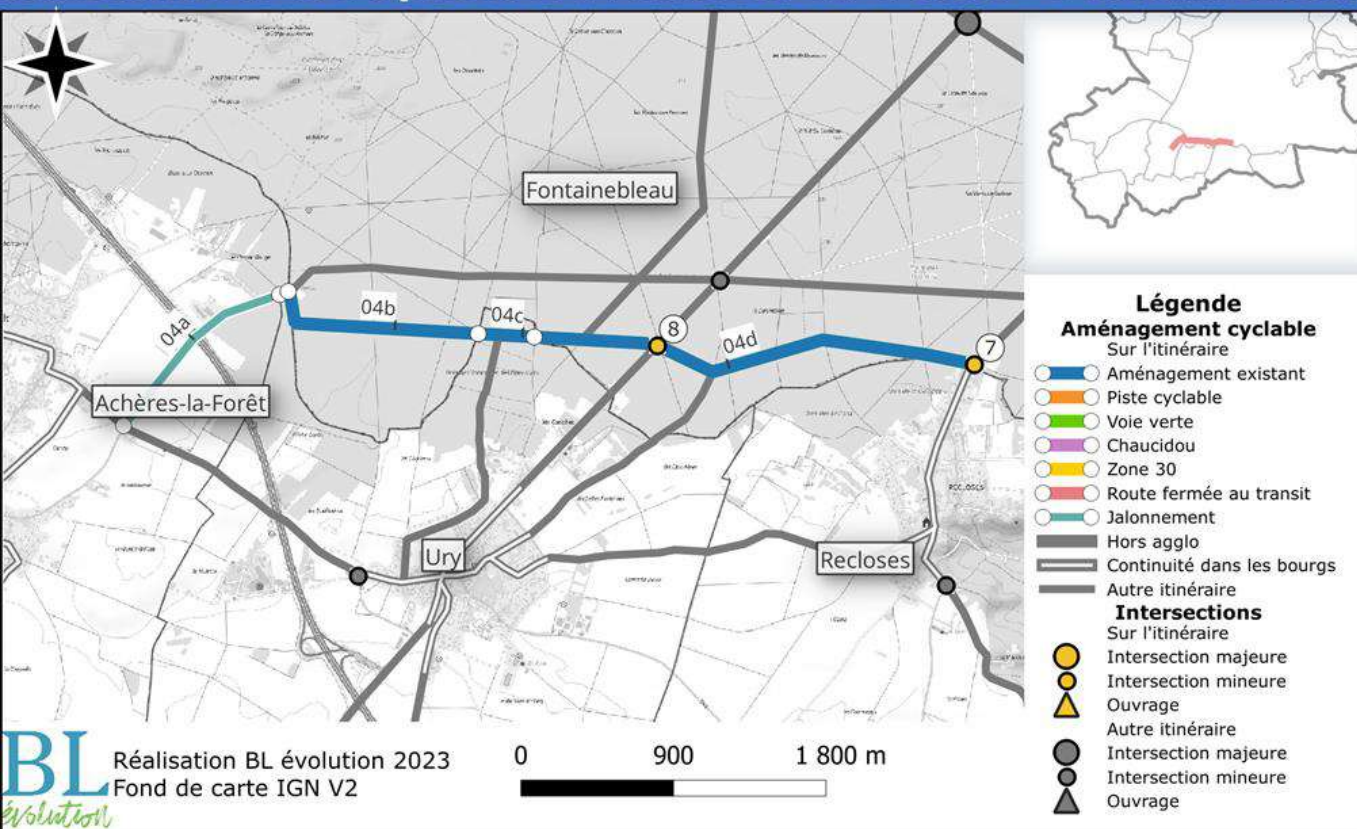
Totaux CAPF :

Longueur : 0,4 km

Coût : 107 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



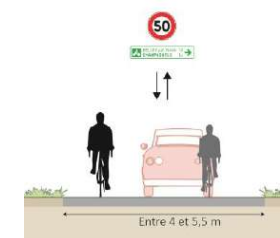
Enjeux :

- Jalonnement vers la Route Forestière de la Génisse
- Lien vers Fontainebleau
- Sécurisation des traversées de routes départementales
- Itinéraire ONF

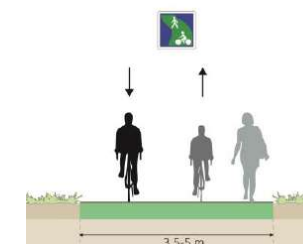
Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés

04a



04b, 04c, 04d



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
04a	Route de Barnolets	Jalonnement	Achères-la-Forêt	Non	Voirie communale	CT	1291	3873
04b	Route Forestière de la Génisse	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	1280	0
04c	Route Forestière de la Génisse	Voie verte	Ury	Non	ONF	ACT	331	0
04d	Route Forestière de la Génisse	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	2674	0

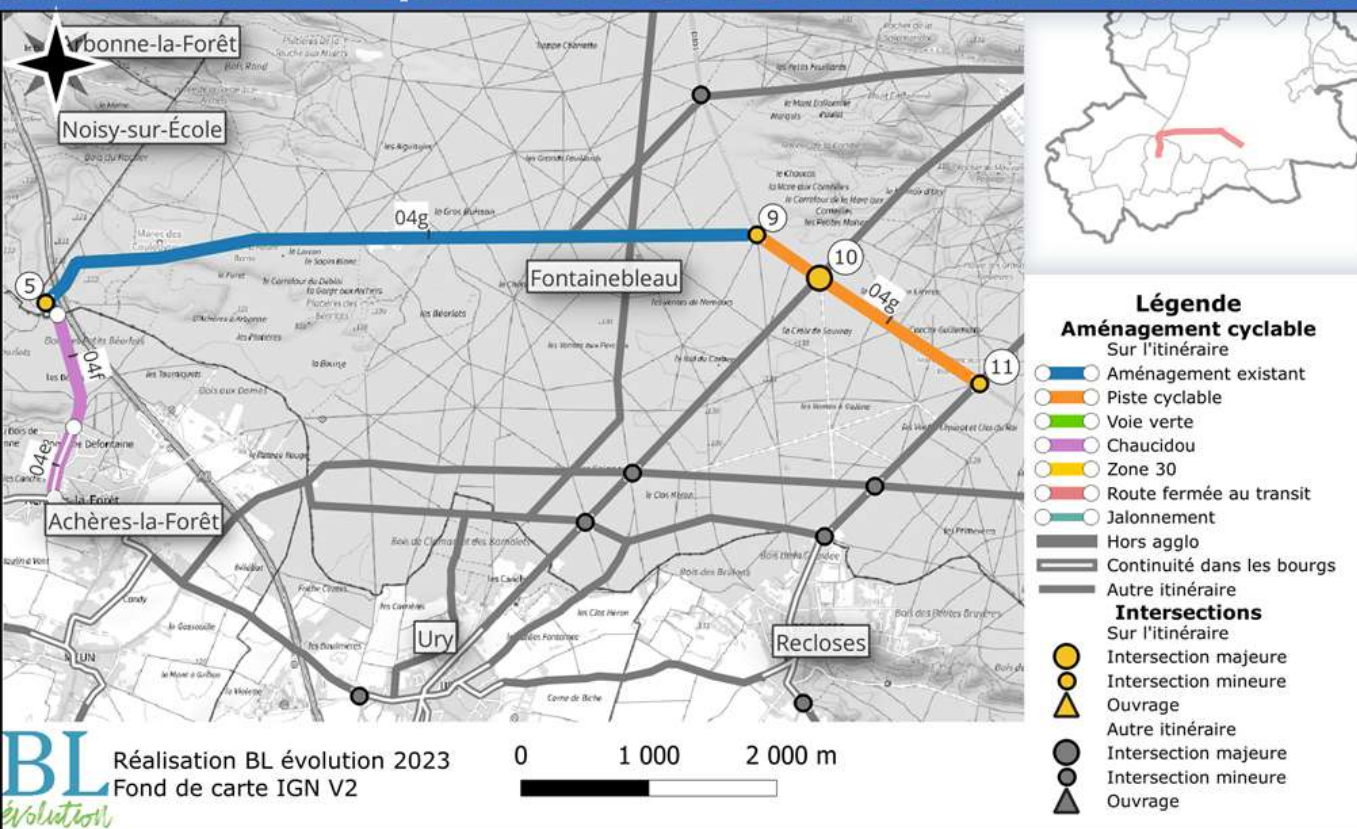
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
8	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
7	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

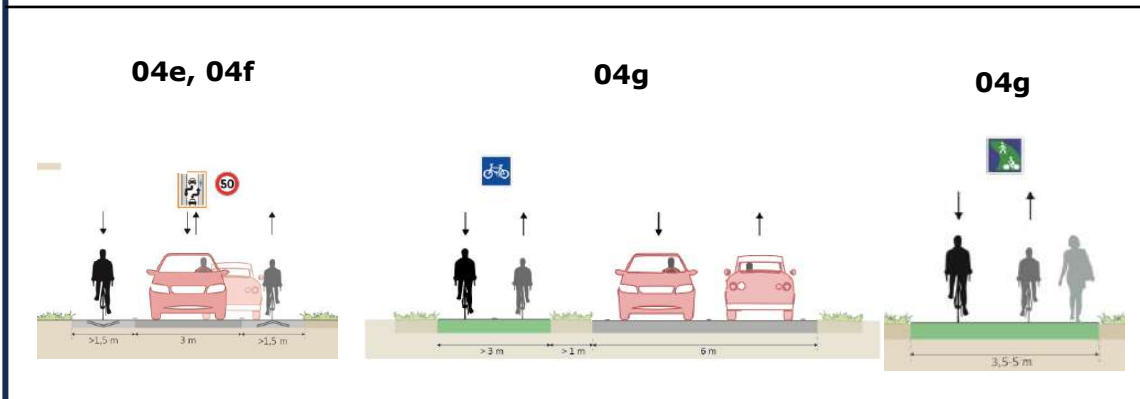


Enjeux :

- A court terme, aménagement d'une CVCB pour connecter le route Forestière de la Plaine de la Haute Borne
- En opportunité, aménagement d'une piste cyclable le long de la route ronde

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), ONF, Département, Commune d'Achères-la-Forêt

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
04e	D64	Chaucidou	Achères-la-Forêt	Oui	Voirie départementale	CT	579	17370
04f	D64	Chaucidou	Achères-la-Forêt	Non	Voirie départementale	CT	911	27330
04g	D301	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	2087	626100
04g	Rte Forestière de la Plaine de la H.B.	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	5866	0

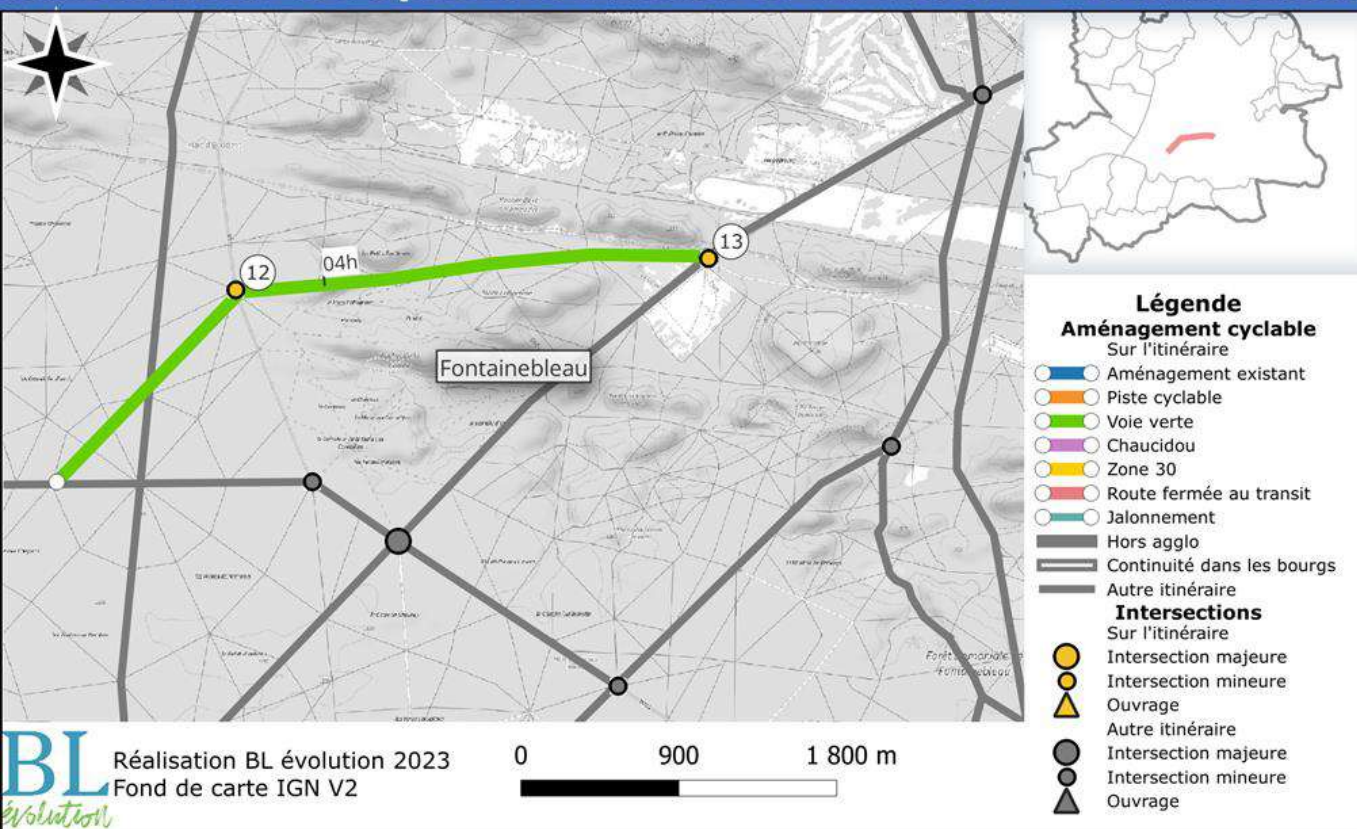
Totaux CAPF :

Longueur : 3,0 km

Coût : 653 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
9	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
10	Majeure	Carrefour Hollandais	Fontainebleau	OP	40000
11	Mineure	Giratoire Hollandais	Fontainebleau	OP	40000
5	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

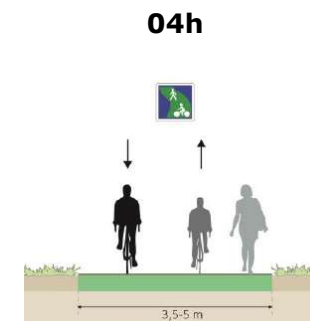


Enjeux :

- Création d'une liaison plus rapide pour relier Fontainebleau depuis le Gâtinais
- Sécurisation des traversées

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Totaux CAPF :

Longueur : 4,2 km

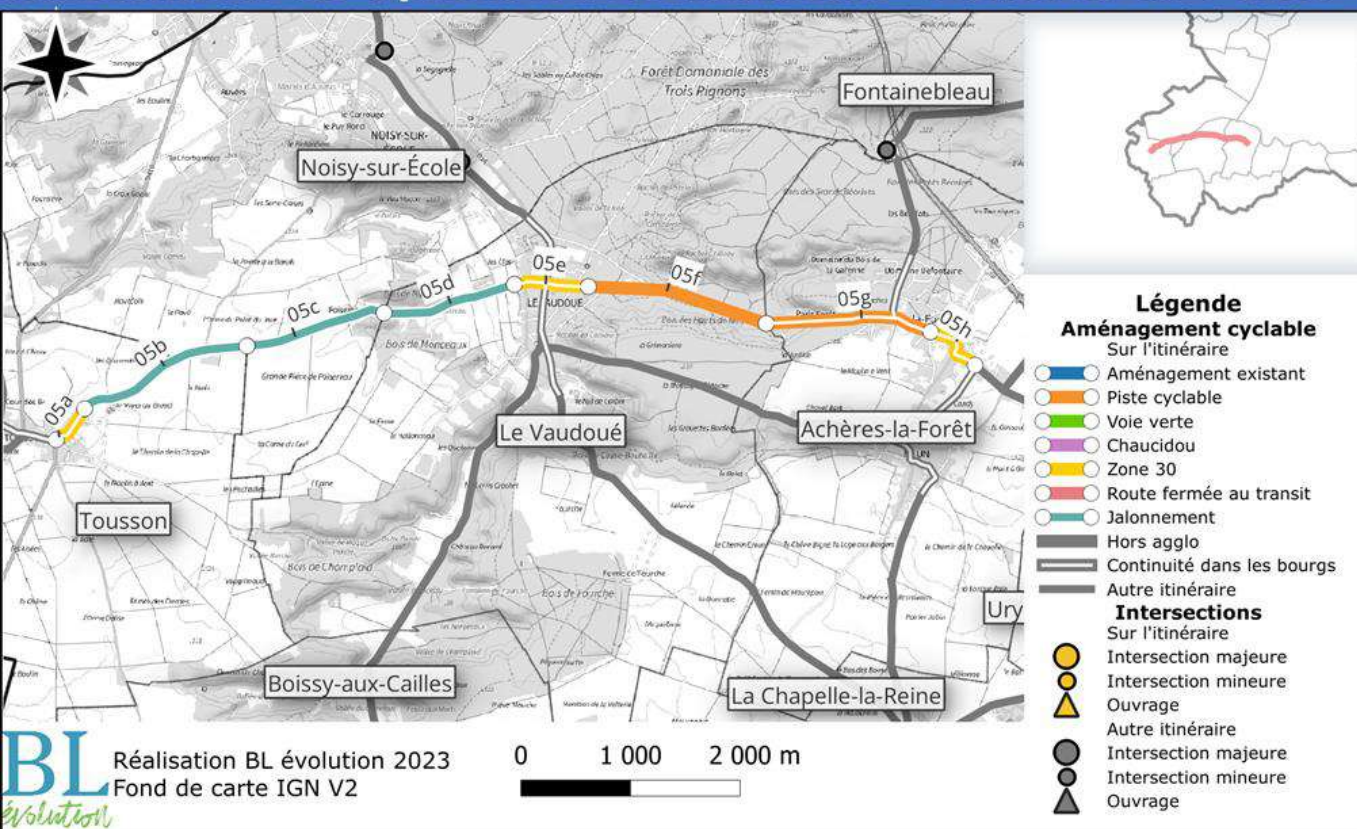
Coût : 418 k€

Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
04h	Chemin d'Achères à Fontainebleau	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	OP	4176	417600

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
12	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	OP	3000
13	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	OP	3000

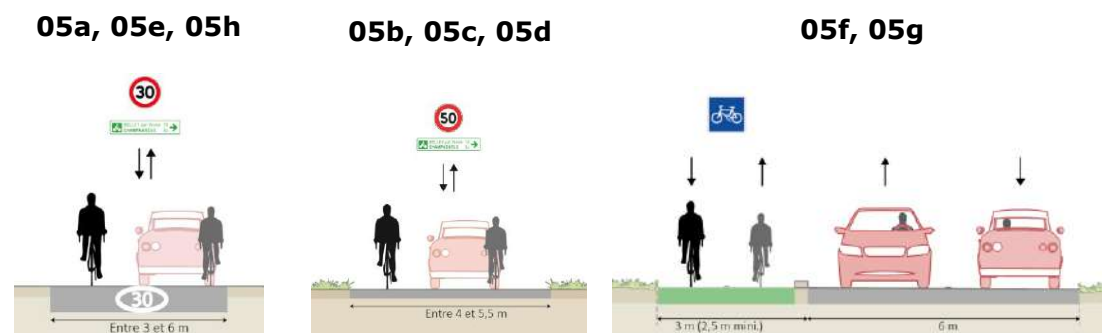


Enjeux :

- Liaison entre Tousson, Le Vaudoué et Achères-la-Forêt
- A court terme, liaison entre Tousson et le Vaudoué en jalonement
- En opportunité en raison des contraintes de la forêt de protection, création d'une piste cyclable entre Le Vaudoué et Achères-la-Forêt

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes de Tousson, Le Vaudoué et Achères-la-Forêt

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
05a	D63	Zone 30	Tousson	Oui	Voirie départementale	CT	405	40500
05b	D63	Jalonement	Tousson	Non	Voirie départementale	CT	1641	4923
05c	D63	Jalonement	Noisy-sur-École	Non	Voirie départementale	CT	1304	3912
05d	D63	Jalonement	Le Vaudoué	Non	Voirie départementale	CT	1234	3702
05e	D63	Zone 30	Le Vaudoué	Oui	Voirie départementale	CT	681	68100
05f	D63	Piste cyclable zone contrainte	Le Vaudoué	Non	Voirie départementale	OP	1674	1339200
05g	D63	Piste cyclable zone contrainte	Achères-la-Forêt	Oui	Voirie départementale	OP	1530	1224000
05h	D63	Zone 30	Achères-la-Forêt	Oui	Voirie départementale	LT	597	59700

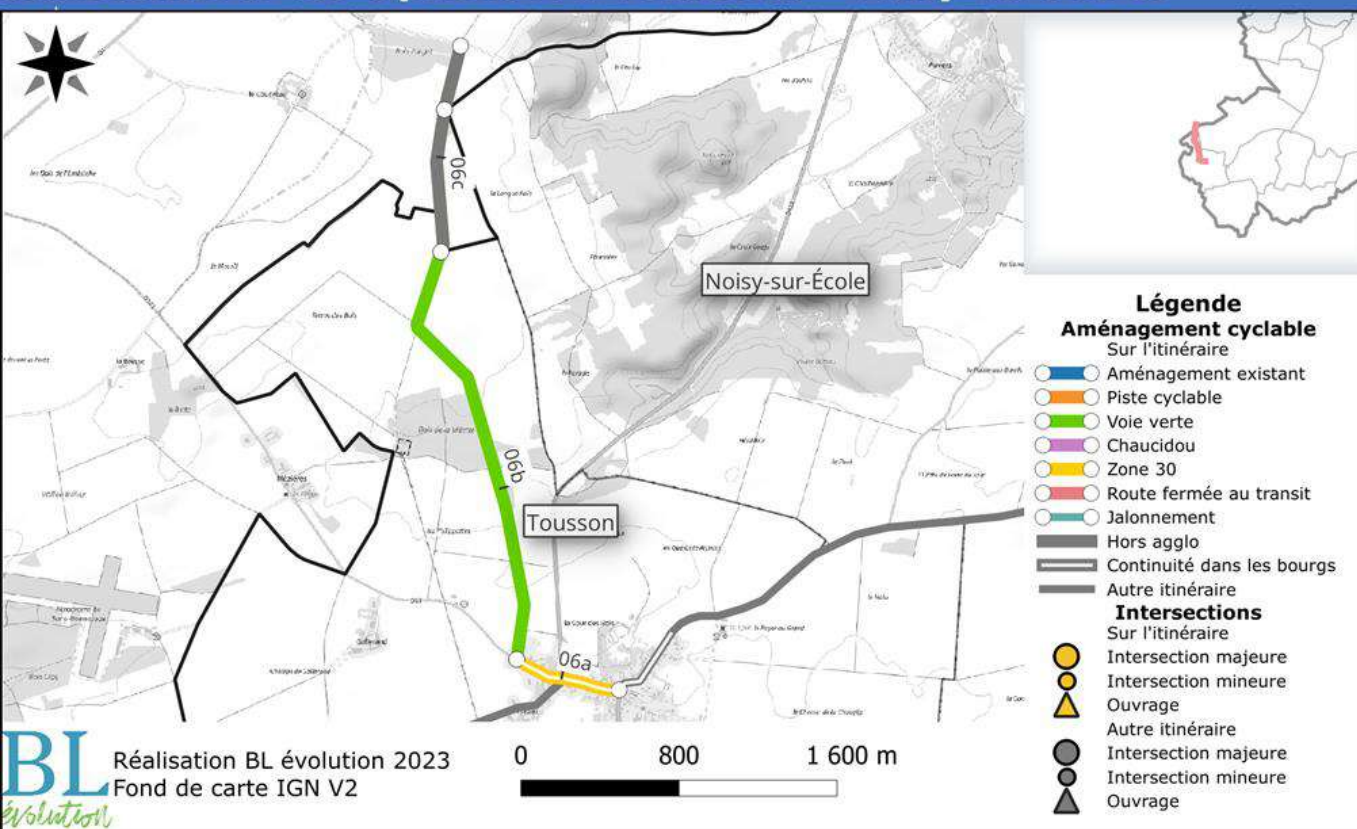
Totaux CAPF :

Longueur : 5,8 km

Coût : 1 352 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

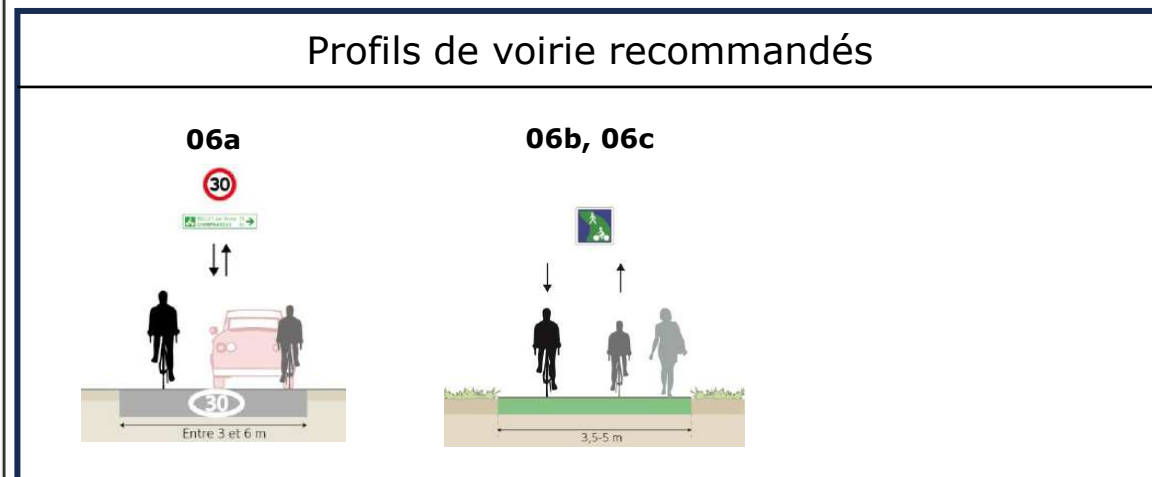


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire entre Tousson et Milly-la-Forêt
- Utilisation des chemins agricoles

Maîtrise d'ouvrage : CAPF, Commune de Tousson, CC des 2 Vallées

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
06a	Rue de la Mairie	Zone 30	Tousson	Oui	Voirie communale	CT	550	55000
06b	Chemin de la Villette	Voie verte	Tousson	Non	Voirie communale	MT	2230	223000
06c	Dinetard	Voie verte	Hors Agglo	Non	Hors Agglo	MT	1058	0

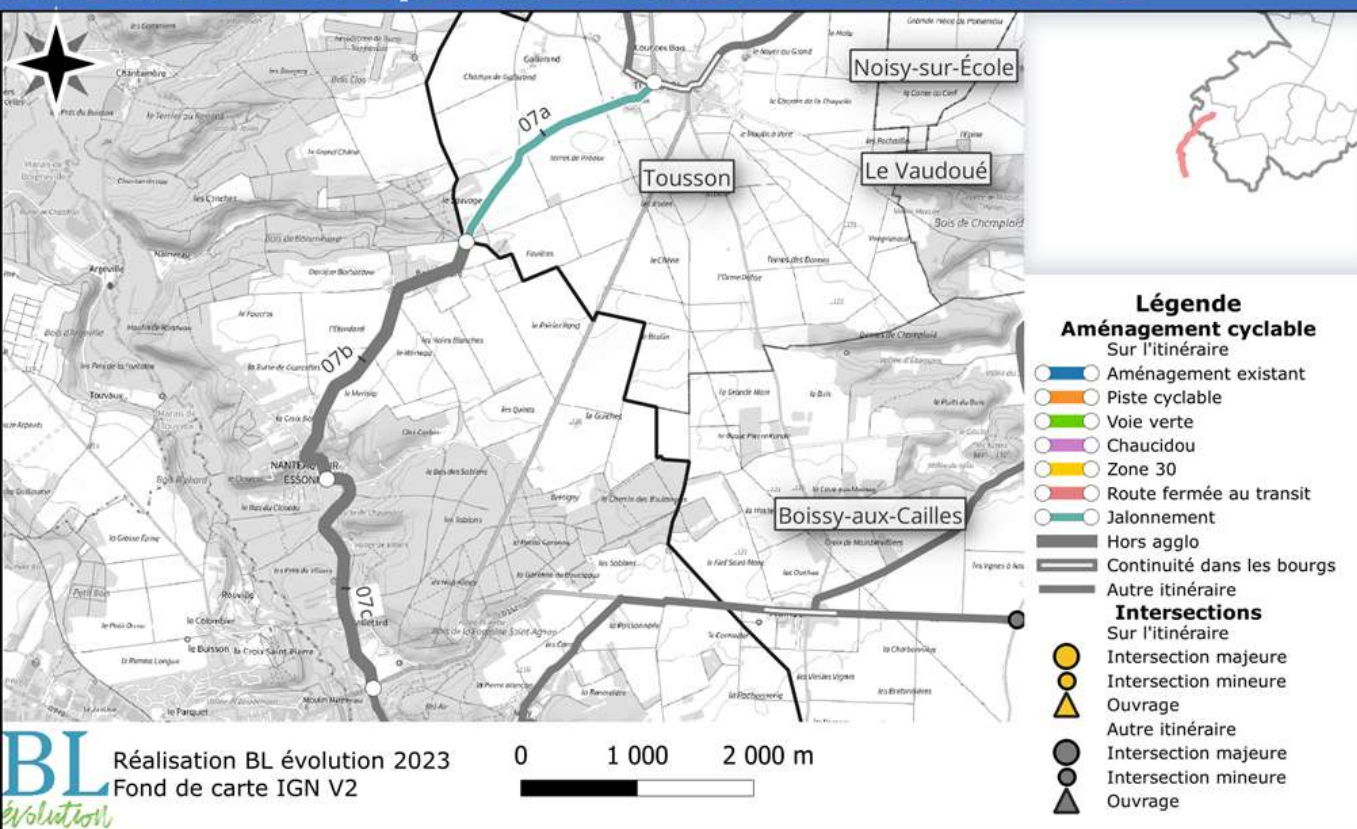
Totaux CAPF :

Longueur : 2,2 km

Coût : 223 k€

Intersections et ouvrages

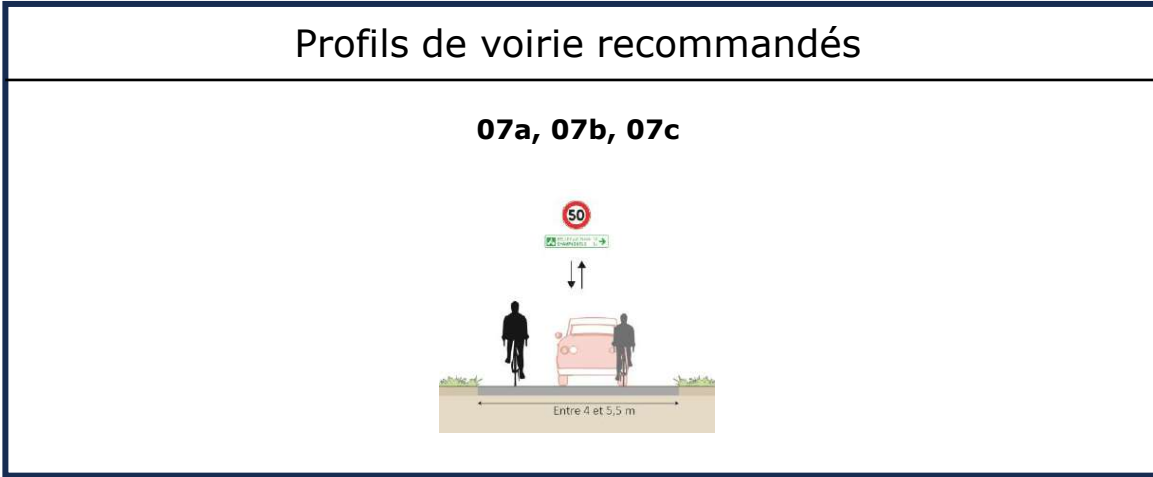
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Liaison intercommunautaire entre Tousson et Malesherbes
- Utilisation des chemins agricoles

Maîtrise d'ouvrage : CAPF, Commune de Tousson, CC du Malesherbois



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
07a	Bois Minard	Jalonnement	Tousson	Non	Voirie communale	CT	2233	6699
07b	Bois Minard	Jalonnement	Hors Agglo	Non	Hors Agglo	CT	2807	0
07c	D63A1	Jalonnement	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	CT	2170	0

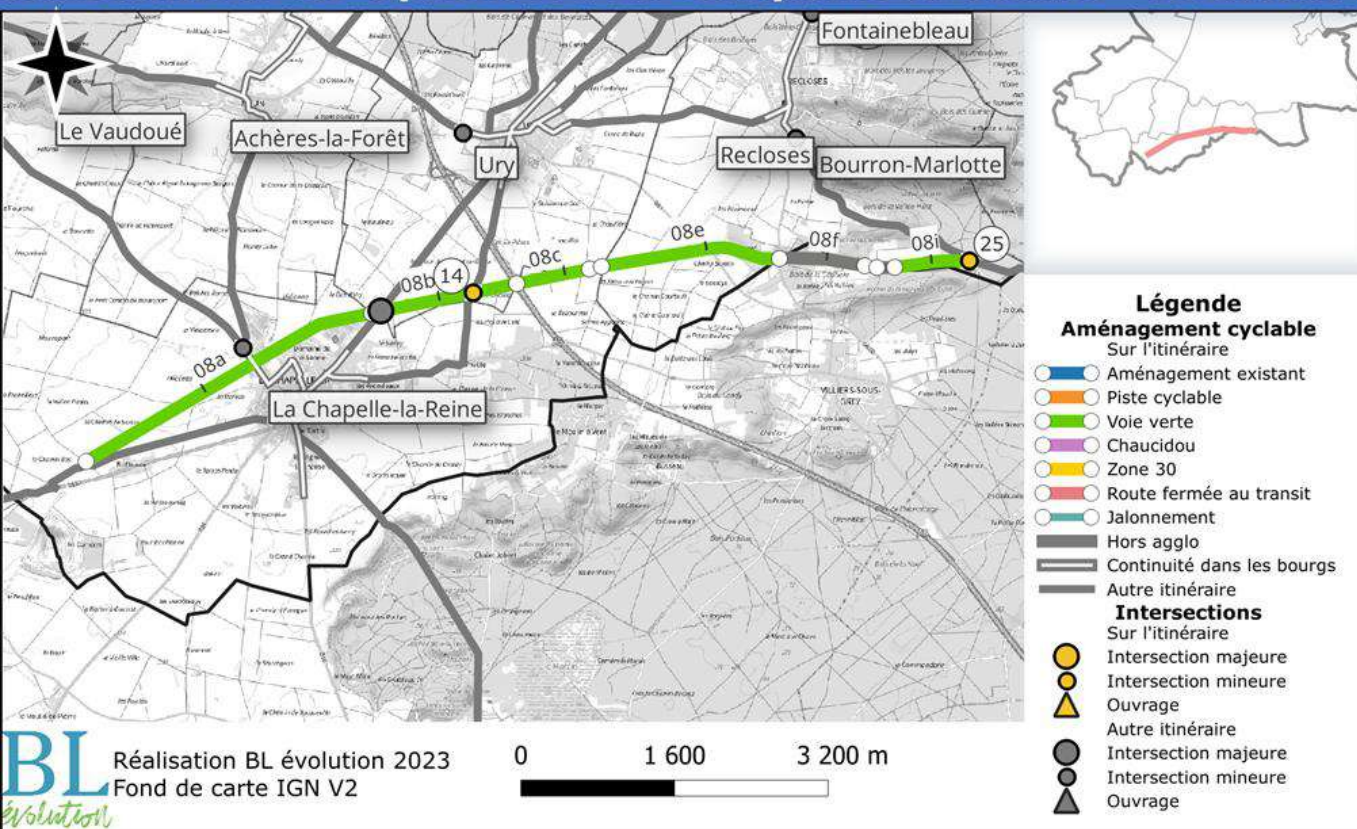
Totaux CAPF :

Longueur : 2,2 km

Coût : 6,7 k€

Intersections et ouvrages

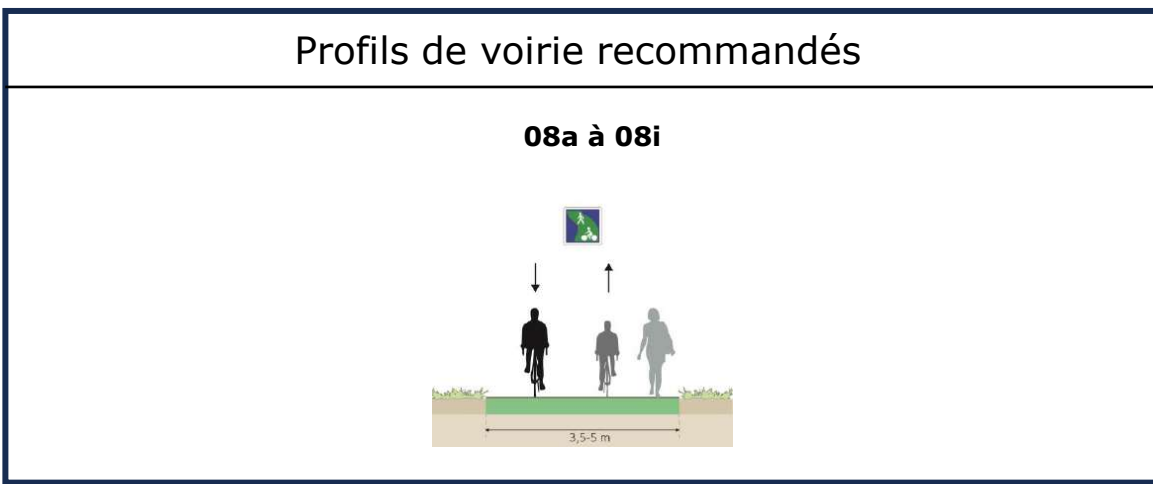
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Liaison entre La Chapelle-la-Reine et Bourron-Marlotte
- Utilisation de l'ancienne voie de chemin de fer
- Foncier SNCF

Maîtrise d'ouvrage : CAPF, CC du Pays de Nemours



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
08a	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	La Chapelle-la-Reine	Non	SNCF	OP	3376	337600
08b	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	Ury	Non	SNCF	OP	1542	154200
08c	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	La Chapelle-la-Reine	Non	SNCF	OP	773	77300
08d	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	Ury	Non	SNCF	OP	128	12800
08e	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	Recloses	Non	SNCF	OP	1888	188800
08f	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	Hors Agglo	Non	SNCF	OP	896	0
08g	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	Recloses	Non	SNCF	OP	127	12700
08h	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	Hors Agglo	Non	SNCF	OP	185	0
08i	Ancienne voie de chemin de fer	Voie verte	Recloses	Non	SNCF	OP	795	79500

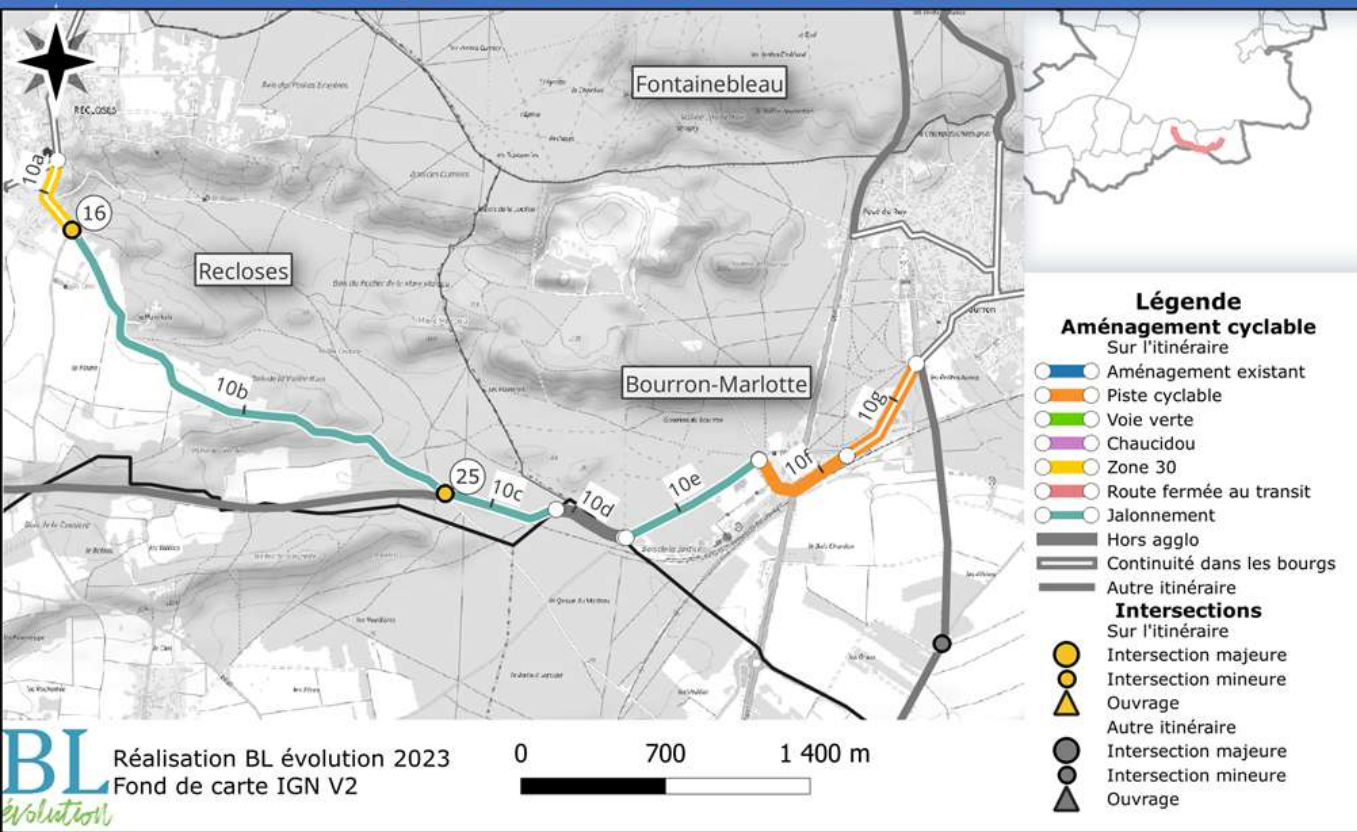
Totaux CAPF :

Longueur : 8,6 km

Coût : 863 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
14	Mineure	Signalisation	Ury	OP	3000
25	Mineure	Signalisation	Recloses	CT	3000

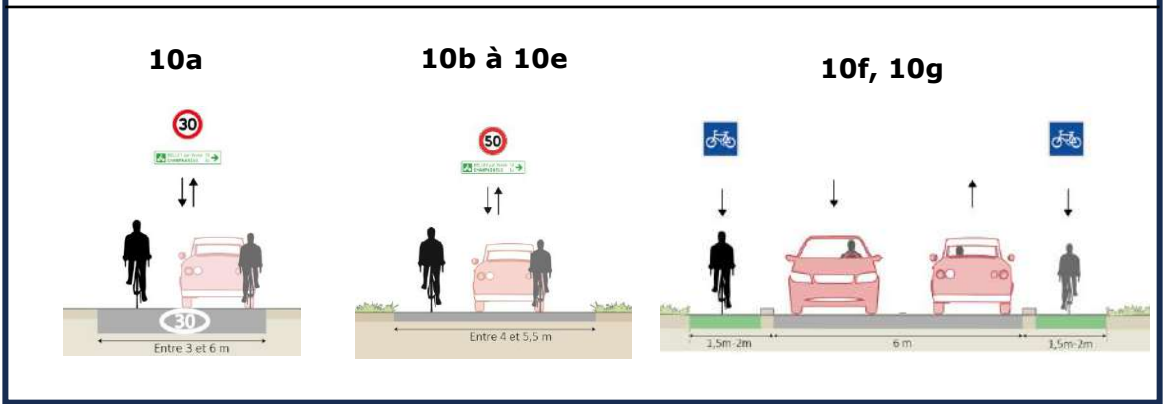


Enjeux :

- Liaison entre les communes du Gâtinais et la gare de Bourron-Marlotte
- A court terme, jalonnement de la Rue de Sainte Reine et mis en sens unique dans le sens ouest-est
- A moyen terme, aménagement d'une piste cyclable pour prolonger l'itinéraire vers Bourron-Marlotte

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), CC du Pays de Nemours, Communes de Recloses et Bourron-Marlotte

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
10a	Rue de Sainte Reine	Zone 30	Recloses	Oui	Voirie communale	CT	402	40200
10b	Rue de Sainte Reine	Jalonnement	Recloses	Non	Voirie communale	CT	2413	7239
10c	Rue de Sainte Reine	Jalonnement	Recloses	Non	Voirie communale	CT	563	1689
10d	Rue de Sainte Reine	Fermeture à la circulation	Hors Agglo	Non	Voirie communale	CT	359	0
10e	Route de Villiers	Jalonnement	Bourron-Marlotte	Non	Voirie communale	CT	749	2247
10f	Route de la Sablière	Piste cyclable zone contrainte	Bourron-Marlotte	Non	Voirie communale	MT	550	440000
10g	Avenue Blaise de Montesquieu	Piste cyclable zone contrainte	Bourron-Marlotte	Oui	Voirie communale	MT	573	458400

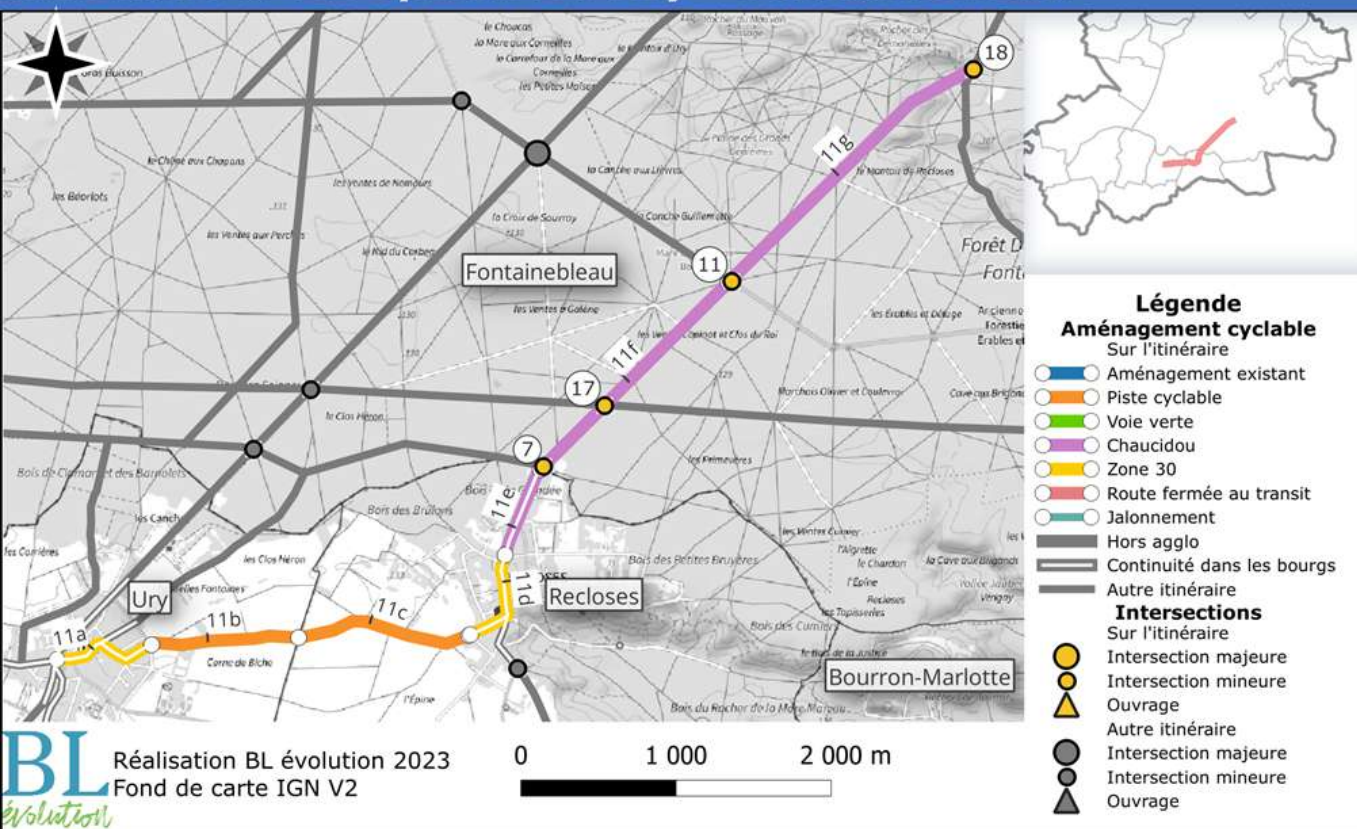
Totaux CAPF :

Longueur : 4,3 km

Coût : 451 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
16	Mineure	Signalisation	Recloses	CT	3000
25	Mineure	Signalisation	Recloses	CT	3000

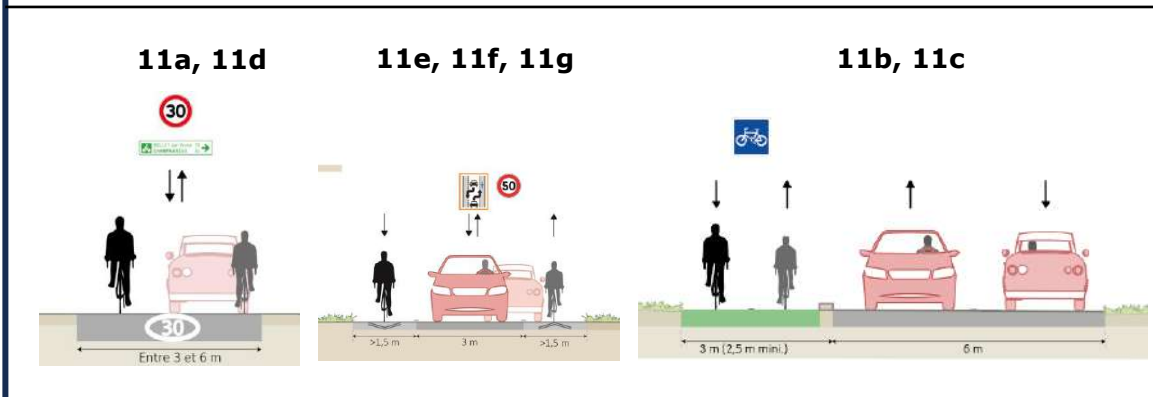


Enjeux :

- Liaison entre les communes du Gâtinais et Fontainebleau
- A court terme, aménagement d'une Chaucidou sur la D63E2 avec une mise en sens unique dans le sens est-ouest sur le tronçon 11g
- A long terme, aménagement d'une piste cyclable sur la D63E1 (acquisition foncières)

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes de Recloses et Ury

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
11a	Route de Reclose	Zone 30	Ury	Oui	Voirie communale	LT	703	70300
11b	D63E1	Piste cyclable	Ury	Non	Voirie départementale	LT	956	286800
11c	D63E1	Piste cyclable	Recloses	Non	Voirie départementale	LT	1168	350400
11d	D63E2	Zone 30	Recloses	Oui	Voirie départementale	CT	667	66700
11e	D63E2	Chaucidou	Recloses	Oui	Voirie départementale	CT	597	17910
11f	D63E2	Chaucidou	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	CT	1708	51240
11g	D63E2	Chaucidou	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	CT	2109	63270

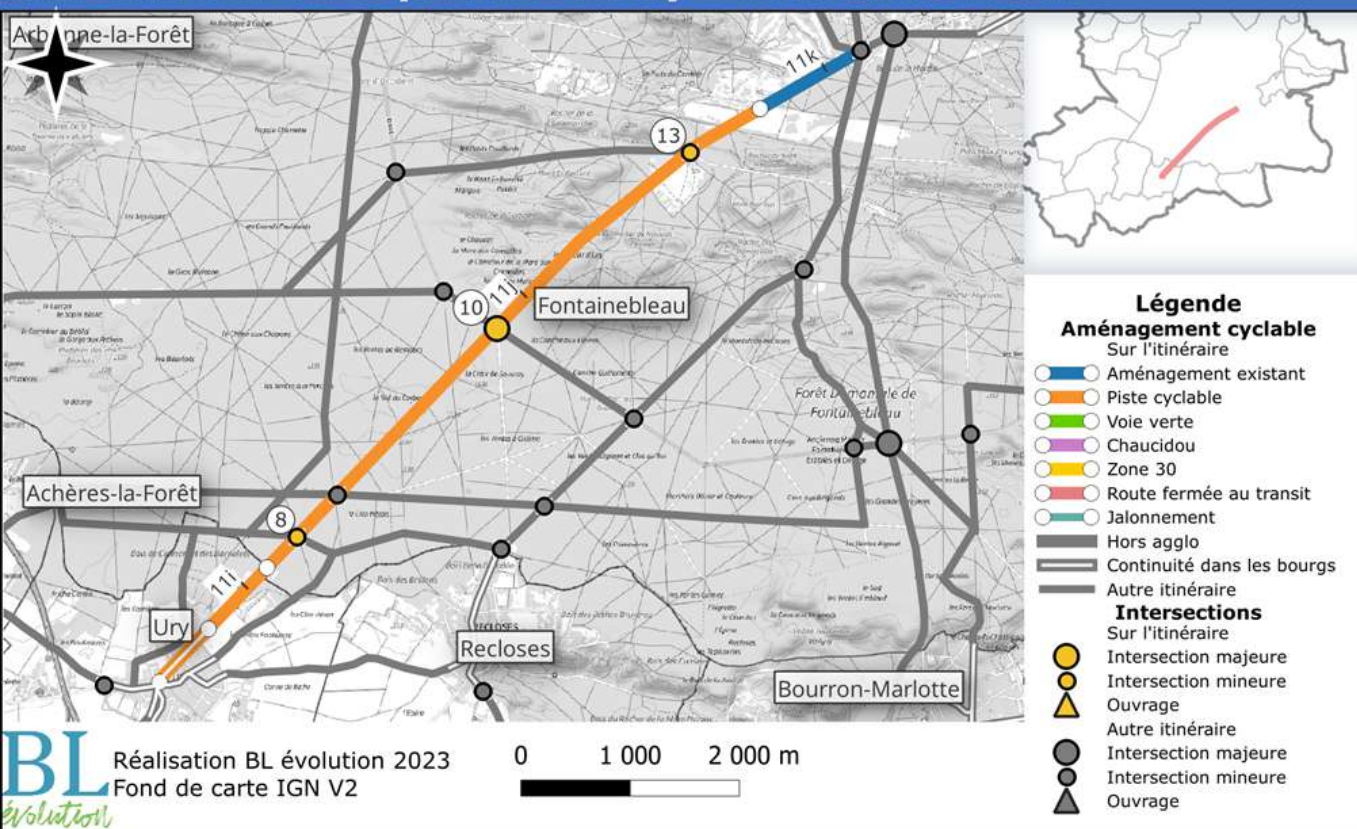
Totaux CAPF :

Longueur : 5,9 km

Coût : 751 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
18	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	2000
11	Mineure	Giratoire Hollandais	Fontainebleau	OP	40000
7	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
17	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000



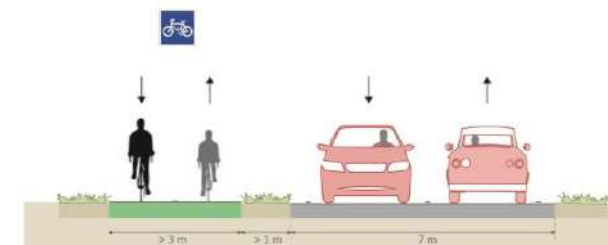
Enjeux :

- Liaison directe entre les communes du Gâtinais et Fontainebleau
- Interdiction réglementaire de réaliser l'aménagement en raison de la forêt de protection

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Commune d'Ury

Profils de voirie recommandés

11h à 11f



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
11h	D152	Piste cyclable zone contrainte	Ury	Oui	Voirie départementale	OP	665	532000
11i	D152	Piste cyclable zone contrainte	Ury	Non	Voirie départementale	OP	777	621600
11j	D152	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	6193	1857900
11k	D152	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	ACT	1090	0

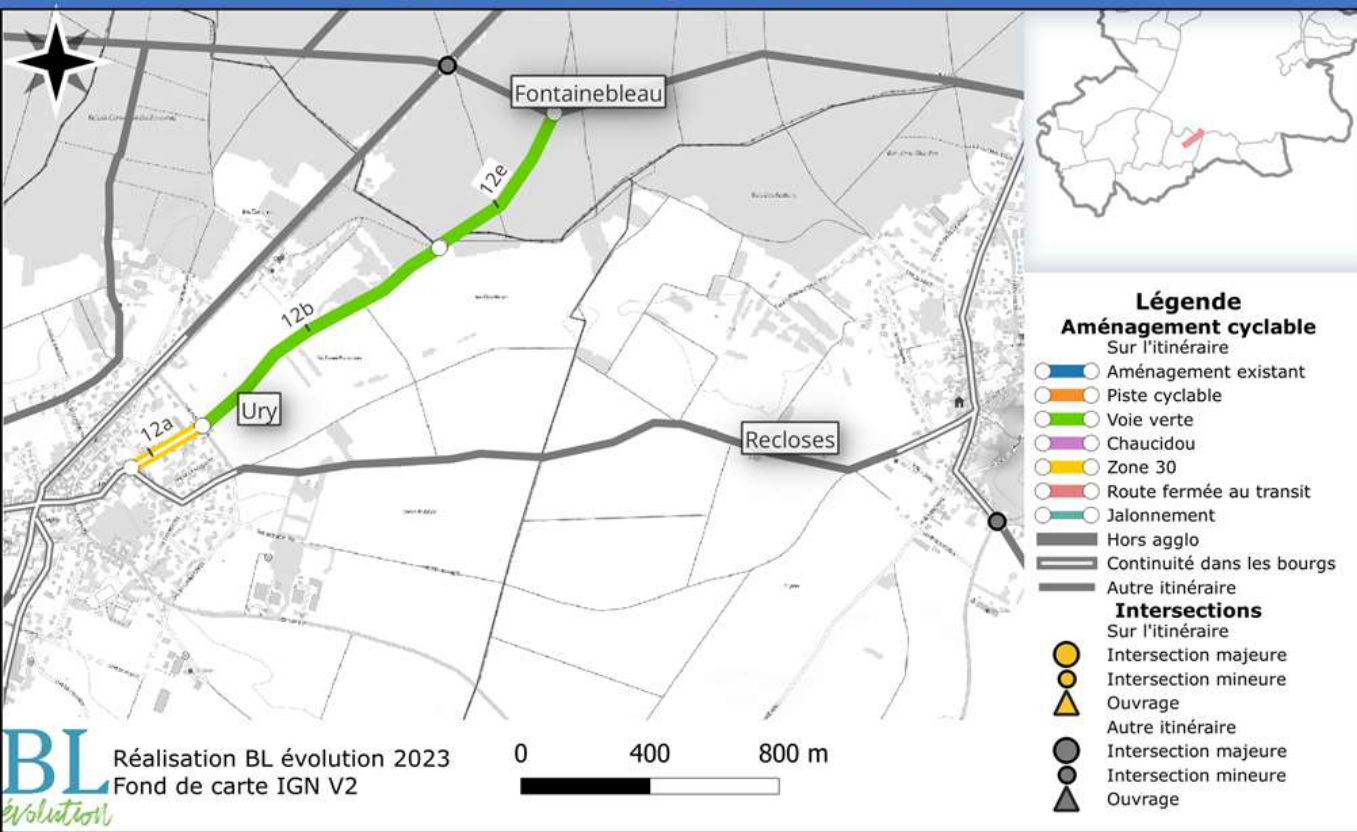
Totaux CAPF :

Longueur : 7,0 km

Coût : 2 480 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
10	Majeure	Carrefour Hollandais	Fontainebleau	OP	40000
8	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
13	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	OP	3000

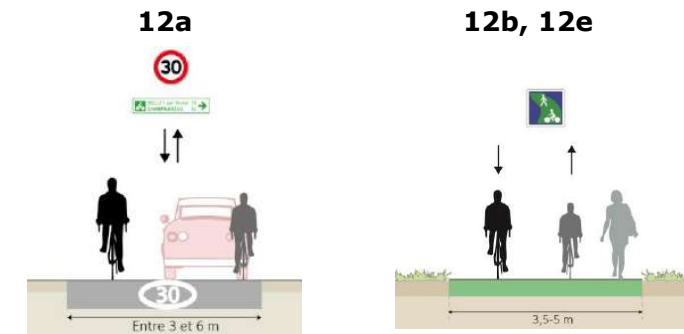


Enjeux :

- Liaison entre Ury et la forêt de Fontainebleau

Maîtrise d'ouvrage : ONF, Commune d'Ury

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
12a	Chemin des Clos Héron	Zone 30	Ury	Oui	Voirie communale	CT	256	25600
12b	Chemin sans nom	Voie verte	Ury	Non	Voirie communale	CT	926	92600
12e	Sentier des Seigneurs	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	560	56000

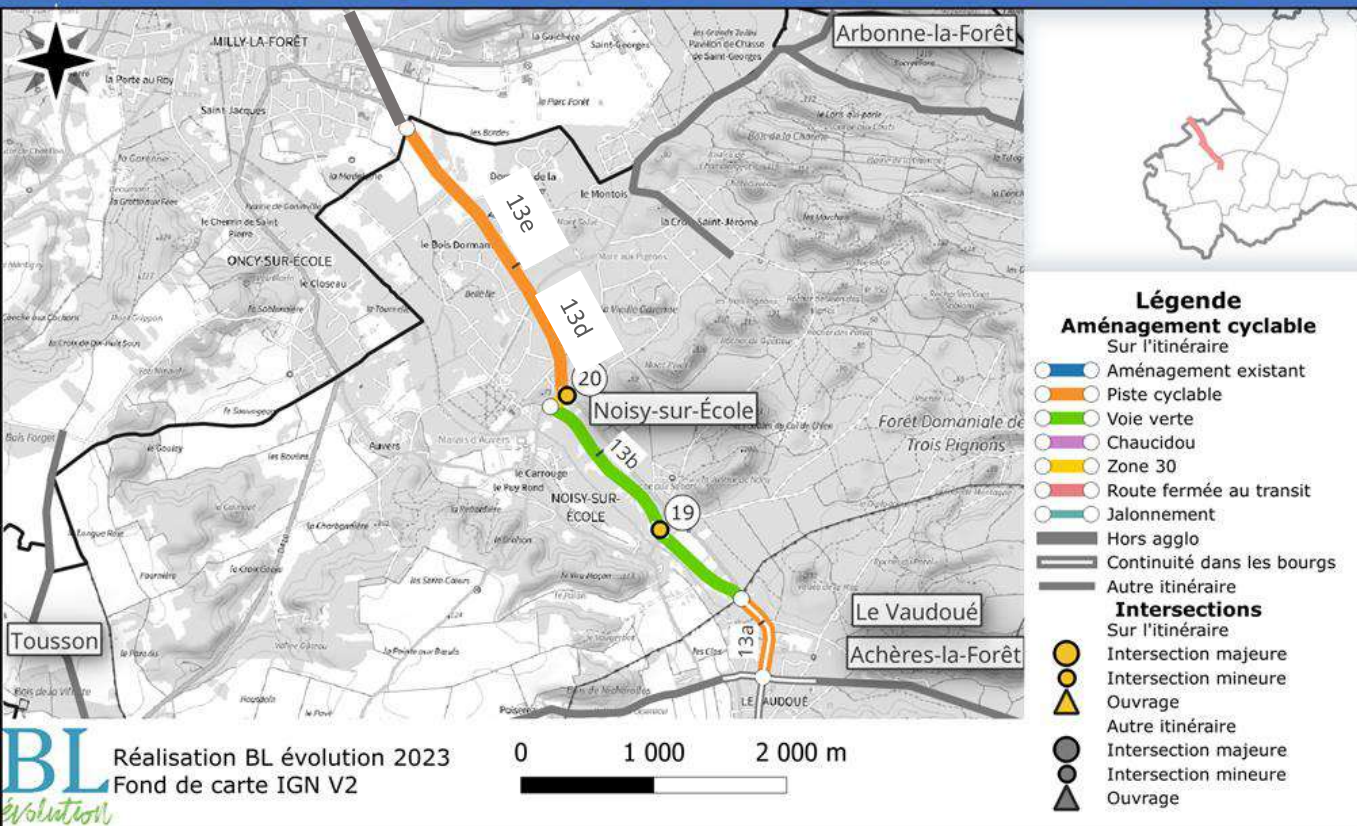
Totaux CAPF :

Longueur : 1,5 km

Coût : 149 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

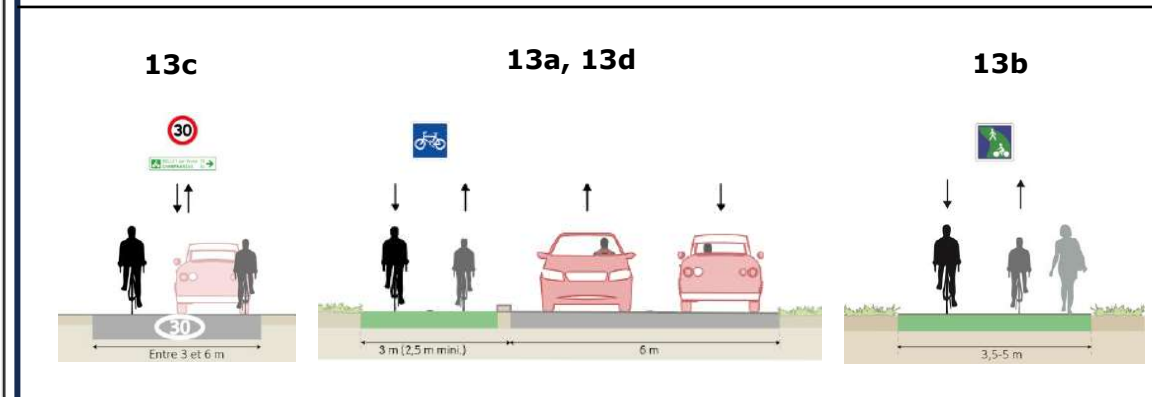


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire avec Milly-la-Forêt
- Piste cyclable en projet par le département (tronçon 13e)
- Domanialité tronçon 13b à vérifier

Maîtrise d'ouvrage : Département, Communes du Noisy-sur-Ecole et Le Vaudoué, CC des Deux Vallées

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
13a	D16	Piste cyclable zone contrainte	Le Vaudoué	Oui	Voirie départementale	CT	673	538400
13b	Chemin agricole	Voie verte	Noisy-sur-École	Non	Voirie communale	CT	2084	208400
13c	Rue du Pont de l'Arcade	Zone 30	Noisy-sur-École	Non	Voirie communale	CT	152	15200
13d	D16	Piste cyclable	Noisy-sur-École	Non	Voirie départementale	CT	804	241200
13e	D16 (plan vélo 77)	Piste cyclable	Noisy-sur-Ecole	Non	Voirie départementale	CT	1593	-

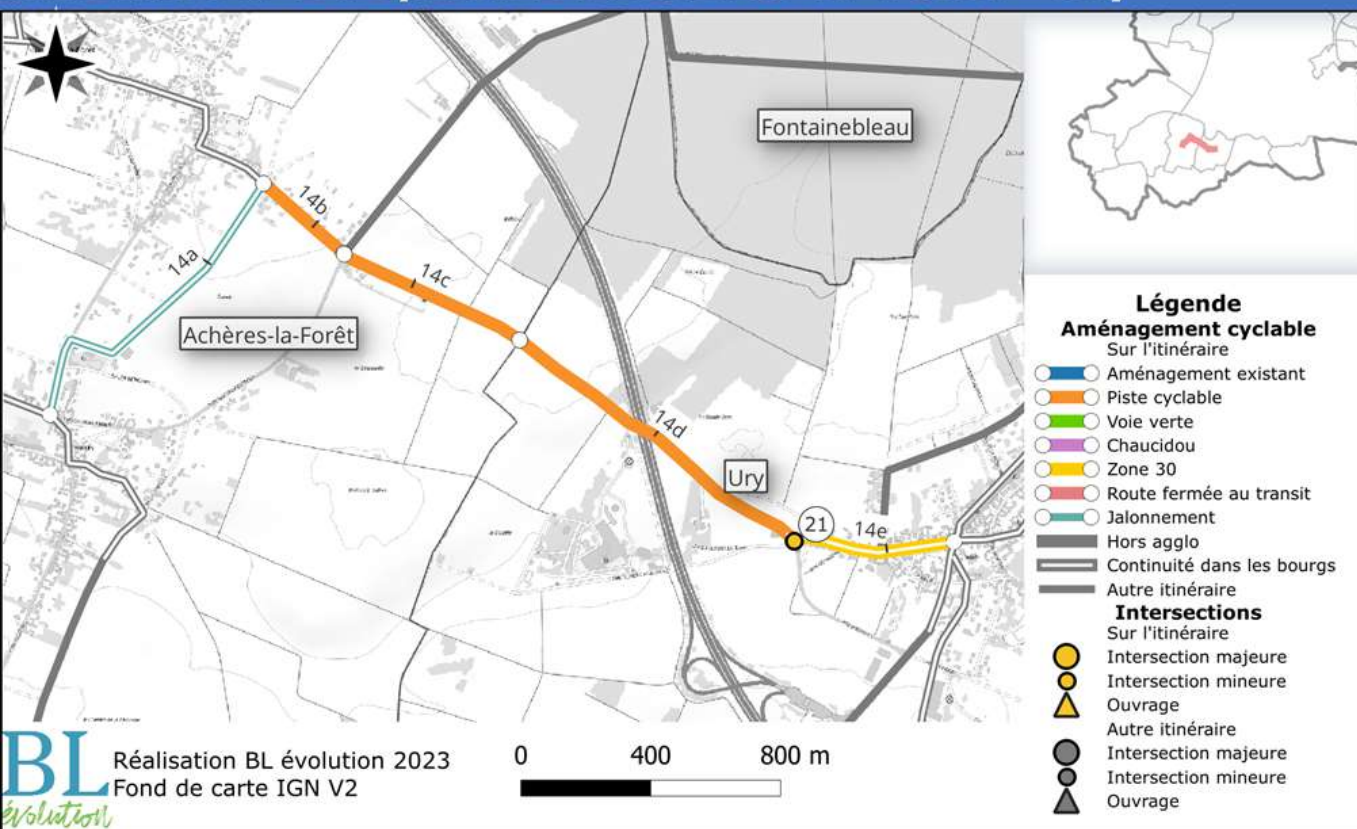
Totaux CAPF :

Longueur : 4,6 km

Coût : 465 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
19	Mineure	Signalisation	Noisy-sur-Ecole	CT	2000
20	Mineure	Connexion piste cyclable	Noisy-sur-Ecole	CT	5000



Enjeux :

- Liaison entre Achères-la-Forêt et Ury
- Acquisitions foncières à réaliser

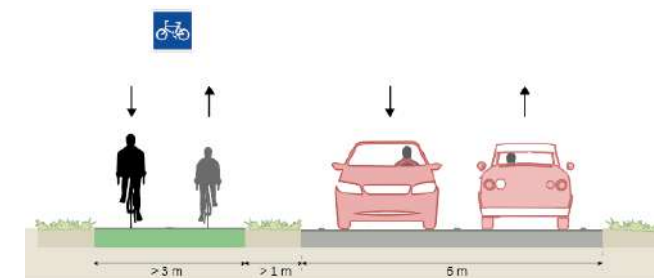
Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes d'Achères-la-Forêt et Ury

Profils de voirie recommandés

14a, 14e



14b, 14c, 14d



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
14a	Chemin de Candy	Jalonnement	Achères-la-Forêt	Oui	Voirie communale	CT	1085	3255
14b	D63	Piste cyclable	Achères-la-Forêt	Non	Voirie départementale	LT	328	98400
14c	D63	Piste cyclable	Achères-la-Forêt	Non	Voirie départementale	LT	603	180900
14d	D63	Piste cyclable	Ury	Non	Voirie départementale	LT	1053	315900
14e	Rue de l'Eglise	Zone 30	Ury	Oui	Voirie communale	LT	498	49800

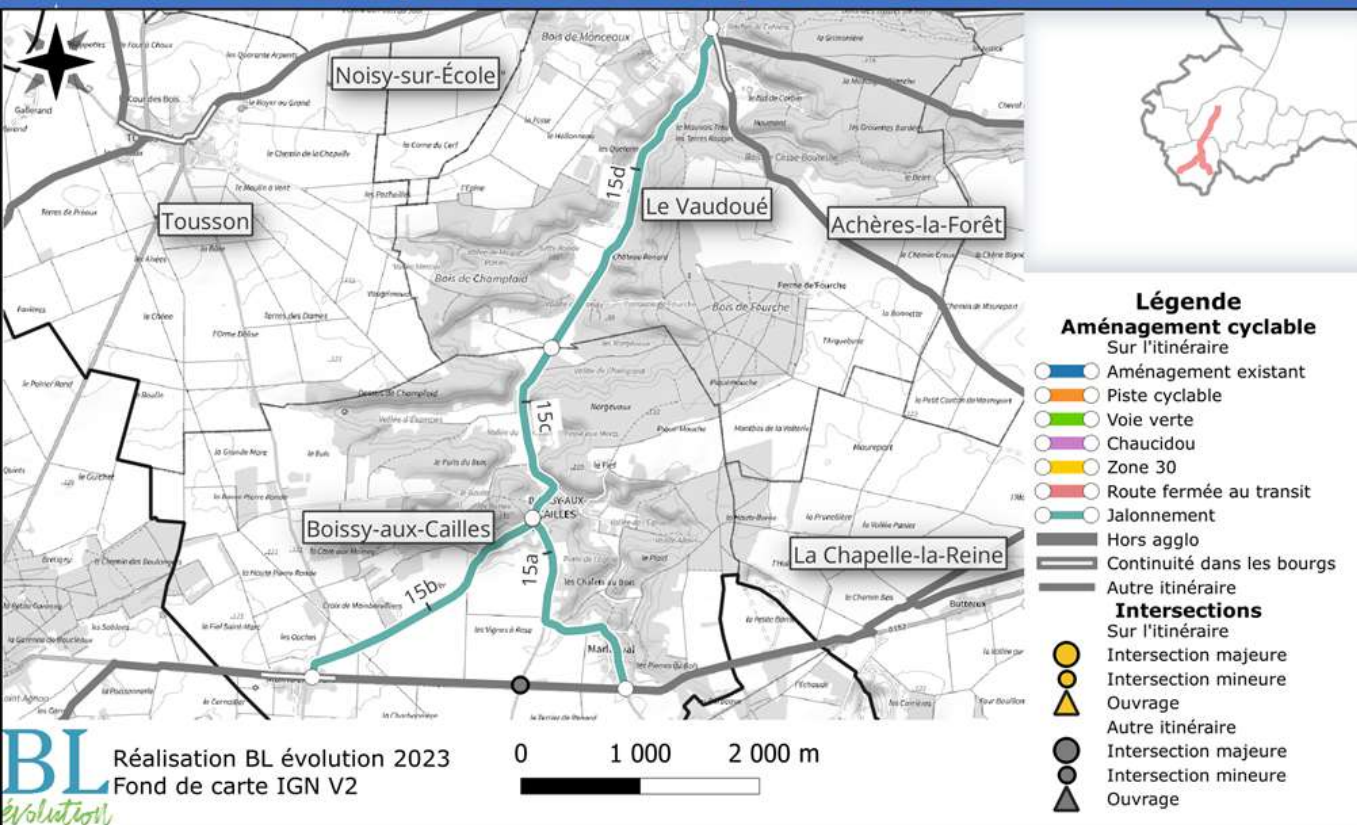
Totaux CAPF :

Longueur : 2,0 km

Coût : 595 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
21	Mineure	Traversée avec îlot central	Ury	LT	10000



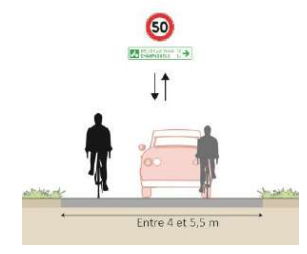
Enjeux :

- Connexion entre les bourgs de Boissy-aux-Cailles et Le Vaudoué
- Route à faible trafic

Maîtrise d'ouvrage : Département, Communes du Noisy-sur-Ecole et Le Vaudoué, CC des Deux Vallées

Profils de voirie recommandés

15a, 15b, 15c, 15d



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
15a	Route du Château d'eau	Jalonnement	Boissy-aux-Cailles	Non	Voirie communale	CT	1992	5976
15b	D16A2	Jalonnement	Boissy-aux-Cailles	Non	Voirie départementale	CT	2390	7170
15c	Rte de Boissy aux Cailles	Jalonnement	Boissy-aux-Cailles	Non	Voirie communale	CT	1663	4989
15d	Rte de Boissy aux Cailles	Jalonnement	Le Vaudoué	Non	Voirie communale	CT	3099	9297

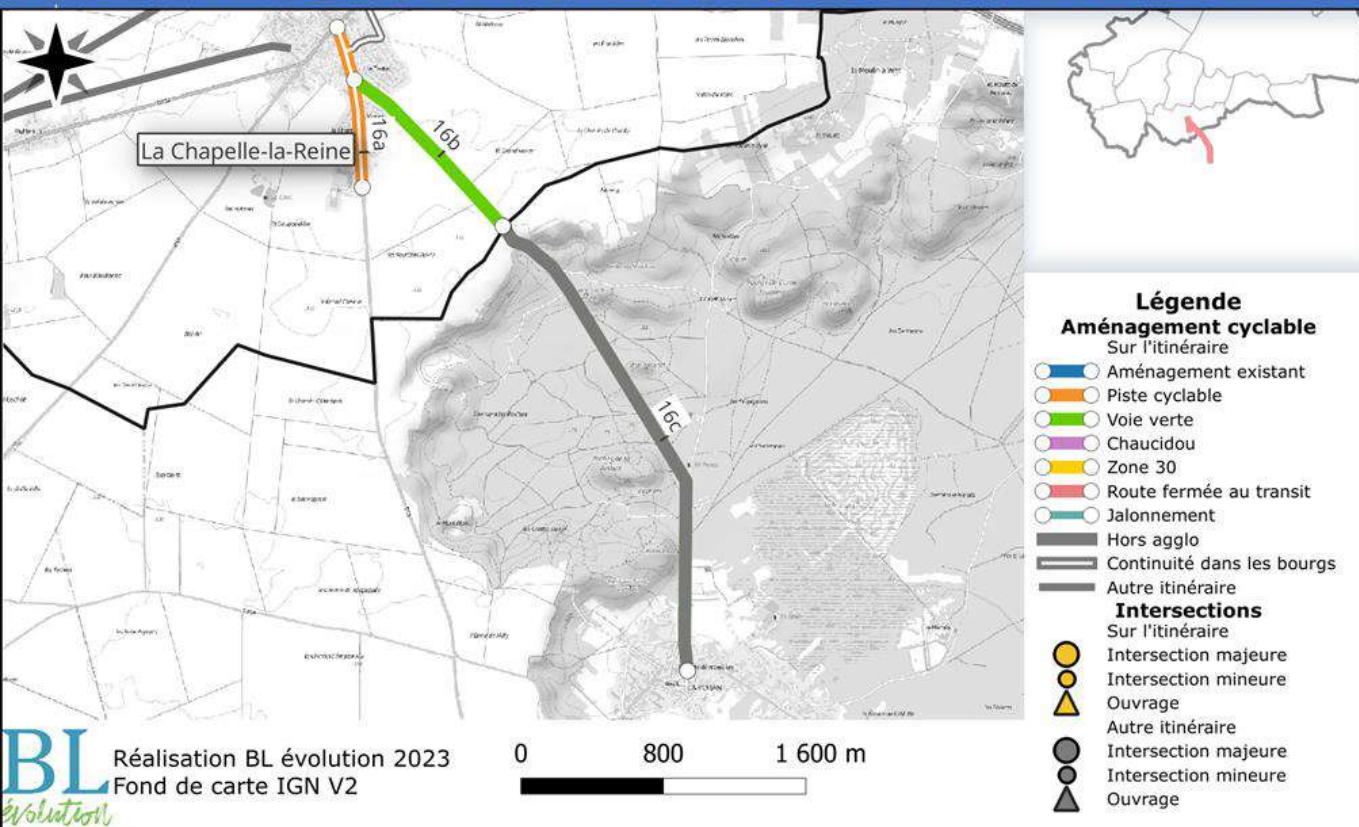
Totaux CAPF :

Longueur : 9,1 km

Coût : 27 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

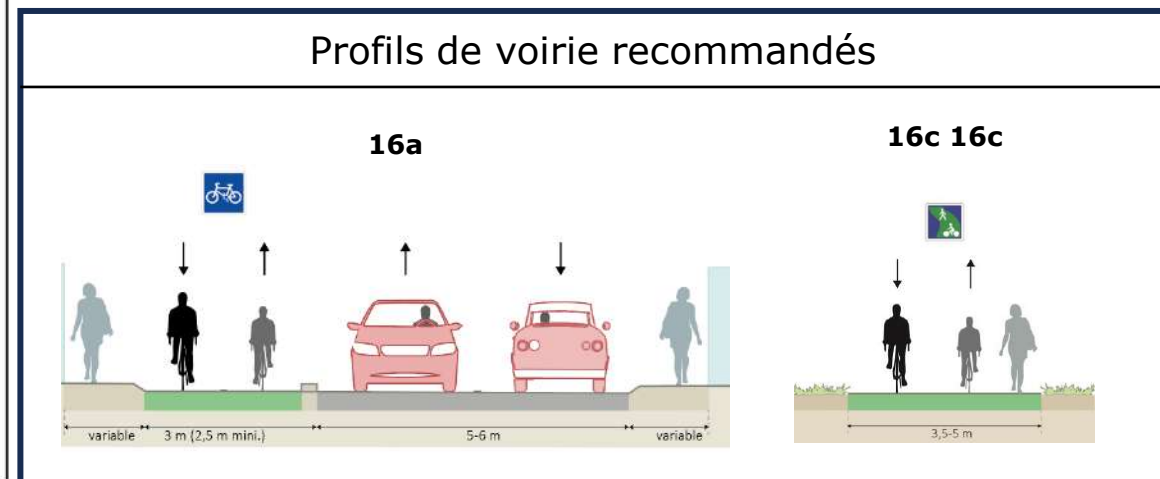


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire avec la CC du Pays de Nemours
- Desserte du collège de La-Chapelle-la-Reine, suppression stationnement
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF, CC du Pays de Nemours

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
16a	D16	Piste cyclable zone contrainte	La Chapelle-la-Reine	Oui	Voirie départementale	CT	914	731200
16b	Chemin des Vallées	Voie verte	La Chapelle-la-Reine	Non	Voirie communale	CT	1174	117400
16c	Chemin de la Chappelle-la-Reine à La	Voie verte	Hors Agglo	Non	ONF	CT	2852	0

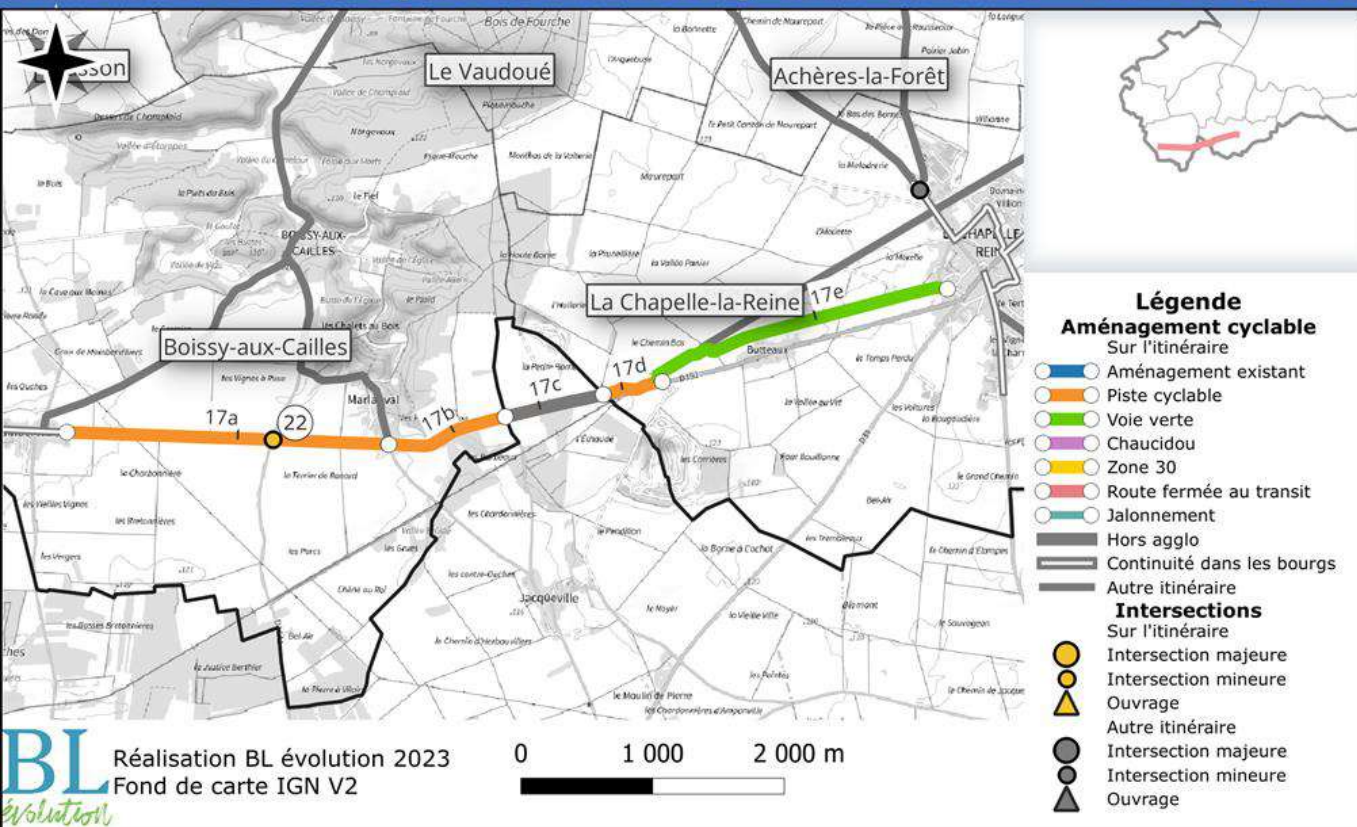
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

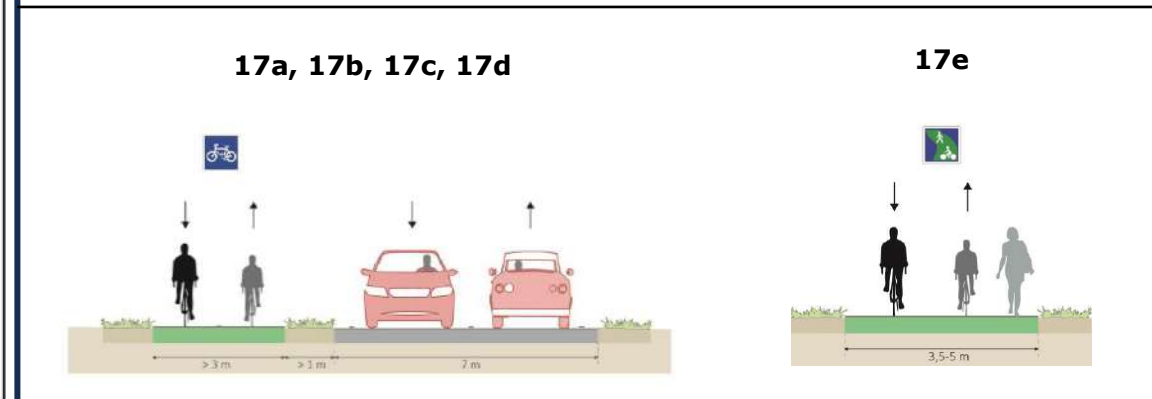


Enjeux :

- Liaison entre Boissy-aux-Cailles et La Chapelle-la-Reine
- Connexion vers la CC du Malesherbois
- Utilisation de chemins agricoles

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, CC du Pays de Nemours

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
17a	D152	Piste cyclable	Boissy-aux-Cailles	Non	Voirie départementale	MT	2443	732900
17b	D152	Piste cyclable	Boissy-aux-Cailles	Non	Voirie départementale	MT	932	279600
17c	D152	Piste cyclable	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	MT	763	0
17d	D152	Piste cyclable	La-Chapelle-la-Reine	Non	Voirie départementale	MT	468	140400
17e	Chemin agricole	Voie verte	La-Chapelle-la-Reine	Non	Voirie communale	MT	2431	243100

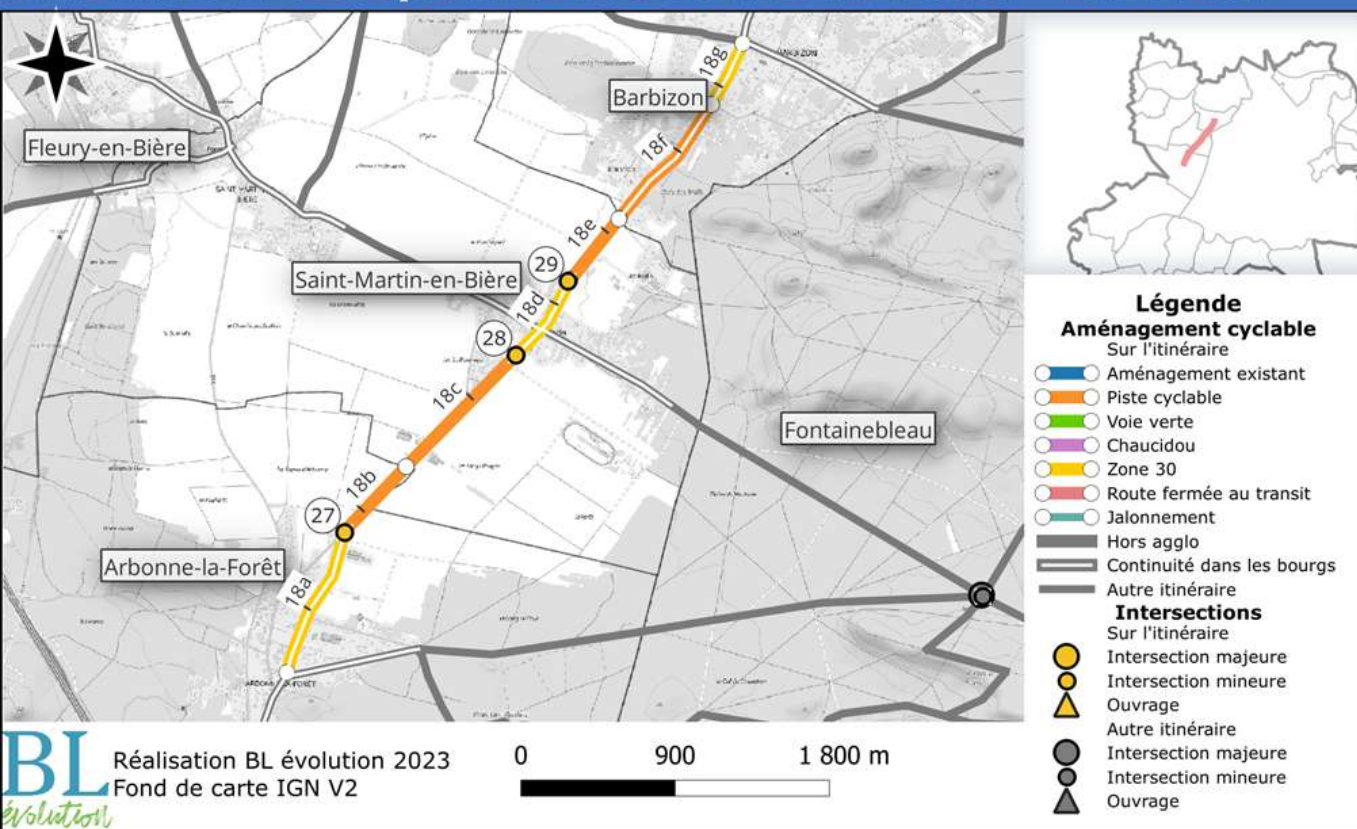
Totaux CAPF :

Longueur : 6,3 km

Coût : 1 396 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
22	Mineure	Signalisation	Boissy-aux-Cailles	MT	3000

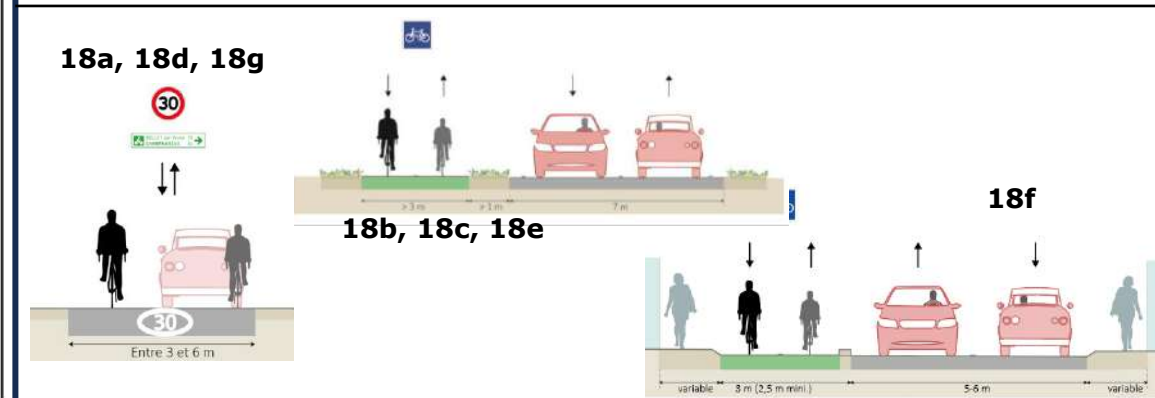


Enjeux :

- Liaison entre Arbonne-la-Forêt et Barbizon par Saint-Martin-en-Bière
- Apaisement de la circulation dans les bourgs
- Aménagement des connexions entre les pistes cyclables et zones apaisées

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes d'Arbonne-la-Forêt, Saint-Martin-en-Bière et Barbizon

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
18a	Rue de Macherin	Zone 30	Arbonne-la-Forêt	Oui	Voirie communale	MT	885	88500
18b	D64	Piste cyclable	Arbonne-la-Forêt	Non	Voirie départementale	MT	534	160200
18c	D64	Piste cyclable	Saint-Martin-en-Bière	Non	Voirie départementale	MT	915	274500
18d	D64	Zone 30	Saint-Martin-en-Bière	Oui	Voirie départementale	MT	544	54400
18e	D64	Piste cyclable	Saint-Martin-en-Bière	Non	Voirie départementale	MT	456	136800
18f	D64	Piste cyclable zone contrainte	Barbizon	Oui	Voirie départementale	MT	860	688000
18g	D64	Zone 30	Barbizon	Oui	Voirie départementale	MT	401	40100

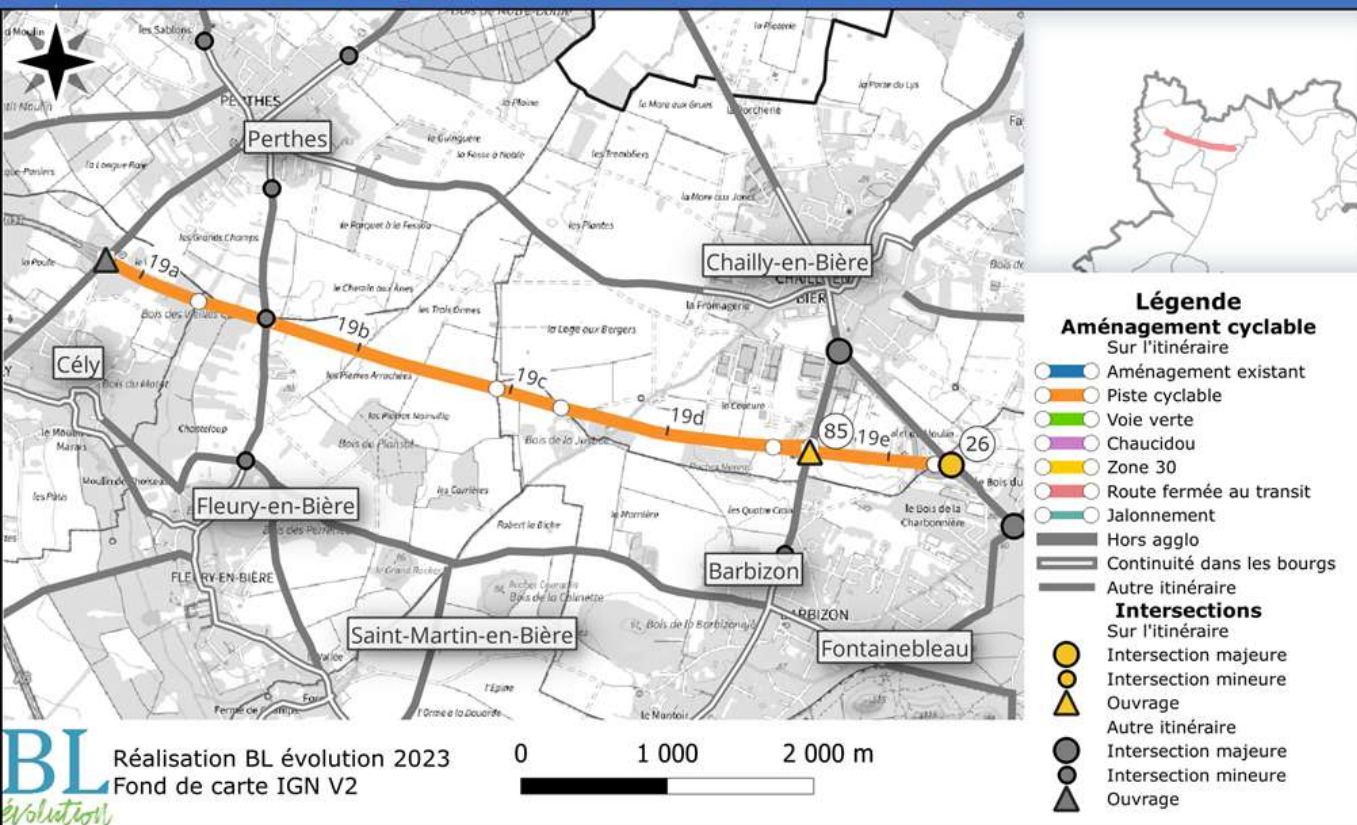
Totaux CAPF :

Longueur : 1,9 km

Coût : 572 k€

Intersections et ouvrages

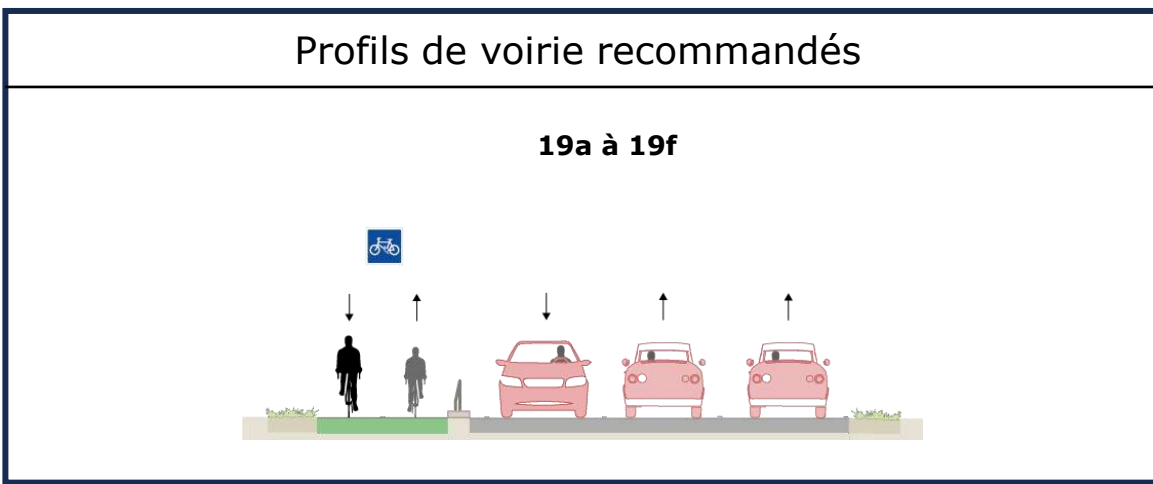
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
27	Mineure	Traversée avec îlot	Arbonne-la-Forêt	MT	10000
28	Mineure	Traversée avec îlot	Saint-Martin-en-Bière	MT	10000
29	Mineure	Traversée avec îlot	Saint-Martin-en-Bière	MT	10000



Enjeux :

- Liaison entre Perthes et Barbizon puis Fontainebleau à long terme
- Aménagement d'un des accotements avec création d'une piste bidirectionnelle (classée Route Grande Circulation)

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
19a	D637	Piste cyclable	Cély	Non	Voirie départementale	LT	686	205800
19b	D637	Piste cyclable	Fleury-en-Bière	Non	Voirie départementale	LT	2123	636900
19c	D637	Piste cyclable	Barbizon	Non	Voirie départementale	LT	458	137400
19d	D637	Piste cyclable	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	LT	1736	520800
19e	D637	Piste cyclable	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	LT	1107	332100
19f	D637	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	LT	133	39900

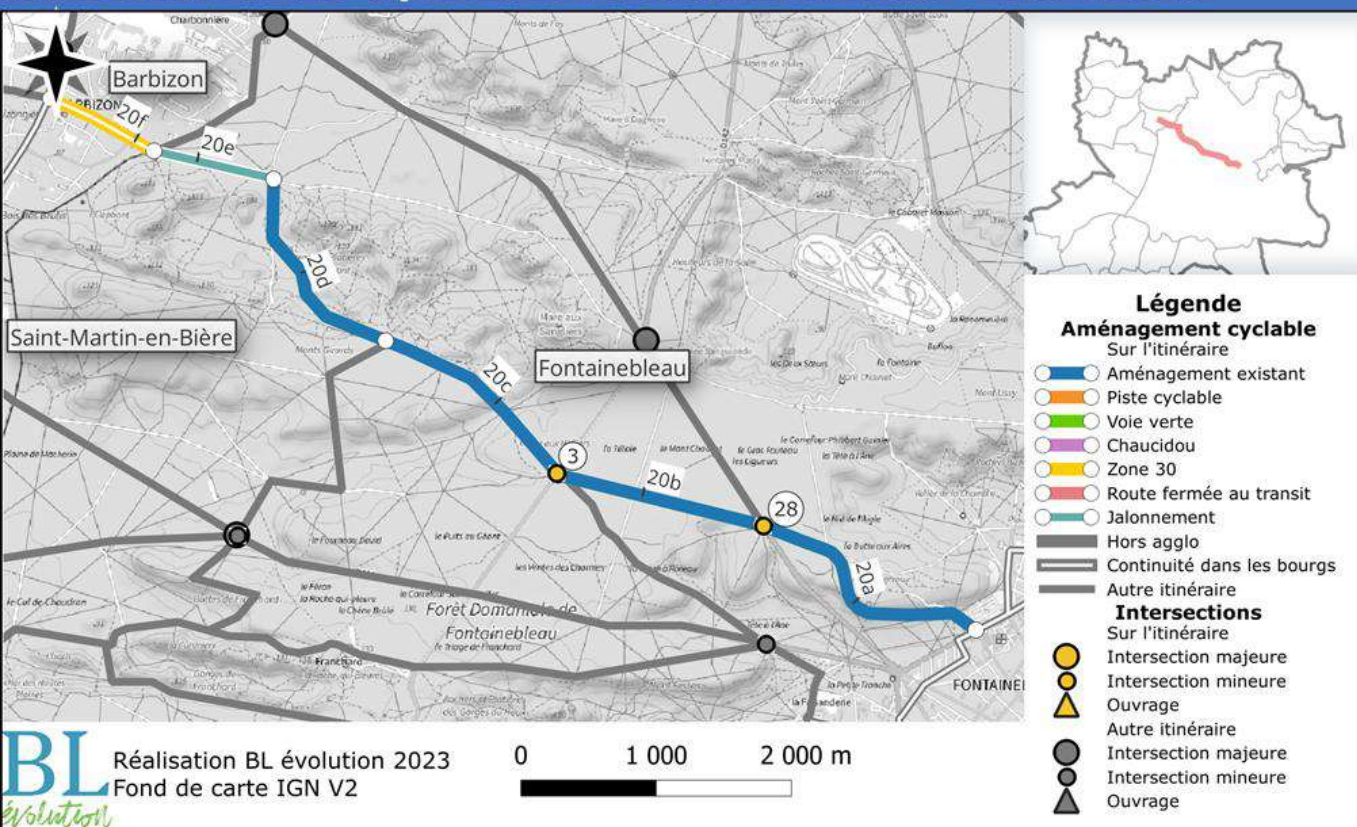
Totaux CAPF :

Longueur : 6,2 km

Coût : 1 873 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
85	Ouvrage	Encorbellement	Chailly-en-Bière	MT	500000
26	Majeure	Traversée priorité voitures	Barbizon	LT	50000

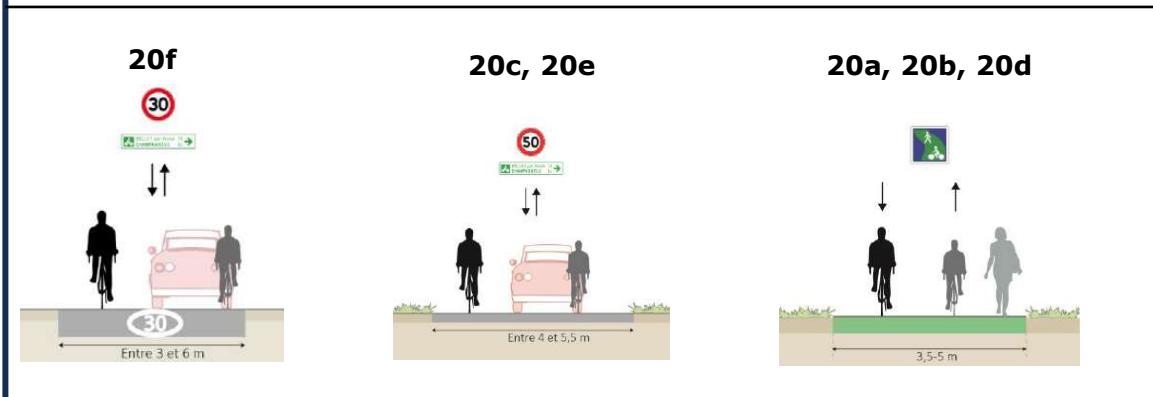


Enjeux :

- Jalonnement de l'itinéraire
- Sécurisation de l'intersection avec la RD 301
- Amélioration du revêtement de l'ouvrage sous la RD 607
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
20a	Route Louis-Philippe	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	1952	0
20b	Route du Bouquet des rois	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	1538	0
20c	Route de la Gorge aux Néfliers	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	1654	0
20d	Route de Sully	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	1632	0
20e	Allée des Vaches	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	912	2736
20f	Grande rue	Zone 30	Barbizon	Oui	Voirie communale	CT	860	86000

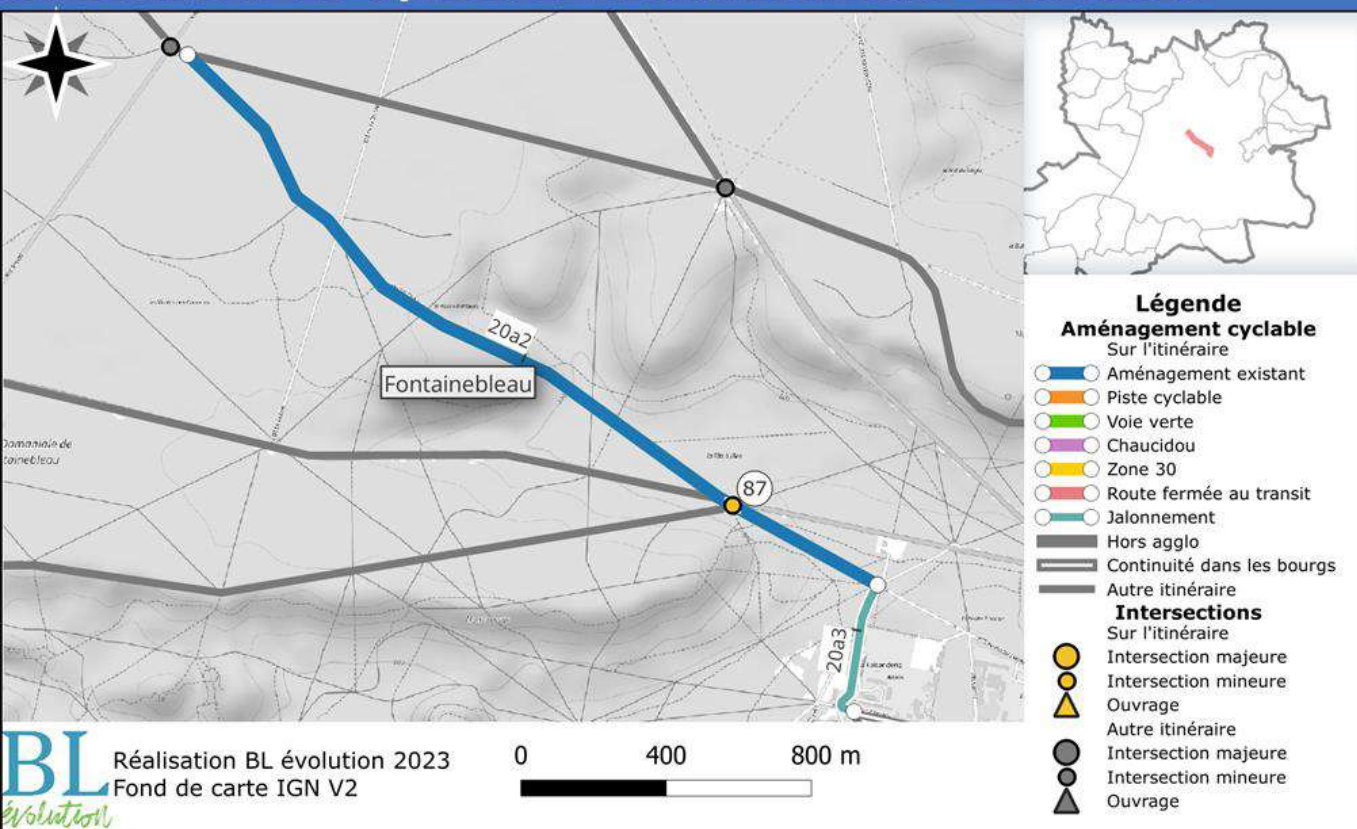
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
28	Mineure	Amélioration du revêtement	Fontainebleau	CT	5000
3	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

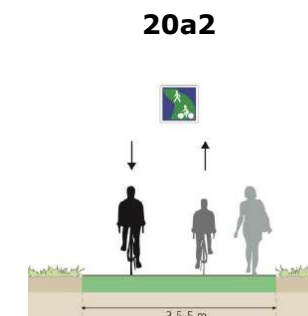
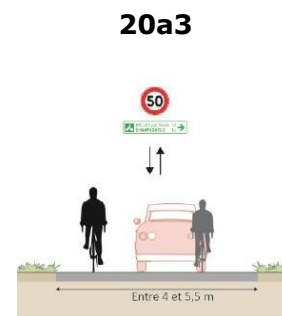


Enjeux :

- Jalonnement de l'itinéraire
- Sécurisation de l'intersection avec la RD 409

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
20a2	Route du Château	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	2442	0
20a3	Rue Poinset	Jalonnement	Fontainebleau	Non	Voirie communale	CT	396	1188

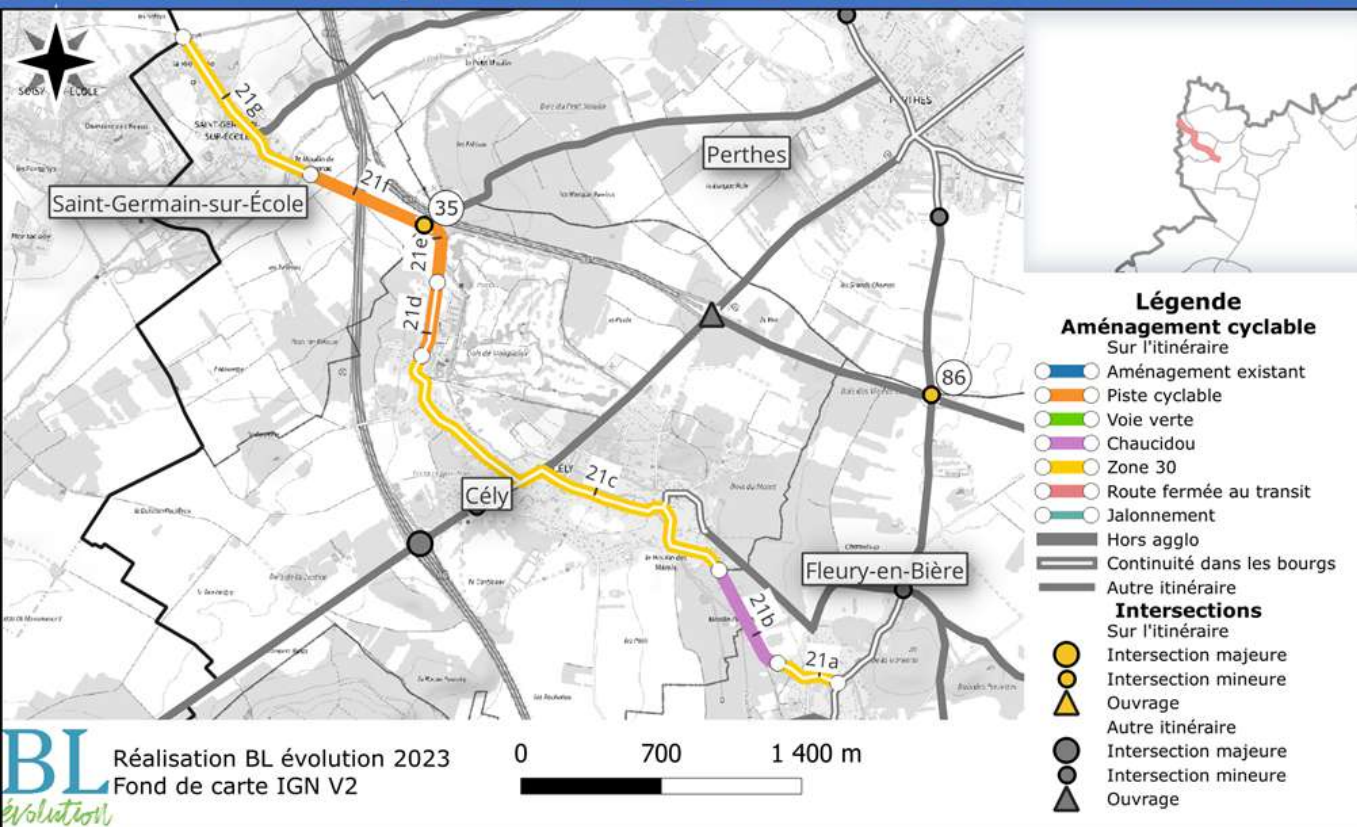
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
87	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

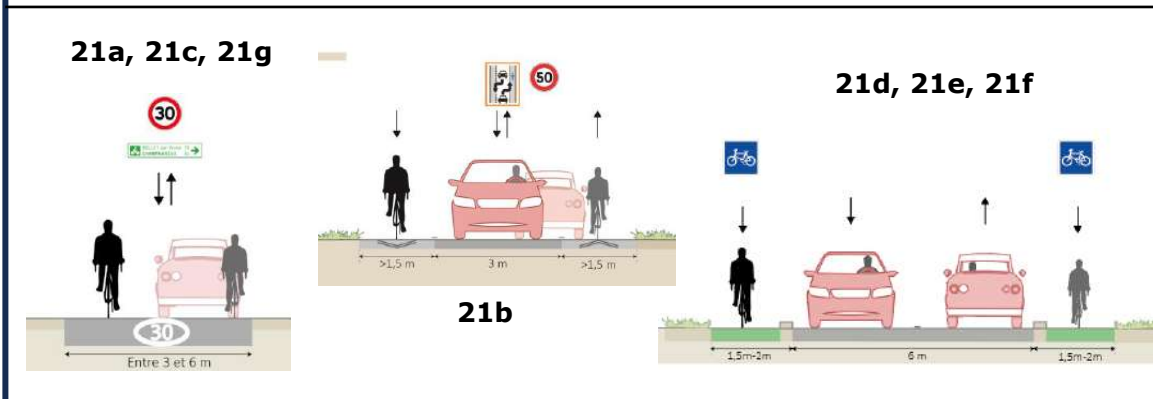


Enjeux :

- Apaisement de la circulation dans les bourgs

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes de Fleury-en-Bière, Cély et Saint-Germain-sur-Ecole

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
21a	D11	Zone 30	Fleury-en-Bière	Oui	Voirie départementale	CT	331	33100
21b	D11	Chaucidou	Fleury-en-Bière	Non	Voirie départementale	CT	560	16800
21c	D11	Zone 30	Cély	Oui	Voirie départementale	CT	2164	216400
21d	D11	Piste cyclable zone contrainte	Cély	Oui	Voirie départementale	LT	377	301600
21e	D11	Piste cyclable	Cély	Non	Voirie départementale	LT	336	100800
21f	D11	Piste cyclable	Saint-Germain-sur-École	Non	Voirie départementale	LT	619	185700
21g	D11	Zone 30	Saint-Germain-sur-École	Oui	Voirie départementale	LT	966	96600

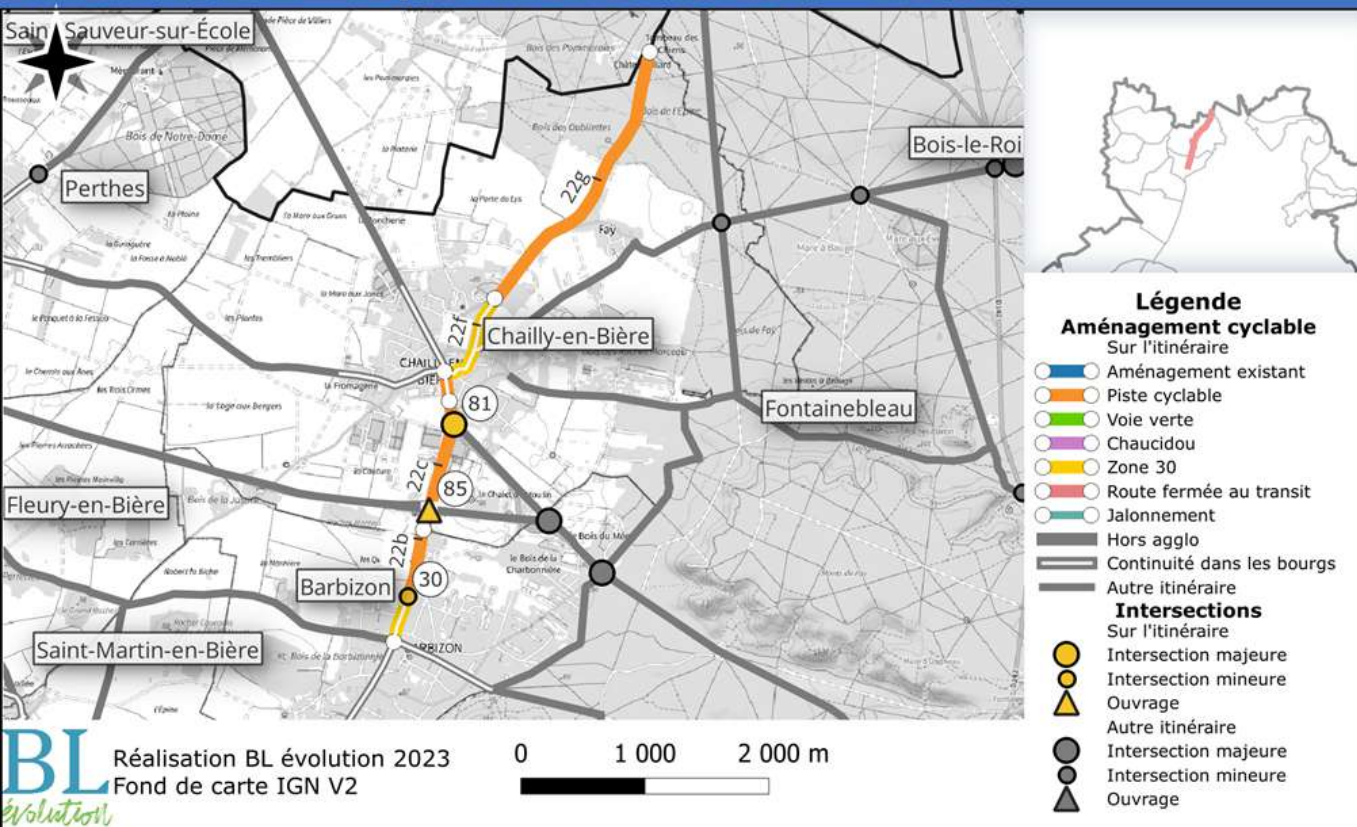
Totaux CAPF :

Longueur : 1,5 km

Coût : 303 k€

Intersections et ouvrages

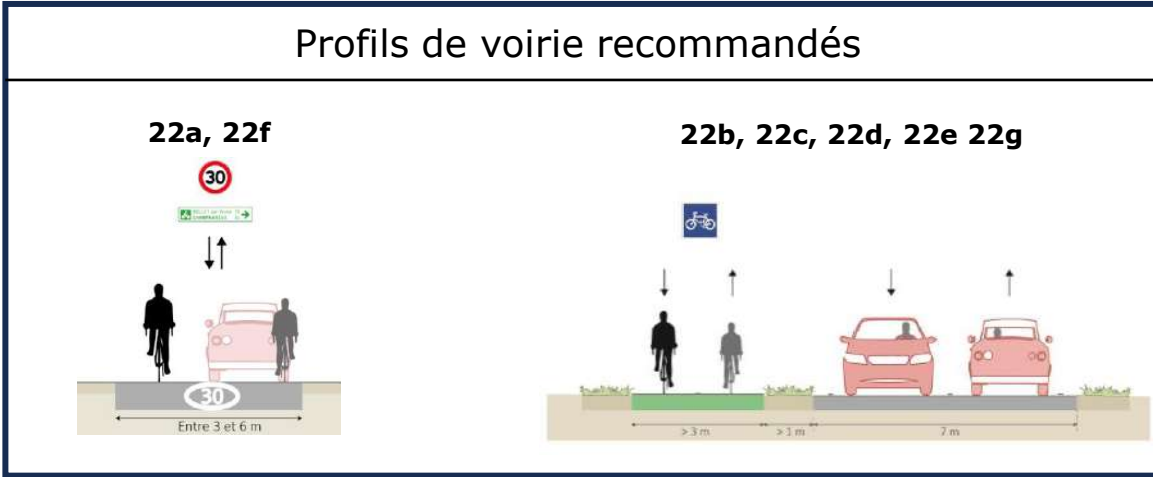
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
86	Mineure	NULL	Saint-Germain-sur-École	MT	10000
29	Mineure	Ecluse voiture	Saint-Germain-sur-Ecole	CT	5000
35	Mineure	Traversée avec îlot	Saint-Germain-sur-Ecole	LT	10000



Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA Melun Val de Seine
- Encorbellement/passerelle sur la traversée de la D637 (Moyen terme)

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Fleury-en-Bière, Cély et Saint-Germain-sur-Ecole



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
22a	D64	Zone 30	Barbizon	Oui	Voirie départementale	MT	383	38300
22b	D64	Piste cyclable	Barbizon	Non	Voirie départementale	MT	553	165900
22c	D64	Piste cyclable zone contrainte	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	MT	894	715200
22d	D607	Piste cyclable zone contrainte	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	MT	176	140800
22e	D607	Piste cyclable zone contrainte	Chailly-en-Bière	Oui	Voirie départementale	MT	242	193600
22f	Rue de Fay	Zone 30	Chailly-en-Bière	Oui	Voirie communale	CT	808	80800
22g	D64	Piste cyclable	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	OP	2432	729600

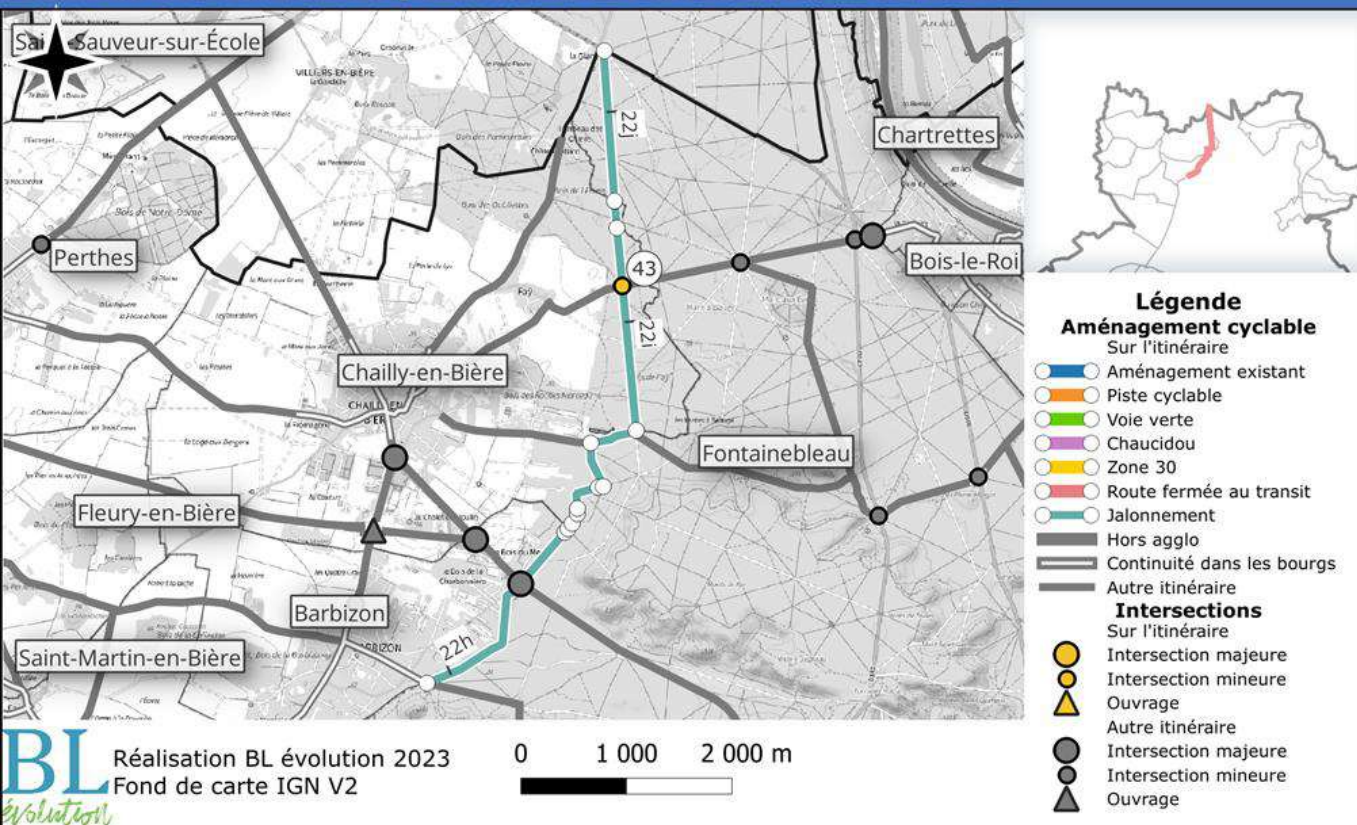
Totaux CAPF :

Longueur : 4,1 km

Coût : 1 752 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
85	Ouvrage	Encorbellement	Chailly-en-Bière	MT	500000
81	Majeure	Carrefour à la hollandaise	Chailly-en-Bière	MT	100000
30	Mineure	Traversée avec îlot	Barbizon	MT	10000

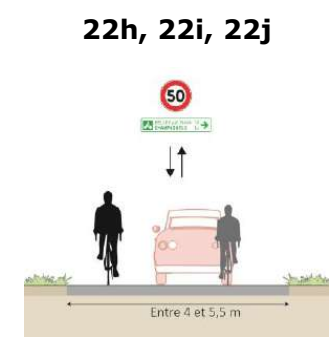


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA Melun Val de Seine
- Encorbellement sur la traversée de la D637 (Moyen terme)
- Liaison ONF empierrage en partie sur la Route Briquet

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
22h	Chemin de Bornage, chemin de Barbizon	Jalonement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	3672	11016
22i	Route Briquet	Jalonement	Chailly-en-Bière	Non	ONF	CT	2178	6534
22j	Route de Farcy	Jalonement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1428	4284

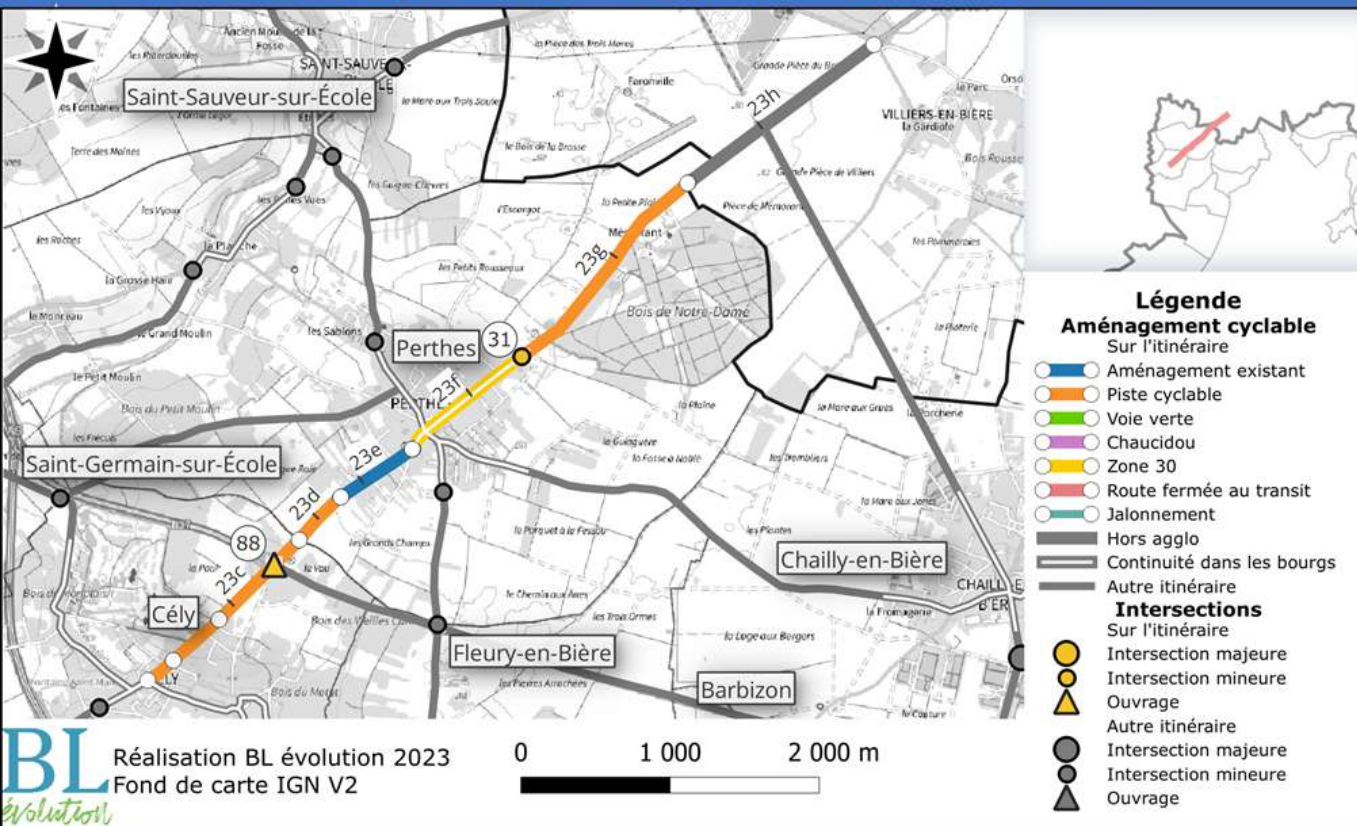
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
43	Mineure	Signalisation	Chailly-en-Bière	CT	3000

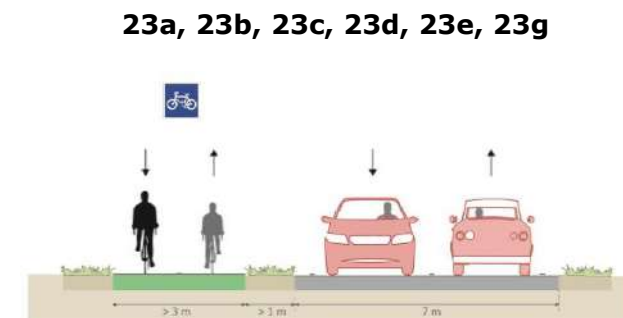
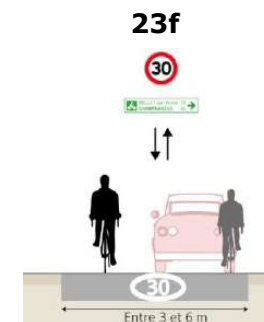


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA Melun Val de Seine
- Encorbellement sur la traversée de la D637

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Commune de Perthes, CA Melun Val de Seine

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
23a	D372	Piste cyclable zone contrainte	Cély	Non	Voirie départementale	MT	219	175200
23b	D372	Piste cyclable zone contrainte	Cély	Non	Voirie départementale	MT	412	329600
23c	D372	Piste cyclable	Cély	Non	Voirie départementale	MT	757	227100
23d	D372	Piste cyclable	Perthes	Non	Voirie départementale	MT	401	120300
23e	D372	Piste cyclable zone contrainte	Perthes	Non	Voirie départementale	ACT	578	0
23f	D372	Zone 30	Perthes	Oui	Voirie départementale	CT	964	96400
23g	D372	Piste cyclable	Perthes	Non	Voirie départementale	OP	1626	487800
23h	D372	Piste cyclable	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	OP	1550	0

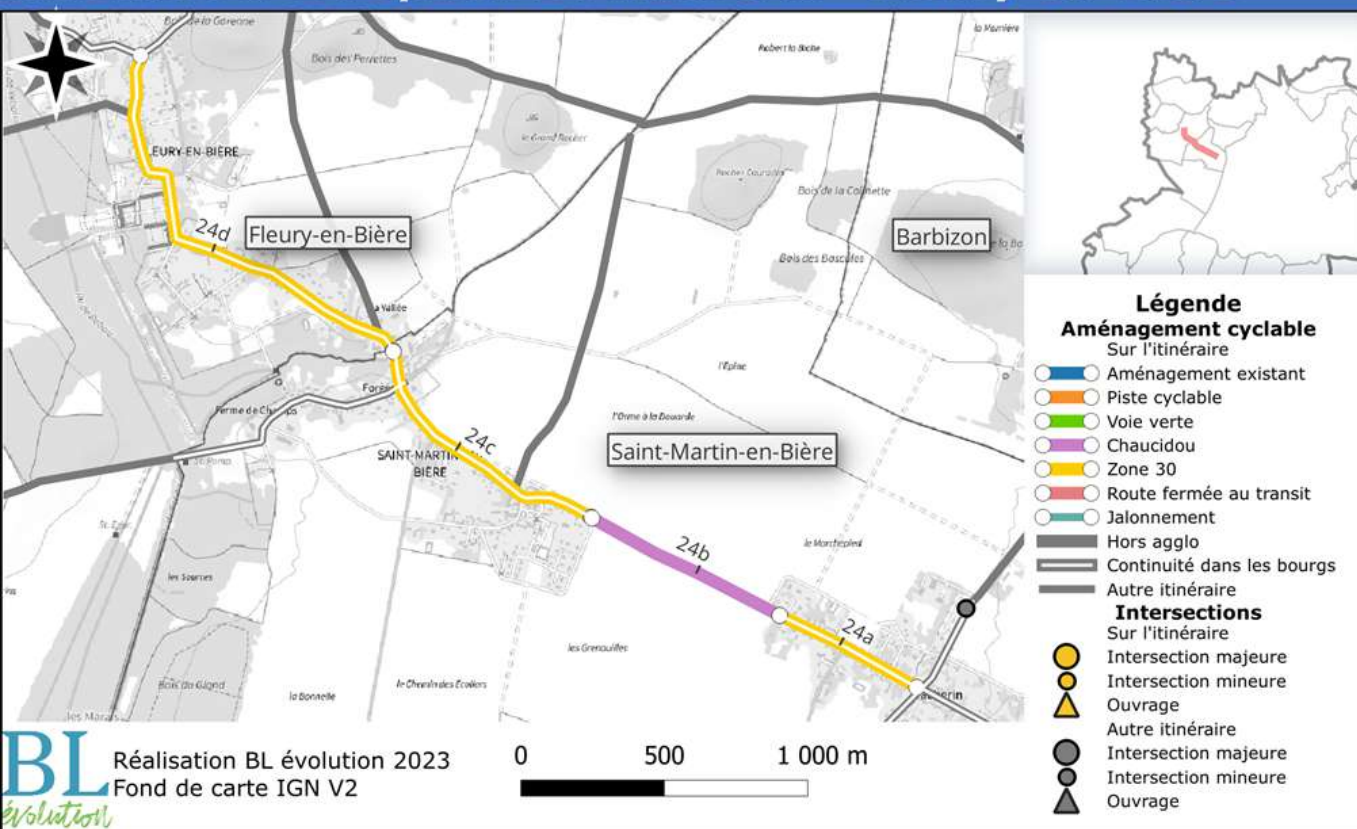
Totaux CAPF :

Longueur : 3,4 km

Coût : 1 340 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
31	Mineure	NULL	Perthes	OP	10000
88	Ouvrage	NULL	Cély	MT	500000



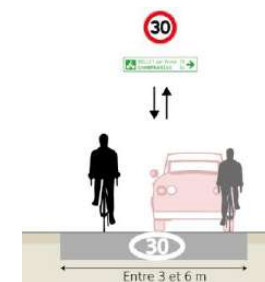
Enjeux :

- Apaisement de la circulation dans les bourgs
- Création d'une CVCB entre Macherin et le Bourg de Saint-Martin-et-Bière

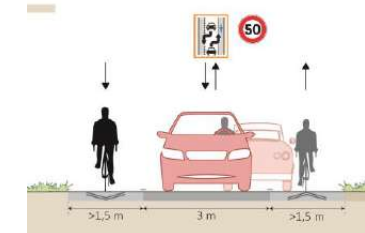
Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Fleury-en-Bière et Saint-Martin-en-Bière

Profils de voirie recommandés

24a, 24c, 24D



24b



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
24a	D11	Zone 30	Saint-Martin-en-Bière	Oui	Voirie départementale	CT	539	53900
24b	D11	Chaucidou	Saint-Martin-en-Bière	Non	Voirie départementale	CT	738	22140
24c	D11	Zone 30	Saint-Martin-en-Bière	Oui	Voirie départementale	CT	964	96400
24d	D11	Zone 30	Fleury-en-Bière	Oui	Voirie départementale	CT	1577	157700

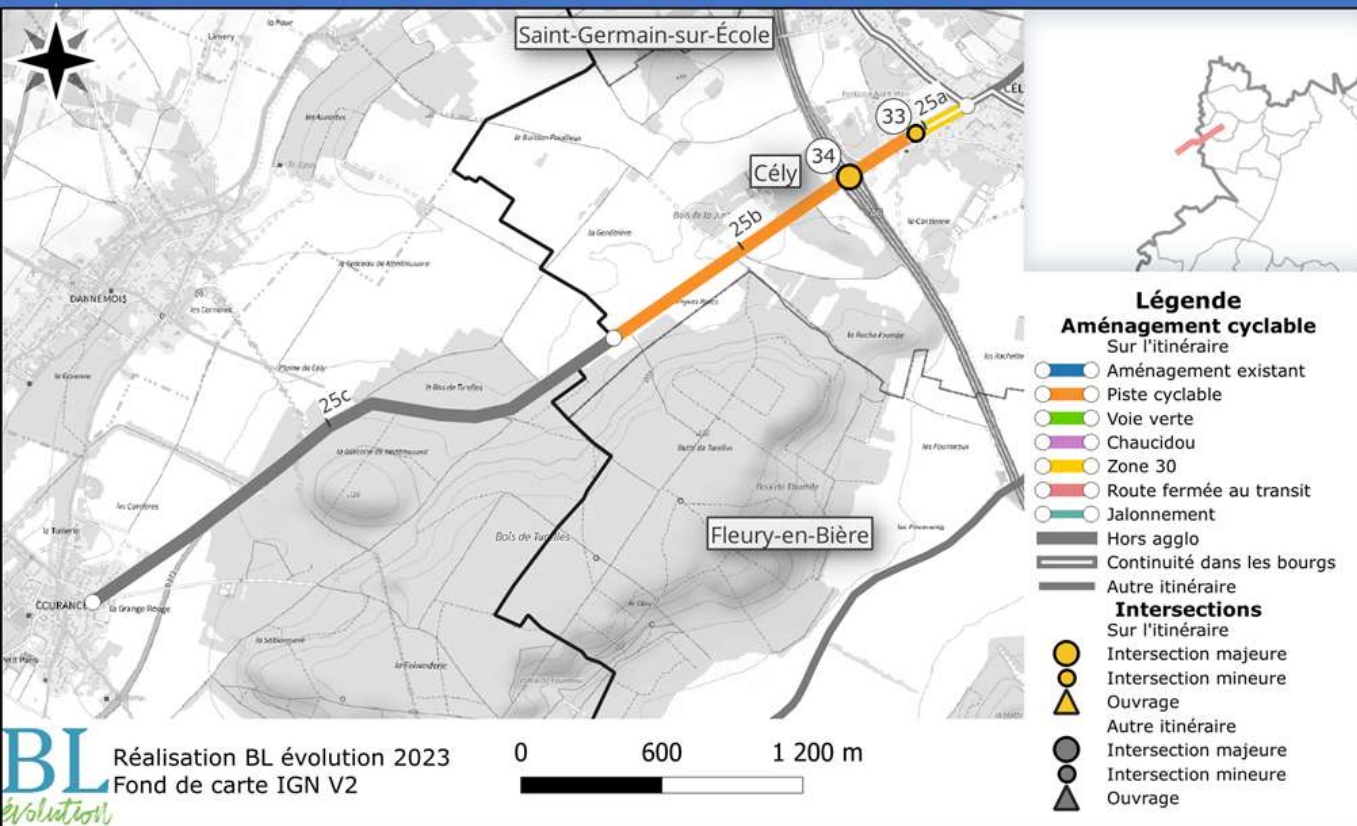
Totaux CAPF :

Longueur : 0,7 km

Coût : 22 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

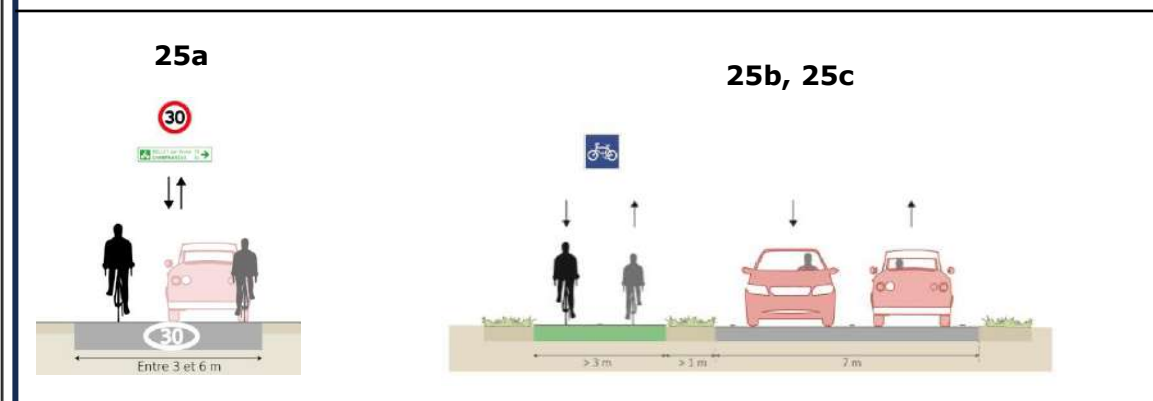


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CC des Deux Vallées
- Desserte de l'aire de covoiturage de Cély
- Encorbellement sur l'ouvrage au-dessus de l'A6

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Commune de Cély, CC des Deux Vallées

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
25a	D372	Zone 30	Cély	Oui	Voirie départementale	OP	254	25400
25b	D372	Piste cyclable	Cély	Non	Voirie départementale	OP	1547	464100
25c	D372	Piste cyclable	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	OP	2593	0

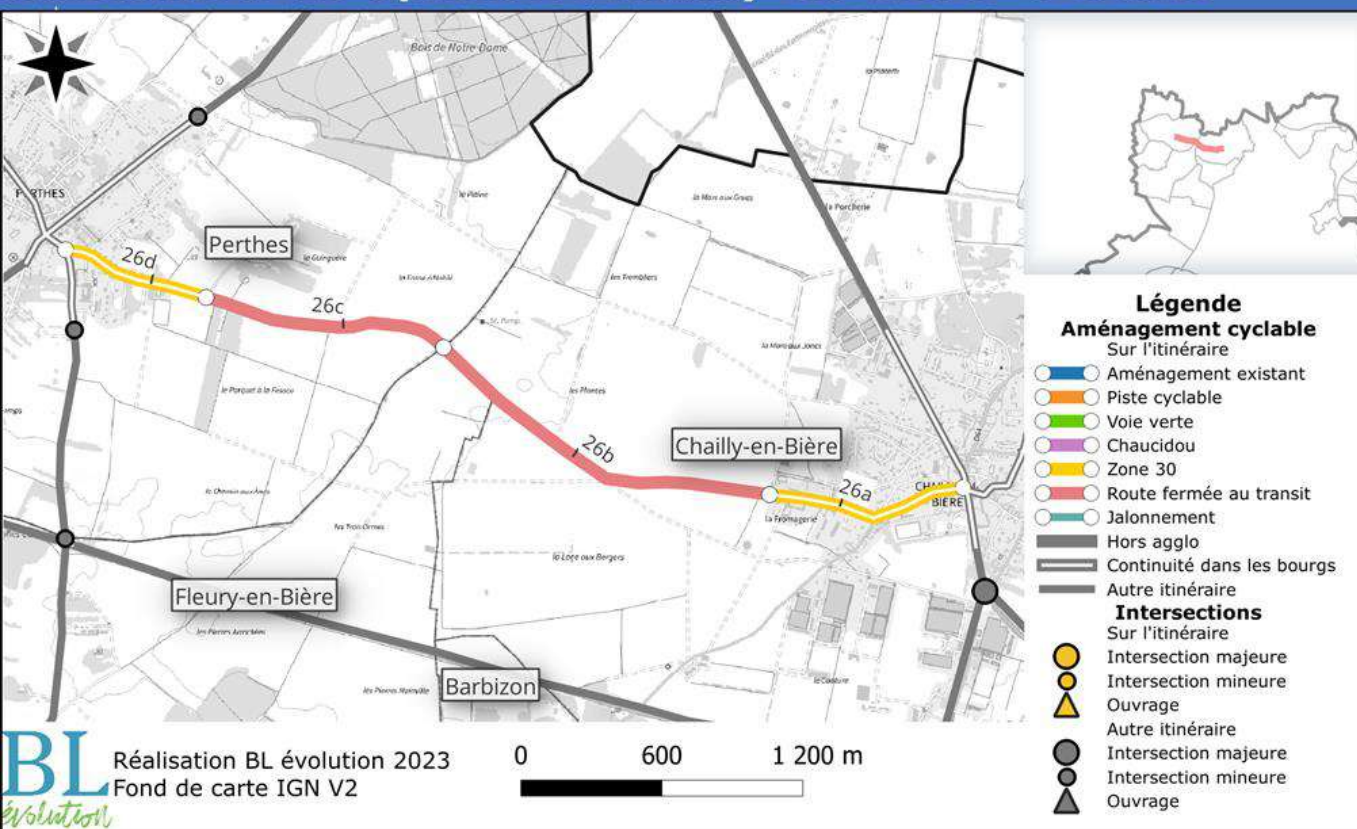
Totaux CAPF :

Longueur : 1,5 km

Coût : 464 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
34	Majeure	2 giratoires + passerelle	Cély	OP	500000
33	Mineure	NULL	Cély	OP	10000

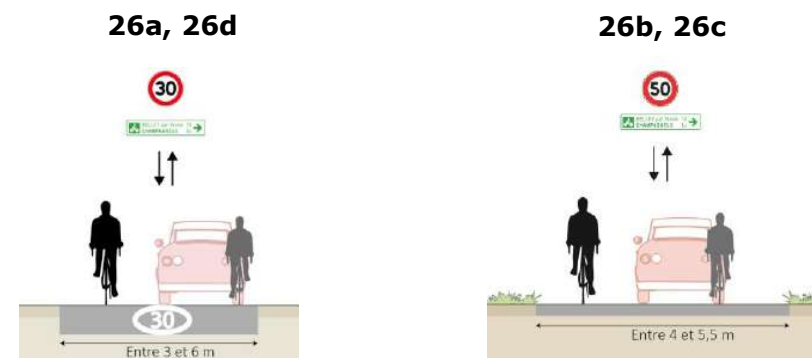


Enjeux :

- Liaison directe entre Perthes et Chailly-en-Bière
- Fermeture au transit de la route de Chailly avec mise en place d'un filtre modal
- Concertation avec les maraichers

Maîtrise d'ouvrage : Communes de Perthes et Chailly-en-Bière

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
26a	Rue des Tilleuls	Zone 30	Chailly-en-Bière	Oui	Voirie communale	CT	862	86200
26b	Rte de Chailly	Fermeture à la circulation	Chailly-en-Bière	Non	Voirie communale	CT	1592	4776
26c	Rte de Chailly	Fermeture à la circulation	Perthes	Non	Voirie communale	CT	1059	3177
26d	Rte de Chailly	Zone 30	Perthes	Oui	Voirie communale	CT	639	63900

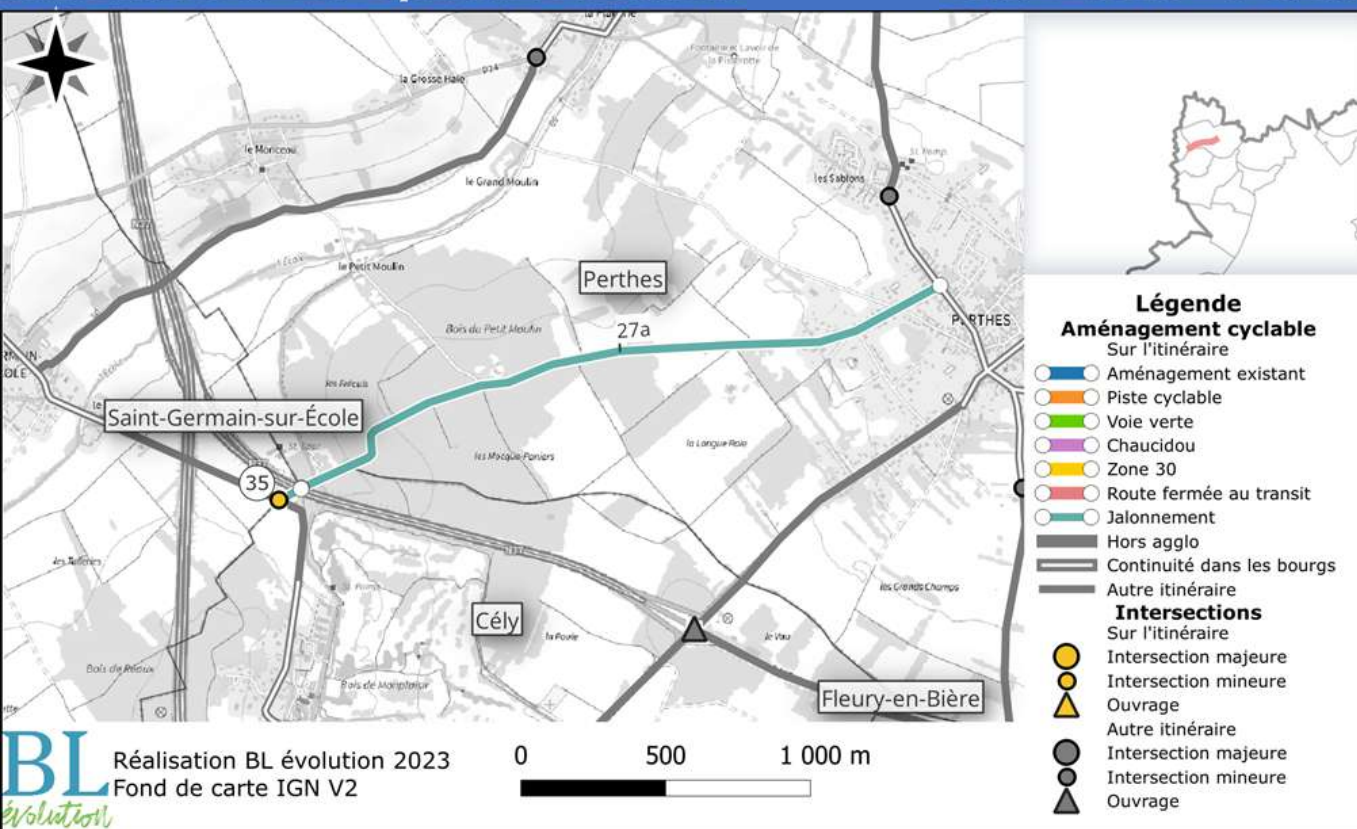
Totaux CAPF :

Longueur : 2,7 km

Coût : 7,9 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

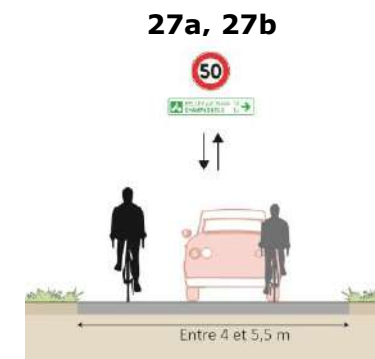


Enjeux :

- Liaison avec le collège de Perthes
- Liaison complète avec Saint-Germain-sur-Ecole à long terme

Maîtrise d'ouvrage : Commune de Perthes

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
27a	Rue de Saint Germain	Jalonnement	Perthes	Non	Voirie communale	CT	2408	7224
27b	Rue de Saint Germain	Jalonnement	Saint-Germain-sur-École	Non	Voirie communale	CT	86	258

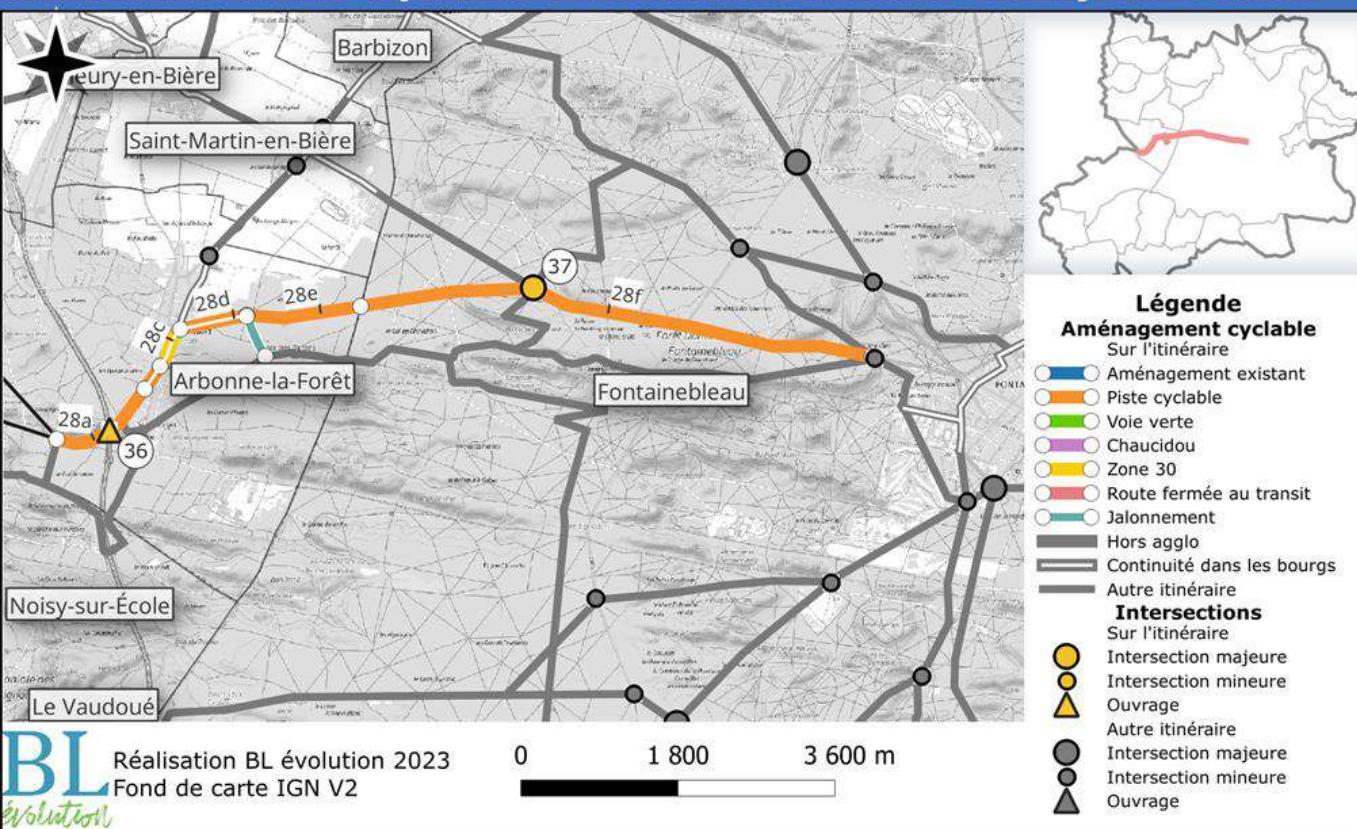
Totaux CAPF :

Longueur : 2,5 km

Coût : 7,5 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
35	Mineure	Traversée avec îlot	Saint-Germain-sur-Ecole	LT	10000

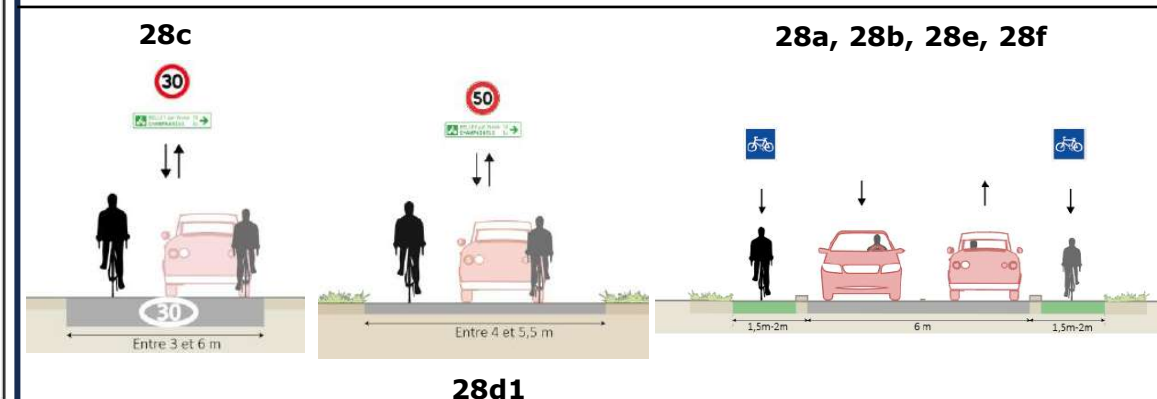


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CC des Deux Vallées
- Aménagement interdit en raison de la réglementation de la forêt de protection
- Encorbellement/passerelle à créer pour franchir l'A6
- Aménagement dans le bourg d'Arbonne-la-Forêt réalisables à court-terme

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Commune d'Arbonne-la-Forêt

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
28a	D409	Piste cyclable	Arbonne-la-Forêt	Non	Voirie départementale	OP	1277	383100
28b	D409	Piste cyclable zone contrainte	Arbonne-la-Forêt	Oui	Voirie départementale	OP	316	252800
28c	D409	Zone 30	Arbonne-la-Forêt	Oui	Voirie départementale	MT	490	49000
28d	D409	Piste cyclable zone contrainte	Arbonne-la-Forêt	Oui	Voirie départementale	CT	777	621600
28d1	NULL	Jalonnement	Arbonne-la-Forêt	Non	ONF	CT	509	1527
28e	D409	Piste cyclable	Arbonne-la-Forêt	Non	Voirie départementale	OP	1316	394800
28f	D409	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	5983	1794900

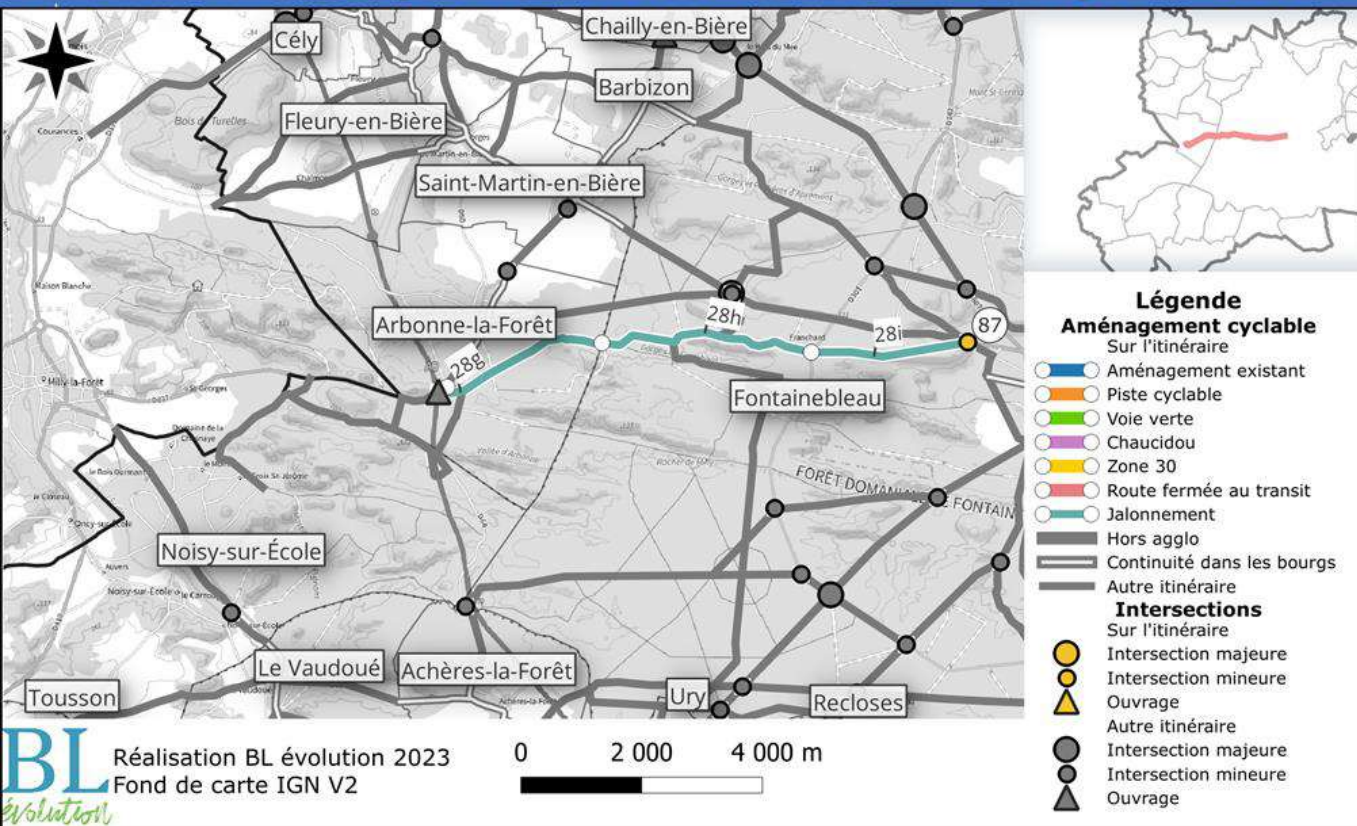
Totaux CAPF :

Longueur : 9 km

Coût : 2 574 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
37	Majeure	Carrefour avec îlots	Fontainebleau	OP	40000
36	Ouvrage	Passerelle / encorbellement	Arbonne-la-Forêt	OP	1000000

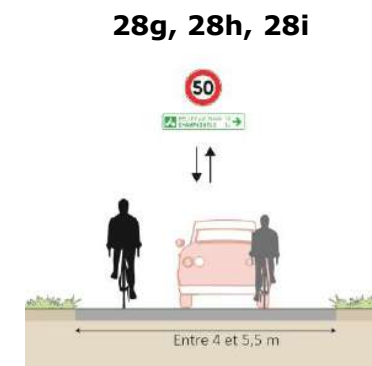


Enjeux :

- Itinéraire ONF
- Liaison intercommunautaire vers la CC des Deux Vallées

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

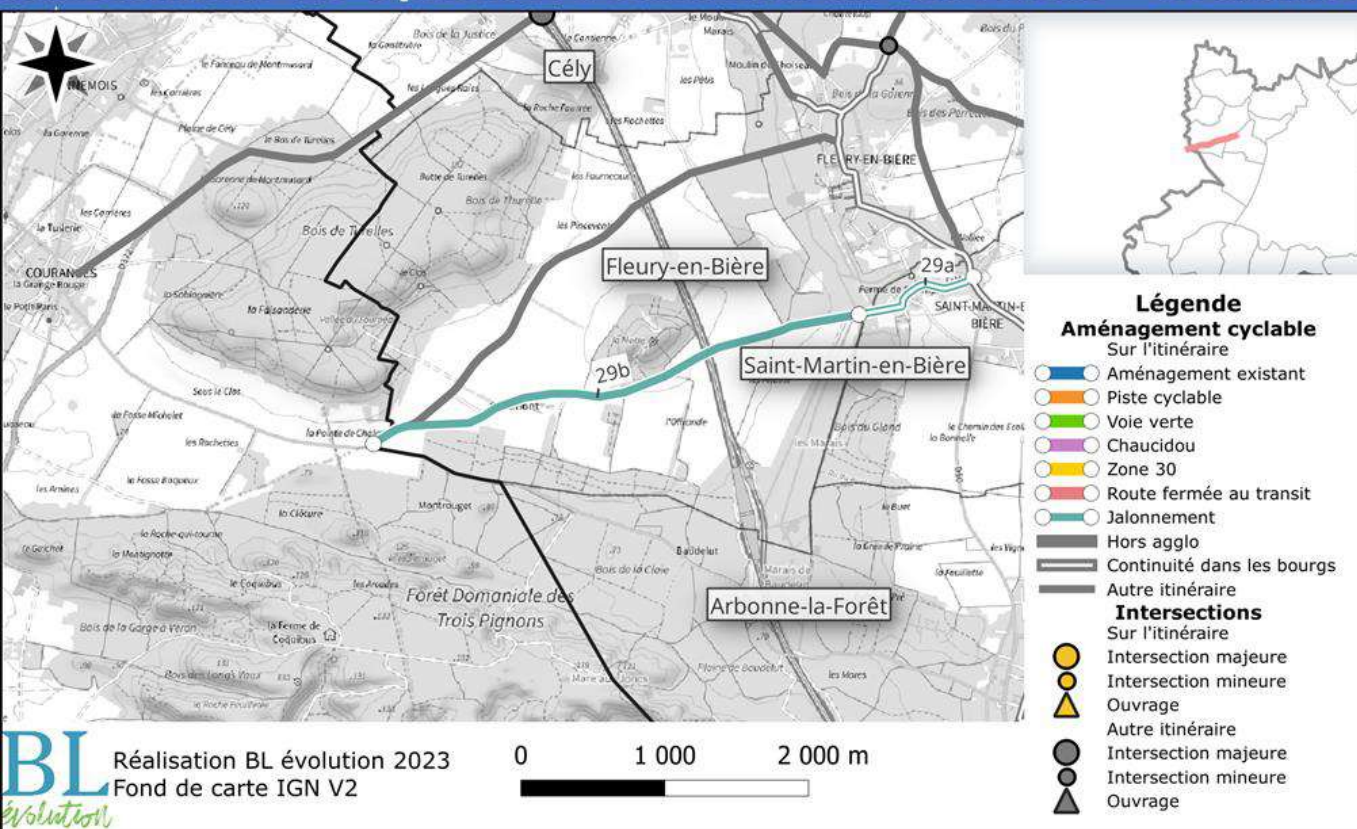
Coût : 0 k€

Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
28g	Chemin de Milly	Jalonement	Arbonne-la-Forêt	Non	ONF	CT	2892	8676
28h	Route de l'Ermitage	Jalonement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	3702	11106
28i	Route du Cèdre	Jalonement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	2615	7845

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
87	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

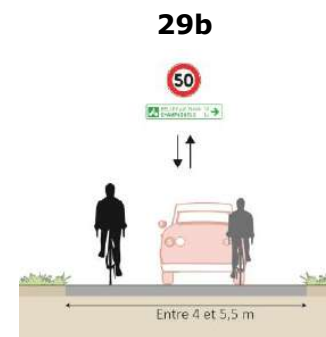


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CC des Deux Vallées

Maîtrise d'ouvrage : Communes de Saint-Martin-en-Bière et Fleury-en-Bière

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
29a	Route de Baudelut	Jalonnement	Saint-Martin-en-Bière	Oui	Voirie communale	CT	906	2718
29b	Route de Baudelut	Jalonnement	Fleury-en-Bière	Non	Voirie communale	CT	3557	10671

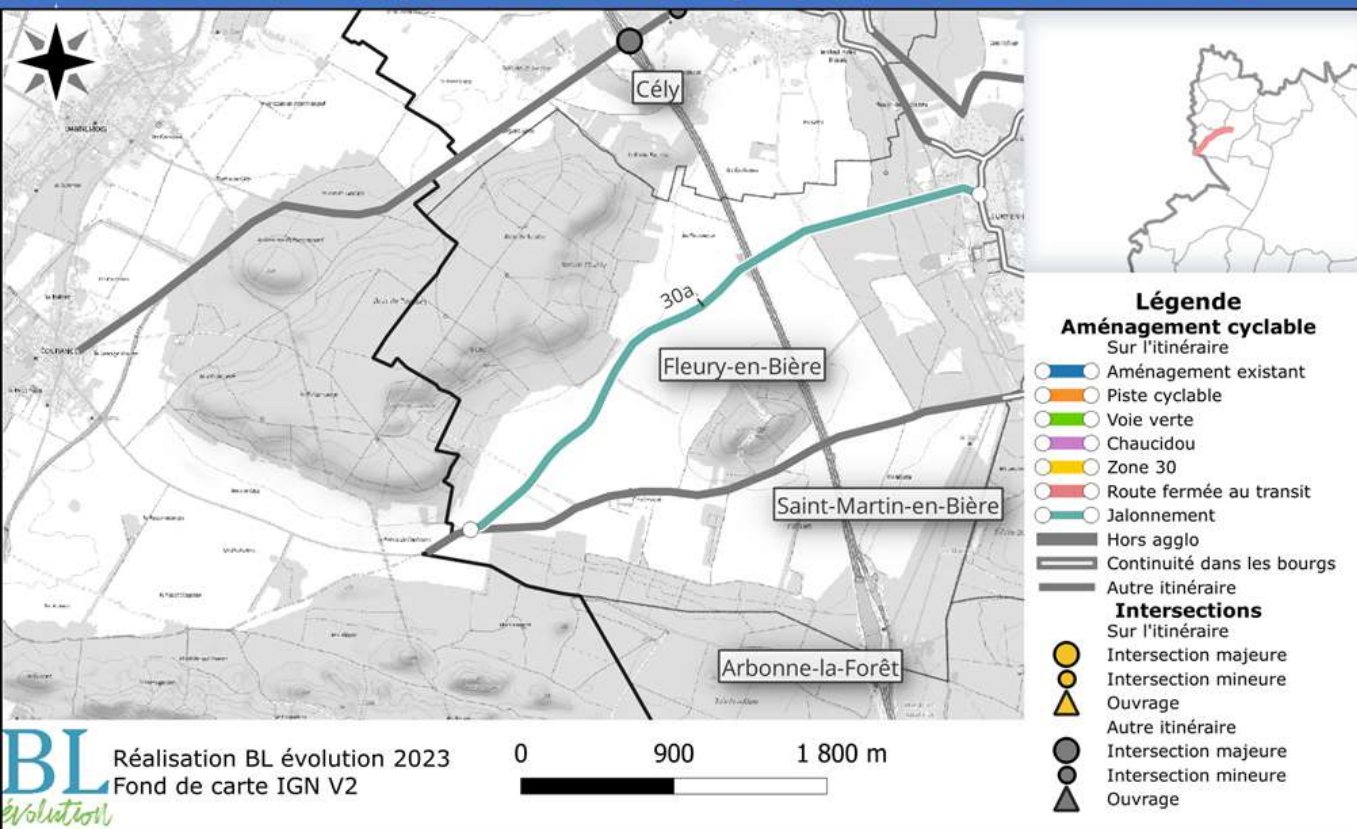
Totaux CAPF :

Longueur : 3,5 km

Coût : 10,7 k€

Intersections et ouvrages

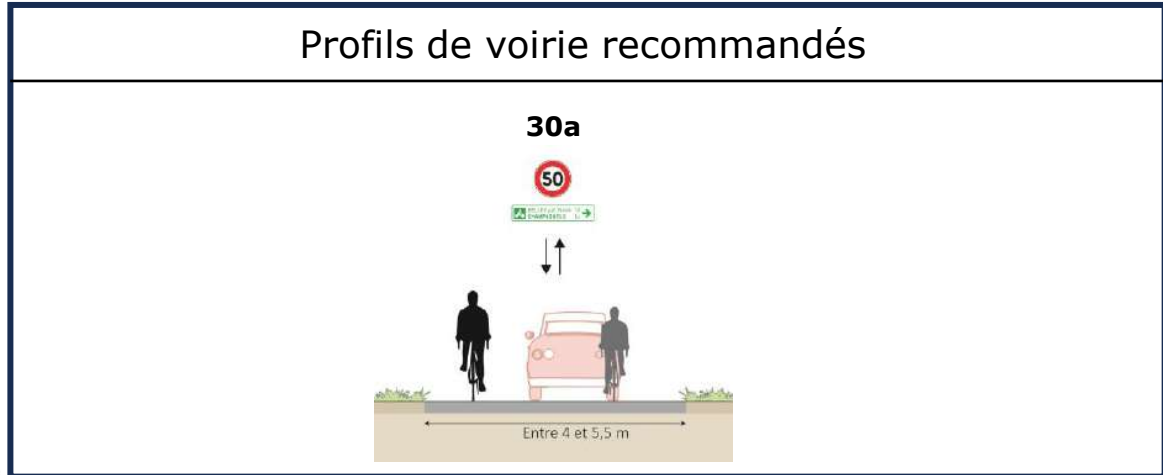
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CC des Deux Vallées

Maîtrise d'ouvrage : Commune de Fleury-en-Bière



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
30a	Rue du Rebais	Jalonnement	Fleury-en-Bière	Non	Voirie communale	CT	3769	11307

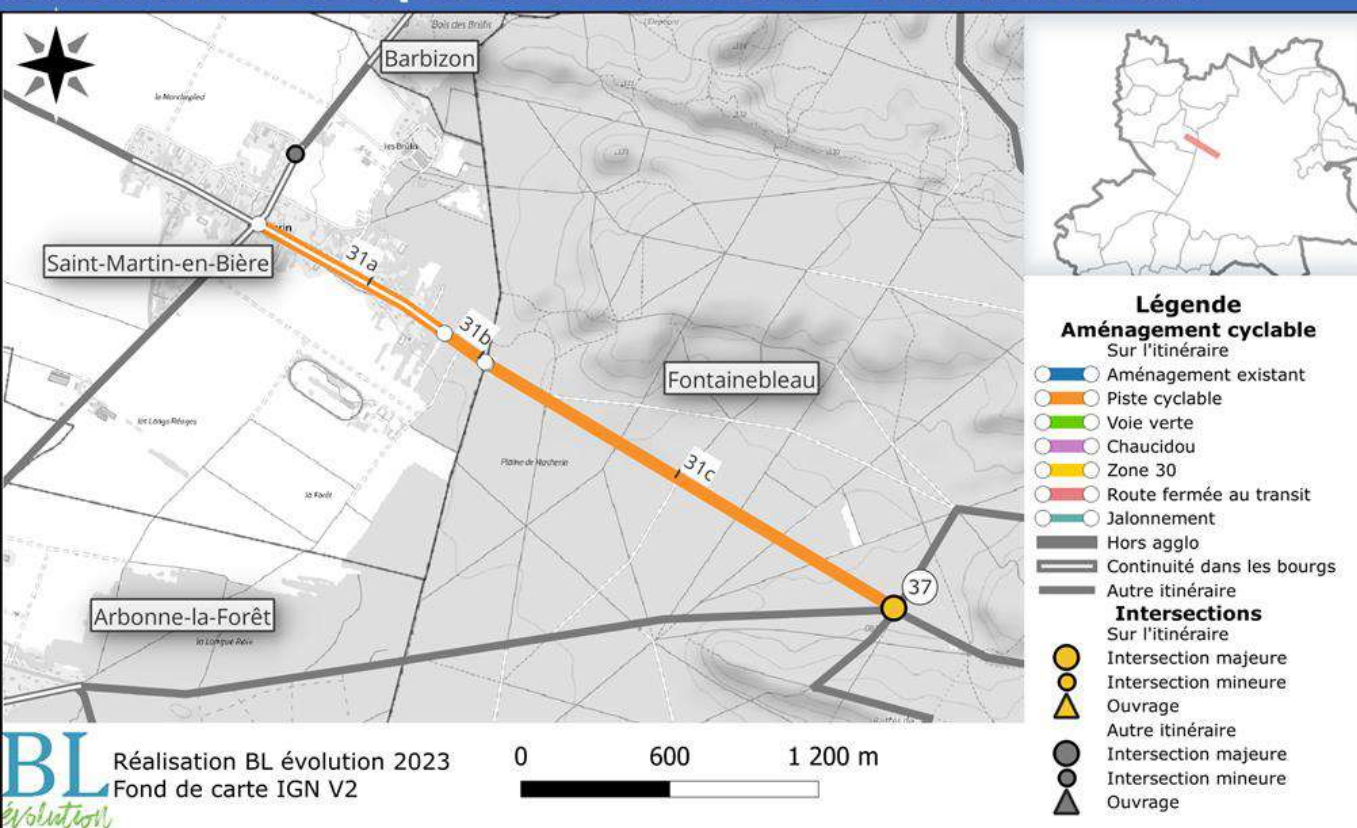
Totaux CAPF :

Longueur : 3,8 km

Coût : 11,3 k€

Intersections et ouvrages

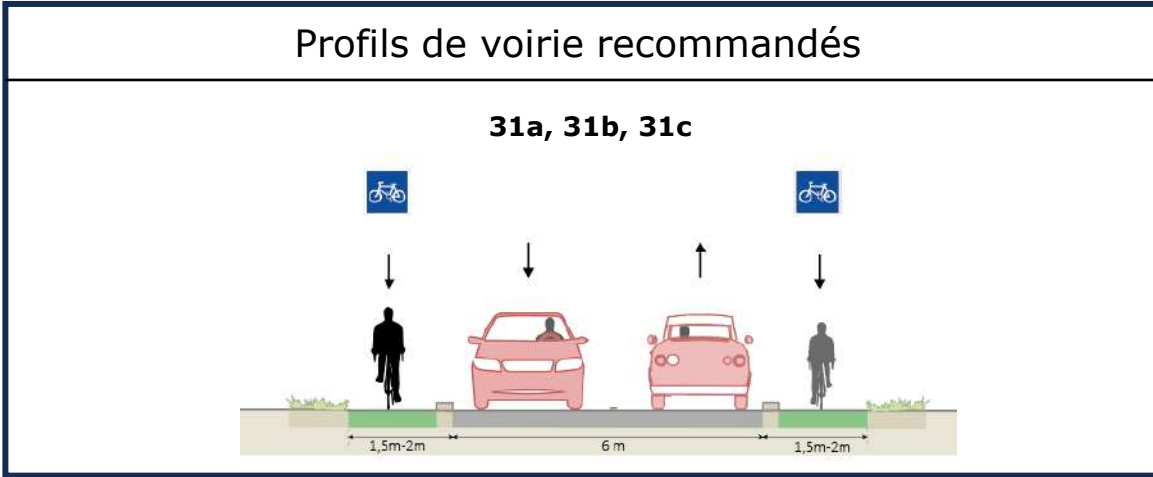
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Aménagement interdit en raison de la réglementation de la forêt de protection
- Liaison entre le Pays de Bière et Fontainebleau

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Commune de Saint-Martin-en-Bière



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
31a	D11	Piste cyclable zone contrainte	Saint-Martin-en-Bière	Oui	Voirie départementale	OP	870	696000
31b	D11	Piste cyclable	Saint-Martin-en-Bière	Non	Voirie départementale	OP	200	60000
31c	D11	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	1913	573900

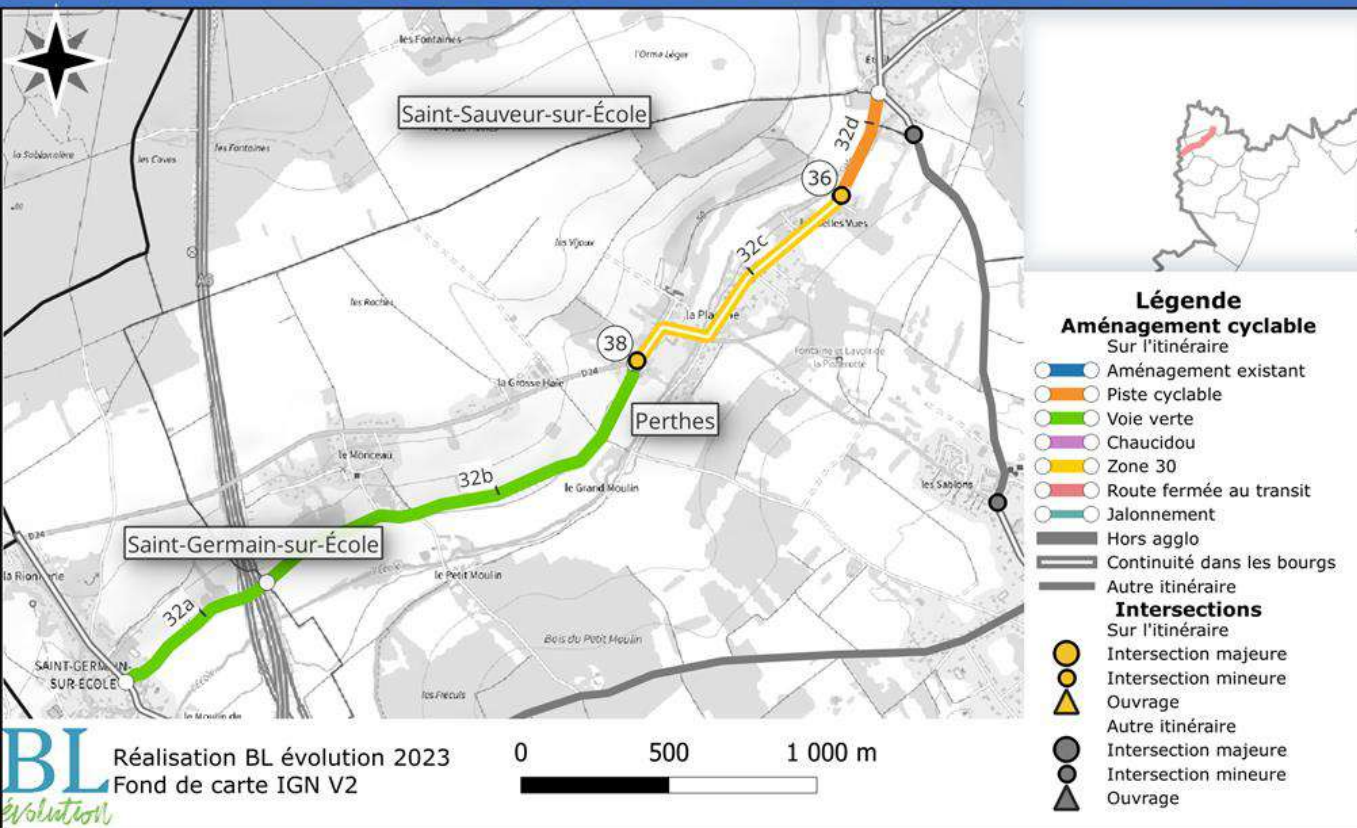
Totaux CAPF :

Longueur : 2,1 km

Coût : 633 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
37	Majeure	Carrefour avec îlots	Fontainebleau	OP	40000

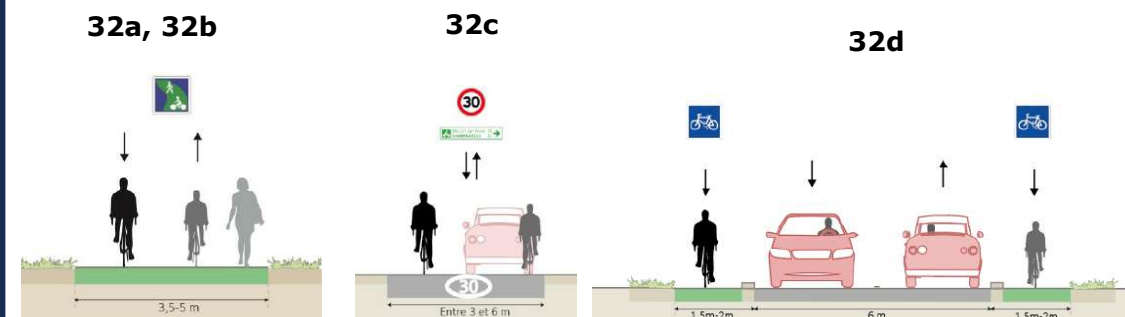


Enjeux :

- Aménagement d'une voie verte sur le chemin des Vallées

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Commune de Saint-Germain-sur-Ecole

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
32a	Chemin des Vallées	Voie verte	Saint-Germain-sur-École	Non	Voirie communale	CT	598	59800
32b	Chemin	Voie verte	Perthes	Non	Voirie communale	CT	1543	154300
32c	D24	Zone 30	Perthes	Oui	Voirie départementale	CT	967	96700
32d	D24	Piste cyclable	Perthes	Non	Voirie départementale	CT	377	113100

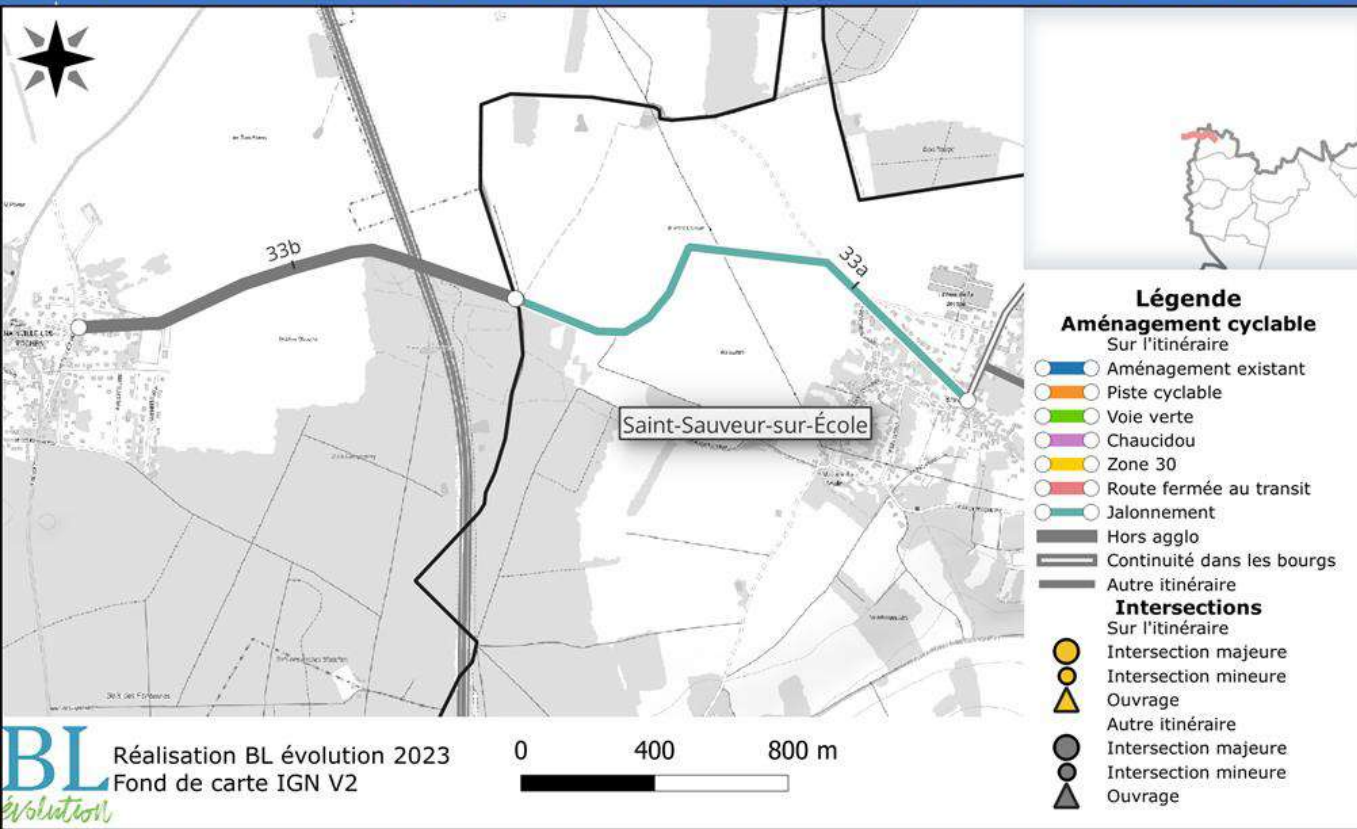
Totaux CAPF :

Longueur : 2,5 km

Coût : 327 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
38	Mineure	Traversée avec îlot	Perthes	CT	10000
36	Mineure	Traversée avec îlot	Perthes	CT	10000

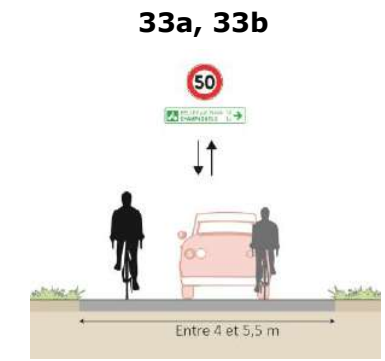


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire ver la CC des Deux Vallées

Maîtrise d'ouvrage : Commune de Saint-Sauveur-sur-Ecole, CC des Deux Vallées

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
33a	Route de Brinville à Nainville	Jalonnement	Saint-Sauveur-sur-École	Non	Voirie communale	CT	1678	5034
33b	Route de Brinville à Nainville	Jalonnement	Hors Agglo	Non	Hors Agglo	CT	1371	0

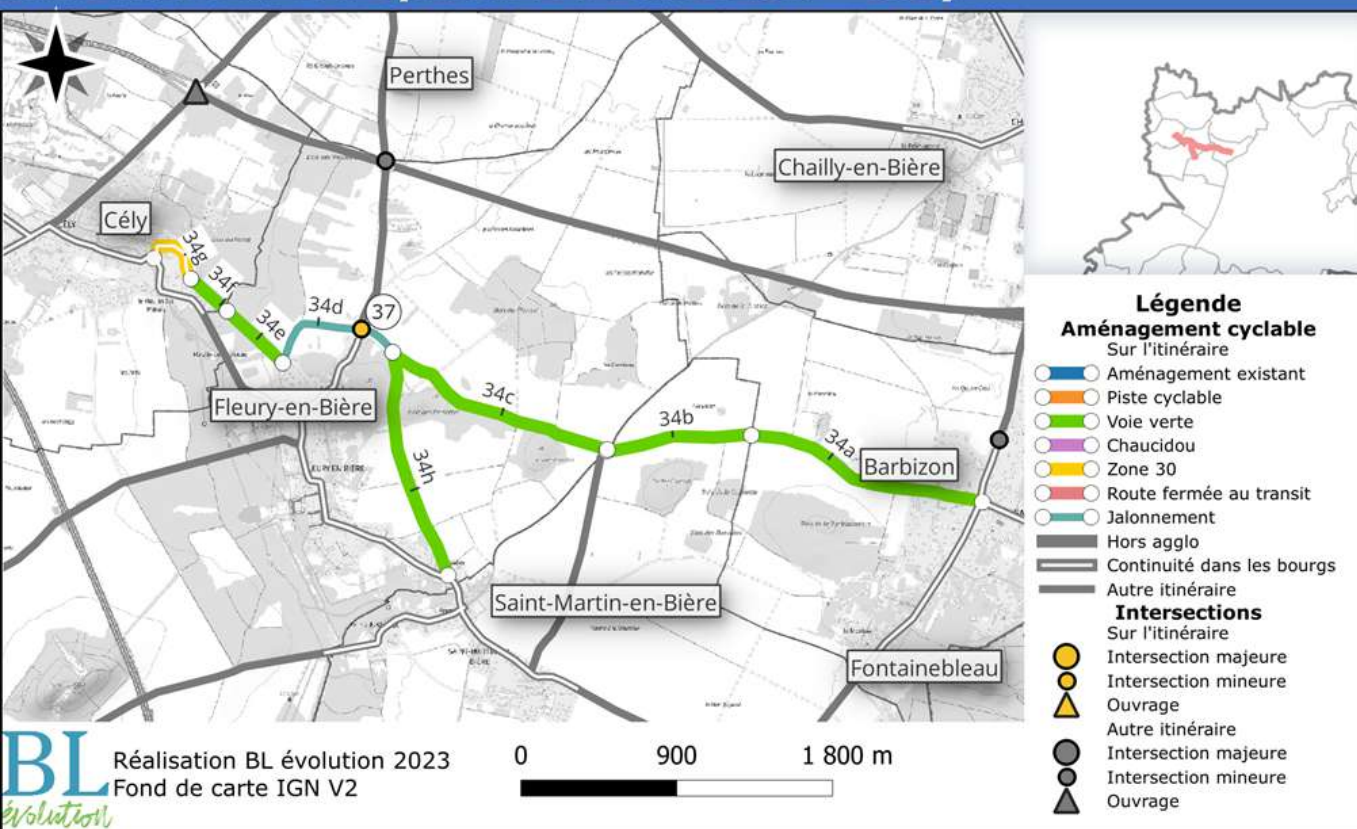
Totaux CAPF :

Longueur : 1,7 km

Coût : 5,0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Fermeture au transit sur la route de Fleury
- Amélioration du revêtement sur la route de Fleury (34a et 34b)
- Création d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée (34e et 34f)

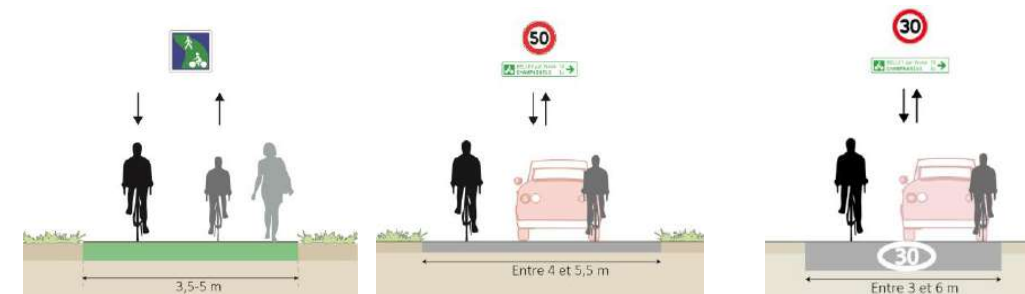
Maîtrise d'ouvrage : Communes de Barbizon, Saint-Martin-en-Bière, Fleury-en-Bière et Cély

Profils de voirie recommandés

34a, 34b, 34c, 34e, 34f, 34h

34d

34g



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
34a	Rue de Fleury	Voie verte	Barbizon	Non	Voirie communale	MT	1420	142000
34b	Rue de Fleury	Voie verte	Saint-Martin-en-Bière	Non	Voirie communale	MT	850	85000
34c	Chemin agricole	Voie verte	Fleury-en-Bière	Non	Voirie communale	MT	1394	139400
34d	Rue des Meuniers	Jalonnement	Fleury-en-Bière	Non	Voirie communale	MT	829	2487
34e	Chemin de fer	Voie verte	Fleury-en-Bière	Non	Voirie communale	MT	439	43900
34f	Route du Bouquet des rois - Apremon	Voie verte	Cély	Non	Voirie communale	MT	277	27700
34g	Route du Bouquet des rois - Apremon	Zone 30	Cély	Oui	Voirie communale	CT	411	41100
34h	Chemin de Sainte-Anne	Voie verte	Fleury-en-Bière	Non	Voirie communale	MT	1353	135300

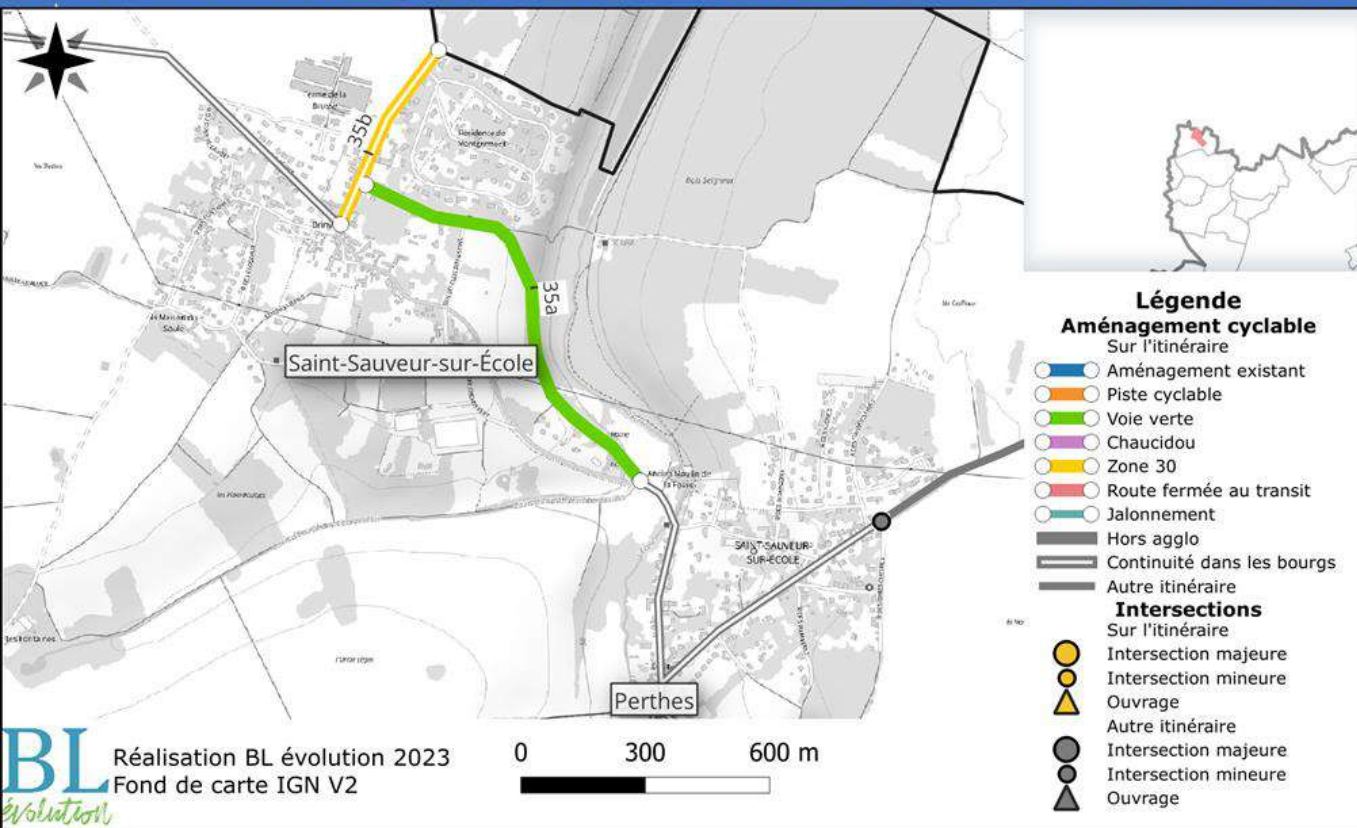
Totaux CAPF :

Longueur : 6,5 km

Coût : 376 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
37	Mineure	Carrefour avec îlots	Fleury-en-Bière	CT	40000

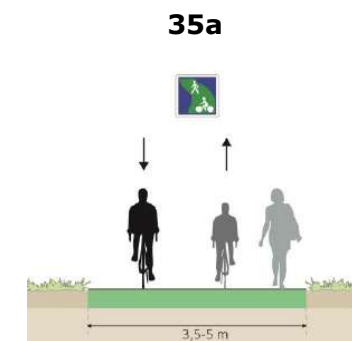


Enjeux :

- Liaison entre le bourg de Saint-Sauveur-sur-Ecole et Brinville

Maîtrise d'ouvrage : Communes de Saint-Sauveur-sur-Ecole

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
35a	Chemin de la rivière	Voie verte	Saint-Sauveur-sur-École	Non	Voirie communale	CT	1072	107200
35b	D50	Zone 30	Saint-Sauveur-sur-École	Oui	Voirie départementale	MT	485	48500

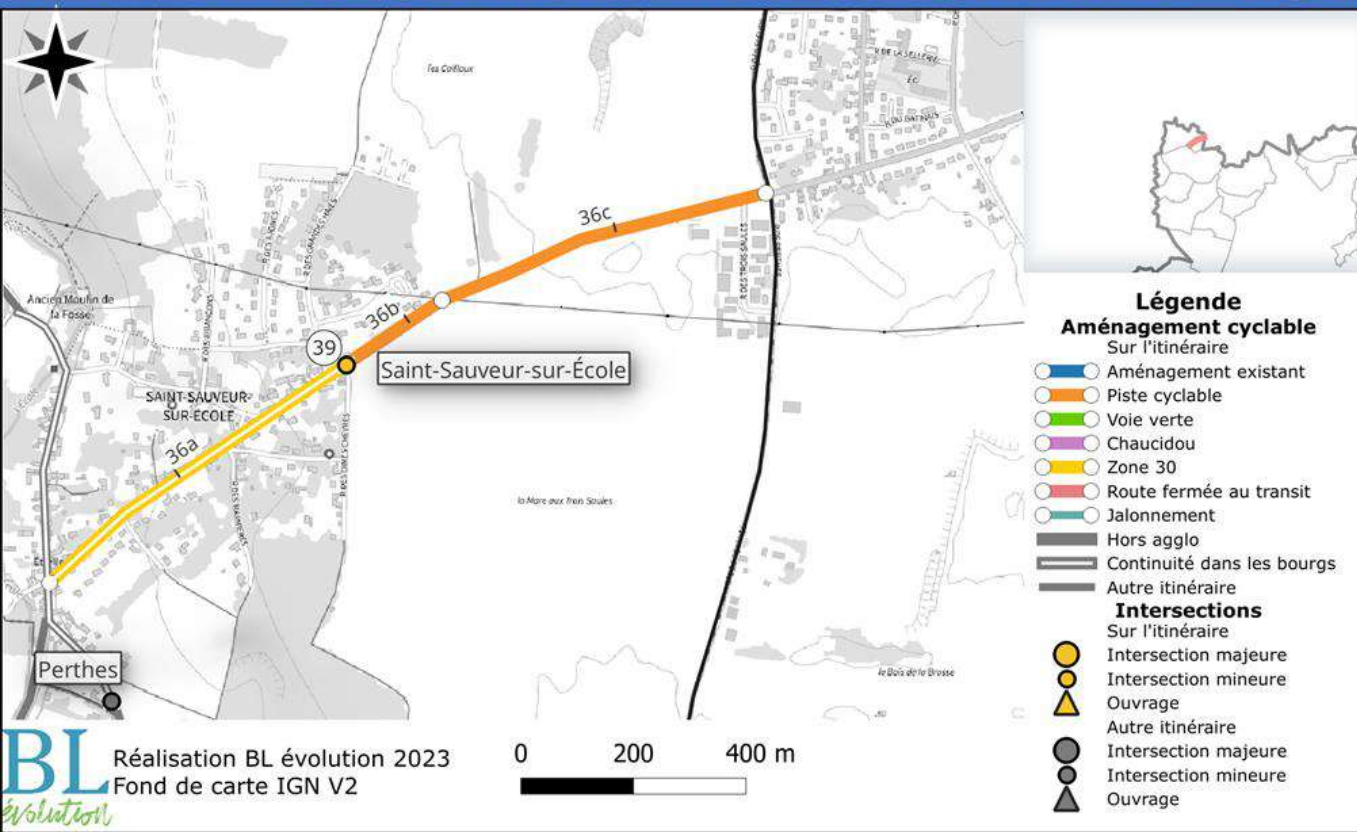
Totaux CAPF :

Longueur : 1,1 km

Coût : 107 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

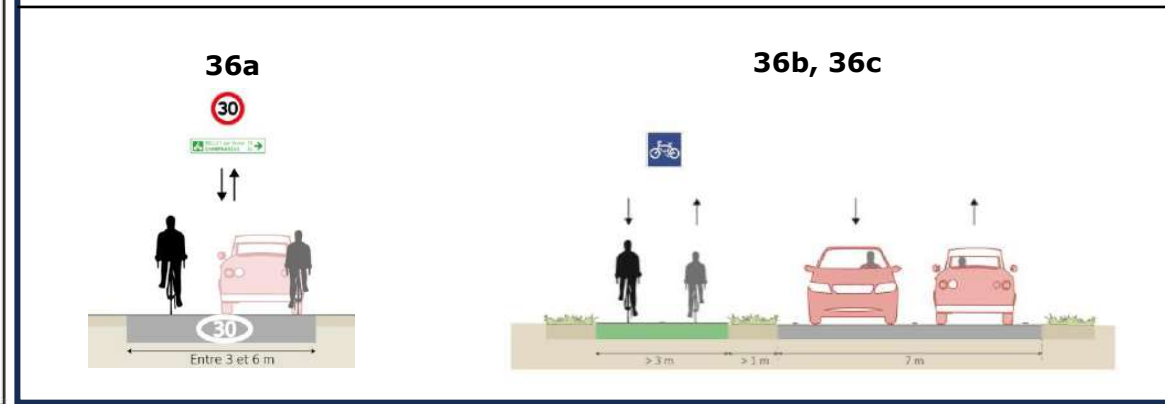


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA de Melun Val de Seine
- Acquisitions foncières à réaliser

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Commune de Saint-Sauveur-sur-Ecole

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
36a	D24	Zone 30	Saint-Sauveur-sur-École	Oui	Voirie départementale	LT	657	65700
36b	D24	Piste cyclable	Saint-Sauveur-sur-École	Non	Voirie départementale	LT	204	61200
36c	D24	Piste cyclable	Saint-Sauveur-sur-École	Non	Voirie départementale	LT	608	182400

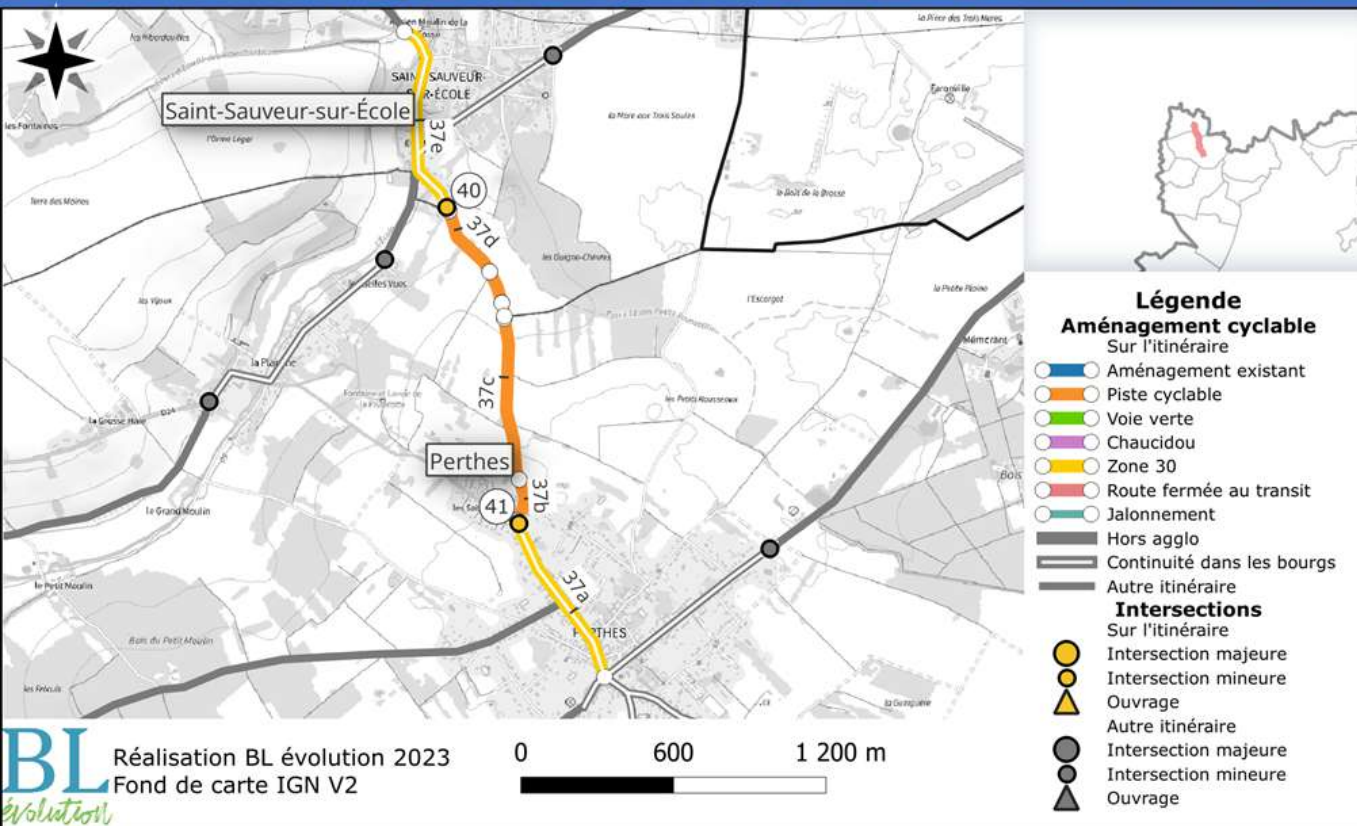
Totaux CAPF :

Longueur : 0,8 km

Coût : 244 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
39	Mineure	Traversée avec îlot	Saint-Sauveur-sur-Ecole	LT	10000

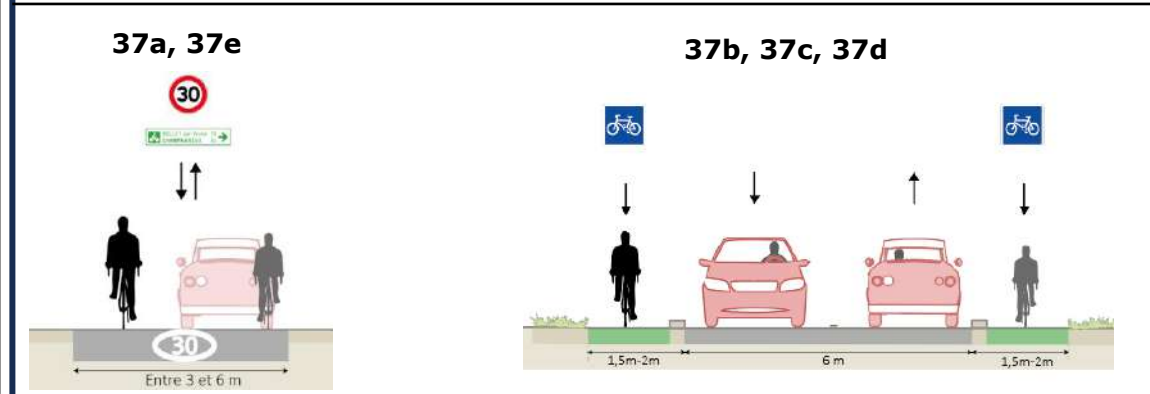


Enjeux :

- Liaison avec le collège de Perthes depuis Saint-Sauveur-sur-Ecole
- Acquisitions foncières

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Saint-Sauveur-sur-Ecole et Perthes

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
37a	D50	Zone 30	Perthes	Oui	Voirie départementale	MT	712	71200
37b	D50	Piste cyclable	Perthes	Non	Voirie départementale	MT	171	51300
37c	D50	Piste cyclable	Perthes	Non	Voirie départementale	MT	641	192300
37d	D50	Piste cyclable	Saint-Sauveur-sur-École	Non	Voirie départementale	MT	480	144000
37e	D50	Zone 30	Saint-Sauveur-sur-École	Oui	Voirie départementale	MT	788	78800

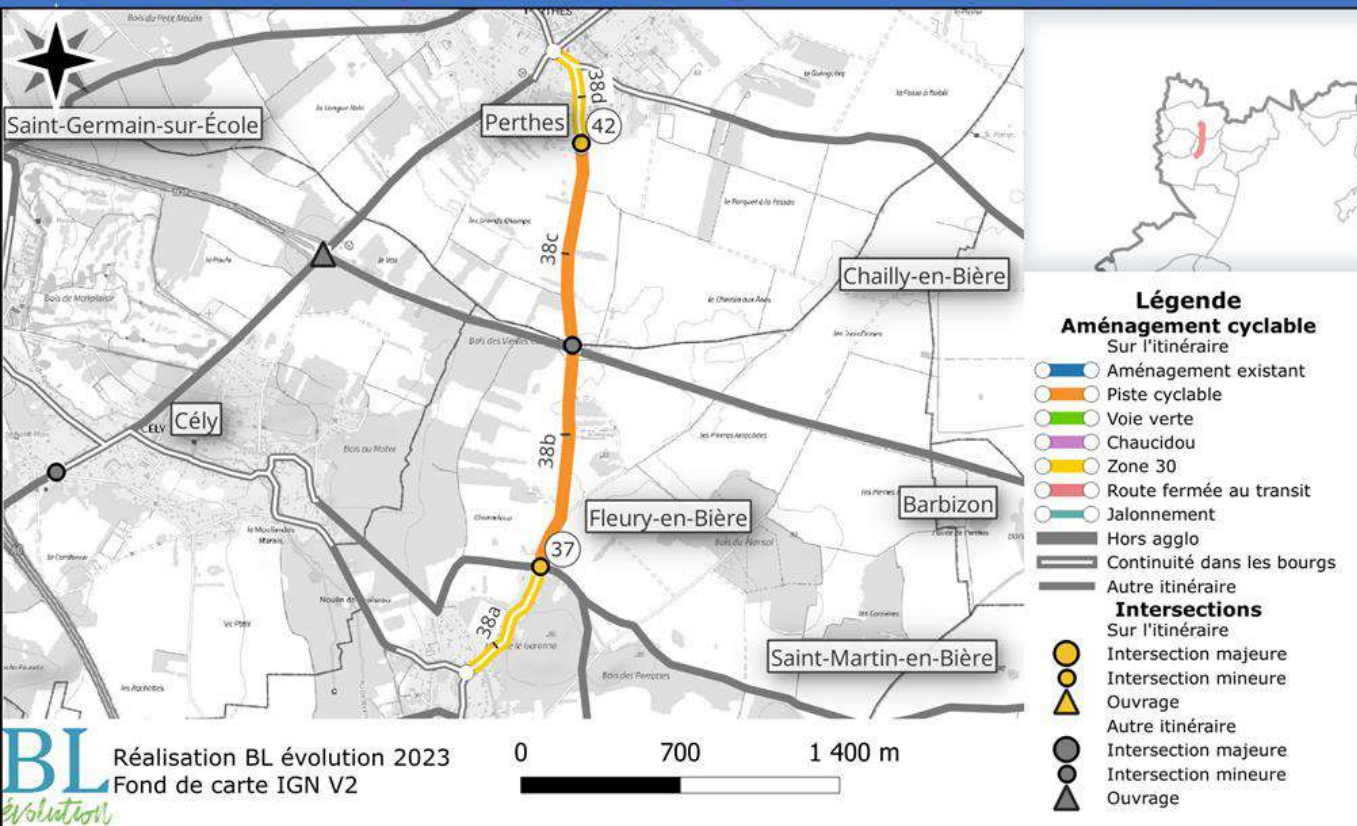
Totaux CAPF :

Longueur : 1,3 km

Coût : 387 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
40	Mineure	Traversée avec îlot	Saint-Sauveur-sur-Ecole	MT	10000
41	Mineure	Traversée avec îlot	Pethes	MT	10000

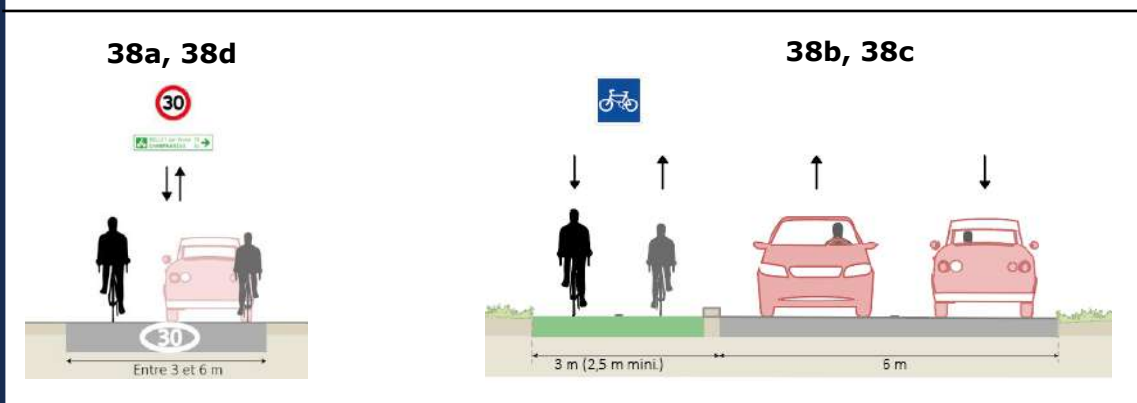


Enjeux :

- Liaison avec le collège de Perthes depuis Fleury-en-Bière
- Traversée de la RD 637 réalisée par le département
- Acquisitions foncières
- Liaison en projet par le département

Maîtrise d'ouvrage : Département, Communes de Fleury-en-Bière et Perthes

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
38a	D50	Zone 30	Fleury-en-Bière	Oui	Voirie départementale	CT	590	59000
38b	D50	Piste cyclable	Fleury-en-Bière	Non	Voirie départementale	CT	993	297900
38c	D50	Piste cyclable	Perthes	Non	Voirie départementale	CT	874	262200
38d	Rue de Fleury	Zone 30	Perthes	Oui	Voirie communale	CT	468	46800

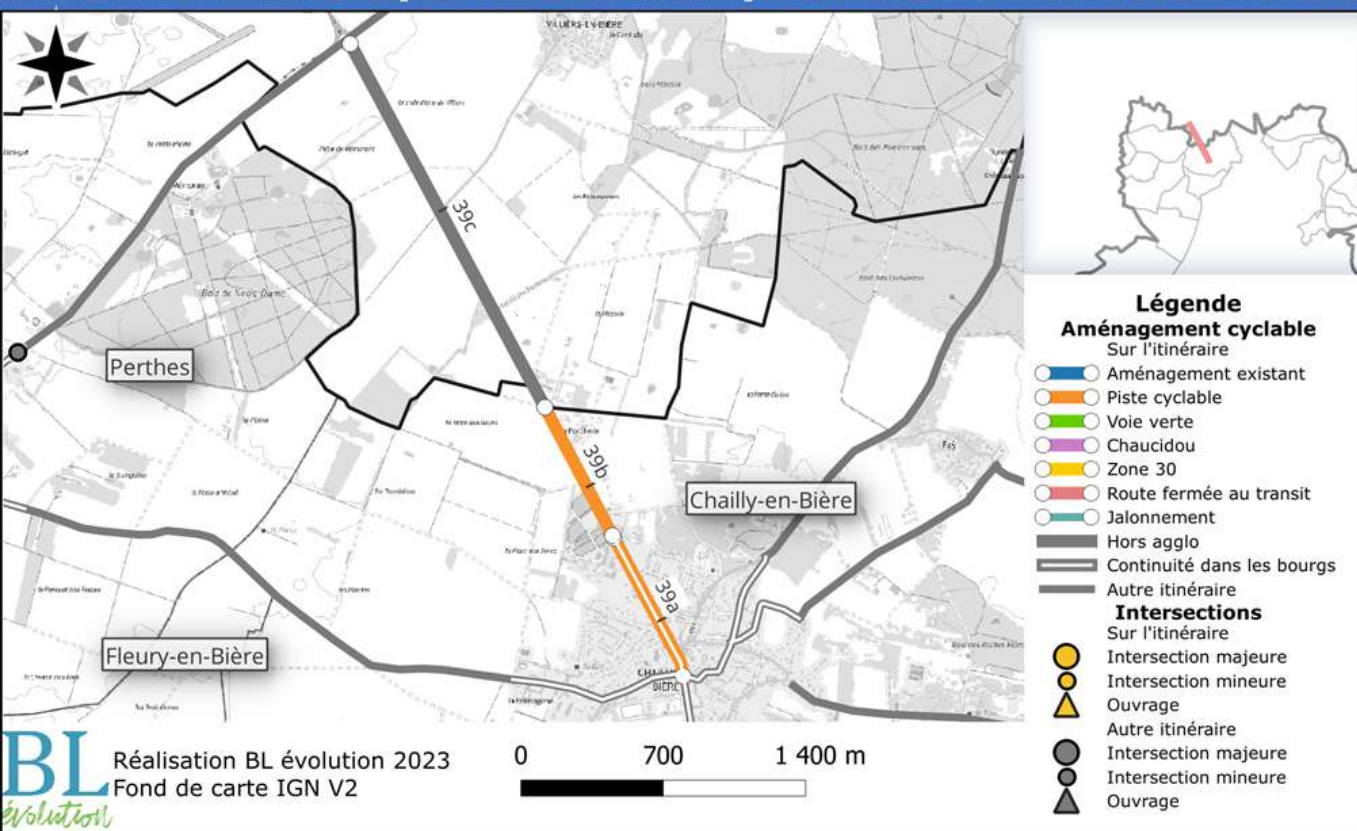
Totaux CAPF :

Longueur : 1,9 km

Coût : 560 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
37	Mineure	Carrefour avec îlots	Fleury-en-Bière	CT	40000
42	Mineure	Traversée avec îlot	Perthes	CT	10000

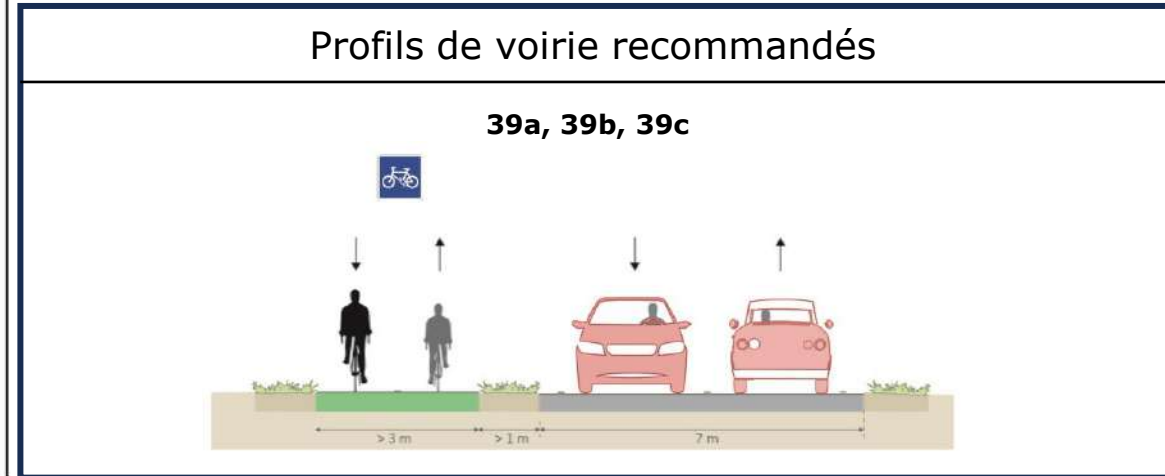


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA de Melun Val de Seine
- Les bandes multifonctionnelles aménagées ne garantissent pas une sécurité assez importante aux cyclistes

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Commune de Chailly-en-Bière

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
39a	D607	Piste cyclable zone contrainte	Chailly-en-Bière	Oui	Voirie départementale	LT	763	610400
39b	D607	Piste cyclable	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	LT	713	213900
39c	D607	Piste cyclable	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	LT	2028	0

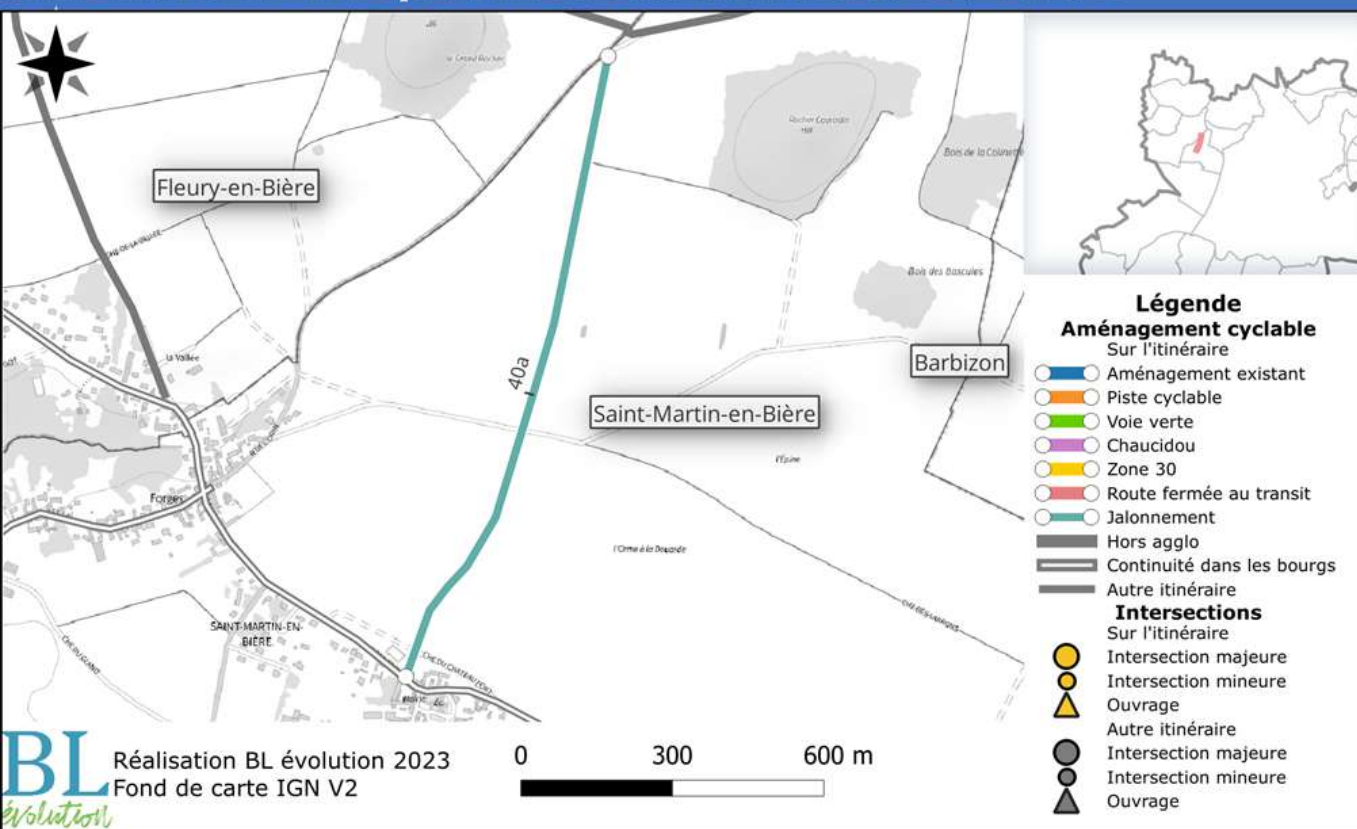
Totaux CAPF :

Longueur : 713 km

Coût : 213 k€

Intersections et ouvrages

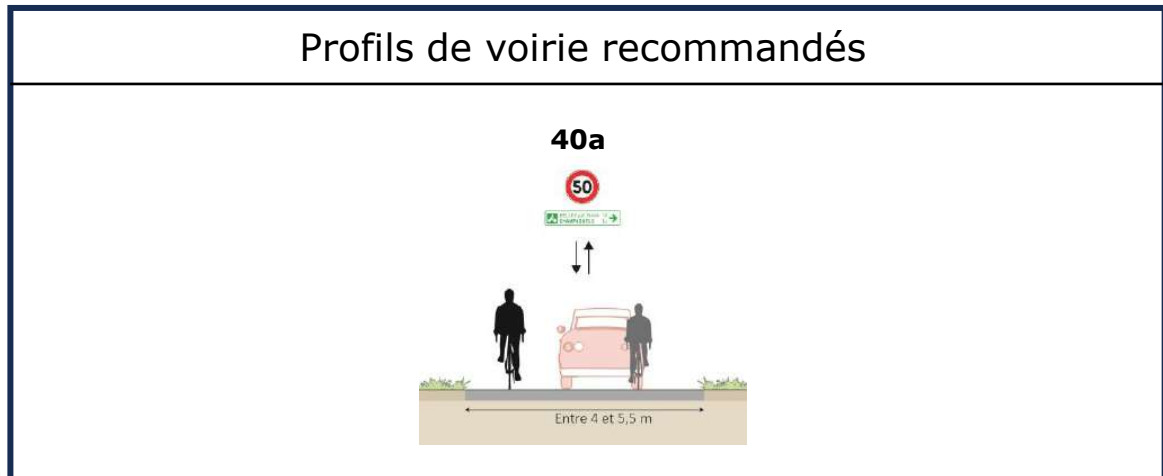
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Liaison entre Sain-Martin-en-Bière et l’itinéraire cyclable Barbizon-Cély

Maîtrise d’ouvrage : Commune de Saint-Martin-en-Bière



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
40a	Route communale	Jalonnement	Saint-Martin-en-Bière	Non	Voirie communale	CT	1307	3921

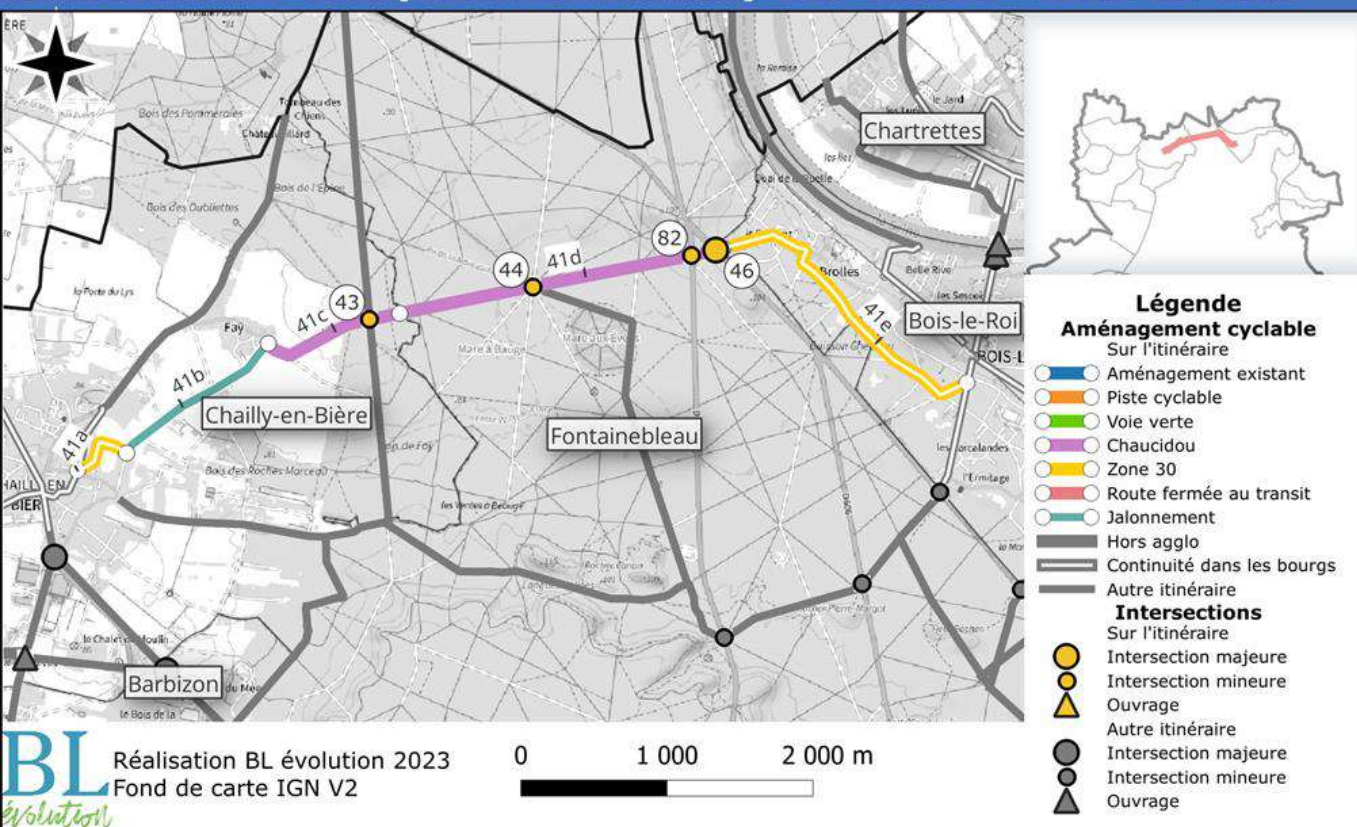
Totaux CAPF :

Longueur : 1,3 km

Coût : 3,9 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

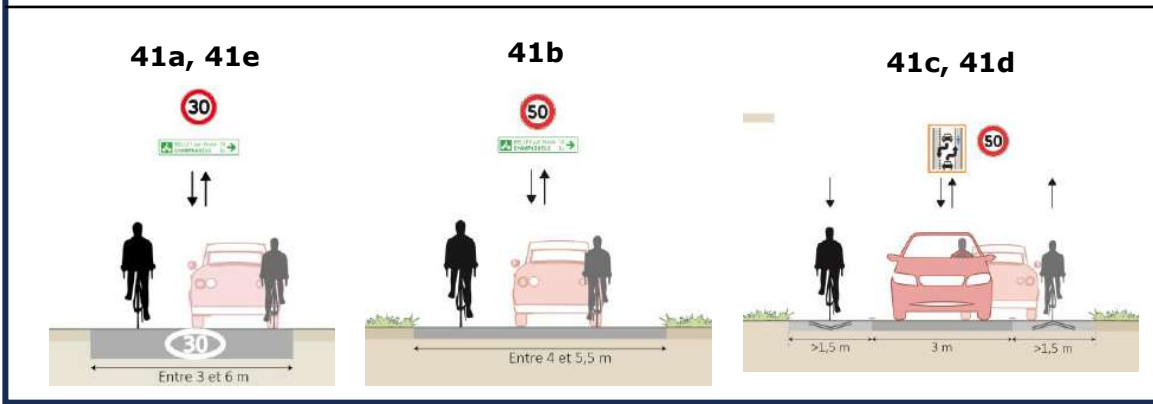


Enjeux :

- Liaison entre la Pays de Bière et la gare de Bois-le-Roi
- Aménagement d'une CVCB sur la D115 – Route d'Alger en l'attente de pistes cyclables si modification de la réglementation forêt de protection.
- Limitation de la vitesse à 50 km/h

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes de Chailly-en-Bière et Bois-le-Roi

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
41a	Chemin de la Liberté	Zone 30	Chailly-en-Bière	Oui	Voirie communale	CT	469	46900
41b	Chemin Vert	Jalonnement	Chailly-en-Bière	Non	Voirie communale	CT	1245	3735
41c	D115	Chaucidou	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	CT	990	29700
41d	D115	Chaucidou	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	CT	2258	67740
41e	Rue de la Terre des Roches	Zone 30	Bois-le-Roi	Oui	Voirie communale	CT	2229	222900

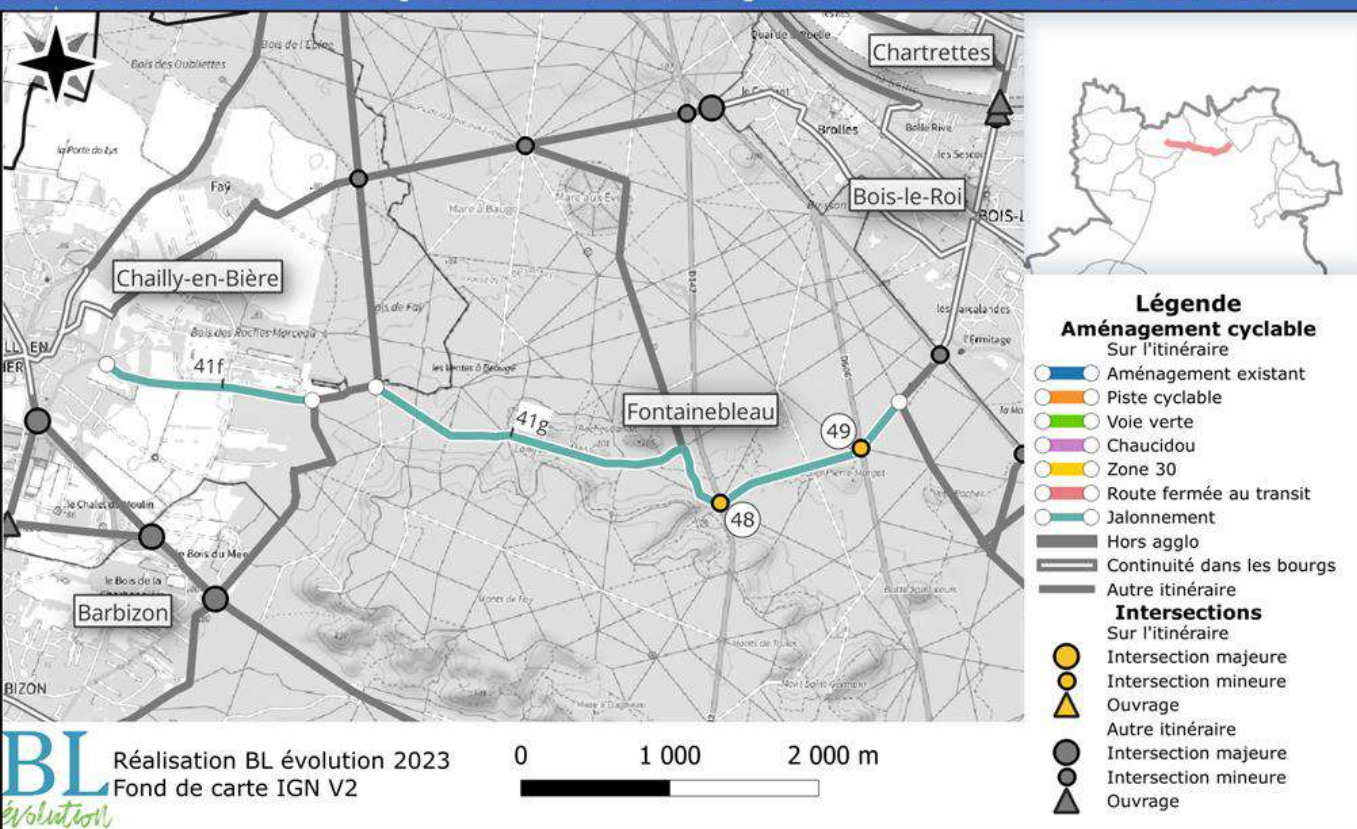
Totaux CAPF :

Longueur : 4,4 km

Coût : 101 k€

Intersections et ouvrages

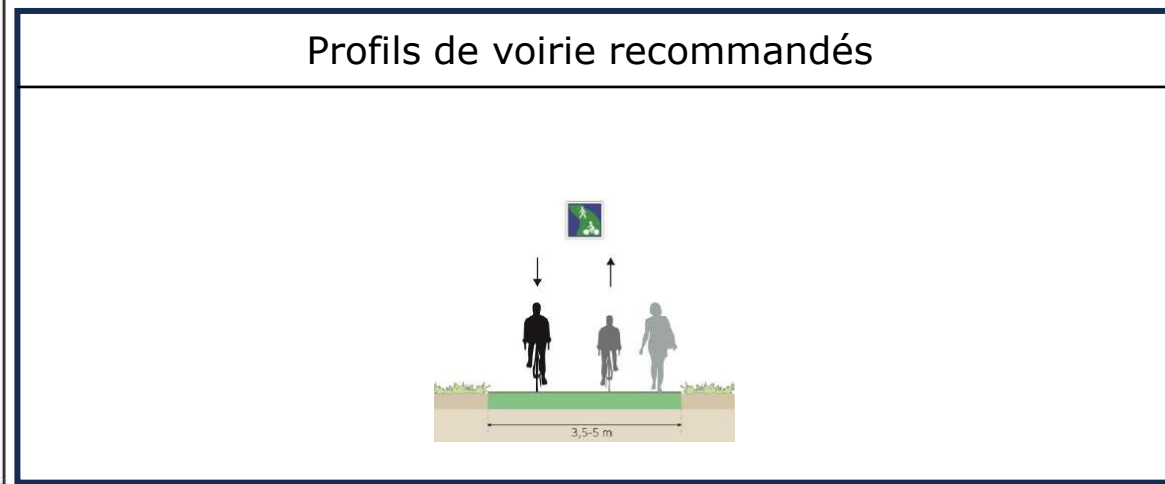
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
82	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	5000
46	Majeure	Carrefour avec îlots	Fontainebleau	CT	40000
43	Mineure	Signalisation	Chailly-en-Bière	CT	3000
44	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000



Enjeux :

- Liaison entre la Pays de Bière et la gare de Bois-le-Roi
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
41f	Rue de Samoïs	Jalonnement	Chailly-en-Bière	Non	Voirie communale	CT	1419	4257
41g	Route de Chailly à Samoïs	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	4149	12447

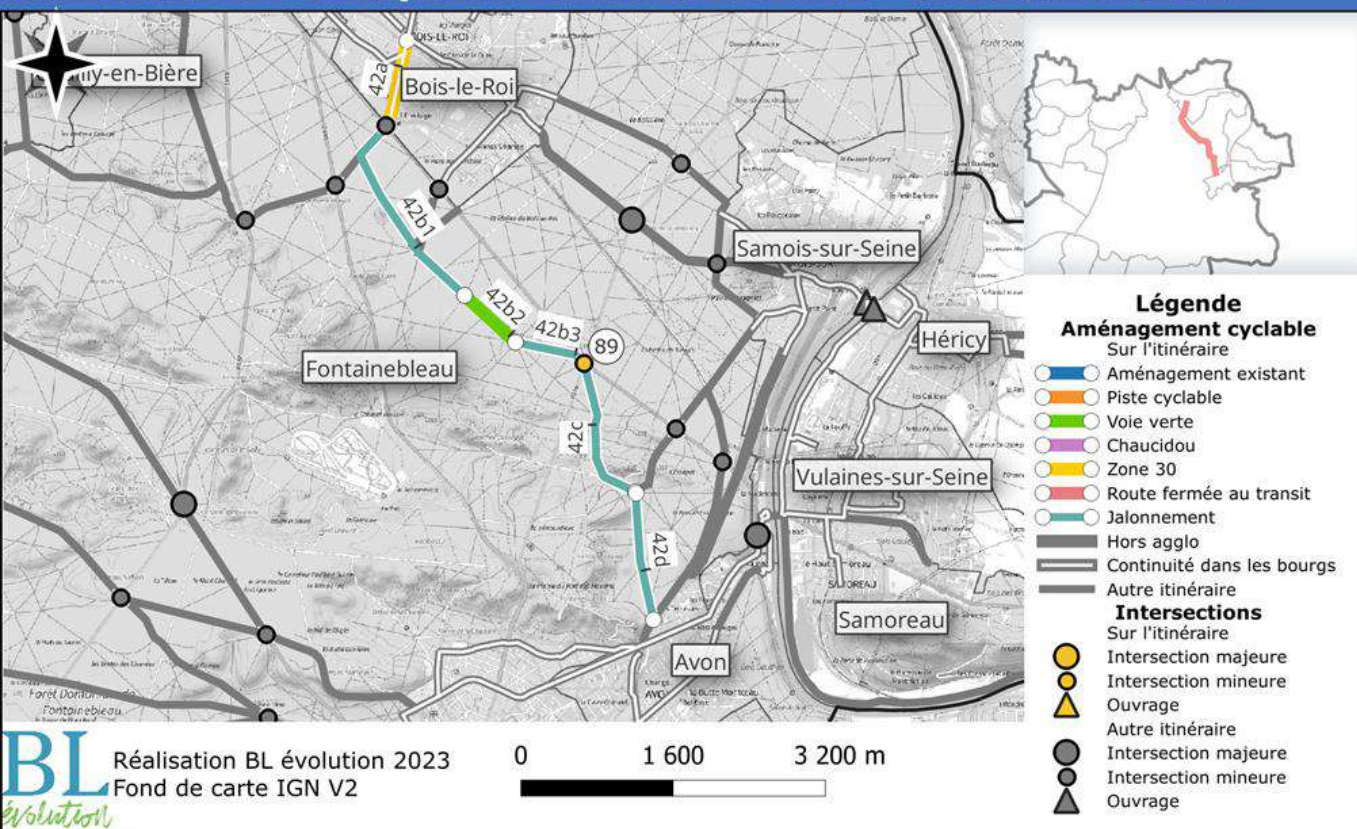
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
48	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
49	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

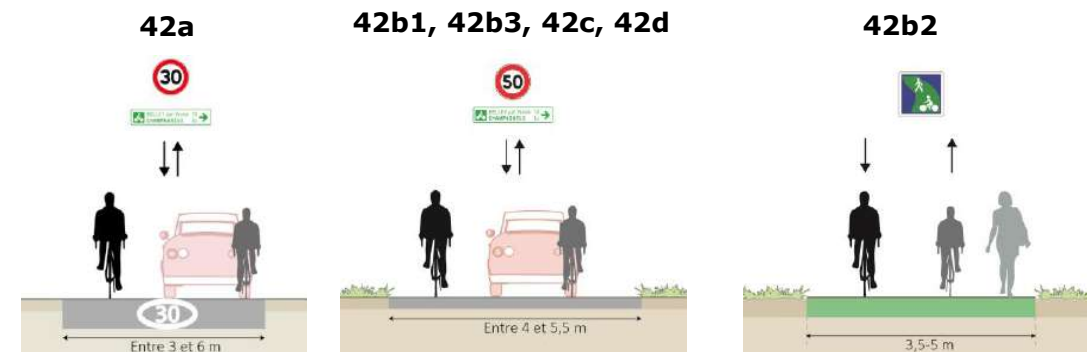


Enjeux :

- Liaison aménageable rapidement entre Fontainebleau et la Bois-le-Roi
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
42a	Avenue de la Forêt	Zone 30	Bois-le-Roi	Oui	Voirie communale	CT	908	90800
42b1	Route des Ecoettes	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	2290	6870
42b2	Route des Ecoettes	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	728	72800
42b3	Route des Ecoettes	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	769	2307
42c	Route Jean Bart	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1600	4800
42d	Route de la Tour Dénoncourt	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1358	4074

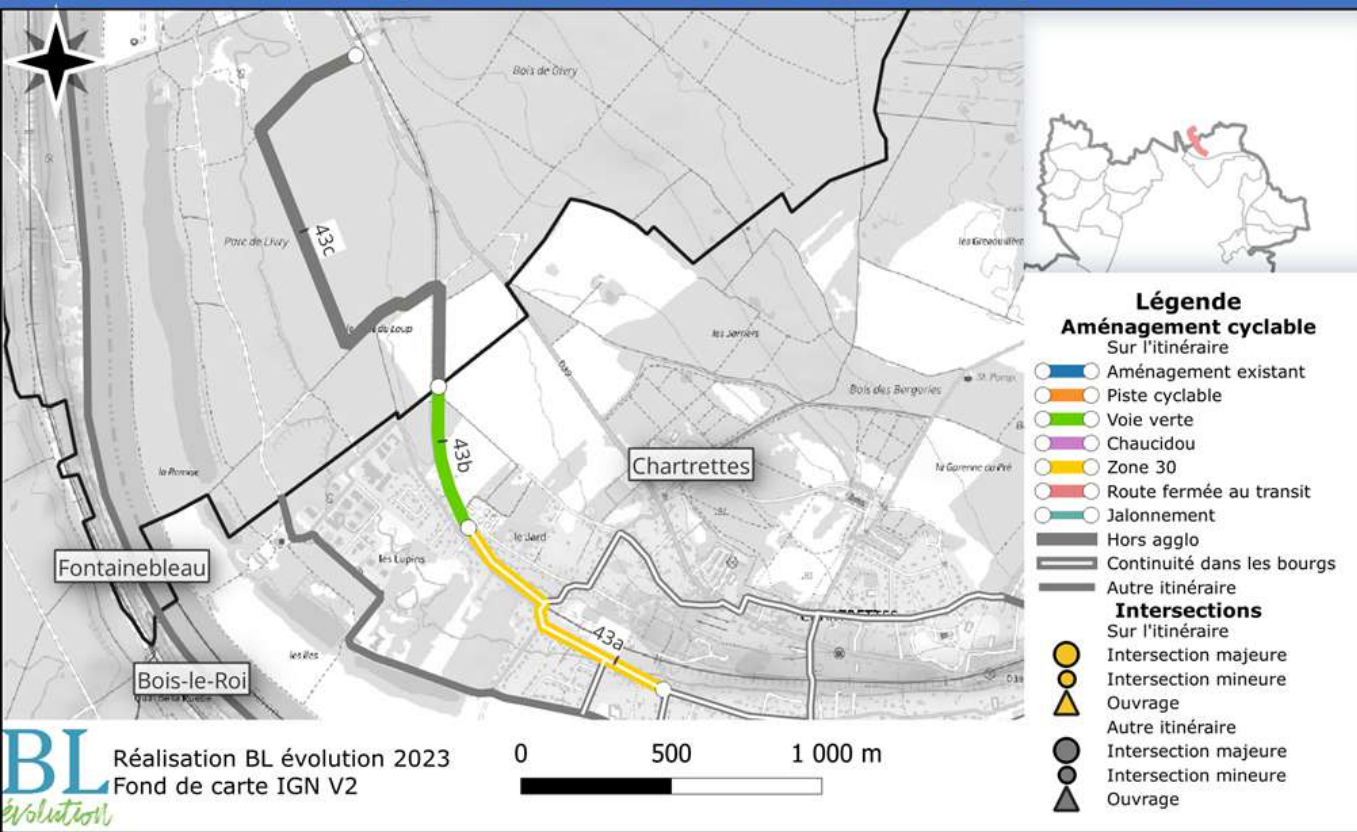
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

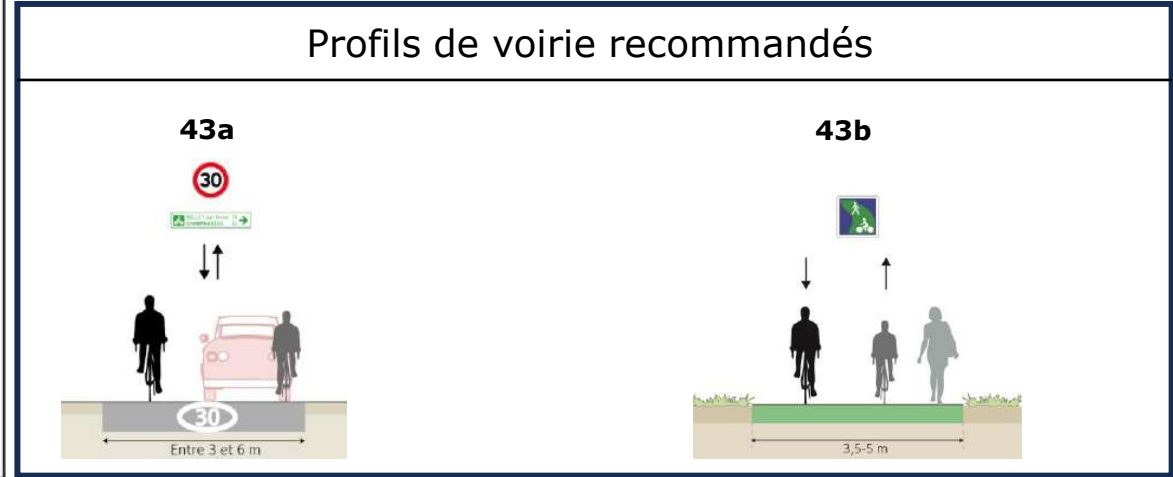
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
89	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000



Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA de Melun Val de seine
- Aménagement du chemin longeant le chemin de fer en voie verte

Maîtrise d'ouvrage : Commune de Chartrettes, CA de Melun Val de Seine



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
43a	Rue Marechal Joffre	Zone 30	Chartrettes	Oui	Voirie communale	CT	896	89600
43b	Bord des rails	Voie verte	Chartrettes	Non	Voirie communale	CT	488	48800
43c	Chemin sans nom	Voie verte	Hors Agglo	Non	Hors Agglo	CT	1902	0

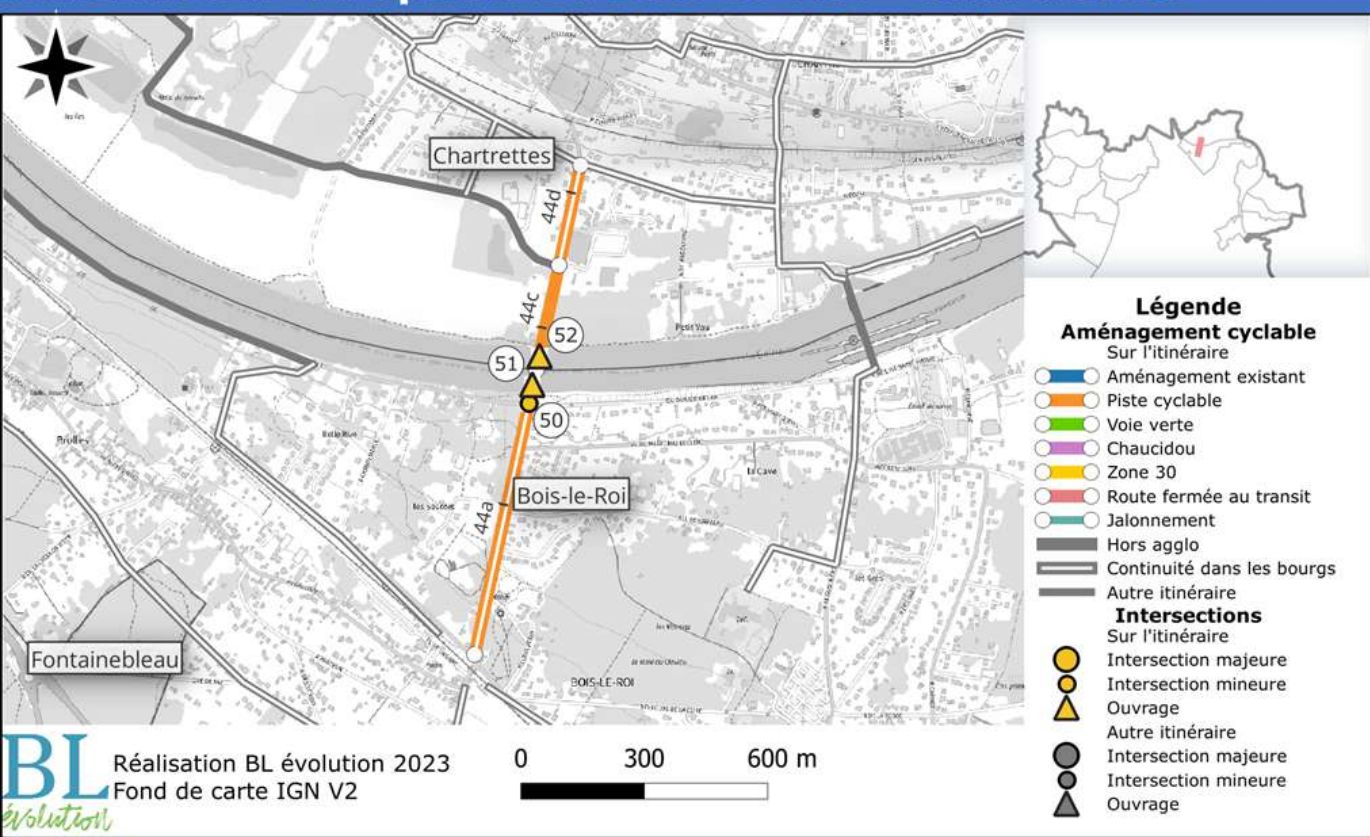
Totaux CAPF :

Longueur : 0,4 km

Coût : 48,8 k€

Intersections et ouvrages

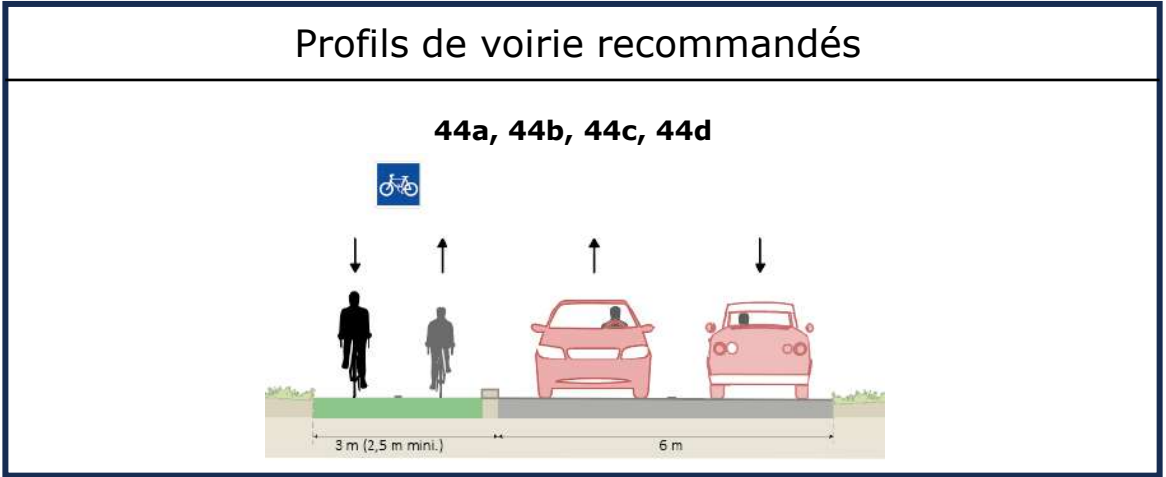
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Aménager un ouvrage permettant de relier Bois-le-Roi à Chartrettes

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Chartrettes et Bois-le-Roi



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
44a	D115	Piste cyclable zone contrainte	Bois-le-Roi	Oui	Voirie départementale	CT	628	502400
44b	D115	Piste cyclable zone contrainte	Bois-le-Roi	Non	Voirie départementale	MT	80	64000
44c	D115	Piste cyclable zone contrainte	Chartrettes	Non	Voirie départementale	MT	260	208000
44d	D115	Piste cyclable zone contrainte	Chartrettes	Oui	Voirie départementale	CT	249	199200

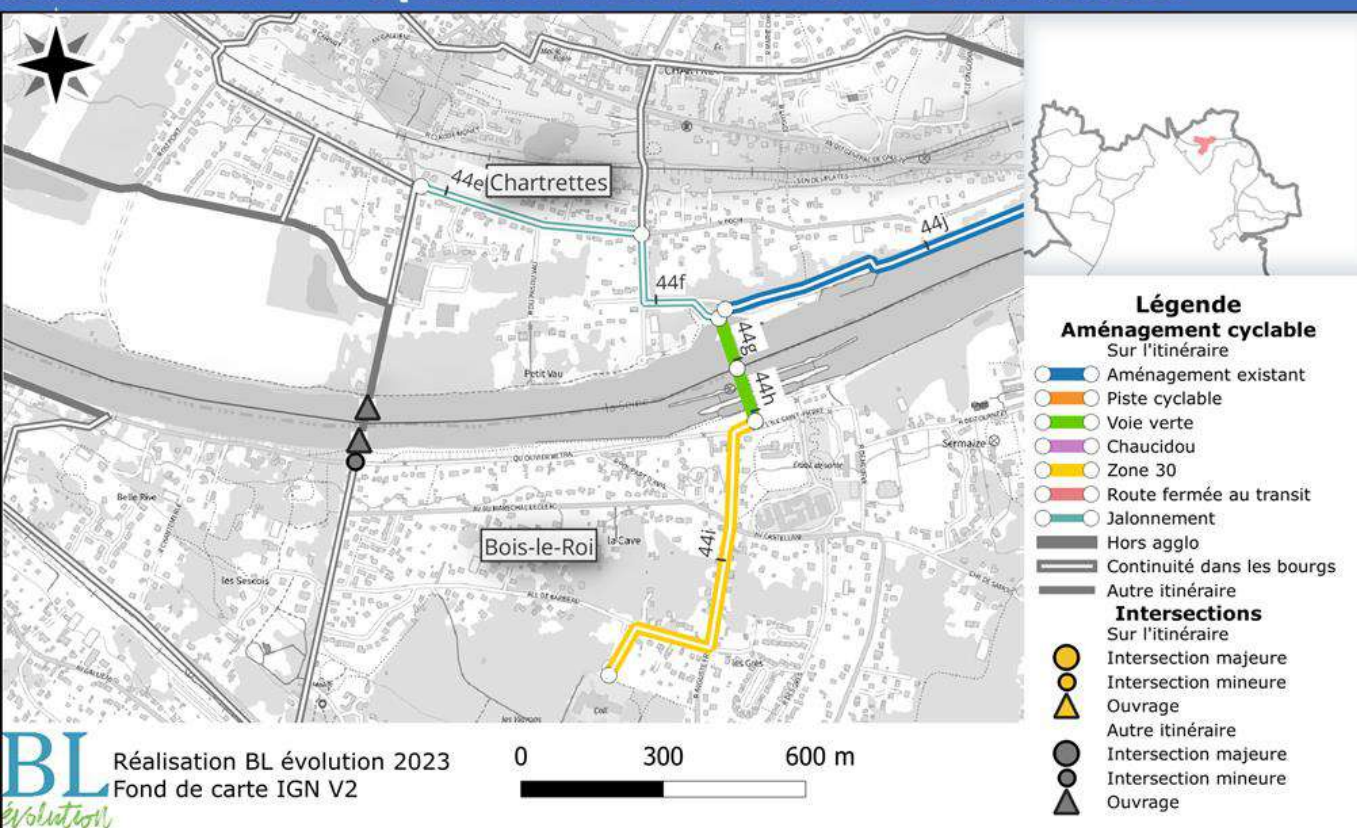
Totaux CAPF :

Longueur : 0,3 km

Coût (hors ouvrage) : 272 k€

Intersections et ouvrages

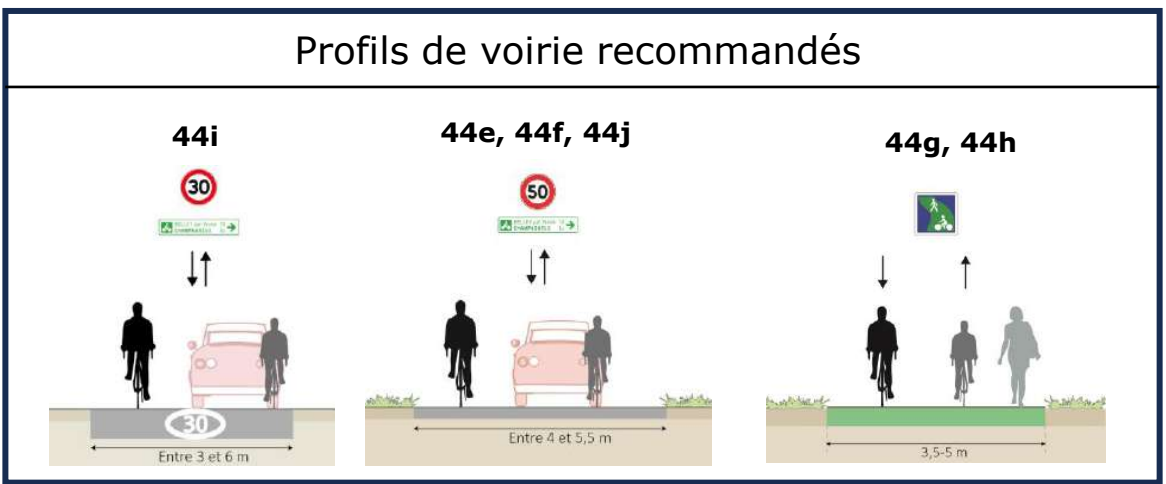
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
50	Mineure	Signalisation	Bois-le-Roi	CT	3000
51	Ouvrage	Passerelle (côté Bois-le-Roi)	Bois-le-Roi	MT	1000000
52	Ouvrage	Passerelle (côté Chartrettes)	Chartrettes	MT	1000000



Enjeux :

- Itinéraire alternatif permettant de relier Bois-le-Roi à Chartrettes empruntant l'écluse
- L'écluse n'offre cependant pas une qualité de service adéquat aux cyclistes
- Liaison avec le collège de Bois-le-Roi

Maîtrise d'ouvrage : Communes de Chartrettes et Bois-le-Roi



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
44e	Rue Foch	Jalonnement	Chartrettes	Oui	Voirie communale	CT	478	1434
44f	Rue de la Cave	Jalonnement	Chartrettes	Oui	Voirie communale	CT	316	948
44g	Ecluse n°4 de la Cave	Voie verte	Chartrettes	Non	VNF	CT	114	11400
44h	Ecluse n°4 de la Cave	Voie verte	Bois-le-Roi	Non	VNF	CT	117	11700
44i	Rue Auguste Fort	Zone 30	Bois-le-Roi	Oui	Voirie communale	CT	787	78700
44j	Chemin de Halage	Jalonnement	Chartrettes	Oui	Voirie communale	ACT	811	0

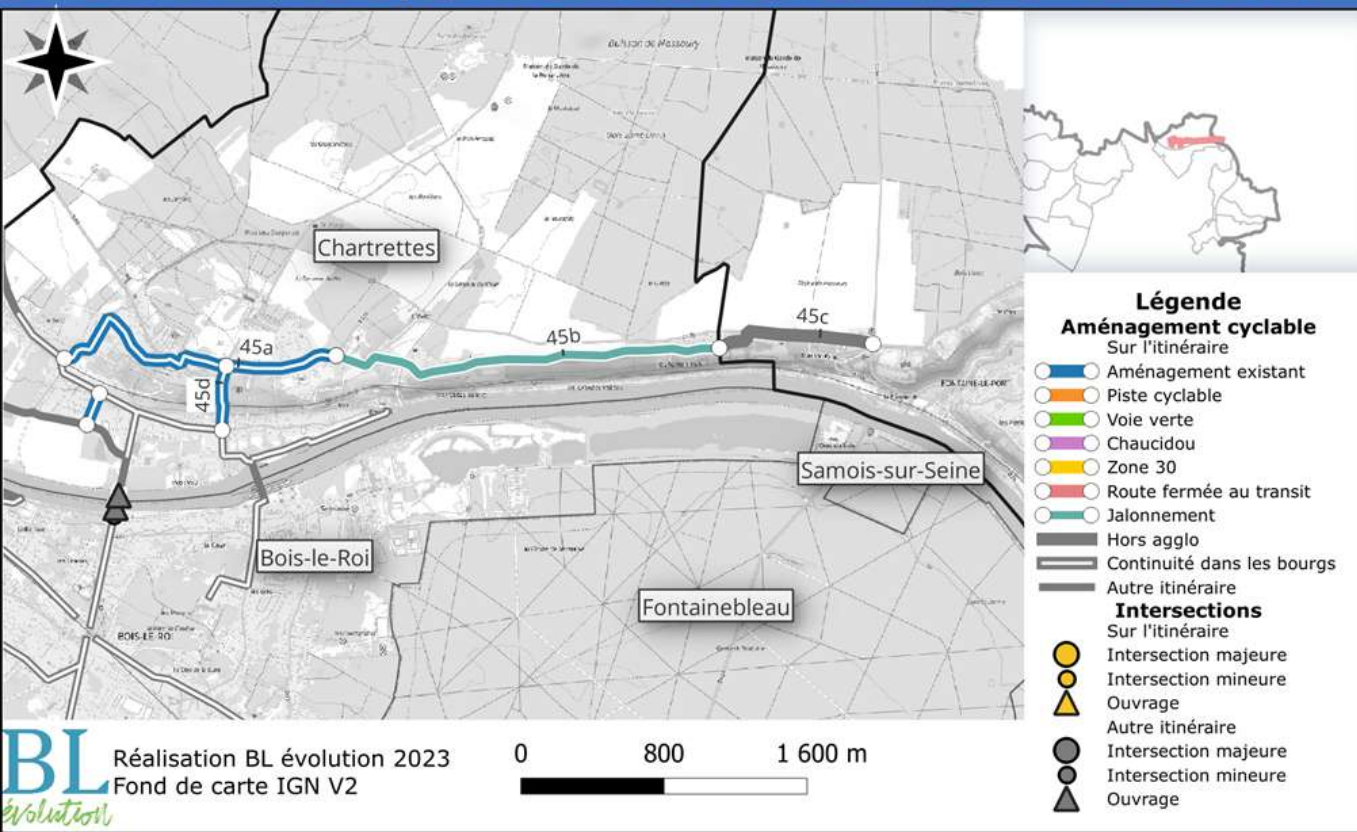
Totaux CAPF :

Longueur : 231 km

Coût : 23,1 k€

Intersections et ouvrages

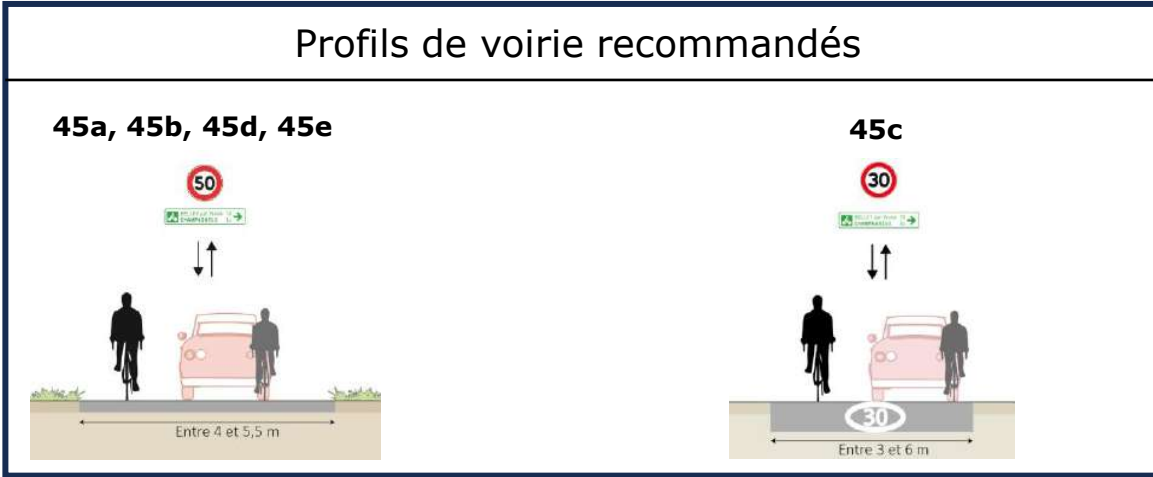
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CC de Brie des Rivières et Châteaux
- Jalonnement sur la rue des Sablons
- L'itinéraire emprunte le « Carapate »

Maîtrise d'ouvrage : Commune de Chartrettes



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
45a	Avenue Gallieni / Rue Georges Clémenceau	Jalonnement	Chartrettes	Oui	Voirie communale	ACT	1835	0
45b	Rue des sablons	Jalonnement	Chartrettes	Non	Voirie communale	CT	2227	6681
45c	D135	Zone 30	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	CT	922	0
45d	Rue de la Cave	Jalonnement	Chartrettes	Oui	Voirie communale	ACT	364	0
45e	Avenue Roscommon	Jalonnement	Chartrettes	Oui	Voirie communale	ACT	188	0

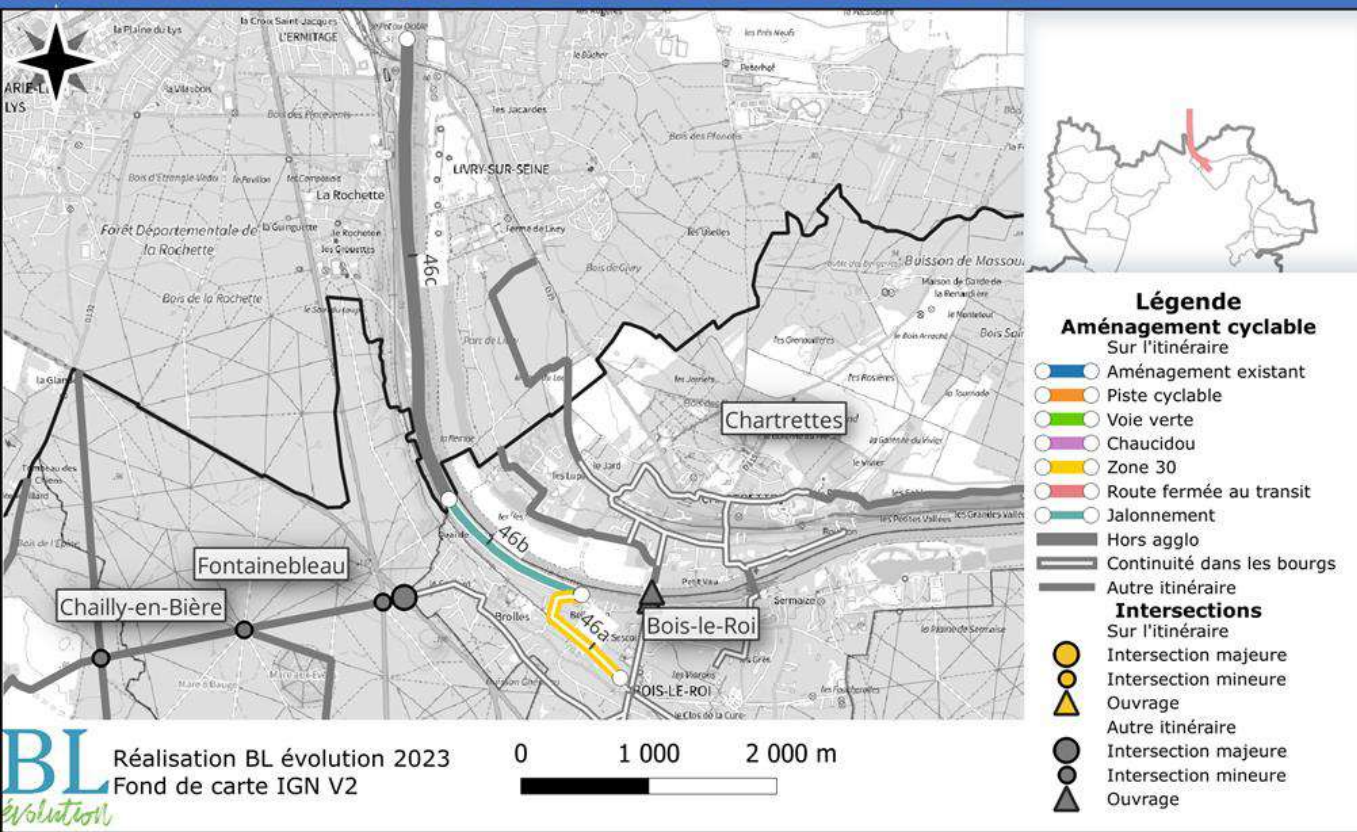
Totaux CAPF :

Longueur : 2,2 km

Coût : 6,7 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

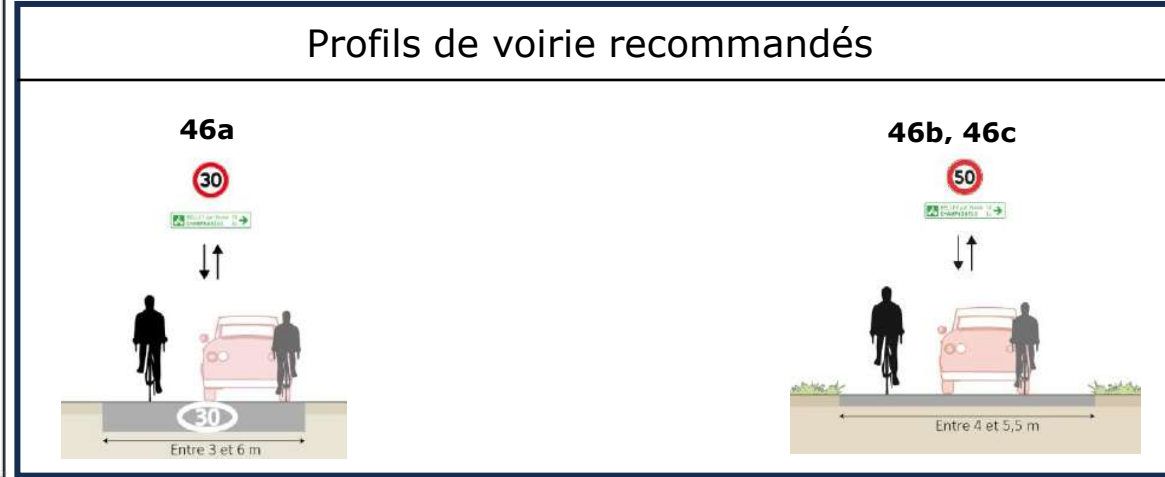


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA de Melun Val de Seine
- Itinéraire de la Scandibérique

Maîtrise d'ouvrage : Département, Commune de Bois-le-Roi

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
46a	Rue des Sesçois	Zone 30	Bois-le-Roi	Oui	Voirie communale	CT	1072	107200
46b	Quai de Seine	Jalonnement	Bois-le-Roi	Non	Voirie communale	CT	1300	3900
46c	Quai de Seine	Jalonnement	Hors Agglo	Non	Hors Agglo	CT	3648	0

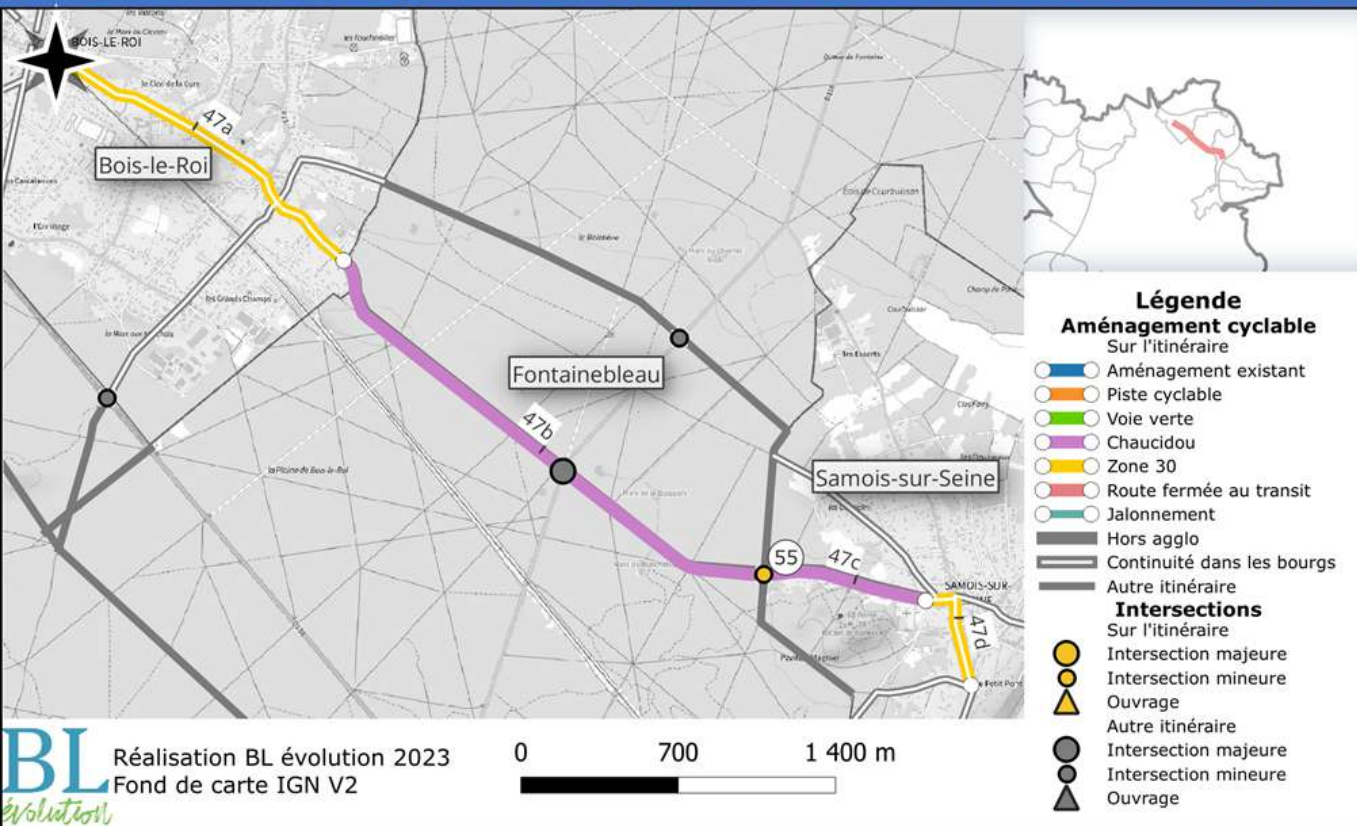
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



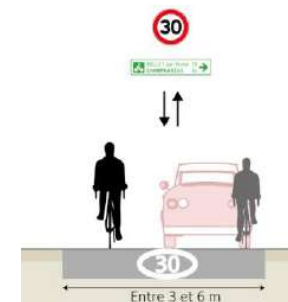
Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CA de Melun Val de Seine
- Aménagement d'une CVCB à court terme en raison de la réglementation sur la forêt de protection
- Limitation des vitesses pratiquées

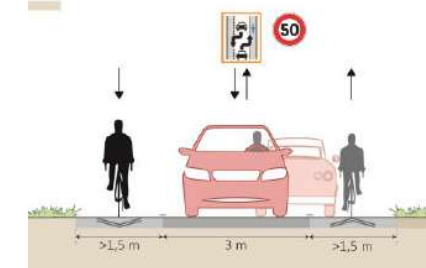
Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Bois-le-Roi et Samois-sur-Seine

Profils de voirie recommandés

47a, 47d



47b, 47c



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
47a	Avenue Maréchal Foch	Zone 30	Bois-le-Roi	Oui	Voirie communale	CT	1671	167100
47b	D137	Chaucidou	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	CT	2423	72690
47c	D137	Chaucidou	Samois-sur-Seine	Non	Voirie départementale	CT	744	22320
47d	D137	Zone 30	Samois-sur-Seine	Oui	Voirie départementale	CT	526	52600

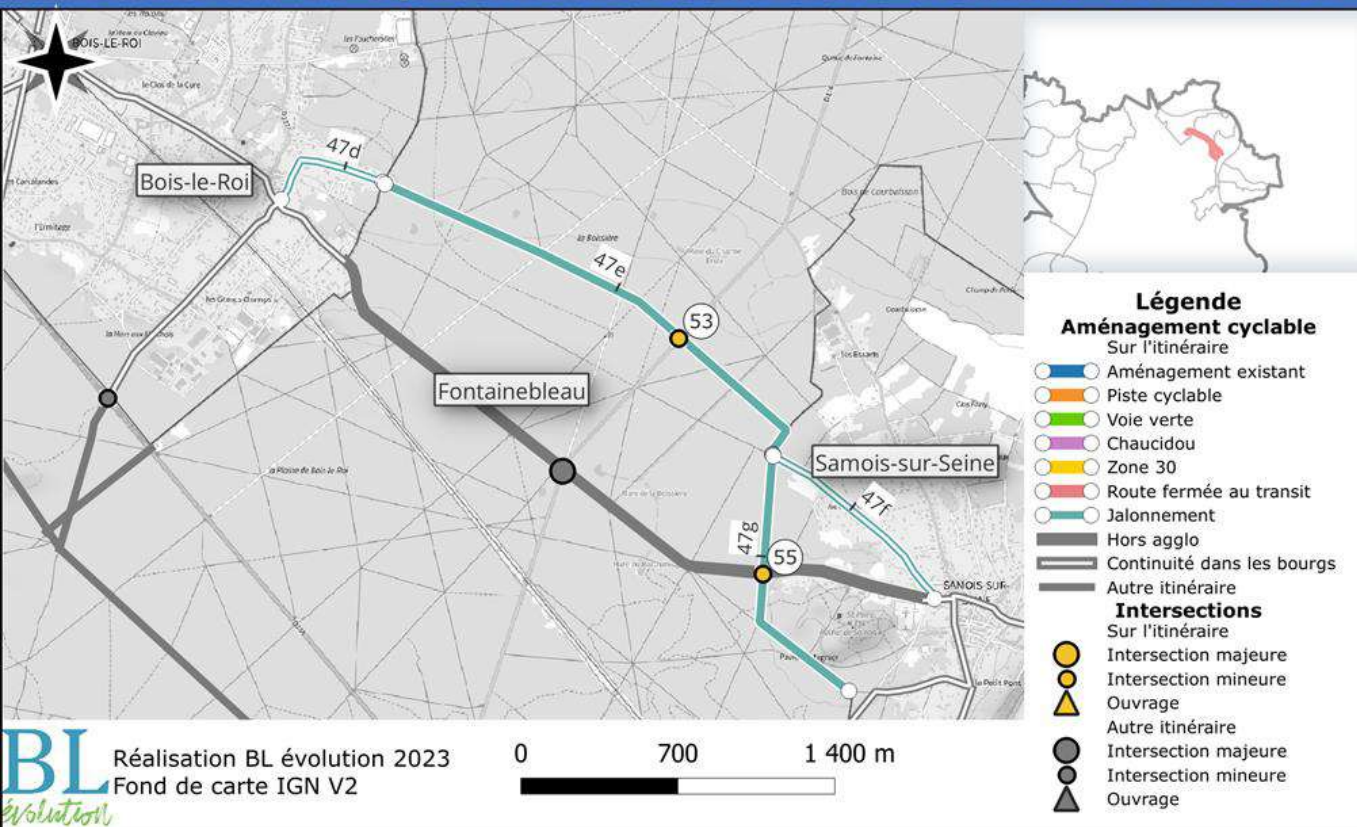
Totaux CAPF :

Longueur : 3,1 km

Coût : 95 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
55	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

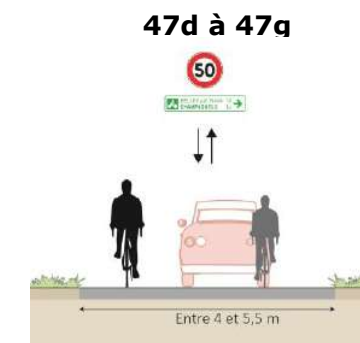


Enjeux :

- Itinéraire alternatif au 47-1 empruntant des chemins forestiers
- Sécurisation des traversées de la RD 116 et la RD 137
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
47d	Rue du Cormier	Jalonnement	Bois-le-Roi	Oui	Voirie communale	CT	578	1734
47e	Route du Charme Brulé	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	2251	6753
47f	Rue Maximilien Lambert	Jalonnement	Samoies-sur-Seine	Oui	Voirie communale	CT	974	2922
47g	Chemin du Bornage	Jalonnement	Samoies-sur-Seine	Non	ONF	CT	1253	3759

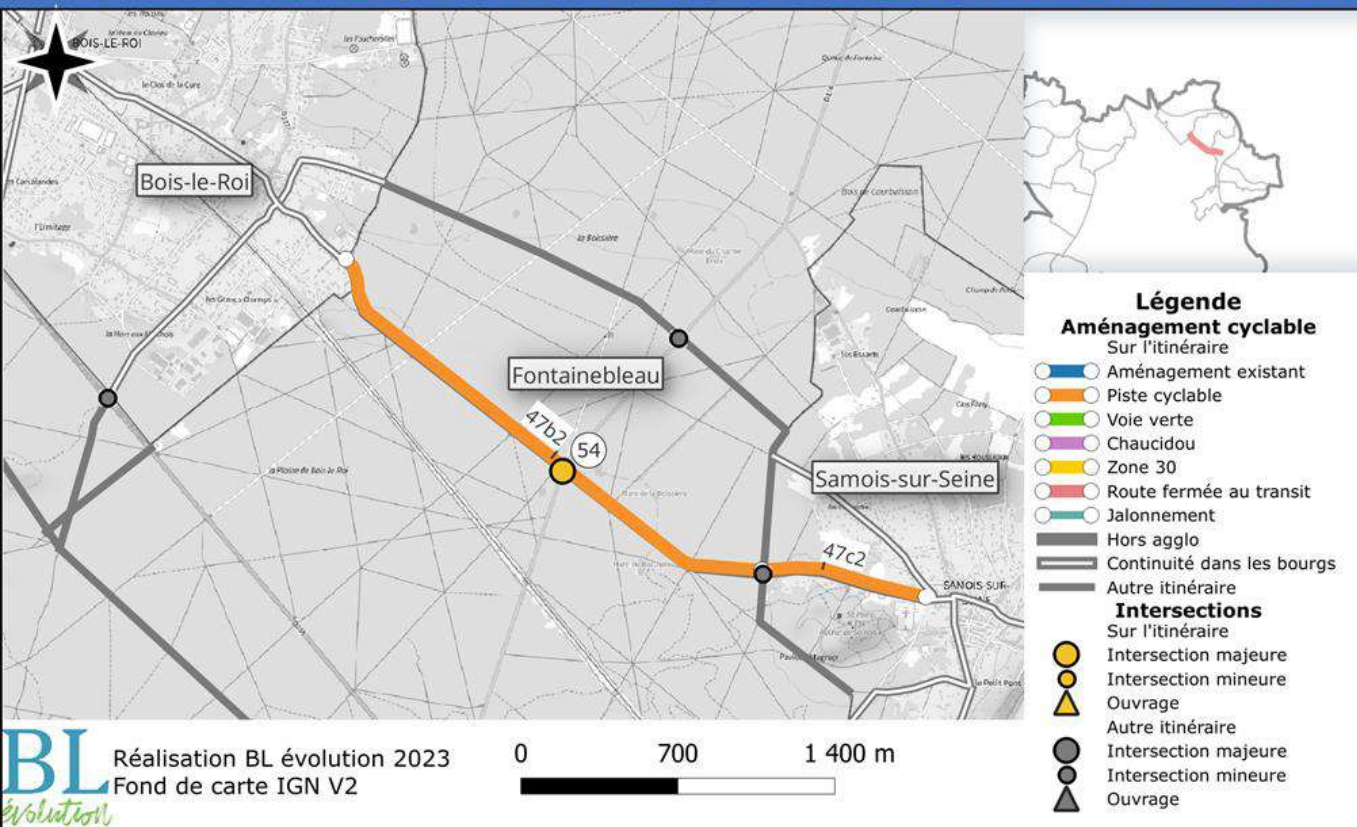
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
53	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
55	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

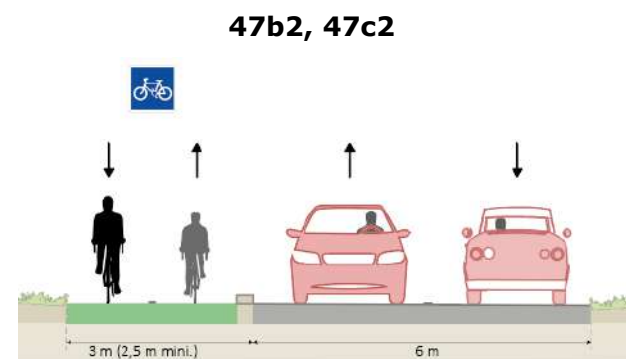


Enjeux :

- Itinéraire non réalisable en raison des contraintes de la forêt de protection

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
47b2	D137	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	2411	723300
47c2	D137	Piste cyclable	Samoies-sur-Seine	Non	Voirie départementale	OP	749	224700

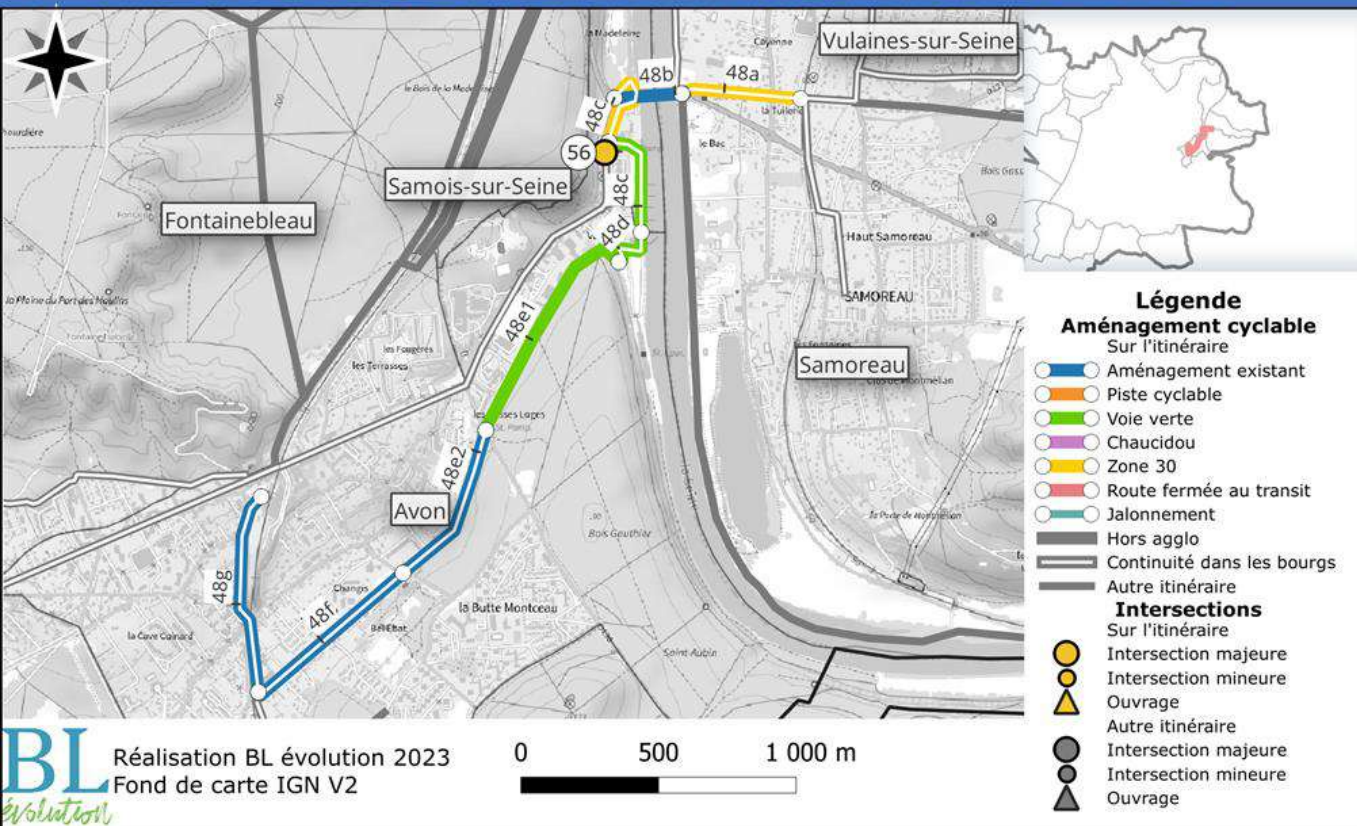
Totaux CAPF :

Longueur : 3,2 km

Coût : 948 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
54	Majeure	Giratoire Hollandais	Fontainebleau	OP	100000

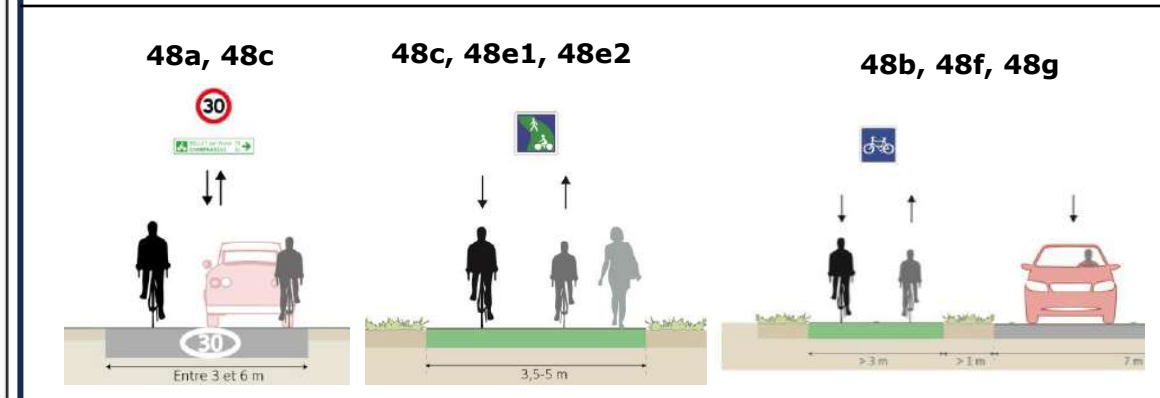


Enjeux :

- Liaison entre Vulaines-sur-Seine et la gare de Fontainebleau-Avon
- Amélioration du revêtement sur la voie verte

Maîtrise d'ouvrage : CAPF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
48a	Voie de la liberté	Zone 30	Samoreau	Oui	Voirie communale	CT	433	43300
48b	Pont de Valvins	Piste cyclable	Samois-sur-Seine	Non	Voirie départementale	ACT	245	0
48c	Route du Pont de Valvins	Voie verte	Samois-sur-Seine	Oui	Voirie communale	MT	415	41500
48c	Route du Pont de Valvins	Zone 30	Samois-sur-Seine	Oui	Voirie communale	MT	365	36500
48d	Rue du Port de Valvins	Voie verte	Avon	Oui	Voirie communale	MT	218	21800
48e1	Voie verte	Voie verte	Avon	Non	Voirie communale	CT	875	87500
48e2	Voie verte	Voie verte	Avon	Oui	Voirie communale	ACT	624	0
48f	Rue du Vieux Ru	Piste cyclable	Avon	Oui	Voirie communale	ACT	707	0
48g	Rue du Viaduc	Piste cyclable	Avon	Oui	Voirie communale	ACT	746	0

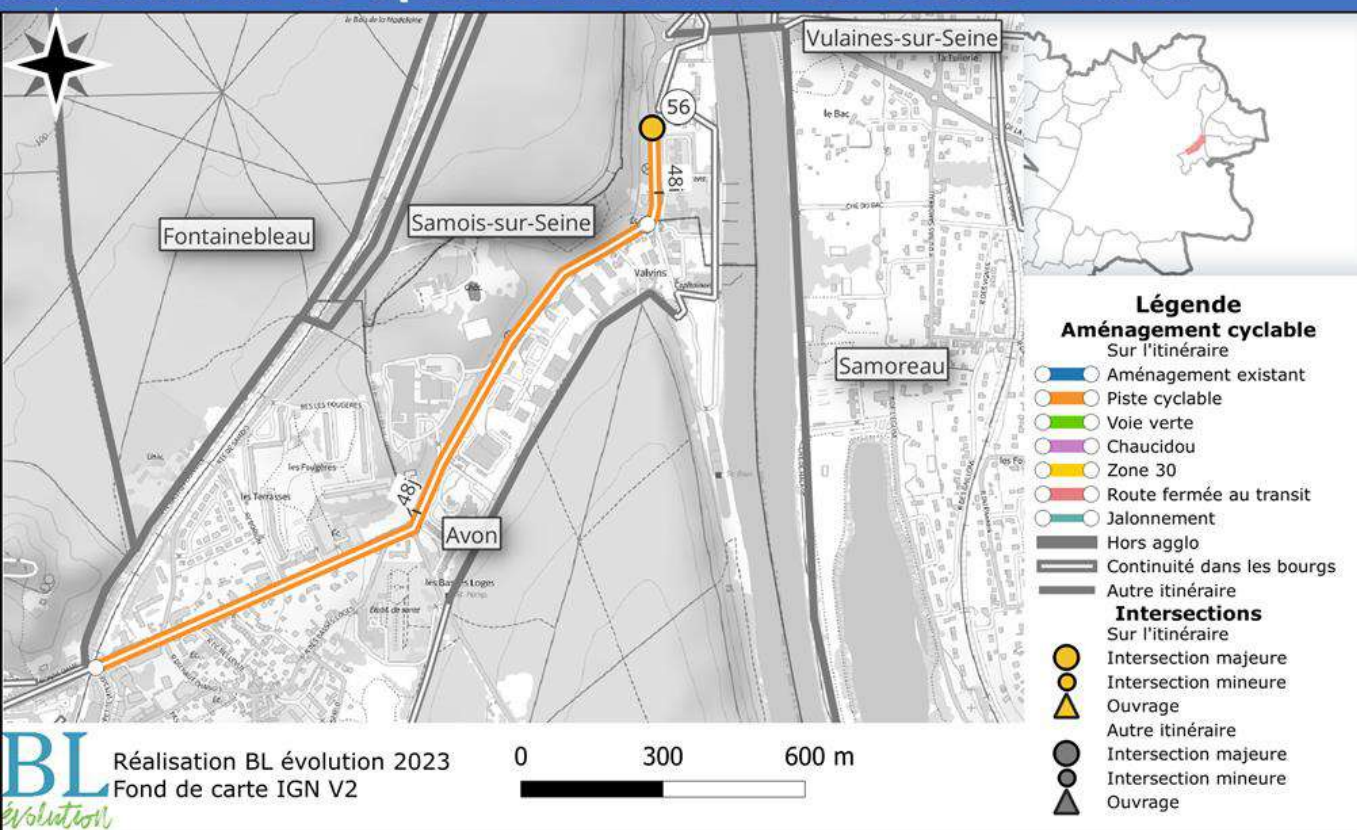
Totaux CAPF :

Longueur : 0,9 km

Coût : 87 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
56	Majeure	Carrefour avec îlots	Samois-sur-Seine	MT	40000

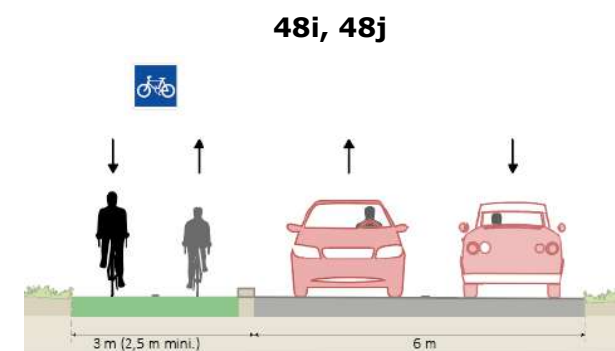


Enjeux :

- Liaison la plus directe entre Vulaines-sur-Seine et la gare de Fontainebleau-Avon

Maîtrise d'ouvrage : Département

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
48i	D210	Piste cyclable zone contrainte	Samoisi-sur-Seine	Oui	Voirie départementale	MT	201	160800
48j	D210	Piste cyclable zone contrainte	Avon	Oui	Voirie départementale	MT	1562	1249600

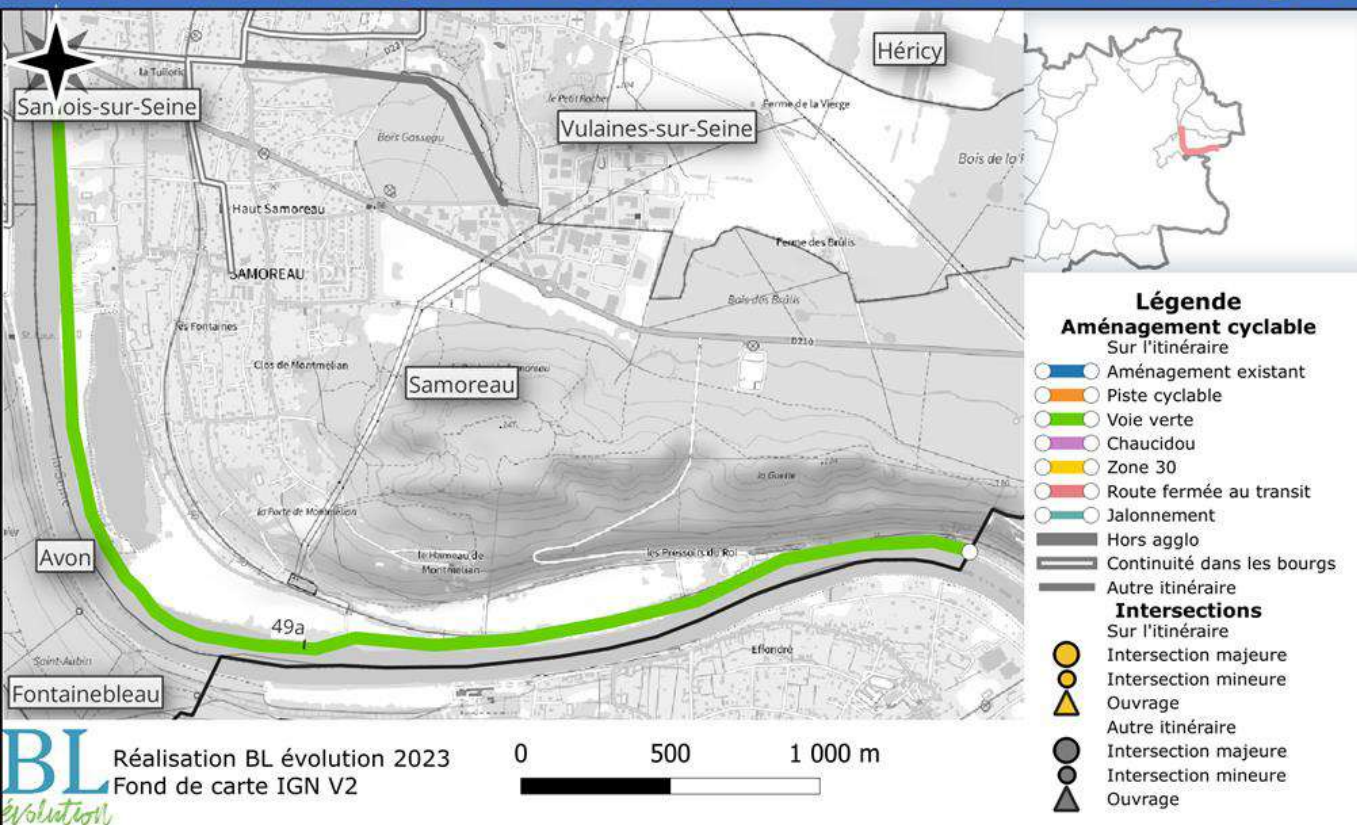
Totaux CAPF :

Longueur : 0,9 km

Coût : 87 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
56	Majeure	Carrefour avec îlots	Samoisi-sur-Seine	MT	40000

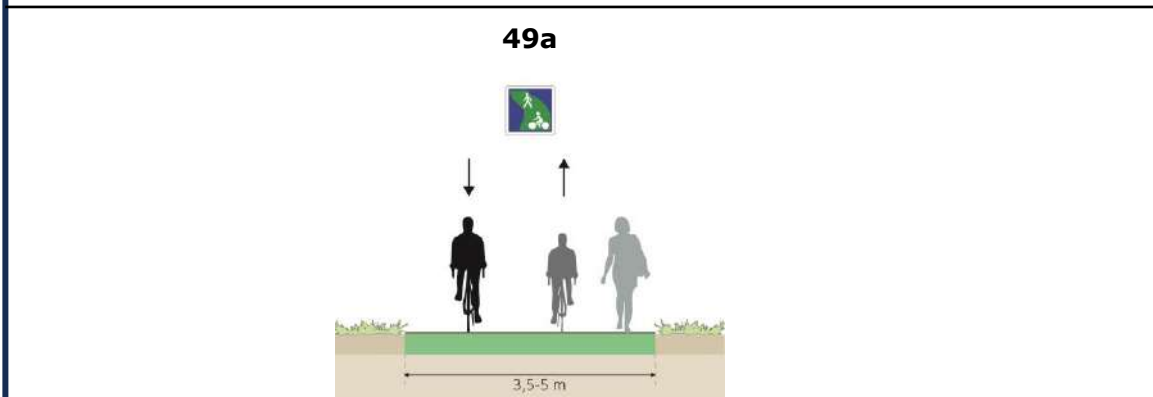


Enjeux :

- Aménagement du chemin de halage de Samoreau
- Acquisition de foncier privé

Maîtrise d'ouvrage : Commune de Samoreau

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
49a	Chemin de Halage	Voie verte	Samoreau	Non	Chemin privé	OP	4744	474400

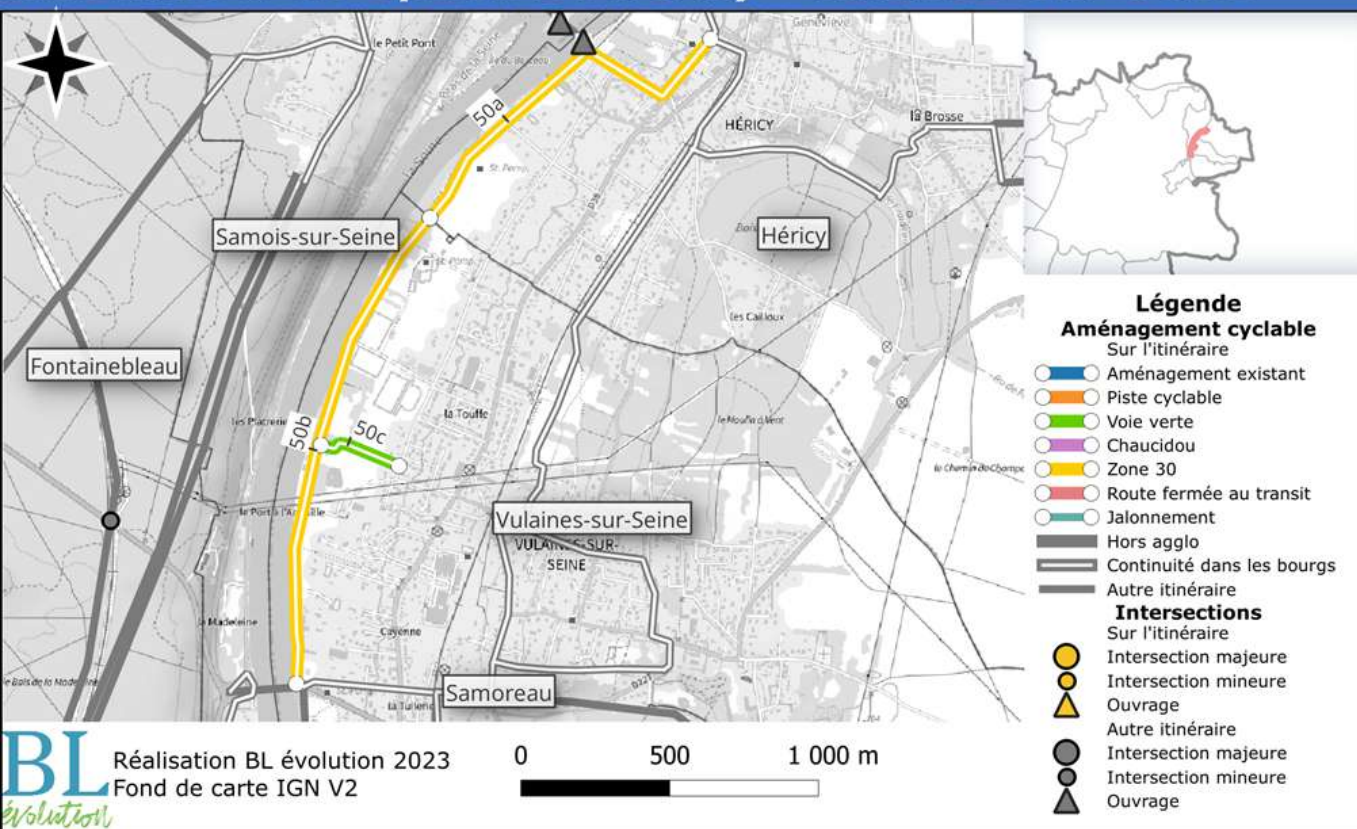
Totaux CAPF :

Longueur : 4,7 km

Coût : 474 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

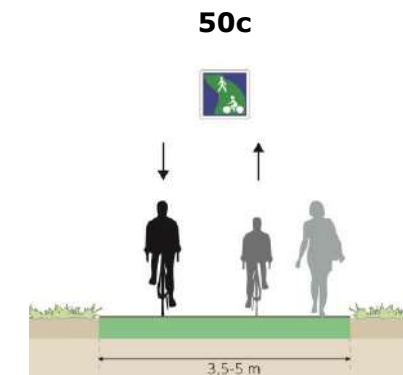


Enjeux :

- Mise en place d'un plan de circulation pour empêcher le transit
- Apaisement de la circulation
- Connexion avec le collège (tronçon 50c)
- Itinéraire en agglomération

Maîtrise d'ouvrage : Communes de Vulaines-sur-Seine et Héricy

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
50a	Quai de Seine René Griffault	Zone 30	Héricy	Oui	Voirie communale	CT	1326	132600
50b	Chemin du bas de la Varenne	Zone 30	Vulaines-sur-Seine	Oui	Voirie communale	CT	1672	167200
50c	Chemin du Port à l'Anguille	Voie verte	Samois-sur-Seine	Oui	Voirie communale	CT	287	28700

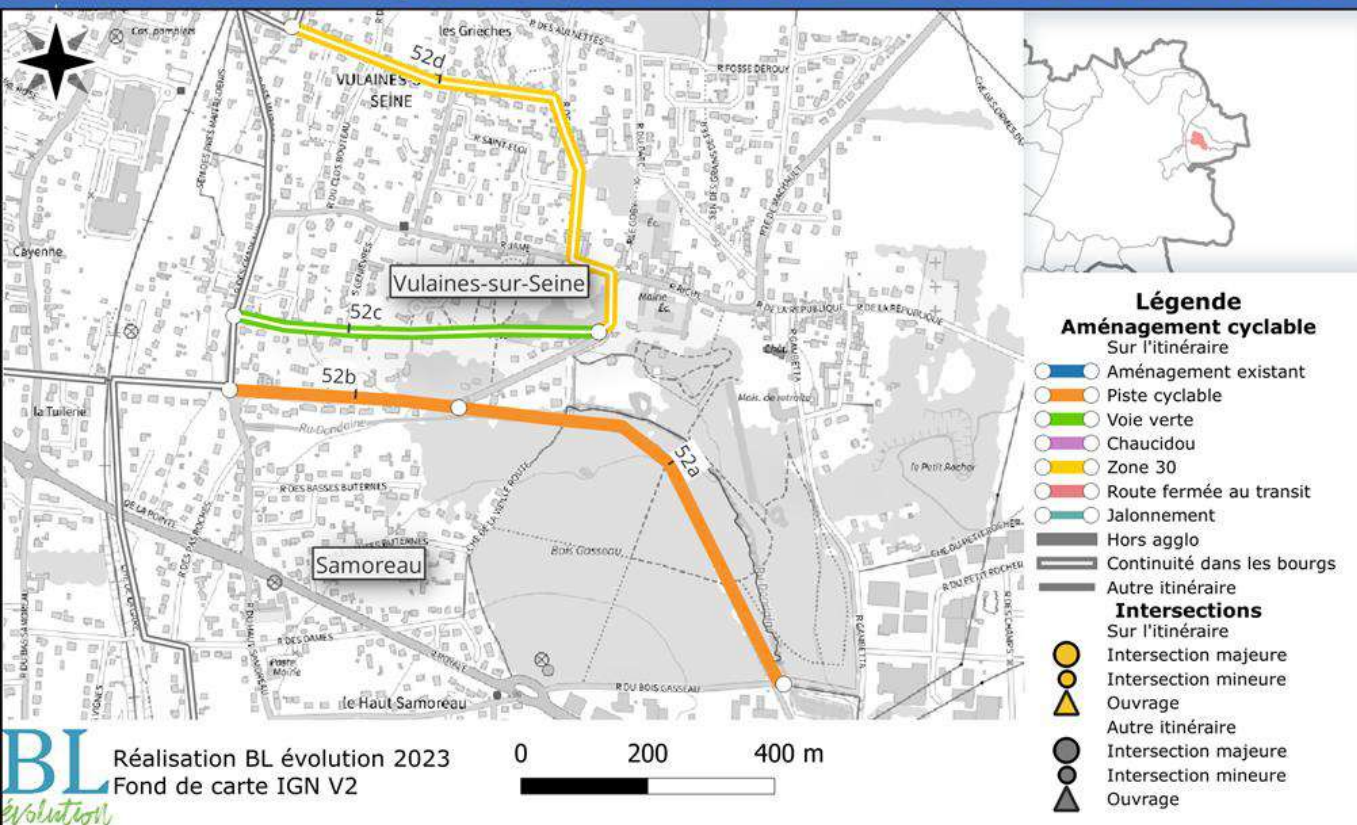
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

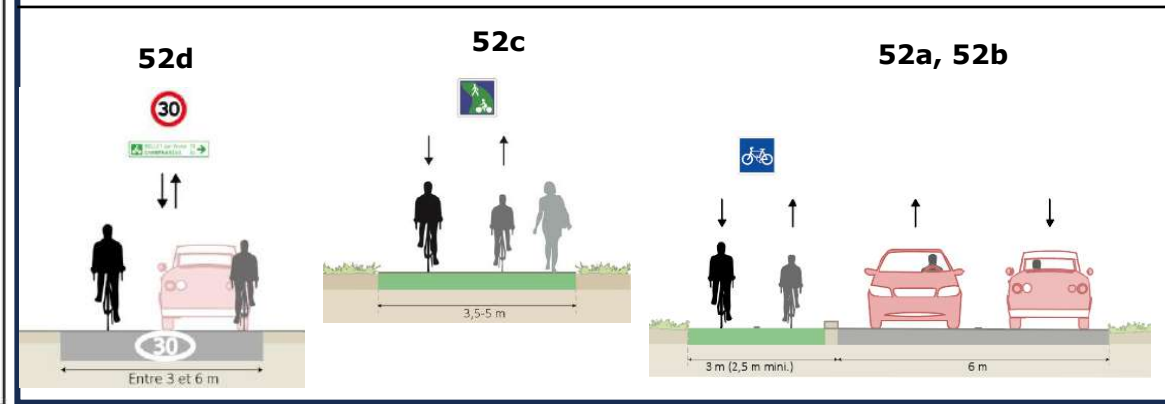


Enjeux :

- Connexion avec la Zone d'activité de Vulaines-sur-Seine / Samoreau
- Maillage cyclable de la commune de Vulaines-sur-Seine

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Vulaines-sur-Seine et Samoreau

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
52a	Voie de la liberté	Piste cyclable zone contrainte	Samoreau	Non	Voirie communale	MT	749	599200
52b	D227	Piste cyclable zone contrainte	Samoreau	Non	Voirie départementale	MT	363	290400
52c	Chemin des Bardins	Voie verte	Vulaines-sur-Seine	Oui	Voirie communale	CT	579	57900
52d	Rue de l'Eglise	Zone 30	Vulaines-sur-Seine	Oui	Voirie communale	CT	863	86300

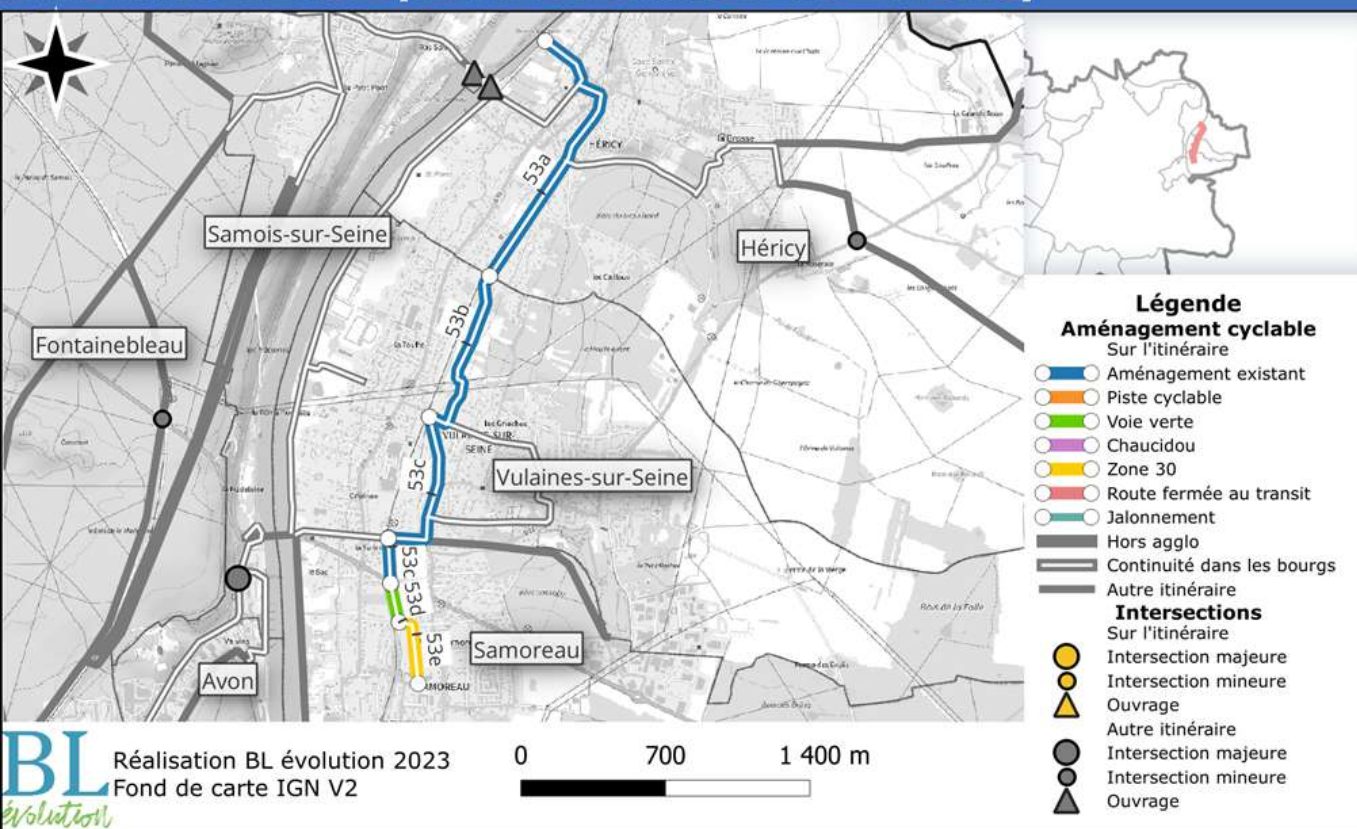
Totaux CAPF :

Longueur : 1,1 km

Coût : 889 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



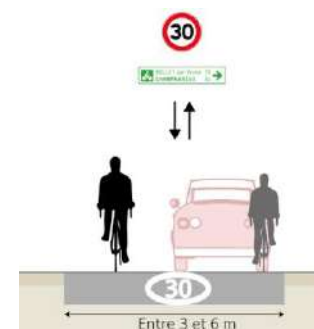
Enjeux :

- Reprendre et améliorer la liaison cyclable Samoreau - Vulaines-sur-Seine - Héricy

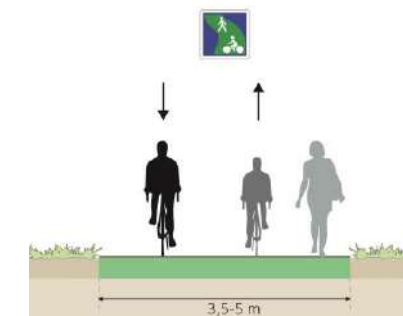
Maîtrise d'ouvrage : Communes de Vulaines-sur-Seine, Samoreau et Héricy

Profils de voirie recommandés

53a, 53c, 53e



53b, 53d



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
53a	Avenue de la Libération	Zone 30	Héricy	Oui	Voirie communale	ACT	1462	0
53b	Impasse de la Varenne	Voie verte	Vulaines-sur-Seine	Oui	Voirie communale	ACT	894	0
53c	Rue des Chapeaux	Zone 30	Vulaines-sur-Seine	Oui	Voirie communale	ACT	792	0
53c	Rue de la Pinte	Zone 30	Samoreau	Oui	Voirie communale	ACT	217	0
53d	Chemin de la gare	Voie verte	Samoreau	Oui	Voirie communale	CT	195	19500
53e	Rue des Pas-Roches	Zone 30	Samoreau	Oui	Voirie communale	CT	349	34900

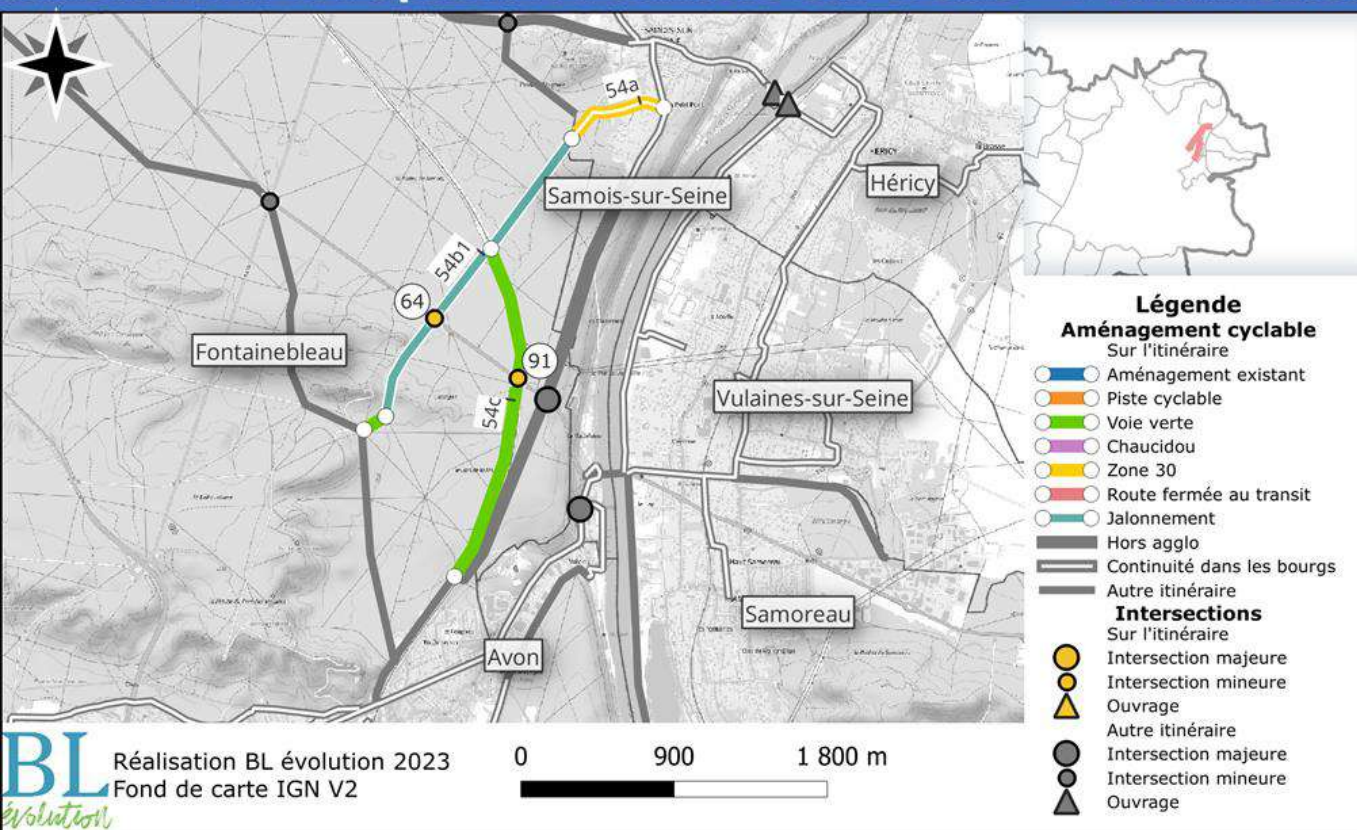
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

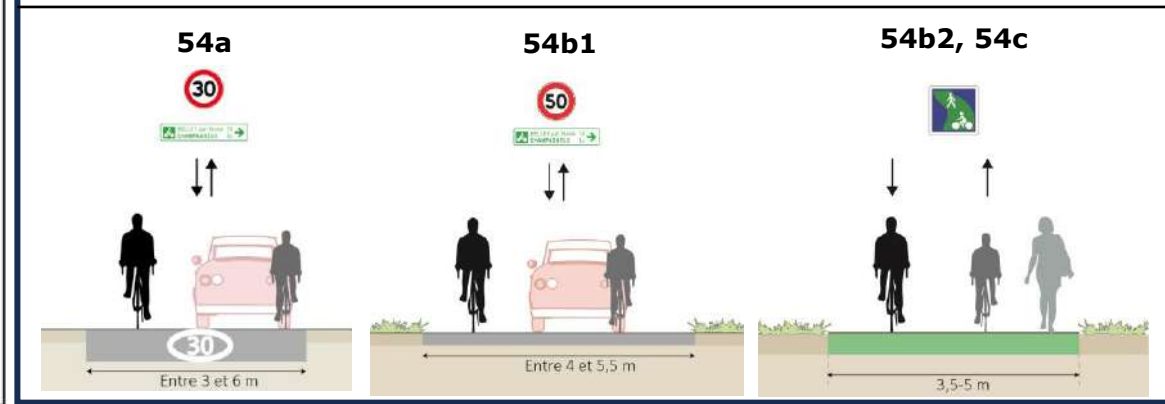


Enjeux :

- Intermodalité : relier Samoisi-sur-Seine à la gare de Fontainebleau-Avon
- Itinéraire ONF
- Amélioration du revêtement sur une partie de l'itinéraire (tronçon 54b2)
- En opportunité, aménager le tronçon le long de la voie de chemin de fer (tronçon 54c)

Maîtrise d'ouvrage : ONF, Commune de Samoisi-sur-Seine

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
54a	Rue des Turlures	Zone 30	Samoisi-sur-Seine	Oui	Voirie communale	CT	628	62800
54b1	Chemin forestier	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1988	5964
54b2	Chemin forestier	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	150	15000
54c	Chemin de fer	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	OP	2029	202900

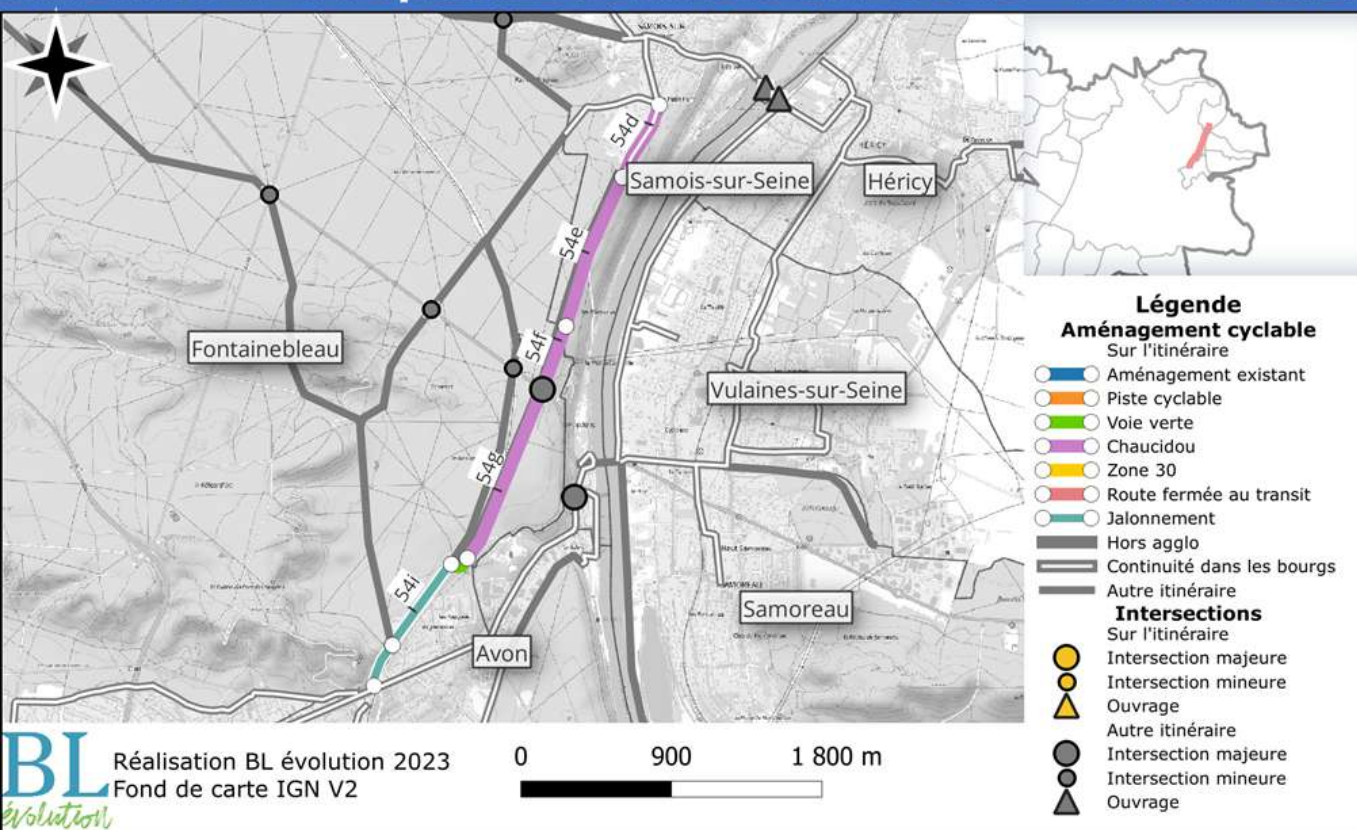
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
64	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
91	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	OP	3000

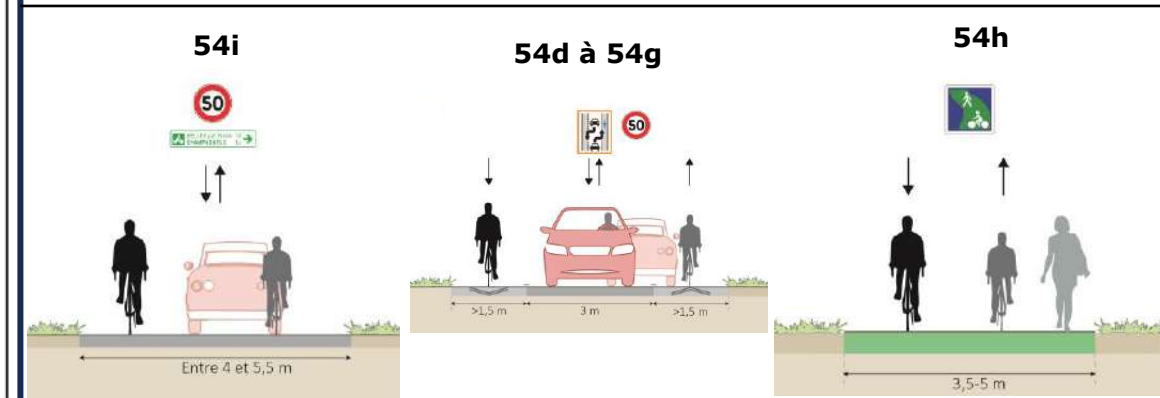


Enjeux :

- Intermodalité : relier Samoisi-sur-Seine à la gare de Fontainebleau-Avon
- Aménagement d'une CVCB à court terme en raison de la réglementation de la forêt de protection

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département, Communes de Samoisi-sur-Seine et Avon

Profils de voirie recommandés



Totaux CAPF :

Longueur : 3,4 km

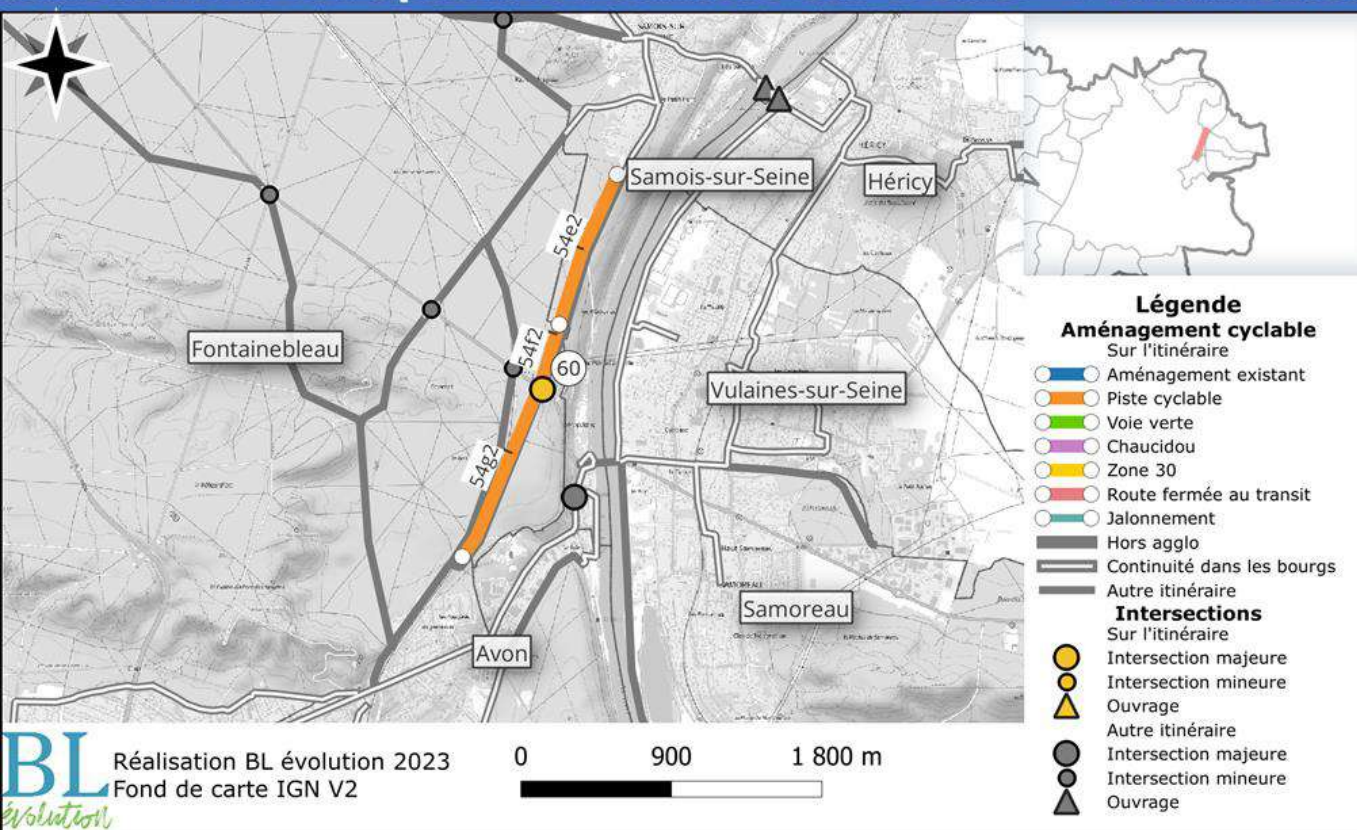
Coût : 90 k€

Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
54d	D137	Chaucidou	Samoisi-sur-Seine	Oui	Voirie départementale	CT	487	14610
54e	D137	Chaucidou	Samoisi-sur-Seine	Non	Voirie départementale	CT	955	28650
54f	D137	Chaucidou	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	CT	407	12210
54g	D137	Chaucidou	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	CT	1104	33120
54h	Route de Samoisi	Voie verte	Avon	Non	Voirie communale	CT	129	12900
54i	Route Gaston Bonnier	Jalonnement	Fontainebleau	Non	Voirie communale	CT	876	2628

Intersections et ouvrages

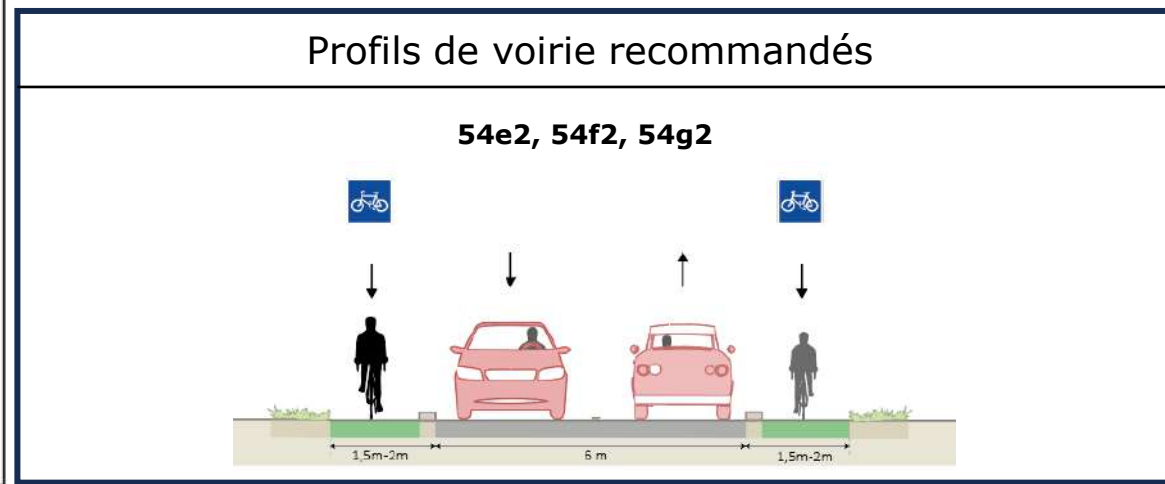
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Intermodalité : relier Samoisi-sur-Seine à la gare de Fontainebleau-Avon
- Impossibilité règlementaire de réaliser la piste cyclable en raison de la réglementation sur la forêt de Fontainebleau
- Aménagement d'un giratoire Hollandais sur l'intersection avec la RD 138

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
54e2	D137	Piste cyclable	Samoisi-sur-Seine	Non	Voirie départementale	OP	964	289200
54f2	D137	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	400	120000
54g2	D137	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	1109	332700

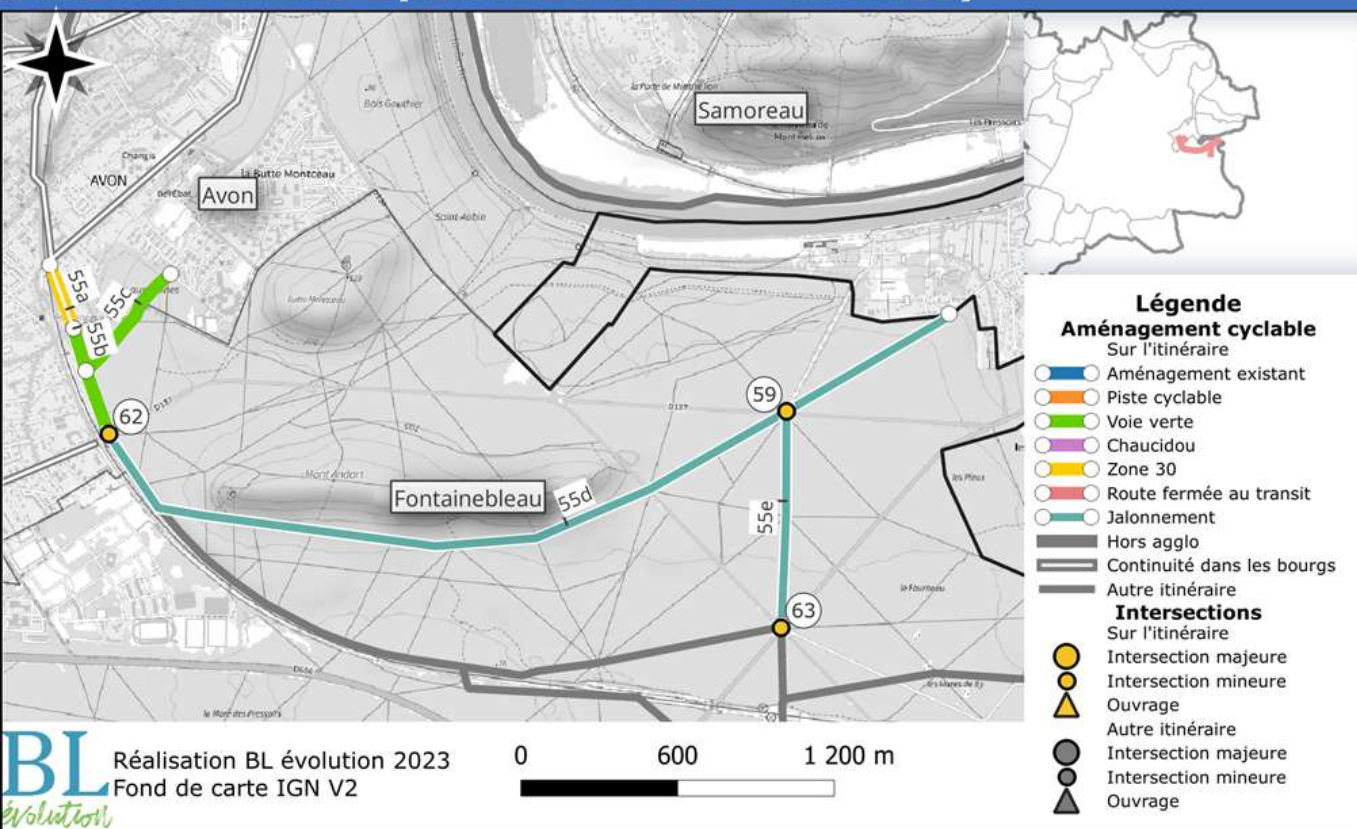
Totaux CAPF :

Longueur : 2,4 km

Coût : 742 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
60	Majeure	Giratoire Hollandais	Fontainebleau	OP	100000

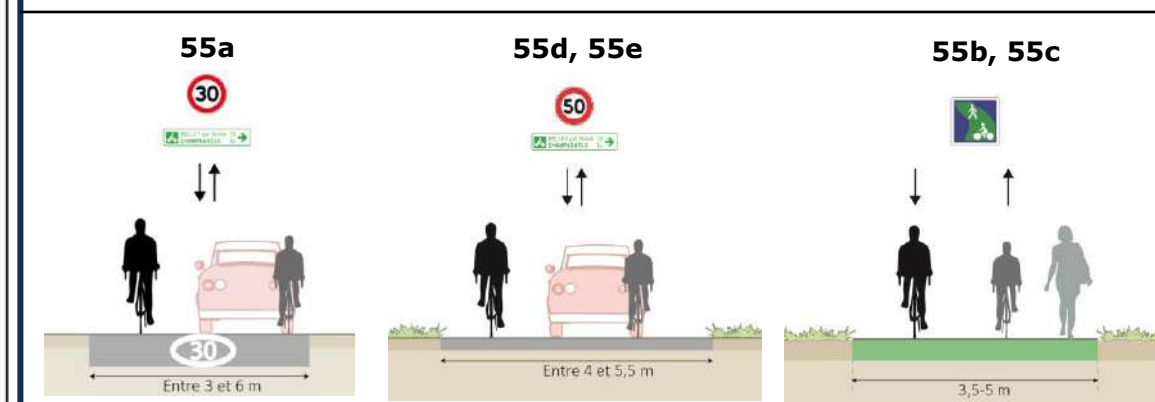


Enjeux :

- Itinéraire intercommunautaire avec un enjeu d'intermodalité sur la gare de Fontainebleau-Avon
- Liaison en projet par la ville d'Avon (tronçon 55c : chemin de Nemours) avec un tronçon optionnel (55c : rue de la Fontaine aux Biches)
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF, Commune d'Avon

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
55a	Rue de la Fontaine aux Biches	Zone 30	Avon	Oui	Voirie communale	OP	260	26000
55b	Rue de la Fontaine aux Biches	Voie verte	Avon	Non	Chemin privé	OP	169	16900
55c	Chemin de Nemours	Voie verte	Avon	Non	ONF	CT	754	75400
55d	Route du Prince	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	3604	10812
55e	Route des Fraillons	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	817	2451

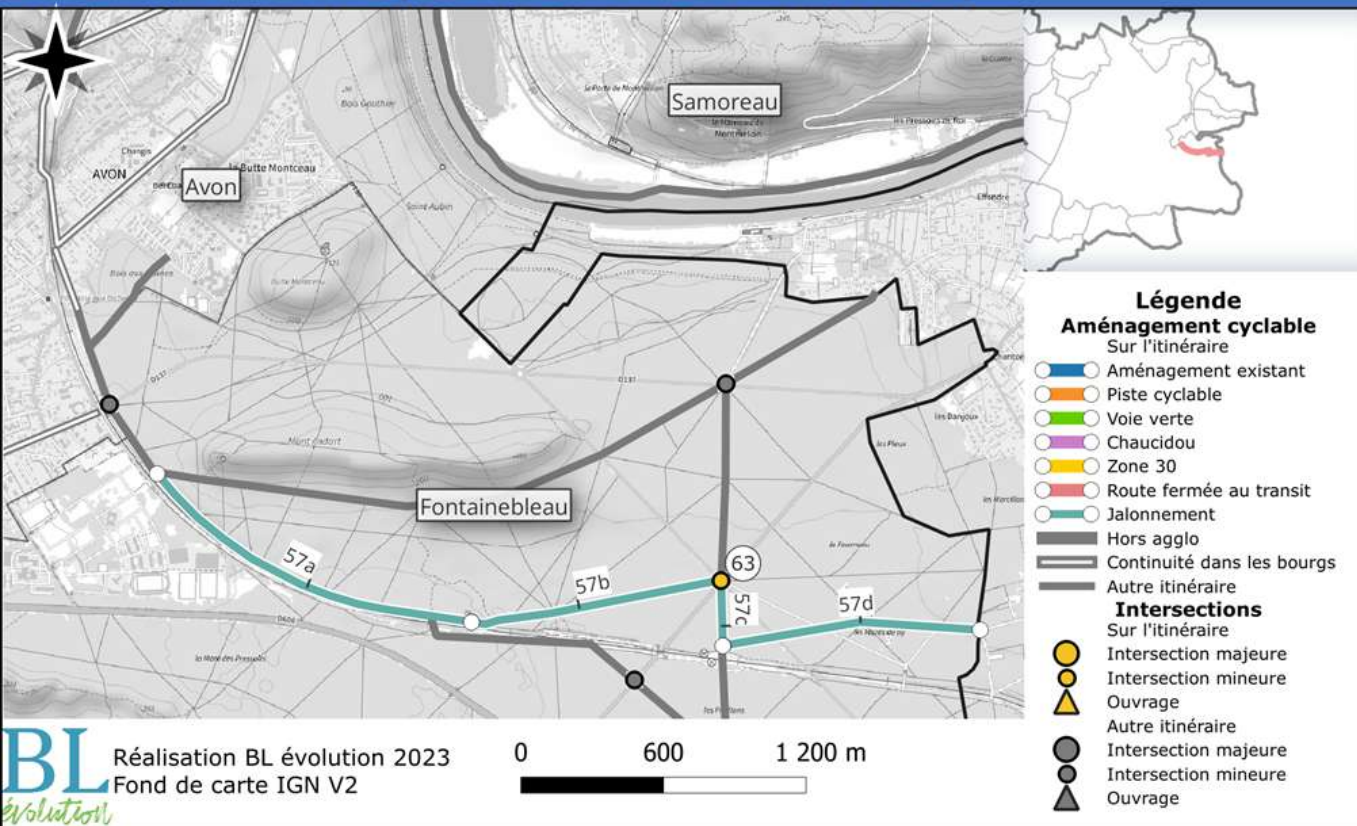
Totaux CAPF :

Longueur : 5,3 km

Coût : 106 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
63	Mineure	Traversées du giratoire	Fontainebleau	CT	20000
59	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
62	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

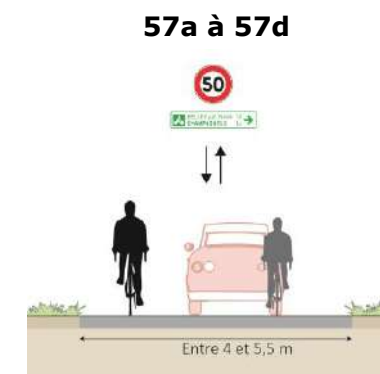


Enjeux :

- Itinéraire intercommunautaire avec un enjeu d'intermodalité sur la gare de Fontainebleau-Avon
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
57a	Chemin de fer	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1509	4527
57b	Route de la petite Haie	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1070	3210
57c	D301E2	Jalonnement	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	CT	276	828
57d	Route Rosa Bonheur	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1091	3273

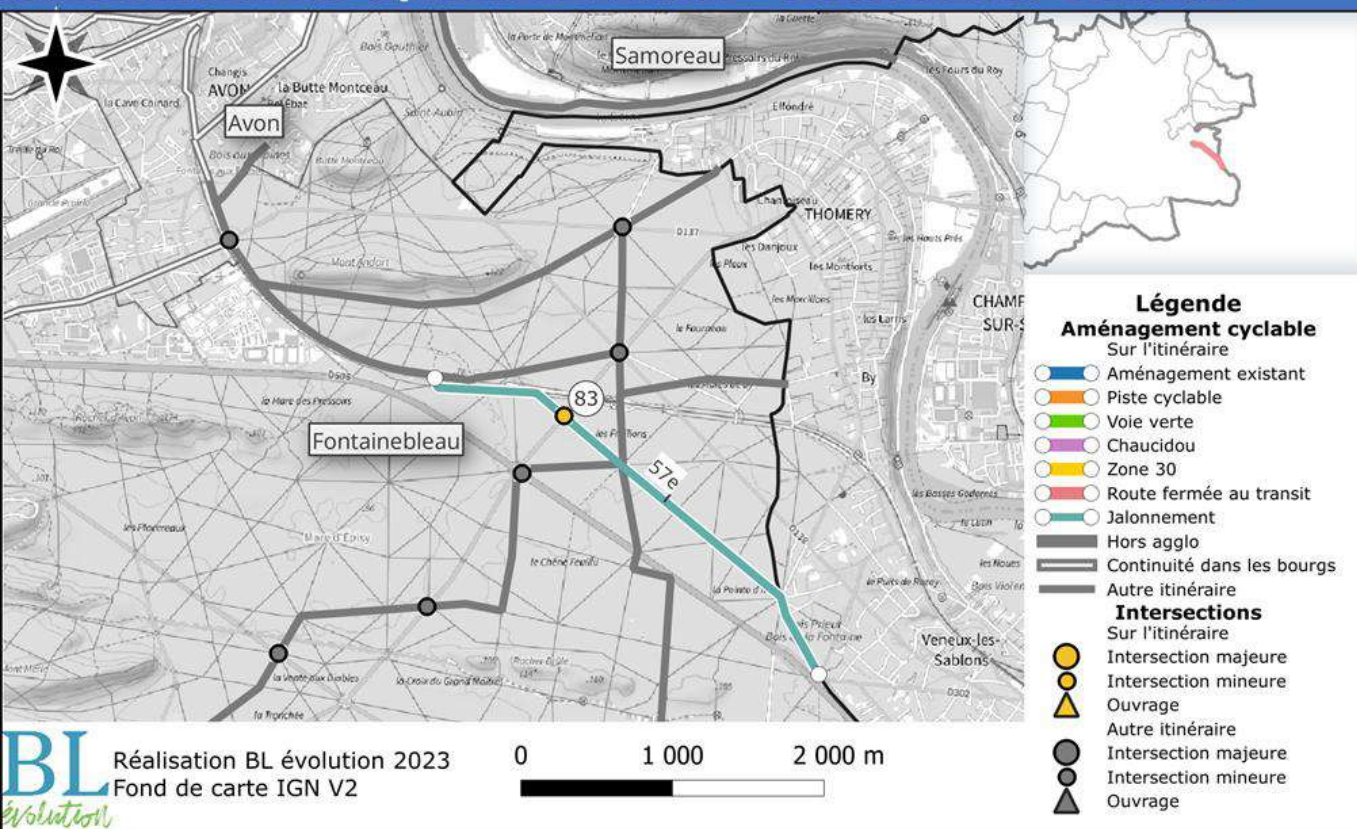
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
63	Mineure	Traversées du giratoire	Fontainebleau	CT	20000

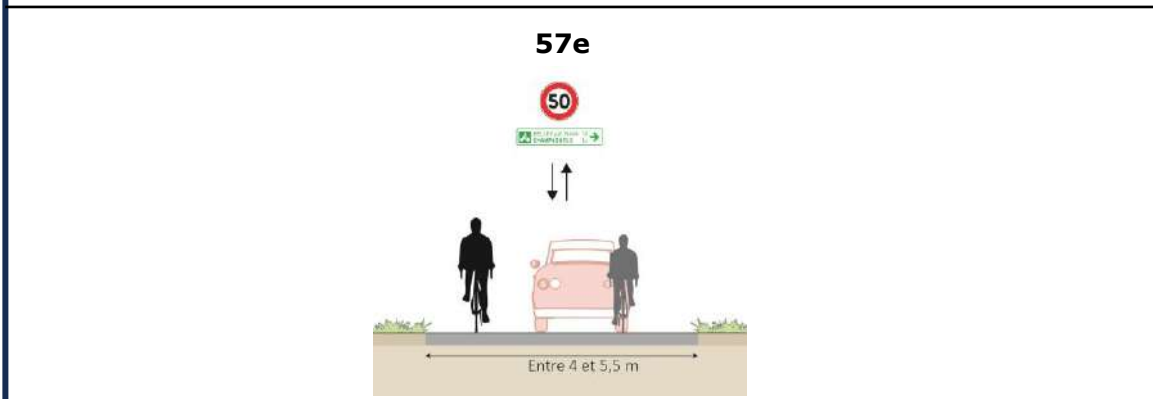


Enjeux :

- Itinéraire intercommunautaire avec un enjeu d'intermodalité sur la gare de Fontainebleau-Avon
- Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
57e	Route de la porte Nadon	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	3390	10170

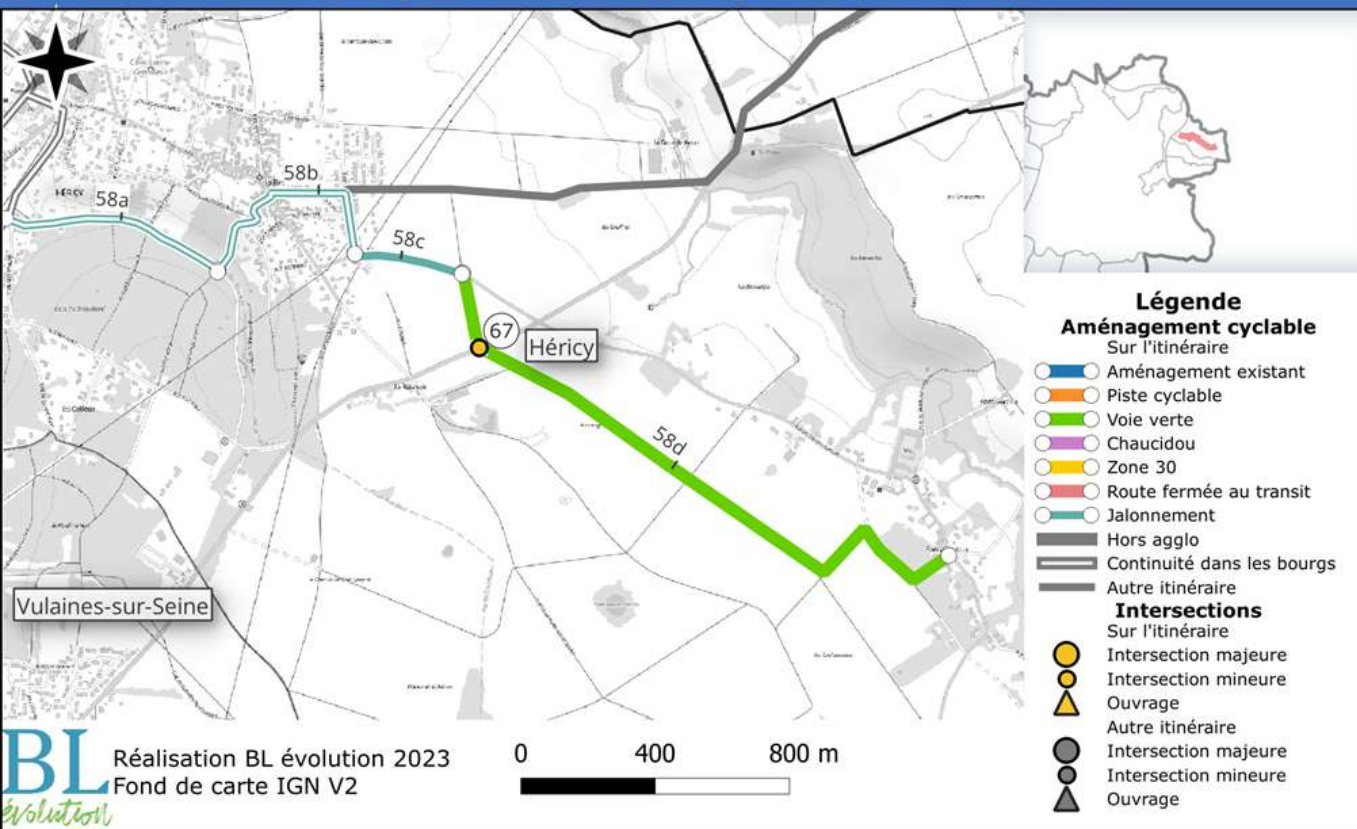
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
83	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

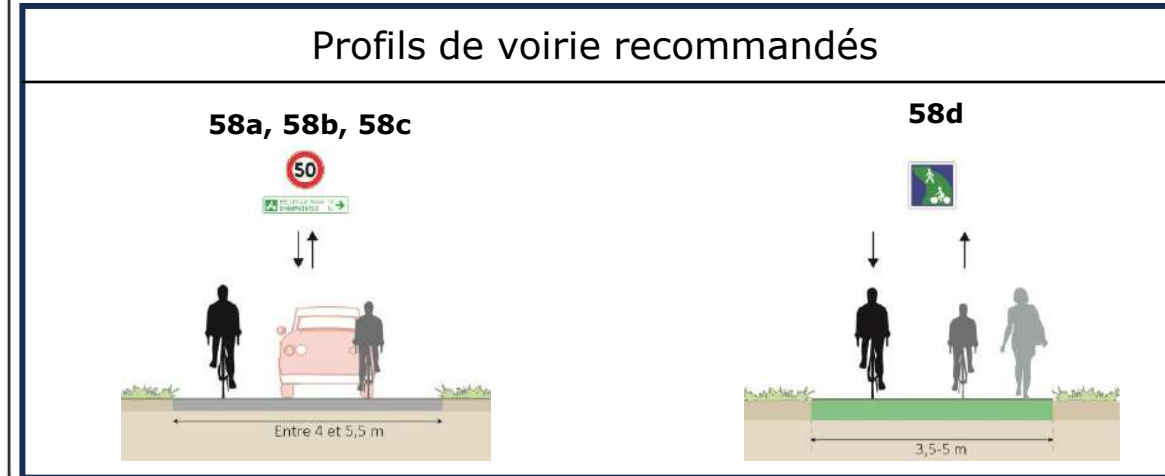


Enjeux :

- Liaison entre le centre-ville d'Héricy et Fontaineroux

Maîtrise d'ouvrage : Commune d'Héricy

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
58a	Route des Vallées	Jalonnement	Héricy	Oui	Voirie communale	MT	677	2031
58b	Route aux Murs	Jalonnement	Héricy	Oui	Voirie communale	MT	738	2214
58c	D227E	Jalonnement	Héricy	Non	Voirie départementale	MT	332	996
58d	Chemin agricole	Voie verte	Héricy	Non	Voirie communale	MT	1977	197700

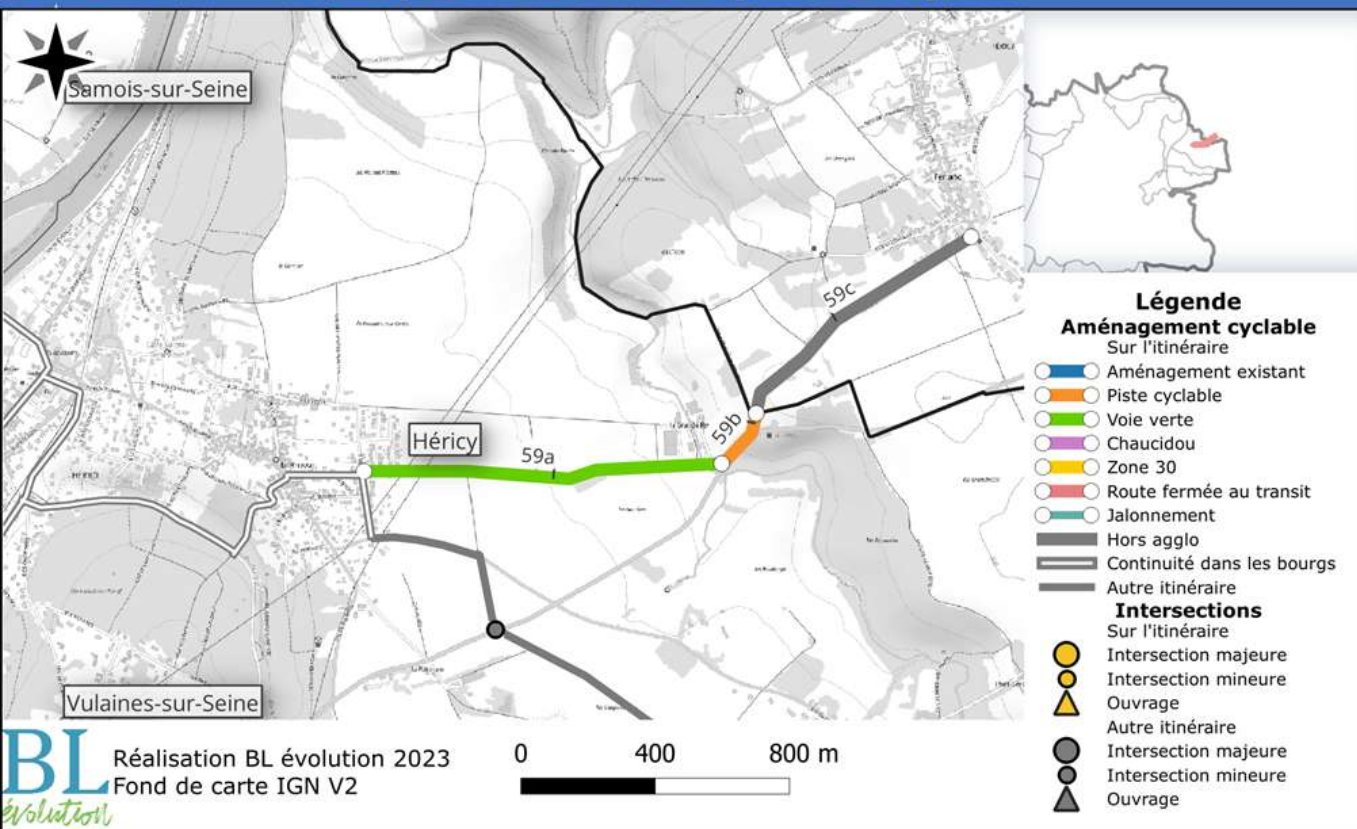
Totaux CAPF :

Longueur : 2,3 km

Coût : 199 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
67	Mineure	Signalisation	Héricy	MT	3000

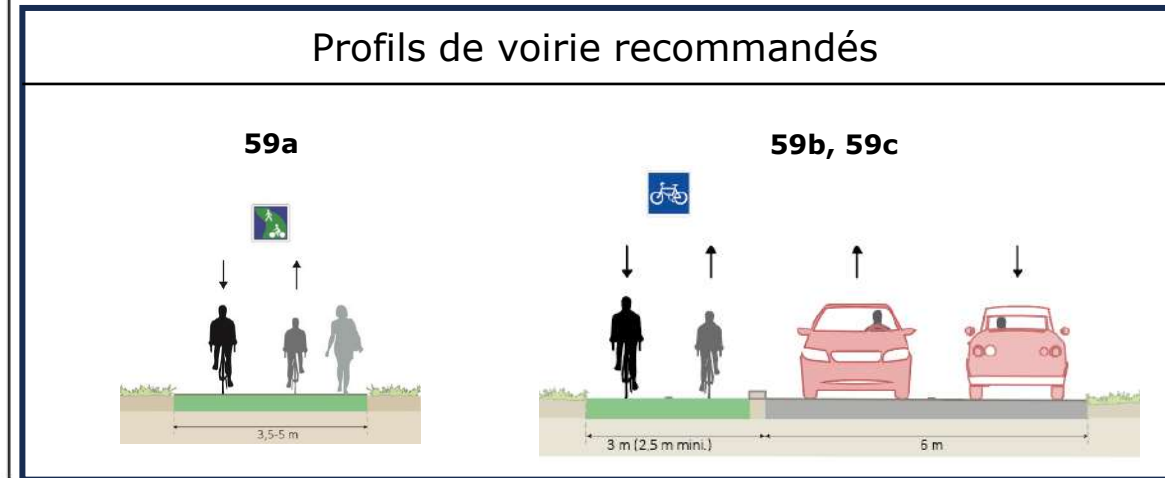


Enjeux :

- Liaison intercommunautaire vers la CC Brie des Rivières et Châteaux

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Commune d'Héricy, CC Brie des Rivières et Châteaux

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
59a	Chemin des Gouffres	Voie verte	Héricy	Non	Voirie communale	OP	1071	107100
59b	Chemin des Gouffres	Piste cyclable	Héricy	Non	Voirie départementale	OP	190	57000
59c	D110	Piste cyclable	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	OP	849	0

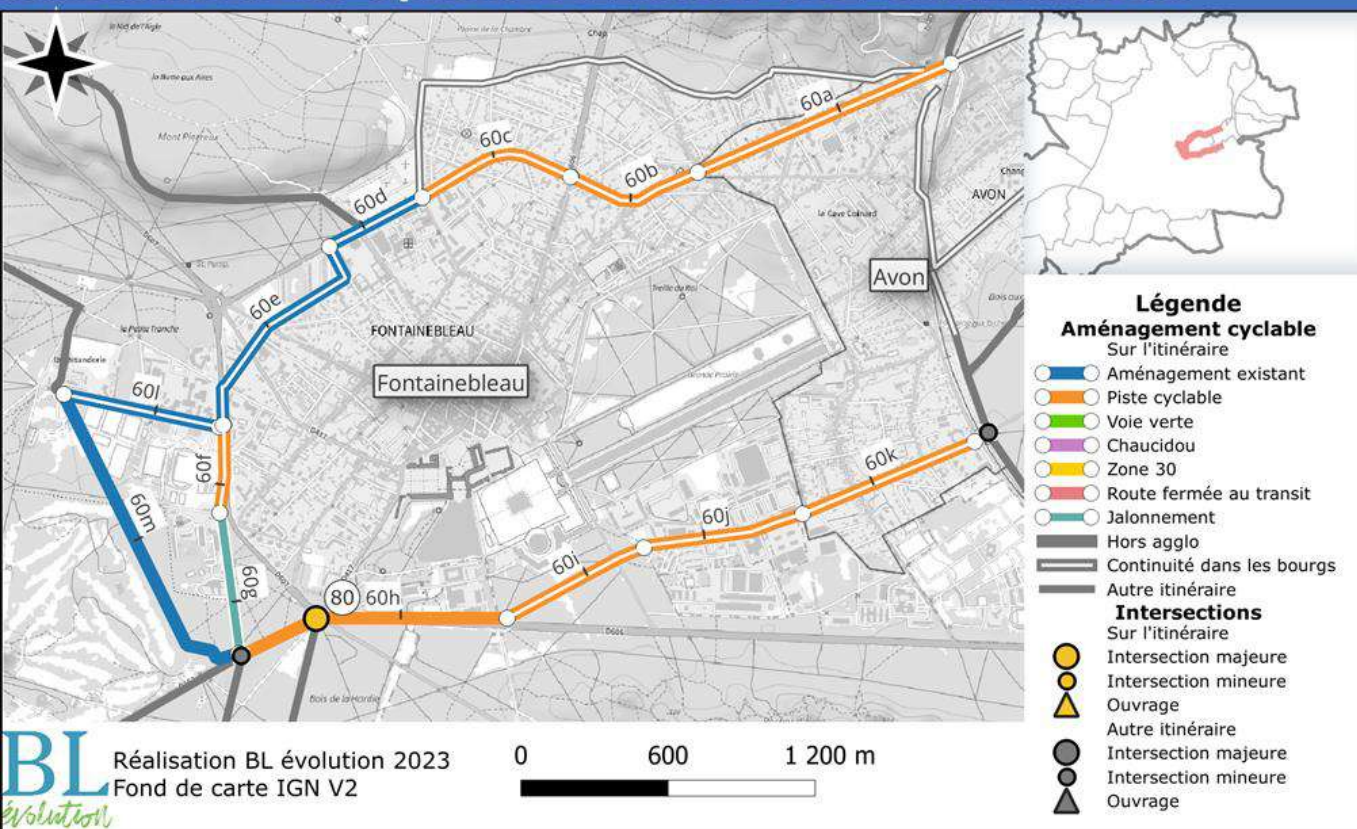
Totaux CAPF :

Longueur : 1,3 km

Coût : 164 k€

Intersections et ouvrages

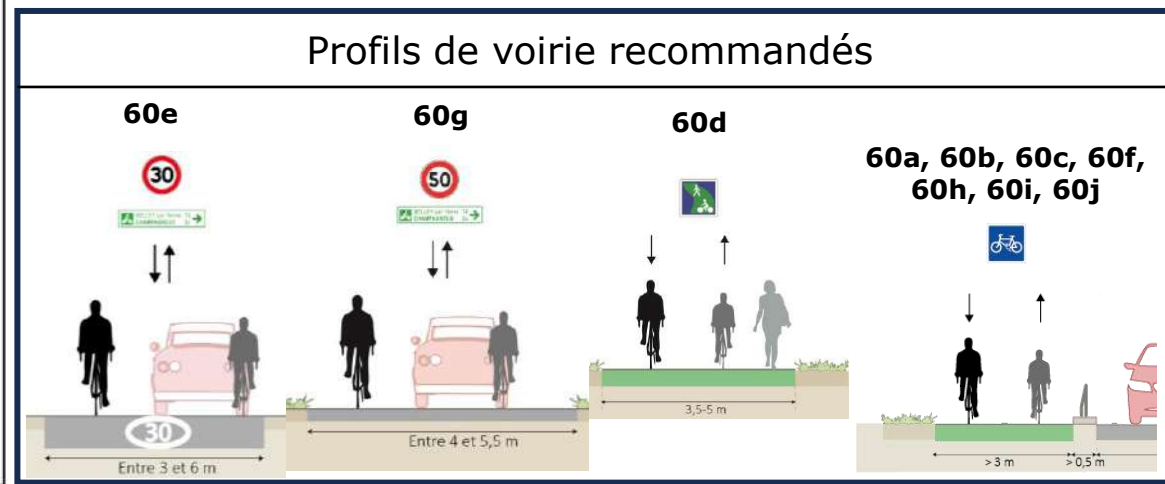
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :

- Aménager un itinéraire sécurisé de contournement du Fontainebleau et Avon

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Fontainebleau et Avon



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
60a	D210	Piste cyclable zone contrainte	Avon	Oui	Voirie départementale	MT	1124	899200
60b	D210	Piste cyclable zone contrainte	Fontainebleau	Oui	Voirie départementale	MT	566	452800
60c	D606	Piste cyclable zone contrainte	Fontainebleau	Oui	Voirie départementale	MT	669	535200
60d	D606	Voie verte	Fontainebleau	Oui	Voirie départementale	ACT	433	0
60e	Rue de la Faisanderie	Zone 30	Fontainebleau	Oui	Voirie communale	ACT	984	0
60f	D607	Piste cyclable zone contrainte	Fontainebleau	Oui	Voirie départementale	MT	361	288800
60g	Route d'Hurtault	Jalonnement	Fontainebleau	Non	Voirie communale	CT	595	1785
60h	D606	Piste cyclable zone contrainte	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	OP	1121	896800
60i	D137	Piste cyclable	Fontainebleau	Oui	Voirie départementale	OP	628	188400
60j	D137	Piste cyclable	Fontainebleau	Oui	Voirie départementale	OP	664	199200

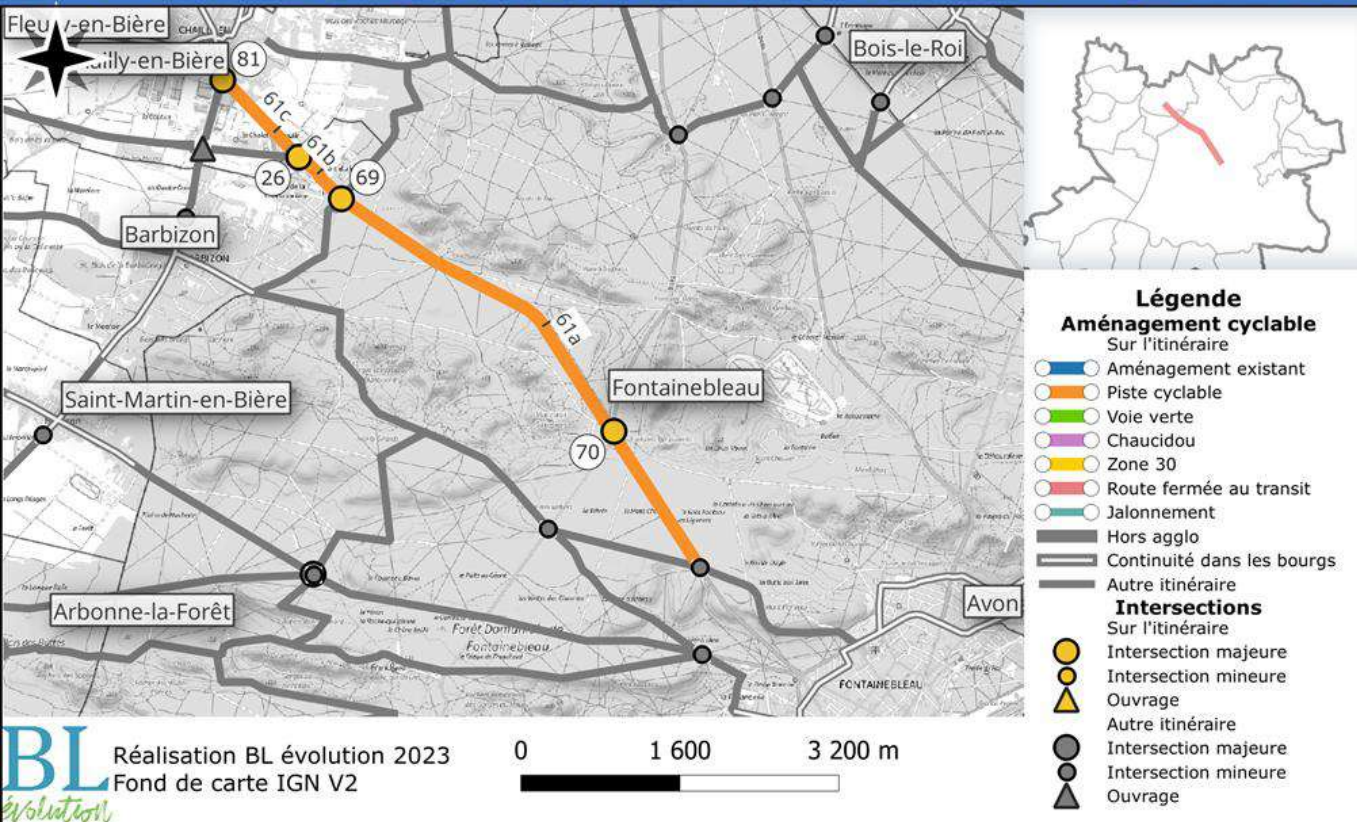
Totaux CAPF :

Longueur : 1,1 km

Coût : 897 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
80	Majeure	Giratoire Hollandais	Fontainebleau	OP	100000

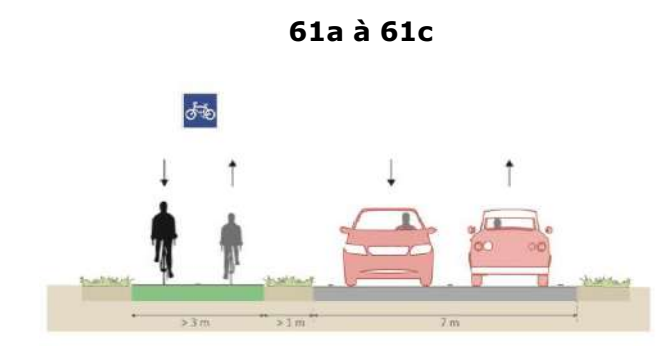


Enjeux :

- Relier le Pays de Bière à Fontainebleau
- Suppression d'une voie de circulation sur la RD 607

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguee), Département, Communes de Fontainebleau et Avon

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
61a	D607	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	LT	5310	1593000
61b	D607	Piste cyclable	Barbizon	Non	Voirie départementale	LT	674	202200
61c	D637	Piste cyclable	Chailly-en-Bière	Non	Voirie départementale	LT	1005	301500

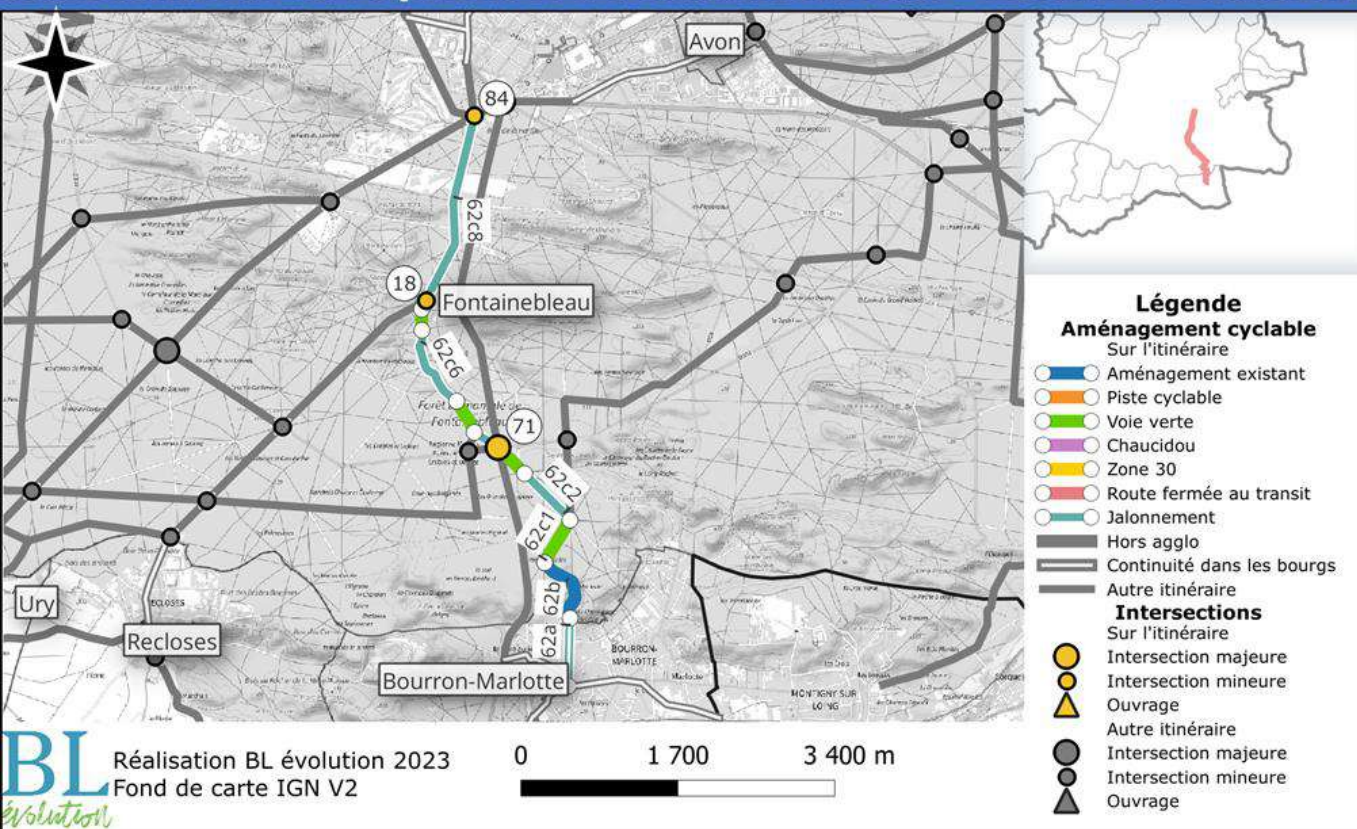
Totaux CAPF :

Longueur : 7,0 km

Coût : 2 097 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
81	Majeure	Carrefour à la hollandaise	Chailly-en-Bière	MT	100000
70	Majeure	Traversée côté nord-est	Fontainebleau	LT	40000
69	Majeure	Traversée au nord	Fontainebleau	LT	40000
26	Majeure	Traversée priorité voitures	Barbizon	LT	50000



Enjeux :

- Relier le Gâtinais à Fontainebleau
- Itinéraire ONF

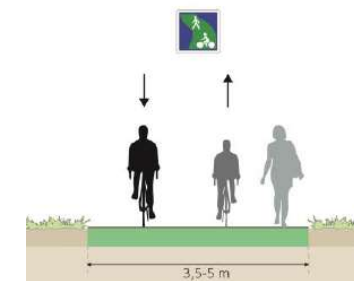
Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés

62a, 62c2, 62c4, 62c6, 62c8



62b, 62c1, 62c3, 62c5, 62c7



BL Réalisation BL évolution 2023
Fond de carte IGN V2

Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
62a	Rue Pasteur	Jalonnement	Bourron-Marlotte	Oui	Voirie communale	CT	740	2220
62b	Route du Piston	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	ACT	790	0
62c1	Route de la Gorge aux Loups	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	543	54300
62c2	Route de Marlotte	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	711	2133
62c3	Route de Marlotte	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	395	39500
62c4	Route du Pape	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	314	942
62c5	Route du Pape	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	386	38600
62c6	Route du Pape	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	936	2808
62c7	Route de la Colombe	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	228	22800
62c8	Route du Vert Galant - Route de l'Espérance	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	2215	6645

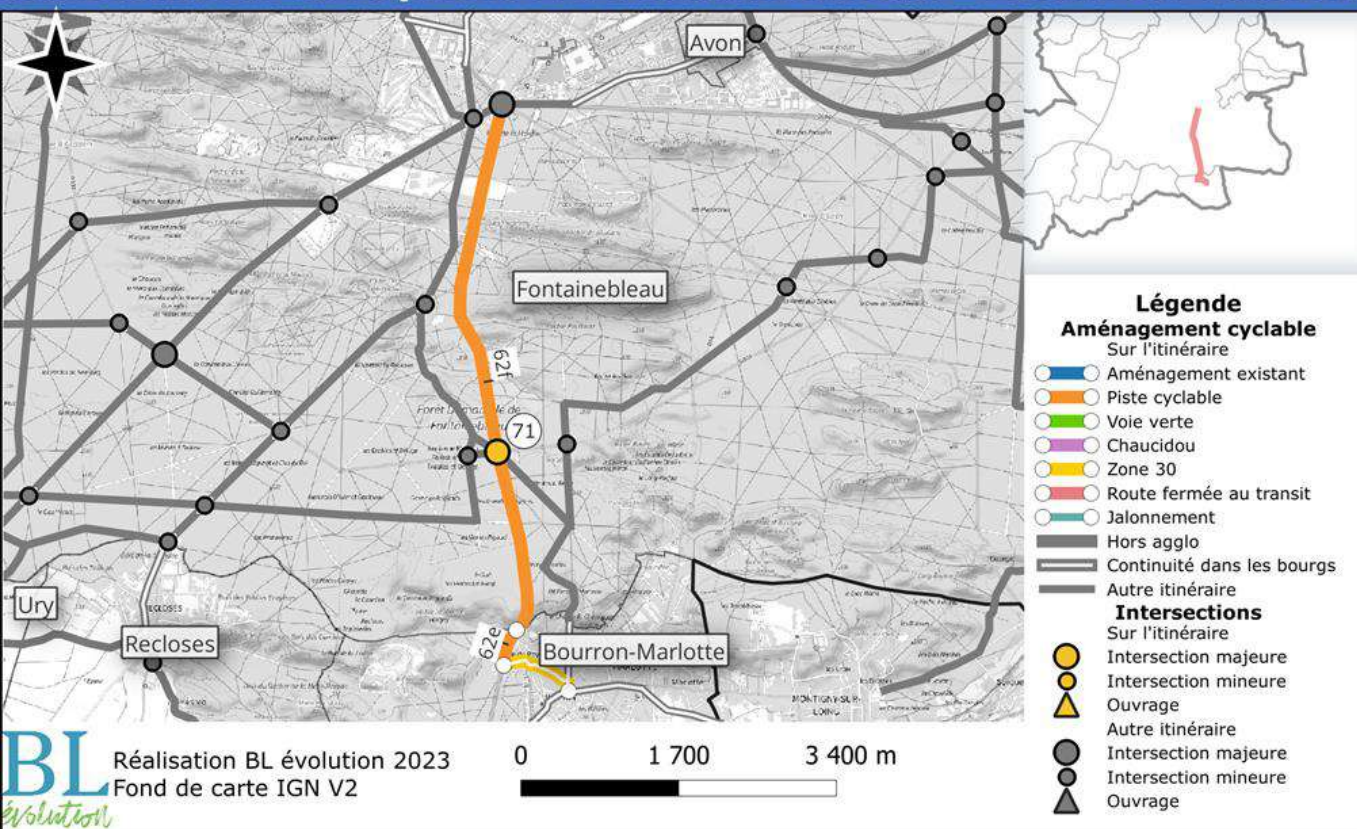
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
71	Majeure	Giratoire Hollandais	Fontainebleau	MT	100000
18	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	2000
84	Mineure	NULL	Fontainebleau	CT	3000

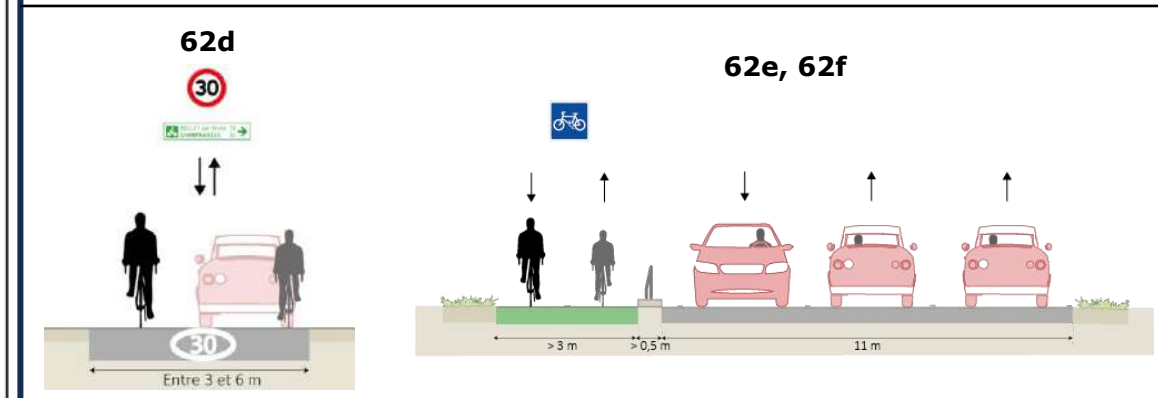


Enjeux :

- Relier le Gâtinais à Fontainebleau
- Suppression d'une voie de circulation sur la RD 607

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (déléguée), Département

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
62d	Rue Parmentier	Zone 30	Bourron-Marlotte	Oui	Voirie communale	MT	898	89800
62e	D607	Piste cyclable	Bourron-Marlotte	Non	Voirie départementale	MT	413	123900
62f	D607	Piste cyclable	Fontainebleau	Non	Voirie départementale	MT	5835	1750500

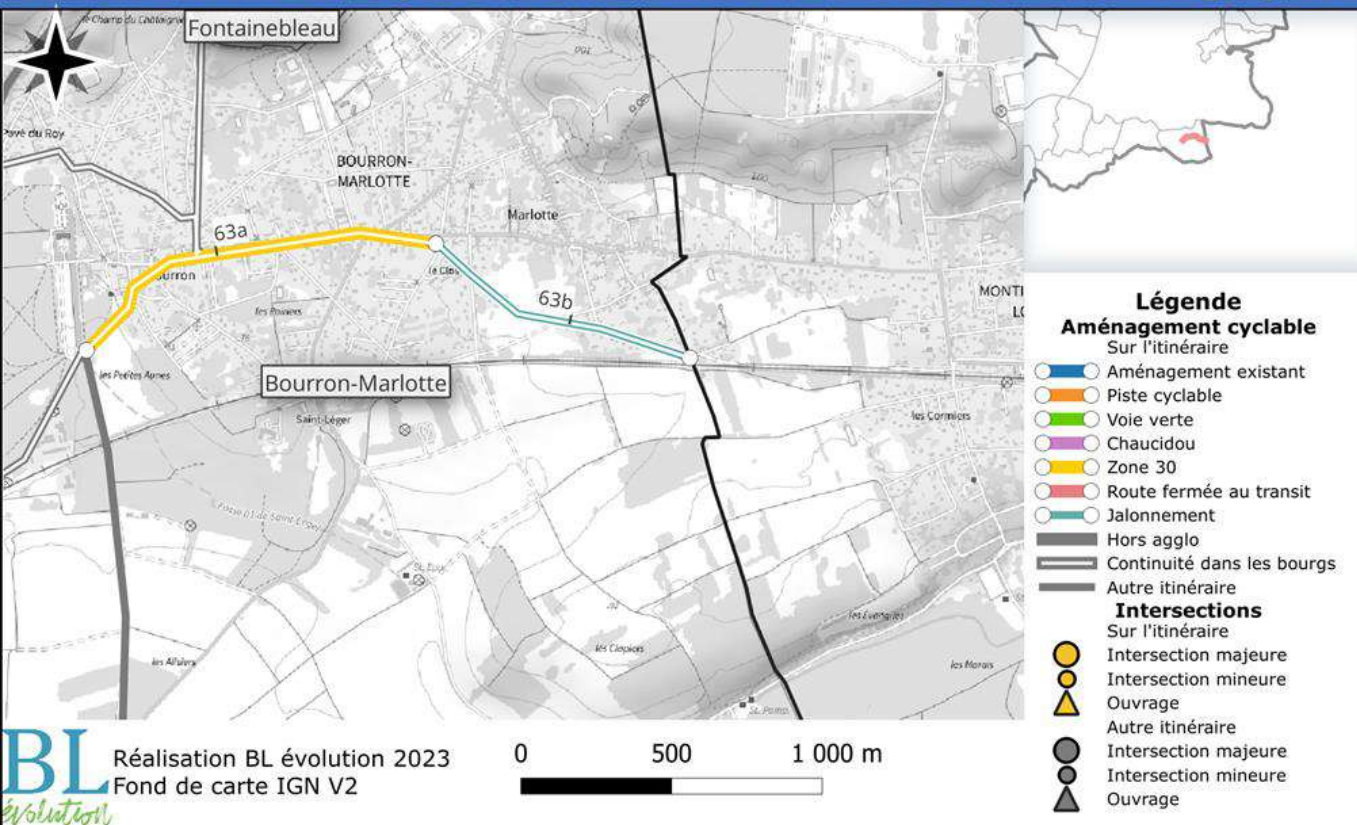
Totaux CAPF :

Longueur : 6,2 km

Coût : 1 874 k€

Intersections et ouvrages

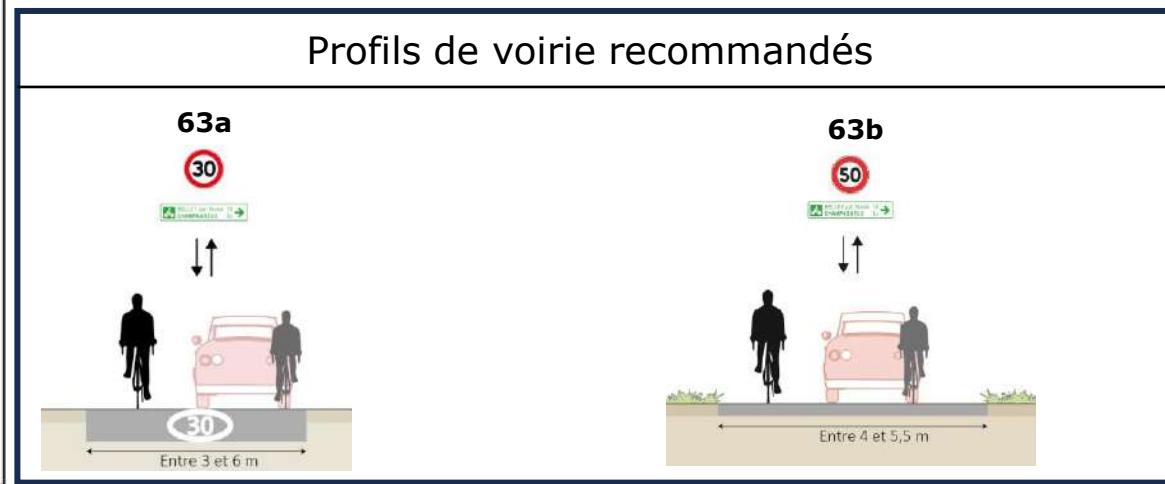
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
71	Majeure	Giratoire Hollandais	Fontainebleau	MT	100000



Enjeux :

- Itinéraire intercommunautaire vers la CC Moret Seine et Loing

Maîtrise d'ouvrage : Commune de Bourron-Marlotte



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
63a	D104	Zone 30	Bourron-Marlotte	Oui	Voirie départementale	CT	1310	131000
63b	Rue du clos de Marlotte	Jalonnement	Bourron-Marlotte	Oui	Voirie communale	CT	949	2847

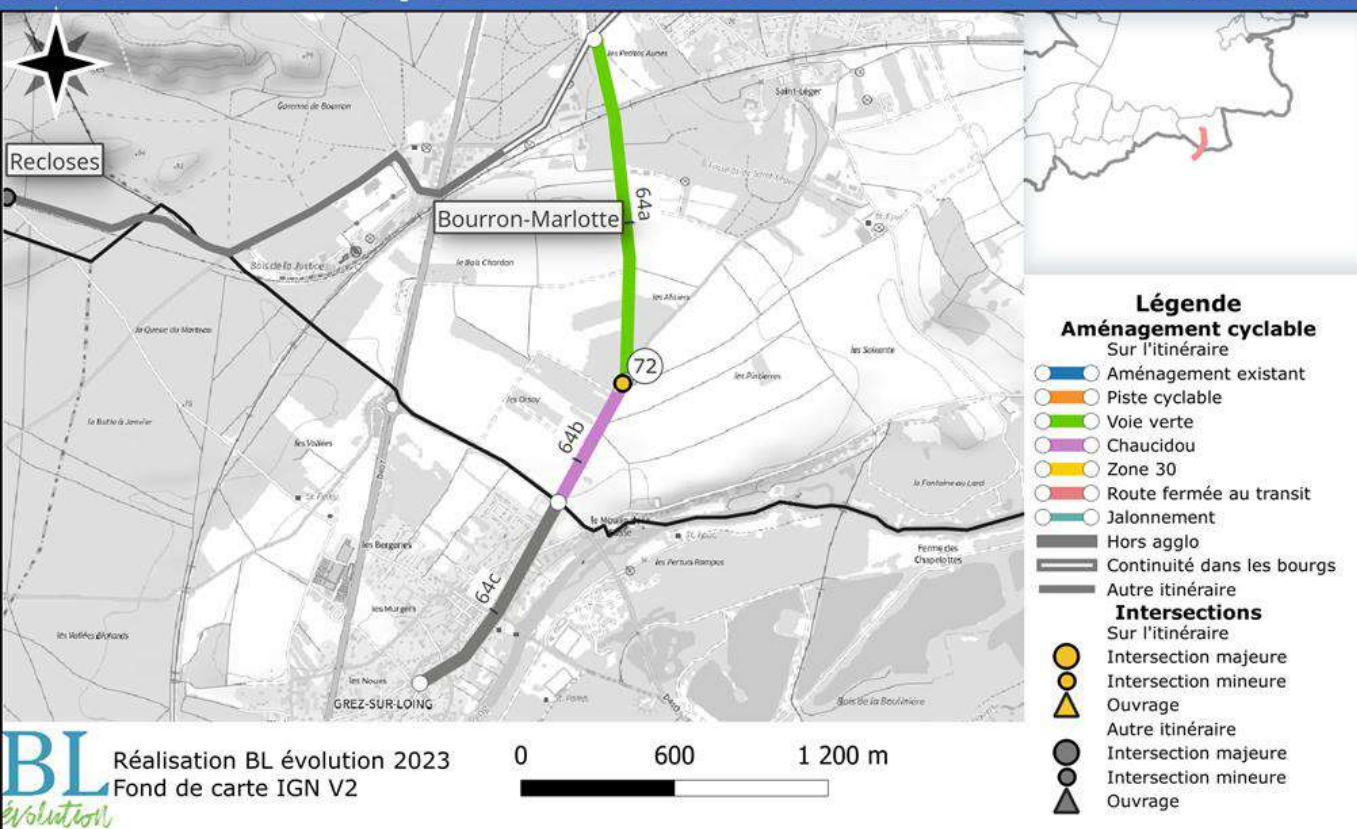
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

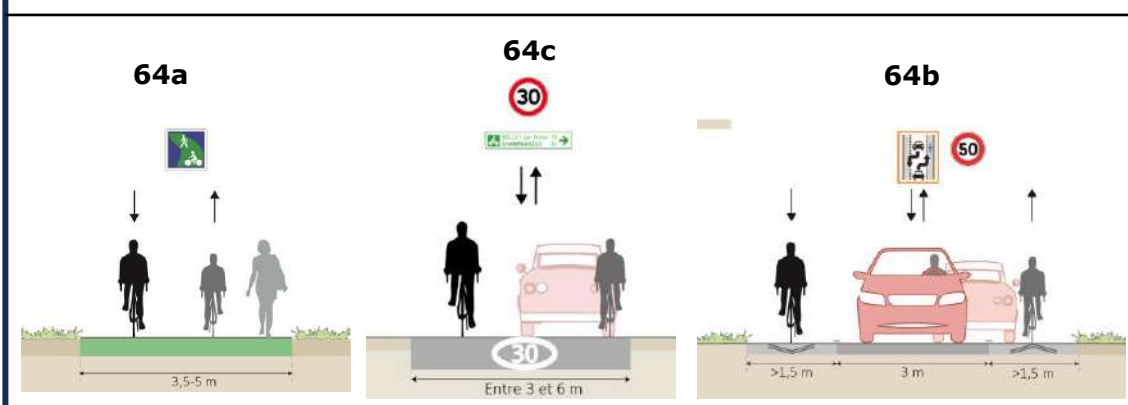


Enjeux :

- Itinéraire intercommunautaire vers la CC Moret Seine et Loing avec enjeux d'intermodalité sur la gare de Borrion-Marlotte

Maîtrise d'ouvrage : CAPF (délégué), Département, Commune de Borrion-Marlotte

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
64a	Chemin	Voie verte	Borrion-Marlotte	Non	Voirie communale	MT	1369	136900
64b	D104	Chaucidou	Borrion-Marlotte	Non	Voirie départementale	MT	541	16230
64c	D104	Zone 30	Hors Agglo	Non	Voirie départementale	MT	909	0

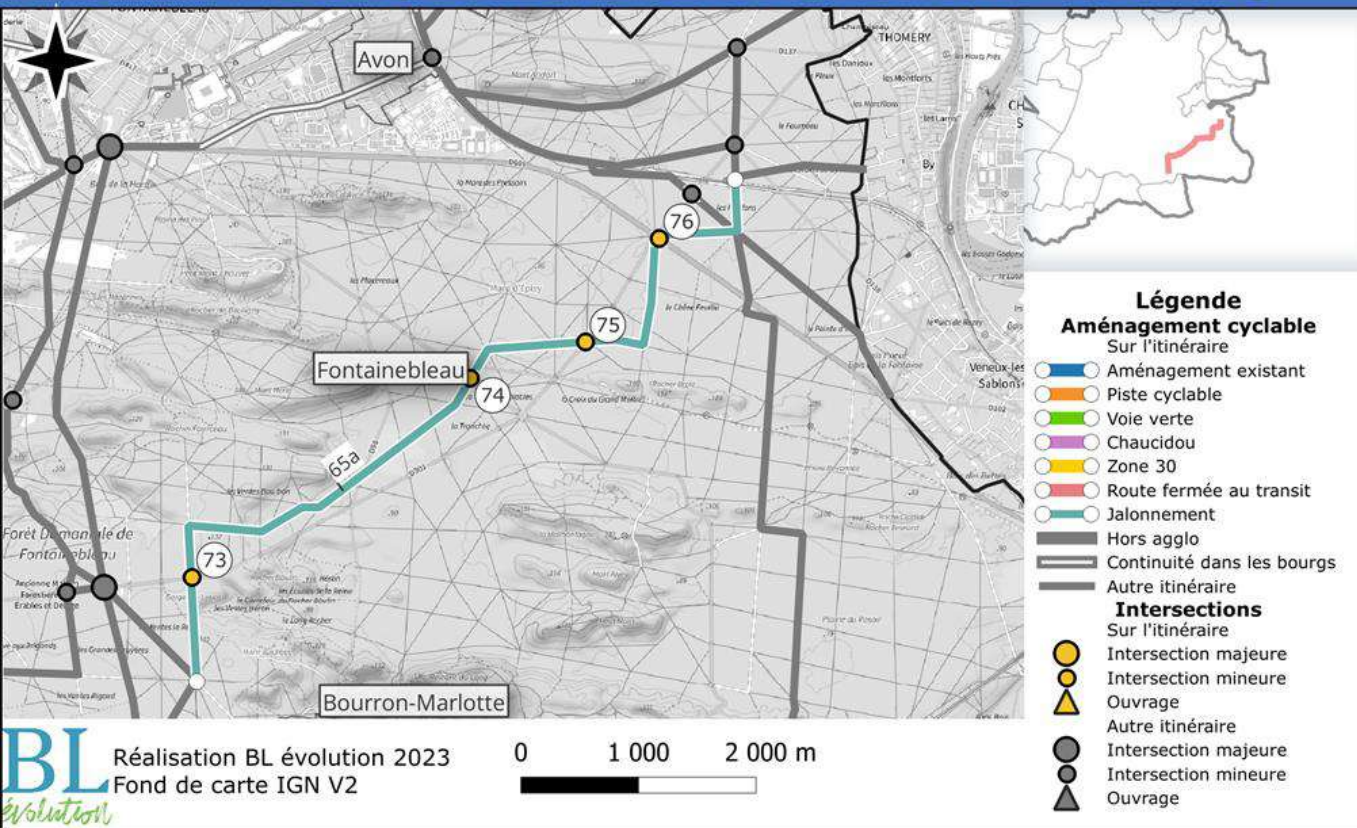
Totaux CAPF :

Longueur : 1,9 km

Coût : 153 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
72	Mineure	Traversée avec îlot	Borrion-Marlotte	MT	10000

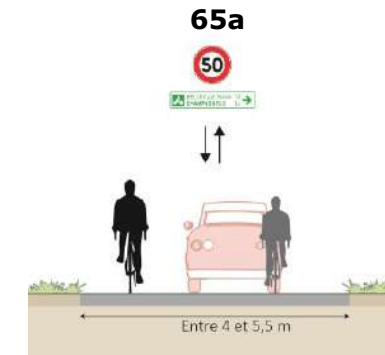


Enjeux :

- Itinéraire ONF optionnel

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

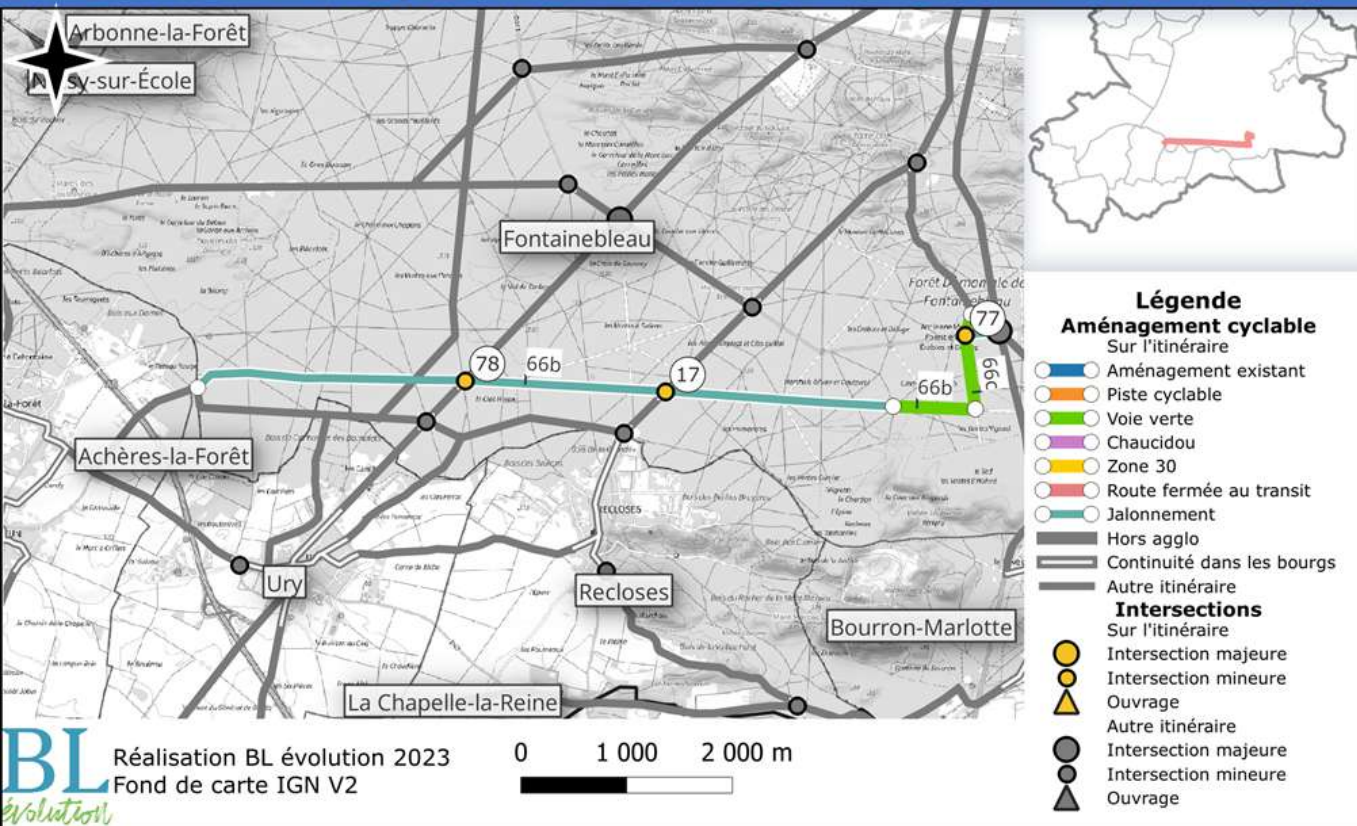
Coût : 0 k€

Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
65a	Projet ONF	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	7913	23739

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
73	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
74	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
75	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
76	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

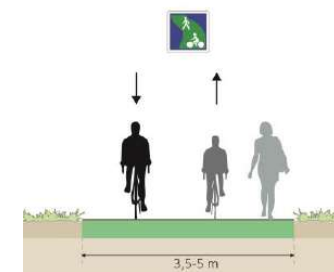


Enjeux :
• Itinéraire ONF

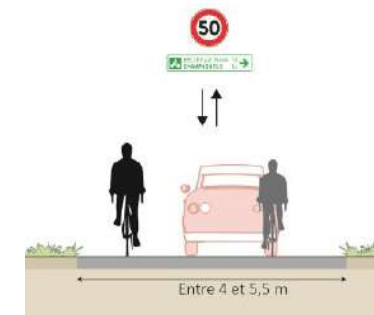
Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés

66b, 66c, 66e



66b, 66d



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
66b	Route des Barnolets	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	783	78300
66b	Route des Barnolets	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	6640	19920
66c	Route du Sud	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	706	70600
66d	Route des Carosses	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	329	987
66e	Route du Sud	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	205	20500

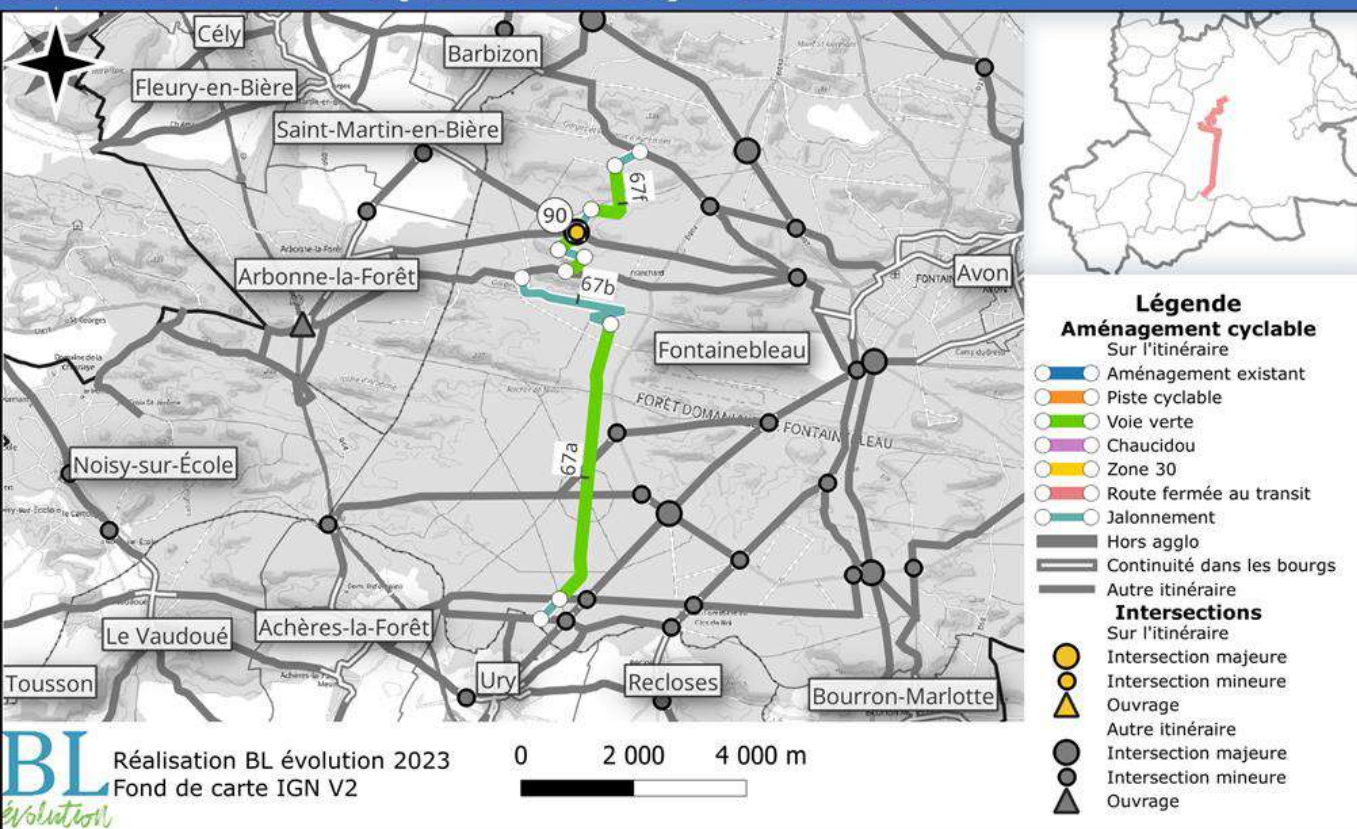
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

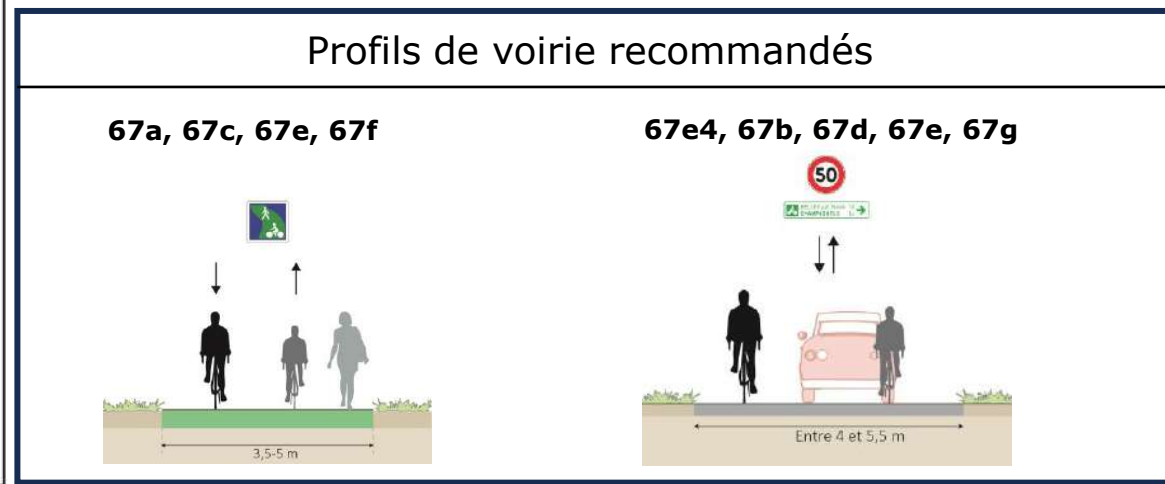
Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
17	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
77	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000
78	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000



Enjeux :
 • Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
67a	Route de Montpensier	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	5080	508000
67a4	Route du Bois des Seigneurs	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	487	1461
67b	Route des gorges de Franchard	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	3076	9228
67c	Route du Bois d'Hières	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	435	43500
67d	Route Sainte-Fare	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	482	1446
67e	NULL	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	484	1452
67e	Route du Bel-Air	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	453	45300
67f	NULL	Voie verte	Fontainebleau	Non	ONF	CT	1373	137300
67g	NULL	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	512	1536

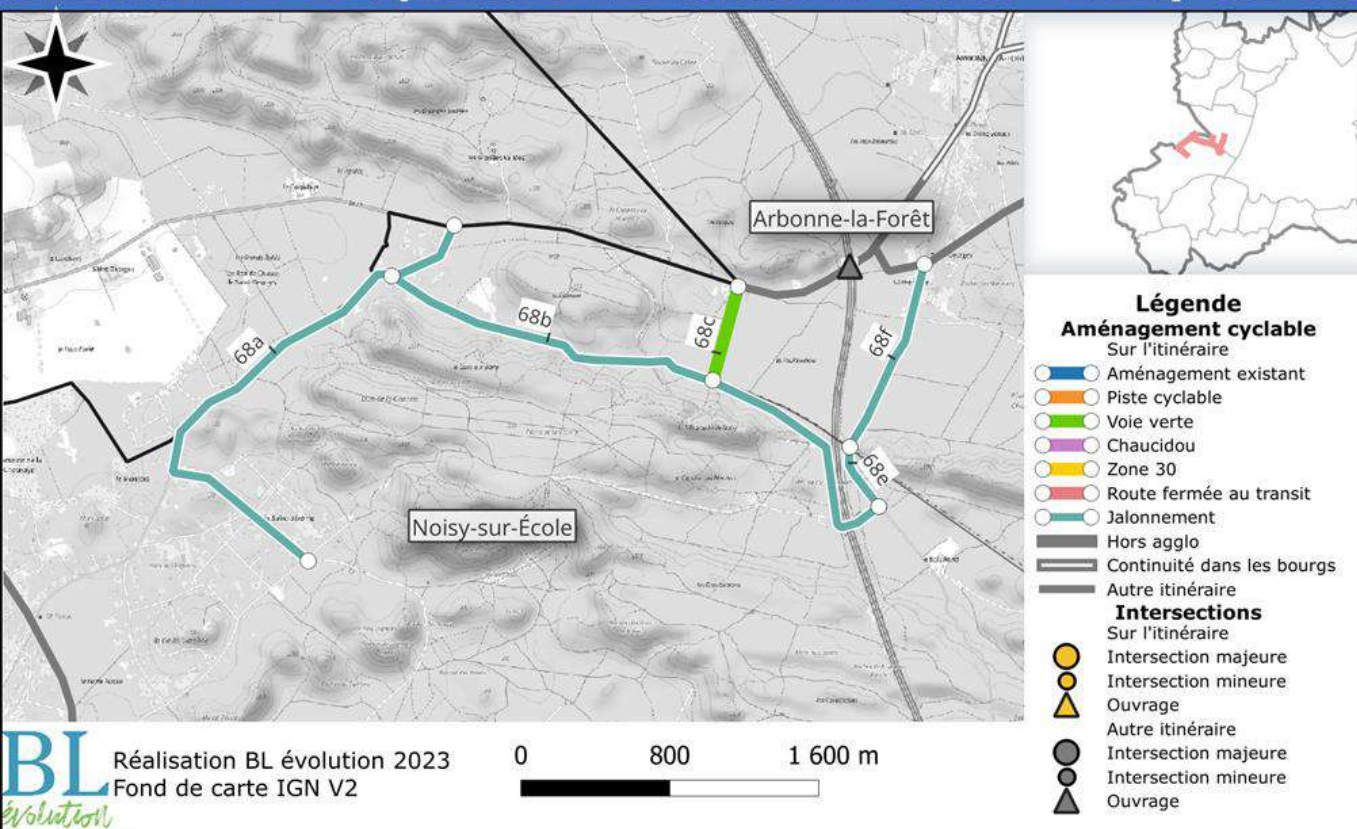
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

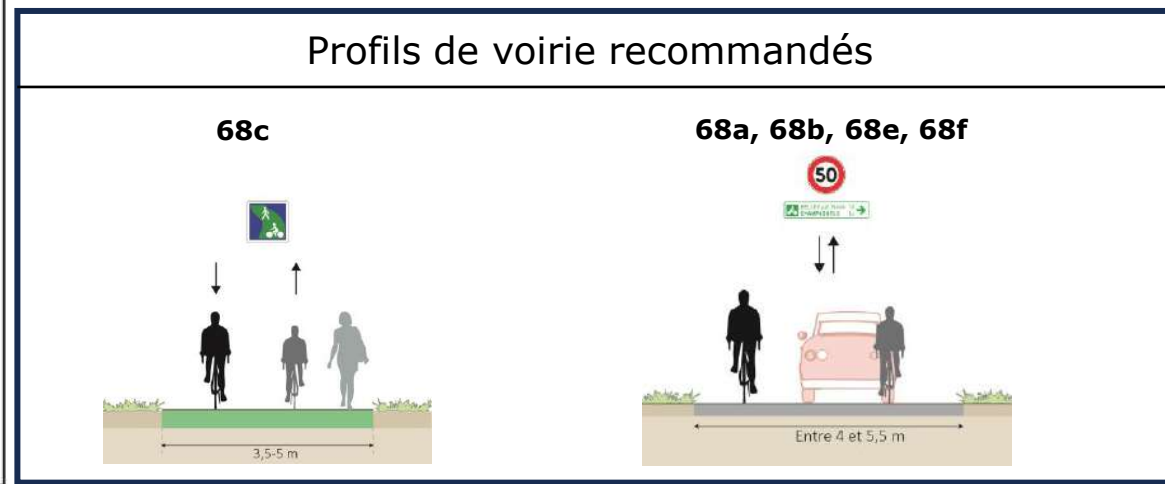
Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
90	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000



Enjeux :
 • Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
68a	Route des grandes Vallées	Jalonnement	Noisy-sur-Ecole	Non	Voirie communale	CT	3022	9066
68b	Chemin de la Trappe Charette	Jalonnement	Noisy-sur-Ecole	Non	ONF	CT	3254	9762
68c	Chemin de la Bonne ç l'Enfant	Voie verte	Arbonne-la-Forêt	Non	ONF	CT	522	52200
68e	D64	Jalonnement	Noisy-sur-Ecole	Non	Voirie départementale	CT	375	1125
68f	D64	Jalonnement	Noisy-sur-Ecole	Non	Voirie départementale	CT	1069	3207

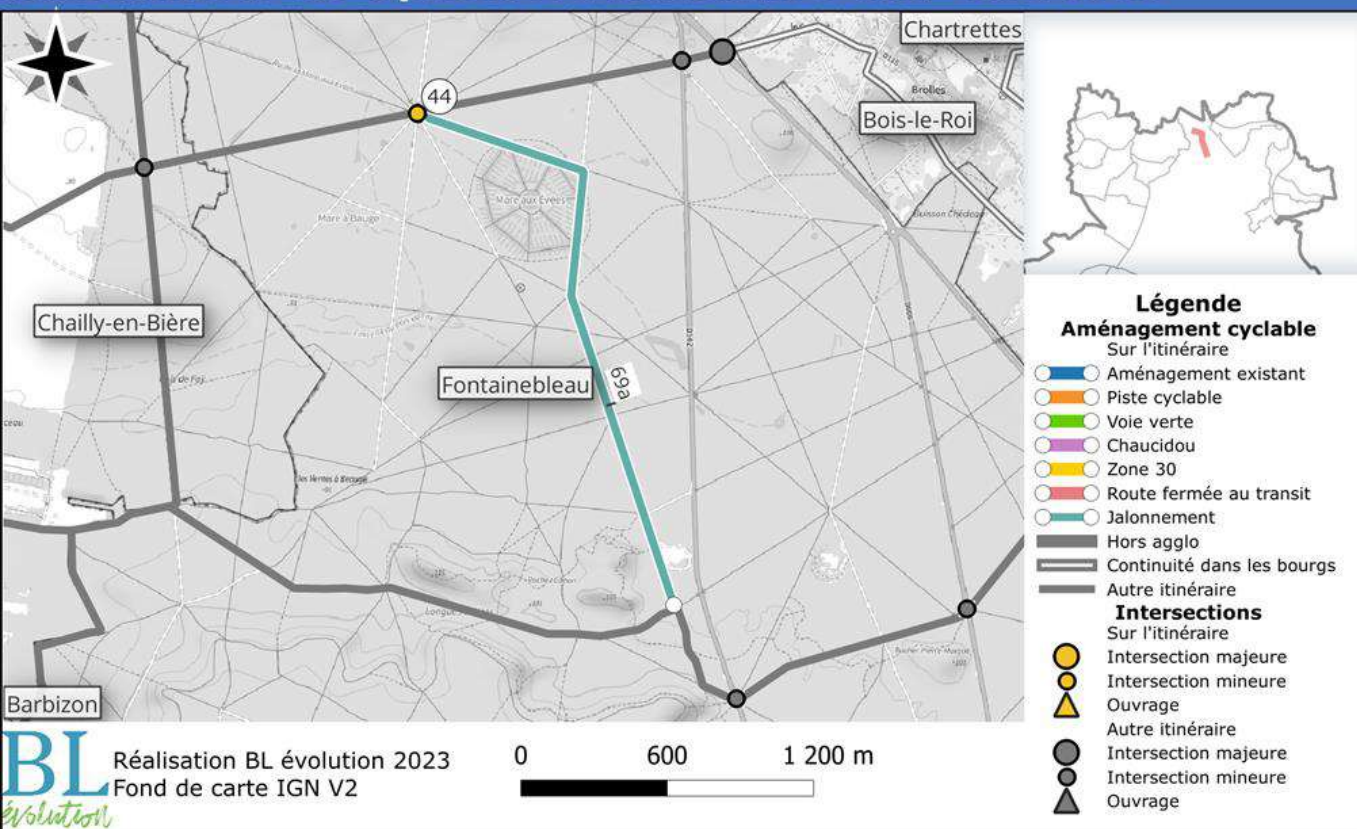
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

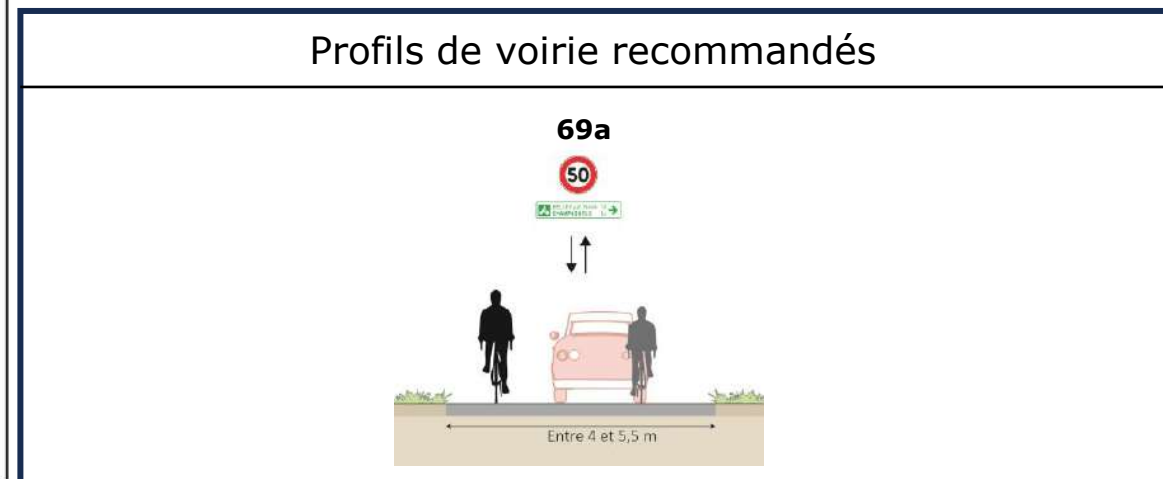
Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------



Enjeux :
 • Itinéraire ONF

Maîtrise d'ouvrage : ONF



Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

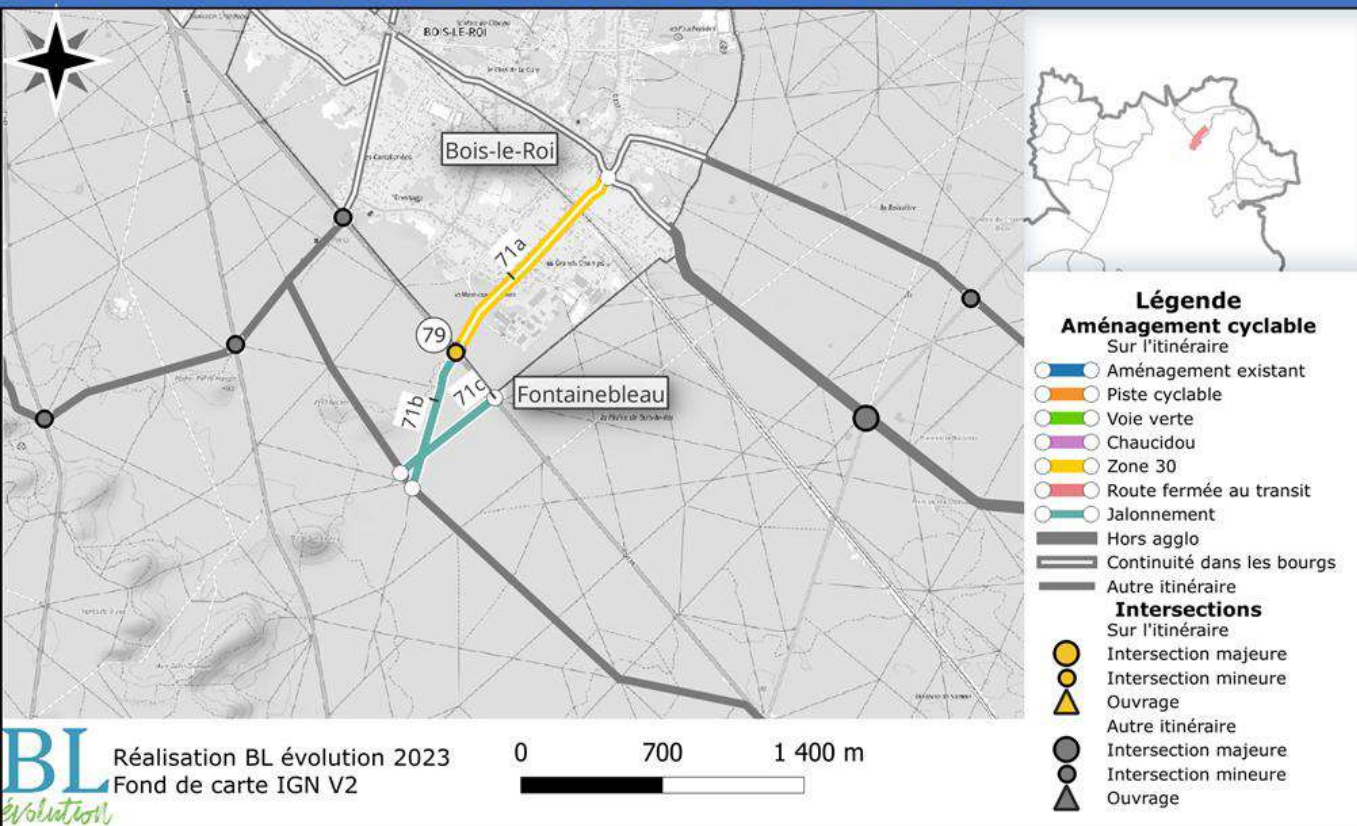
Coût : 0 k€

Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
69a	Route de la Table du Roi	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	2564	7692

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
44	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000

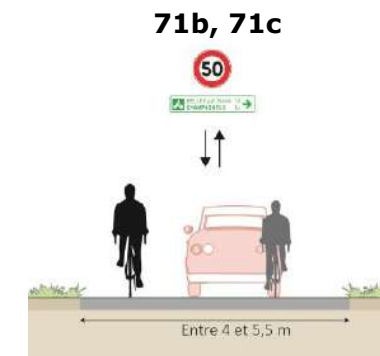
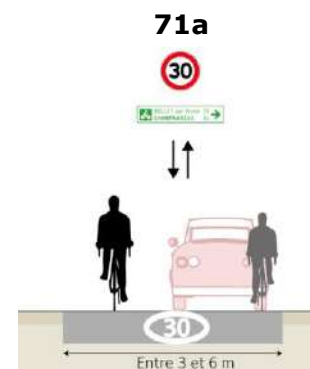


Enjeux :

- Itinéraire ONF et plan vélo Bois-le-Roi

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

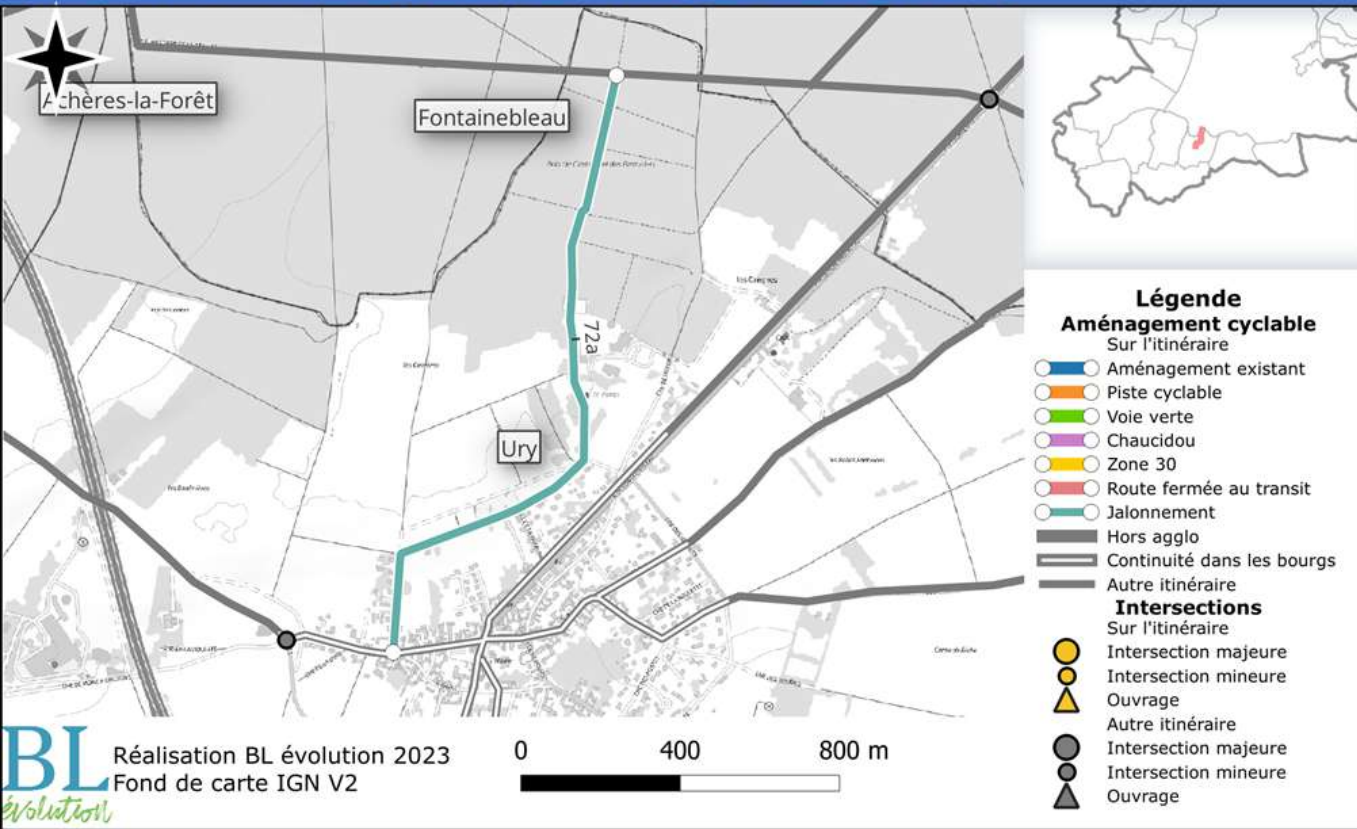
Coût : 0 k€

Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
71a	Rue de la République	Zone 30	Bois-le-Roi	Oui	Voirie communale	CT	1140	114000
71b	Route de la Butte Saint-Louis	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	723	2169
71c	Route des Larmières	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	CT	597	1791

Intersections et ouvrages

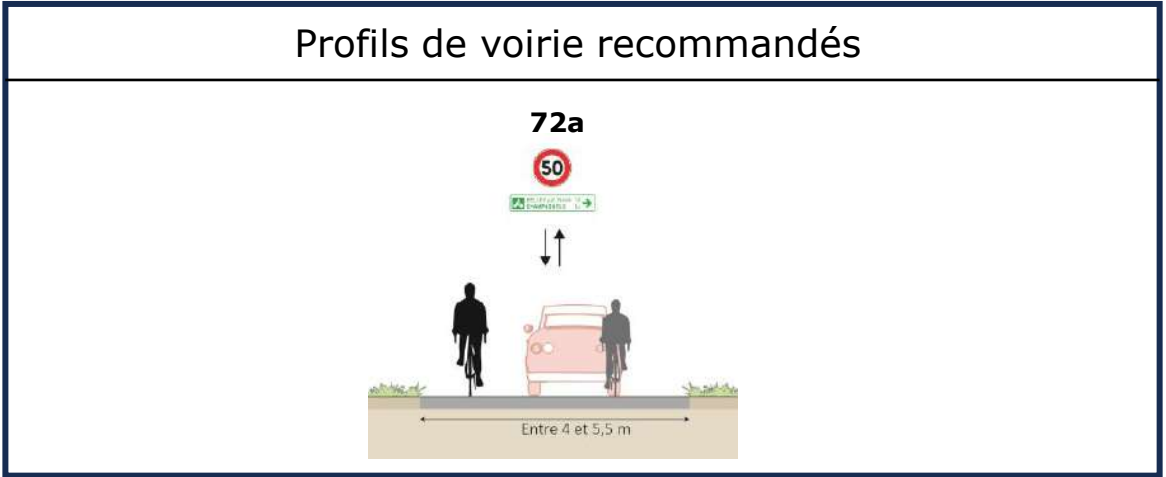
Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
79	Mineure	Signalisation	Fontainebleau	CT	3000



Enjeux :

- Itinéraire en projet porté par la commune d'Ury

Maîtrise d'ouvrage : Commune d'Ury



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
72a	Chemin des Vergers	Jalonnement	Ury	Non	ONF	CT	1762	5286

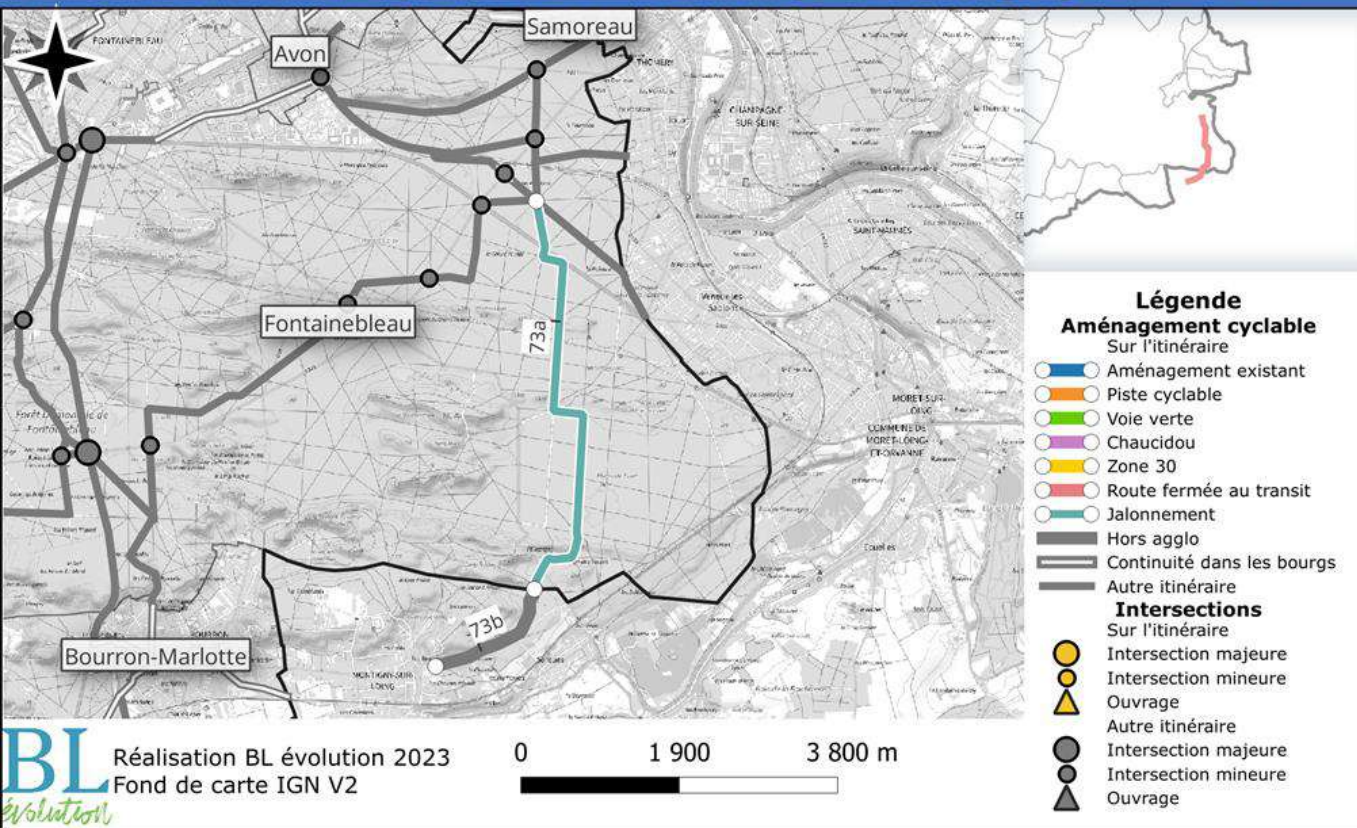
Totaux CAPF :

Longueur : 0 km

Coût : 0 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

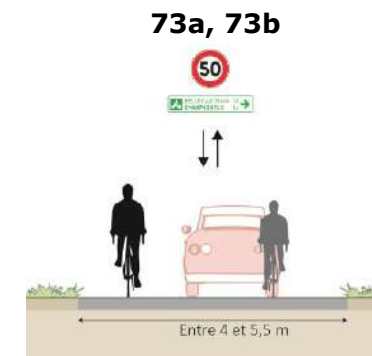


Enjeux :

- Itinéraire intercommunautaire pour relier les communes de la CC Moret seine et Loing

Maîtrise d'ouvrage : ONF

Profils de voirie recommandés



Tronçons

Tronçon	Voie	Aménagement	Commune	Zone Urbaine	Voirie	Phase	Linéaire (m)	Coût (€)
73a	Chemins forestiers	Jalonnement	Fontainebleau	Non	ONF	OP	5521	16563
73b	Chemins forestiers	Jalonnement	Hors Agglo	Non	ONF	OP	1668	0

Totaux CAPF :

Longueur : 5,5 km

Coût : 16,5 k€

Intersections et ouvrages

Numéro	Type	Aménagement	Commune	Phase	Coût (€)
--------	------	-------------	---------	-------	----------

Répartition des compétences

Les compétences liées à la mobilité



LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

Elle comprend la promotion et l'organisation de services de mobilités alternatives à la voiture individuelle. Avec la loi LOM ; l'EPCI qui exerce cette compétence pourra développer des services vélos ; promouvoir l'usage du vélo sur son territoire ou encore se doter d'une planification de type schéma directeur cyclable ou modes actifs.



LA COMPÉTENCE VOIRIE

Elle comprend la création, l'aménagement et l'entretien des voies de circulation. Les communes et les départements exercent historiquement cette compétence sur leurs voies respectives. Contrairement aux communautés de communes ou d'agglomération ; les métropoles et communautés urbaines disposent de la compétence voirie obligatoire de par leur statut.



LE POUVOIR DE POLICE

Le pouvoir de police de circulation et de stationnement est exercé par le maire ; ce pouvoir permet entre autres de travailler le partage de la voirie entre les modes, de décider des vitesses maximums autorisées ou encore des sens de circulation autorisés des rues.

Les différents modèles de gouvernance

Les différents modèles de gouvernance :

1 LE MODÈLE CLASSIQUE mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* a un rôle de planificateur et d'animateur de la politique cyclable. Pour maximiser le passage à l'acte des communes en matière d'aménagement, il peut se positionner comme financeur via un fond de concours.

2 LE MODÈLE RÉPARTI mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose d'une compétence facultative « voirie cyclable d'intérêt communautaire » qui lui permet de développer en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal (liaisons entre bourgs ; vers les zones d'activités économiques...).

3 LE MODÈLE INTÉGRÉ mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose de la compétence voirie. Il développe en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal. Cette délégation de compétence implique des transferts de moyens et de charges des communes vers l'EPCI*. Le maire peut conserver son pouvoir de police, de circulation et de stationnement.

Rôle de l'EPCI :

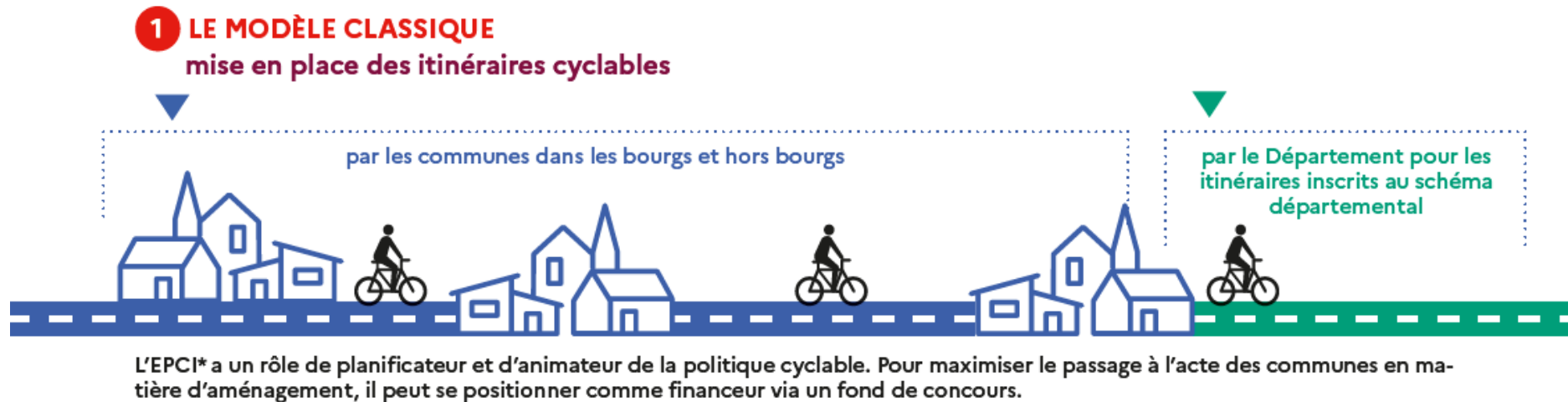
→ Accompagner techniquement et/ou financièrement les communes dans leurs aménagements cyclables

→ Rôle pro-actif sur les axes non-inscrits au schéma départemental

→ Possible d'intégrer l'entretien des aménagements (y compris communaux) à la compétence mobilité

→ Tous les outils pour porter une politique cyclable compétence mobilité et aménagement

Scénario 1 : modèle classique



Les communes portent l'aménagement du réseau sur la voirie communale. L'EPCI peut intervenir pour porter certains services et équipements : location, stationnement, signalétique, communication... Afin de faciliter le financement des aménagements cyclables, l'EPCI peut intervenir pour favoriser l'aménagement cyclable des voiries y compris communales.

Sur le plan financier : mise en place d'un fond de concours.

Sur le plan technique : accompagnement des communes dans le montage des dossiers de subvention, regard sur qualité technique des aménagements réalisés, réalisation d'études préopérationnelles, formations à destination des élus et des services communaux sur l'aménagement cyclable...

Scénario 2 : modèle réparti



Les communes transfèrent partiellement la compétence voirie (ou voirie cyclable d'intérêt communautaire) à l'EPCI pour la réalisation des itinéraires d'intérêt communautaire. Le Schéma Directeur Cyclable permet de définir la hiérarchie du réseau et identifier les voiries concernées. La réalisation du réseau secondaire reste la compétence des communes au titre de leur compétence voirie.

Ainsi, aux actions possibles listées ci-dessous, s'ajoute le rôle de Maîtrise d'ouvrage que peut prendre l'EPCI pour la réalisation d'aménagements cyclables sur les voiries dont elle n'a pas la gestion.

A noter : ce rôle peut être exercé via la prise de compétence « voirie cyclable d'intérêt communautaire » ou par le conventionnement au cas par cas pour chaque aménagement

Scénario 3 : modèle intégré

3 LE MODÈLE INTÉGRÉ mise en place des itinéraires cyclables



L'EPCI* dispose de la compétence voirie. Il développe en maîtrise d'ouvrage les itinéraires inscrits au schéma directeur intercommunal. Cette délégation de compétence implique des transferts de moyens et de charges des communes vers l'EPCI*. Le maire peut conserver son pouvoir de police, de circulation et de stationnement.

Les communes transfèrent l'ensemble de la compétence voirie à l'EPCI. L'EPCI réalise l'ensemble des aménagements inscrits dans le Schéma Directeur Cyclable en dehors des routes départementales.



Guide d'aménagements cyclables

Principes et recommandations d'aménagements cyclables

Octobre 2023

BL
évolution

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

 **Pays de
Fontainebleau**
Communauté d'agglomération



Introduction

Rappels réglementaires
Critères de choix des aménagements

Aménagements en section courante

La bande cyclable
La piste cyclable
La voie verte
La Chaussée à Vie Centrale Banalisée (CVCB)
Traitement des carrefours
Traitement des giratoires

Aménagements des intersections et des carrefours

Intersections mineures
Intersections majeures

Aménagements des centres-bourgs

Partage de la voirie : critères de choix
La Zone 30
La zone de rencontre
L'aire piétonne
Les doubles sens cyclables
Les cédez-le-passage-cycliste au feu
Les Sas Vélo

Choix des revêtements et entretien

Details techniques

Bordures et séparations
Courbures et pentes
Potelets et mobilier urbain
Eclairage
Avaloirs et fil d'eau
Dispositifs anti-intrusion
Entretien

Stationnement vélo

Arceaux vélo
Box sécurisés

Signalétique et jalonnement

Signalisation verticale (panneaux)
Signalisation horizontale (marquage au sol)

Compteurs vélo

Ressources utiles

Introduction





LOM (Loi d'Orientations des Mobilités).

Adoptée le 26 Décembre 2019, elle a pour ambition de multiplier par 3 la part modale du vélo pour atteindre **12% d'ici 2030**.

5 mesures phares :

- Forfait mobilités durables : Jusqu'à 500 € / an (facultatif) pour encourager les employés à effectuer leurs trajets domicile-travail à vélo, trottinette ou covoiturage.
- Lutte contre le vol avec le marquage et l'identification de tous les vélos neufs (Janvier 2021) et vélos d'occasion (Juillet 2021).
- Accueil et transports des vélos non-démontés dans les trains et autocars.
- Lors de rénovation de voies interurbaines, s'il y a un besoin avéré, création d'aménagements cyclables.
- Offrir aux enfants avant l'entrée dans le second degré l'apprentissage du vélo à l'école.

Loi ENE (Engagement national pour l'environnement)

Arrêté le 20 février 2012, cette loi oblige les constructeurs de bâtiments d'habitations et de bureaux neufs de créer un espace vélos sécurisé.

Il peut être créé dans le bâtiment, disposant d'une porte, accessible, soit à l'extérieur mais disposant d'un abris et sécurisé de la rue. Pour les bâtiments construits après Juillet 2012, un emplacement vélo de 0,75 m² par logement doit être prévu. Pour les bâtiments de bureaux plus anciens, une capacité de 20 places ou plus doivent être prévues à destination des salariés.

Art R111-14-4 / R111-14-5 / 5111-14-6 / R111-14-7 / R111-14-8

Décret du 16 Juillet 2016. Lorsque les bâtiments neufs à usage principal d'habitation groupant au moins deux logements, bureaux, industriel comprennent un parc de stationnement d'accès réservé aux seuls occupants de l'immeuble, aux salariés, ces bâtiments doivent être équipés d'au moins un espace réservé au stationnement sécurisé des vélos... Cet espace peut également être réalisé à l'extérieur du bâtiment, à condition qu'il soit couvert, clos et situé sur la même unité foncière que le bâtiment. Cet espace réservé comporte un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue. Il présente une capacité de stationnement en adéquation avec le nombre, le type ou la surface de logements précisée par arrêté du ministre chargé de la construction.)

Loi ALUR

Obligation des syndics, possédant au sein des copropriétés des parkings à usage privatif mais ne possédant pas de parking à vélos sécurisés, d'inscrire à l'ordre du jour leur création, ainsi que de joindre les devis correspondants. (Janvier 2017).

Loi LAURE

L228-2 : « A l'occasion des **réalisations ou des rénovations** des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements **sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants**, en fonction des besoins et **contraintes de la circulation**. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

l'IISR (l'Instruction Interministérielle de la Signalisation Routière)

Adopté en 1963, l'IISR est un guide de la signalisation routière. Il comporte un certain nombre de mesures concernant les vélos que l'on peut retrouver sur nos routes françaises.



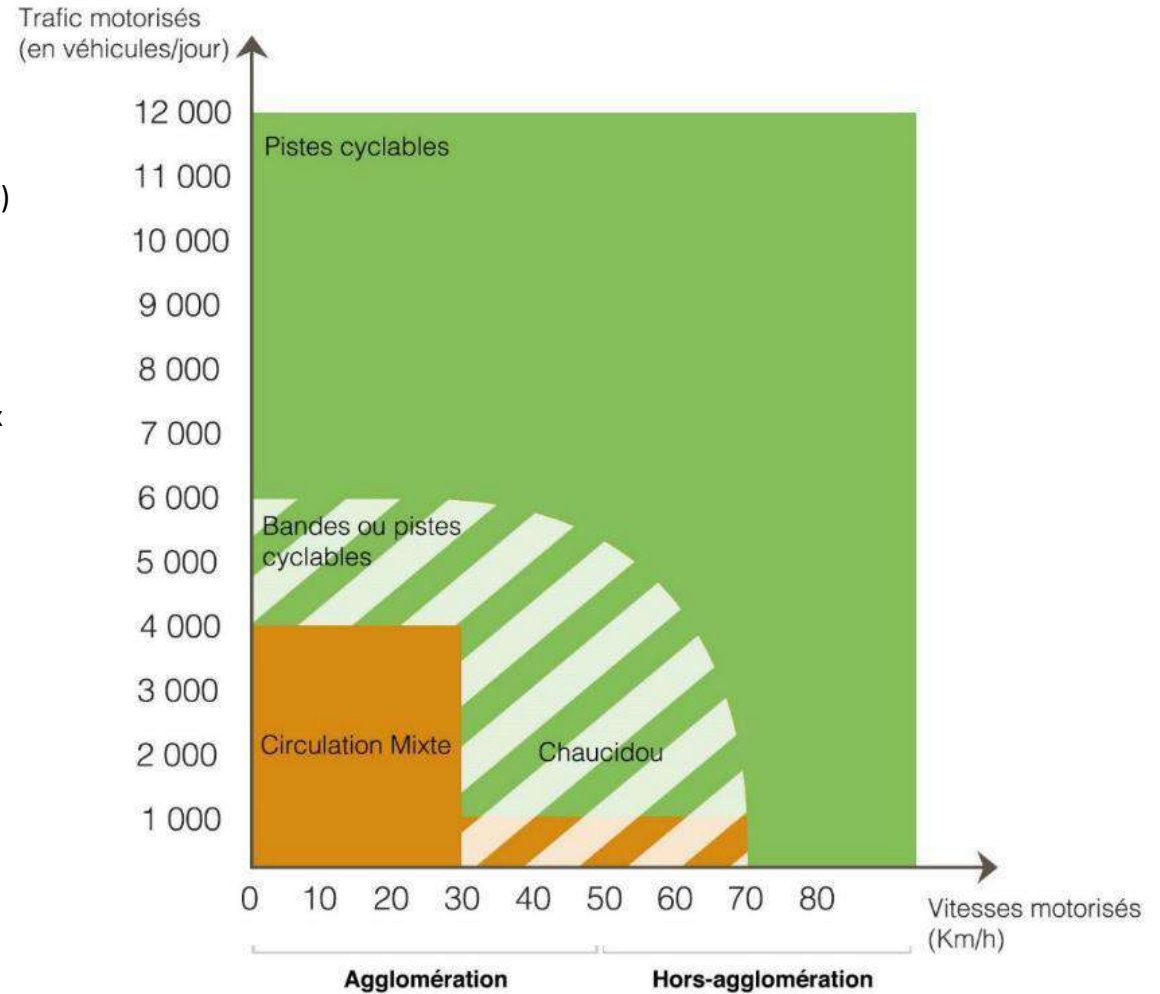
La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

➤ **Le volume de trafic et vitesses de circulation**

En agglomération et au-delà de 4000 véhicules par jour (dans les deux sens) dont 400 aux heures de pointe et à des vitesses supérieures à 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Hors agglomération et au-dessus de 1 000 véhicules par jour (dans les deux sens de circulation), et une vitesse dépassant les 70 km/h le partage de la voirie ne devient plus possible.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont excluants : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.



Réalisation graphique : BL Evolution

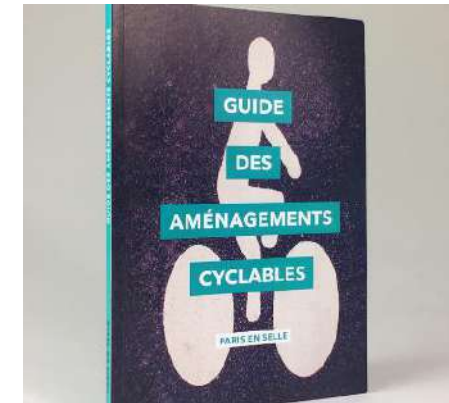
Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Critères d'aménagements

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

Paris en Selle - 2019



Cerema – Rendre sa voirie cyclable - 2021



Aménagements en section courante





La bande cyclable se trouve sur la chaussée. Elle est signalée par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo qui permet de voir qu'il s'agit d'une voie réservée aux cyclistes et adaptée à leur mode de circulation. Il est préférable que sa couleur soit différente de la voirie, soit par l'application d'une résine, soit par un enrobé coloré, ceci afin de bien séparer les usages.

Caractéristiques

Dimensions :

- Entre 1,50 m et 2,50 m de large, marquage compris
- Une zone tampon de 50 cm située entre les places de stationnement et la bande cyclable permettent de limiter l'emportière.

Application

- En agglomération
- Entre 2 000 et 4 000 véhicules / jour.
- Vitesses inférieures à 50 km/h.



- Facile, rapide à mettre en place et peu onéreux
- Solution au manque de place

- Faible sentiment de sécurité
- Dégradation rapide
- Accidentologie élevée
- Risque d'emportière
- Stationnement gênant
- Proximité aux polluants



Bande cyclable, Rotterdam, Pays-Bas

Crédits photo : google-maps.fr



Bande avec peinture et espace tampon Charleville-Mézières

Crédits photo : Quotidien l'Ardennais



La piste cyclable est, contrairement à la bande cyclable, isolée des autres usagers. Il s'agit d'une zone protégée physiquement des véhicules motorisés et séparée des piétons, qui peut être installée sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Son utilisation est rarement obligatoire (panneau rond), le plus souvent facultative (panneau carré).

Caractéristiques

Dimensions :

- Largeur piste :
 - Unidirectionnelle de chaque côté de la route : 2 m (minimum) ; 2,2 m (conseillé).
 - Bidirectionnelle : 3 m (minimum) ; 3,5 m (conseillé)
- Bordure : < 50 cm.

Application

Toutes routes confondues : Vitesses supérieures à 30 km/h où le volume de trafic dépasse 4000 véhicules dans les deux sens (dont 400 en heure de pointe).



- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Peu de conflits d'usages si largeur suffisante • Sécurisation optimale • Eloignement des polluants • Aménagement durable | <ul style="list-style-type: none"> • Emprise sur chaussée importante • Coût supérieur à une bande |
|---|---|



Piste cyclable bidirectionnelle, Nanterre, France
Crédits photo : Nanterre.fr



Piste cyclable unidirectionnelle, Utrecht, Pays-Bas
Crédits photo : cycling-embassy.co.uk



Une voie verte est une voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos.

Caractéristiques

- Dimensions : > 3 m (minimum) ; 4 m (conseillé).
- Il est conseillé d'adopter un revêtement en enrobé plus confortable pour les cyclistes, plus durable (moins d'entretien) et moins contraignant en cas d'intempéries.

Application

- Anciennes voies ferrées, canaux, chemins.
- Eloignée des grands axes routiers, elle permet des liaisons intercommunales dans l'apaisement et la sécurité.



- Valorisation de l'environnement et du patrimoine
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable
- Incompatible en zone urbaine
- Stabilisé non propice aux déplacements du quotidien.



Voie verte, France

Crédits photo : France-ecotours.com



Panneaux de signalisation indiquant une entrée et sortie de voie verte

Crédits photo : wikipedia



Chaussée à voie centrale banalisée ou chaussée à circulation douce (Chaucidou)

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à « deux bandes cyclables suggérées » à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés. En cas de croisement, ces derniers doivent se rabattre sur les bandes multifonctionnelles. Ce modèle d'aménagement a été créé aux Pays-Bas et est testé en France depuis plusieurs années. Les retours sont majoritairement positifs mais attention à ne pas créer ce type d'aménagement sur toutes les routes.

Caractéristiques

- Dimensions des bandes multifonctionnelles : entre 1,70 m et 2,20 m de largeur de chaque côté. Chaussée > 5,50 m
- Revêtement contrasté à favoriser.

Application

- En agglomération, sur chaussée à moins de 5000 véhicules / jour dans les deux sens, axes limités à 30 ou 50 km/h.
- Hors agglomération, Limitation de vitesse à 50 ou 70 km/h à privilégier sur routes départementales secondaires.



- Rapide et peu onéreux
- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation
- Faible sentiment de sécurité
- Bandes multifonctionnelles



Chaussée à voie centrale banalisée avec différentes enrobées, Pays-Bas

Crédits photo : Isabelleetlevelo.fr



Chaucidou avec panneau d'information, La Turballe, France

Crédits photo : actu.fr

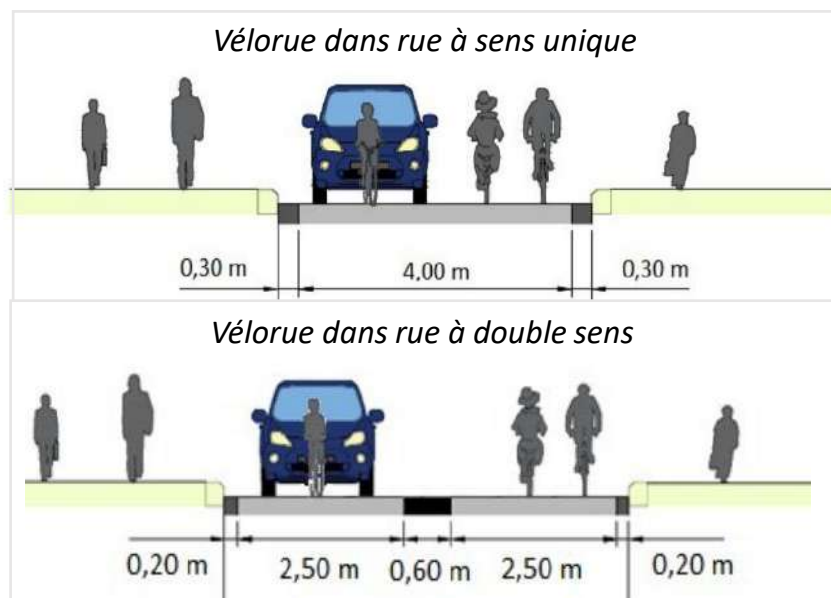
La Vélorue est une voie partagée entre les véhicules motorisés et les cyclistes où les vélos sont prioritaires. C'est un axe cyclable structurant offrant une alternative aux aménagements trop étroits.

Caractéristiques

- Dimensions : voie à sens unique : 4,60 m / voie à double sens : 6 m.
- Vitesse limitée à 30 km/h

Application

- Rues résidentielles avec desserte locale
- Trafic motorisé < 1000 véhicules par jour / sens
- La vélorue à la priorité sur les rues adjacentes



Vélorue – projet Rennes
Crédits photo : rayons d'action



Vélorue – Lille, France.
Crédits photo : BFM auto



- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation
- Peu contraignante vis-à-vis du transit auto si mal aménagée

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Un couloir bus-vélo est un espace où peuvent circuler les lignes de bus ainsi que les vélos en agglomération. Ce type d'aménagement est souvent réalisé dans les villes françaises par sa facilité d'application et son faible coût. A noter que les dépassements bus/vélos incessants peuvent être créateurs de conflits entre les usagers, et que les voies de bus sont soumises aux mêmes problématiques que les bandes et pistes cyclables : le stationnement gênant.

Caractéristiques

- Dimensions : 3,20 m à 3,50 m ; 4,50 m (avec séparateur).
- Le panneau M4D1 annonce l'accès aux vélos à chaque entrée du couloir de bus.

Application

La circulation mixte bus-vélo peut être durablement acceptable si :

- Le couloir de bus se situe sur une Zone à trafic limité ou zone piétonne ;
- Il y a passage de bus sur rues résidentielles avec un trafic apaisé où aucune possibilité de déviation de la ligne n'est possible.



- Peu onéreux
- Gain de place



- Créateur de conflits
- Non sécurisant
- Baisse de la vitesse des bus et vélos.



Couloir bus vélo et panneau de gauche

Crédits photo : FUB.fr



Panneau sens interdit sauf vélos et bus

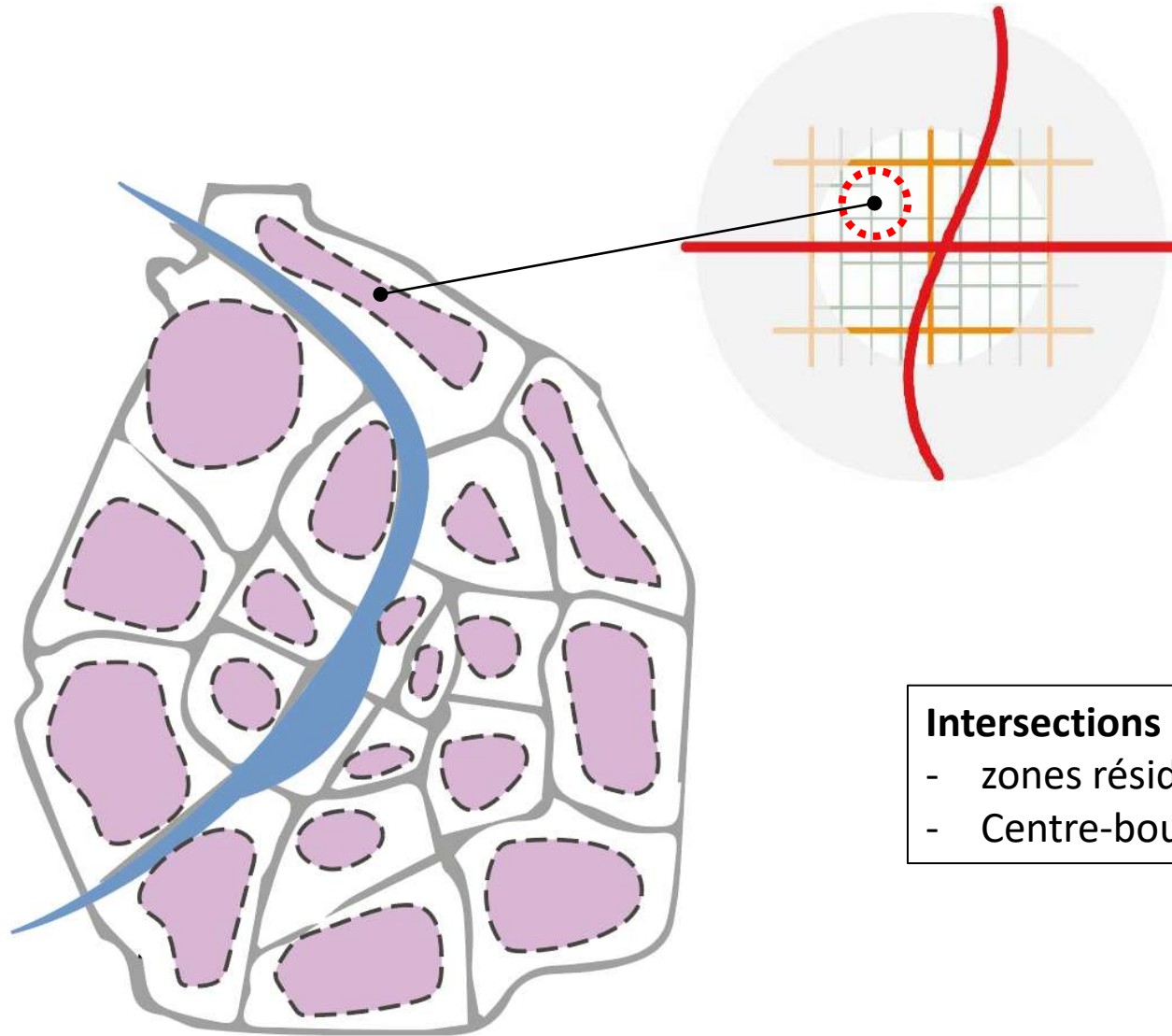
Crédit photo : vélib-metropole.fr

Sources : FUB

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Aménagements des intersections et des carrefours





Intersections mineures :

- zones résidentielles
- Centre-bourg/ville



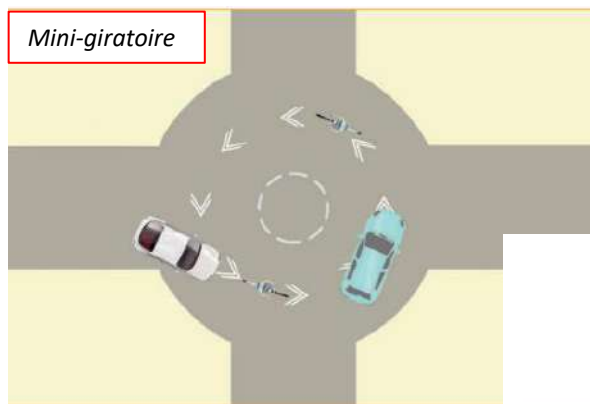
Rond-point ellipse :

- *Lieu* : rues de desserte locale
- *Moyens* : ellipse peinte ou pavés/résine ; priorité à droite
- *Coût* : 1000 € – 2000 €

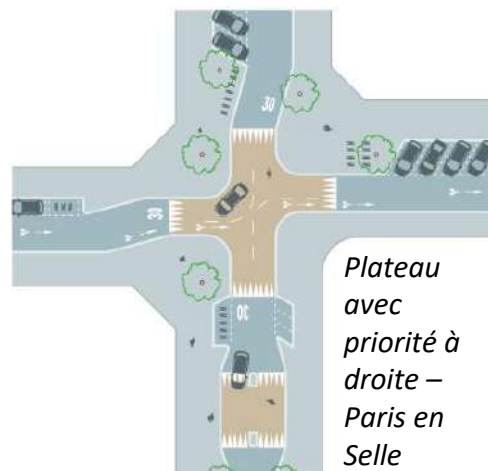
Plateau + priorité à droite :

- *Lieu* : rues de desserte locale + axes transits, (cf : carrefours majeurs)
- *Moyens* : plateau sur plusieurs entrées + résine contrastée.
- *Coût* : 40 000 €

Mini-giratoire



Mini-giratoire - CEREMA



Plateau avec priorité à droite – Paris en Selle

Exemples :



Plateau priorité à droite Javron-les-Chapelles. Crédits photo : BL évolution



Giratoire à la Trinité-Porhoët. Crédits photo : Ouest France



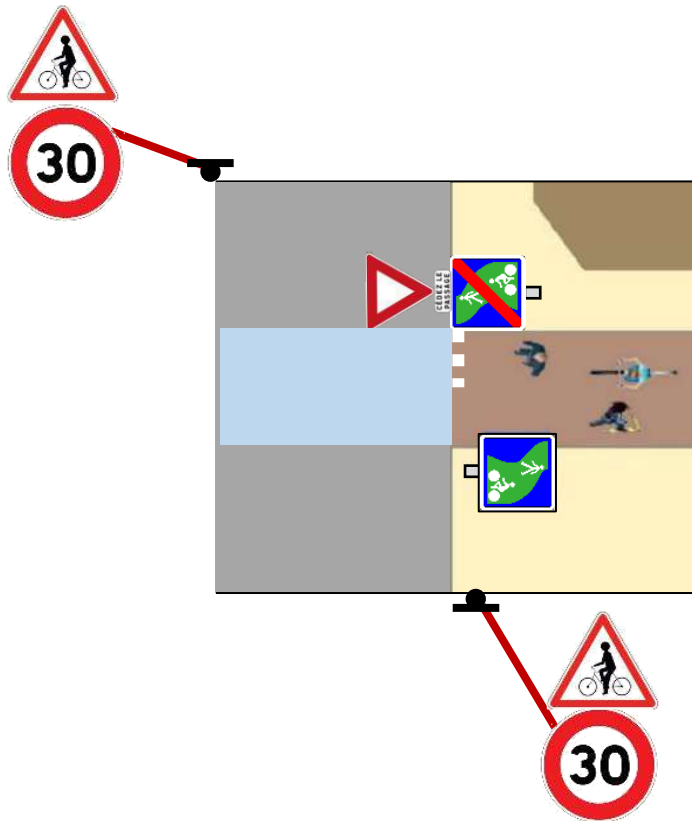
Intersections mineures – traversée contrastée

Marquer une traversée, entrée limitation vitesse :

- *Lieu* : rues de desserte locale, routes communales
- *Moyens* : résine au sol, pavés, enrobé contrasté
- *Coût* : en fonction du revêtement.



Intersection marquée par un revêtement en pavés dans une zone de rencontre – Ville de Niort.



Exemples de pose de résine pour marquer une continuité ou changement de direction.



Résine dans un carrefour avec priorité à droite

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



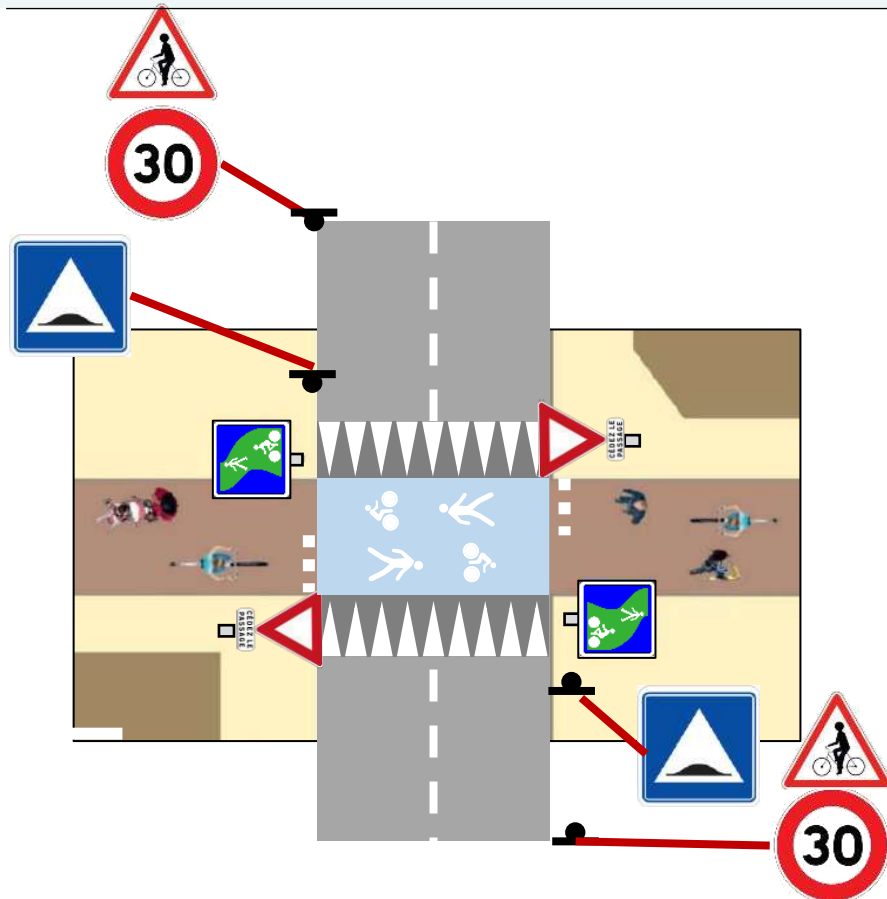
Intersections mineures

Petit plateau :

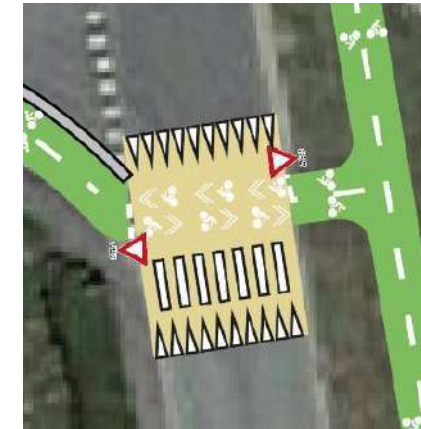
- *Lieu* : traversée de voie verte/piste cyclable en zone urbaine
- *Moyens* : petit plateau contrasté
- *Coût* : 10 000 €

Piste, trottoir :

- *Lieu* : croisement piste cyclable / rue de desserte locale
- *Moyens* : trottoir/piste traversante continue
- *Coût* : mL piste cyclable



Partagetarue94 : traversée tégéval.



Traitement CCMA piste cyclable + passage piétons. Réalisation : BL évolution



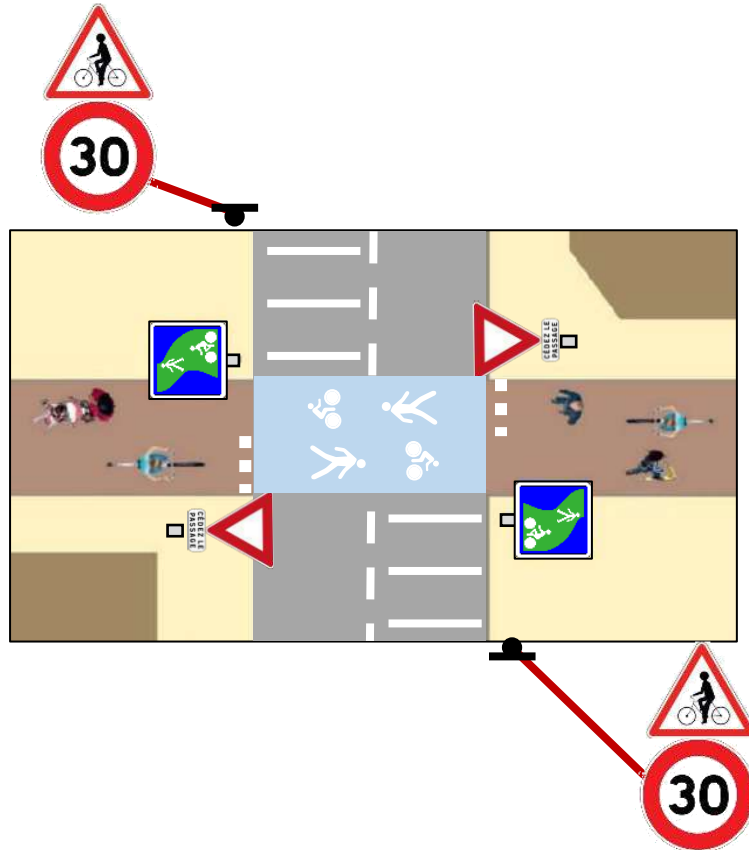
Trottoir traversant : CEREMA

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Marquer une traversée de piste cyclable/voie verte :

- *Lieu* : traversée de voie verte/piste cyclable en zone rurale
- *Moyens* : résine + pictos + bandes rugueuses + panneaux
- *Coût* : 3 000 €



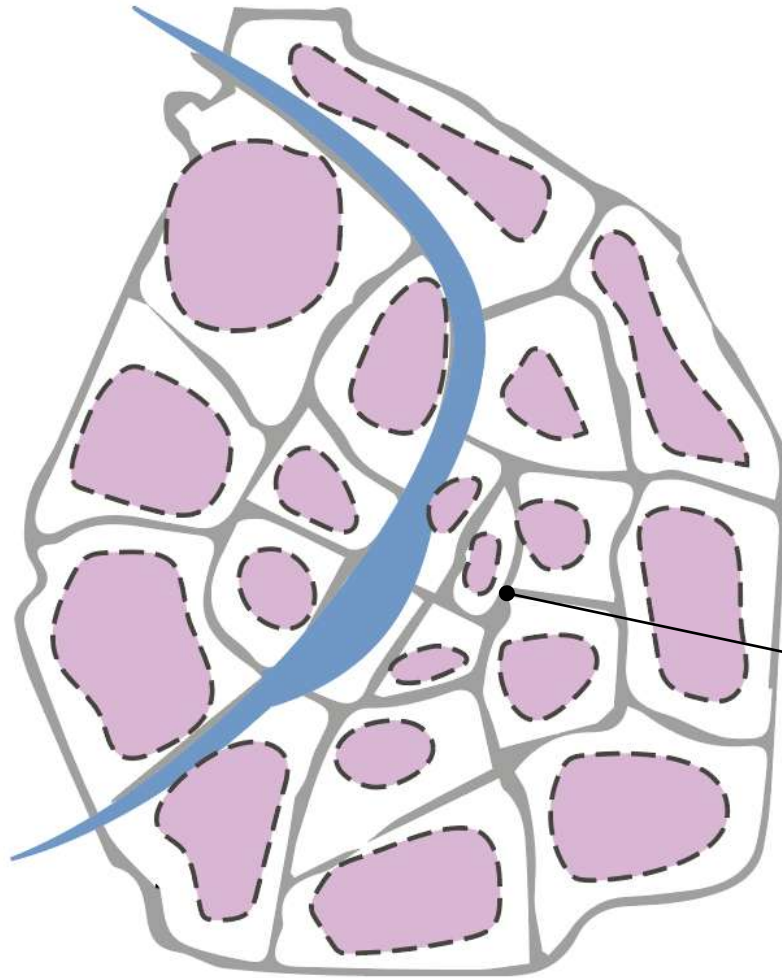
Exemple :



Exemple de bandes rugueuses

Aspects techniques :

- Régime de priorité : en fonction de l'axe adjacent
- Bandes rugueuses à disposer dans chaque sens ;
- Résine contrastée à appliquer sur la traversée de la voie verte afin d'appuyer la continuité et d'informer les usagers de la voie principale.
- Panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h, 50 km/h et le panneau A21, informant de la présence de cyclistes.



Intersections majeures :

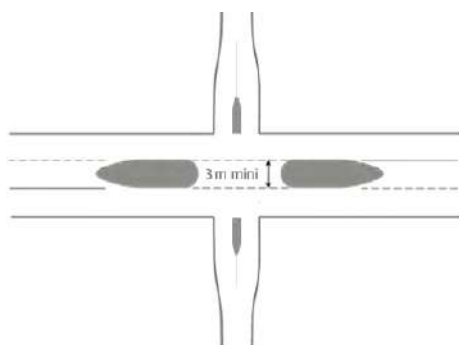
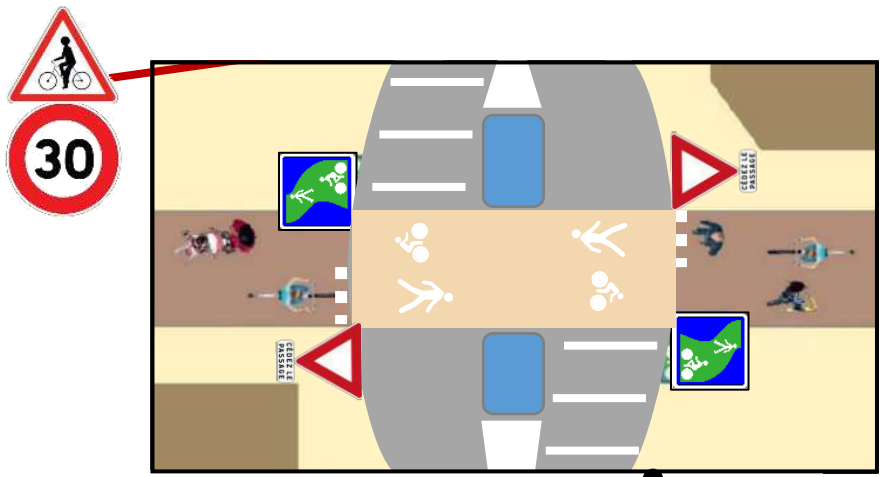
- axes routiers structurants
- Grands giratoires



Intersections majeures

Sécuriser une traversée de piste/voie verte en zone rurale :

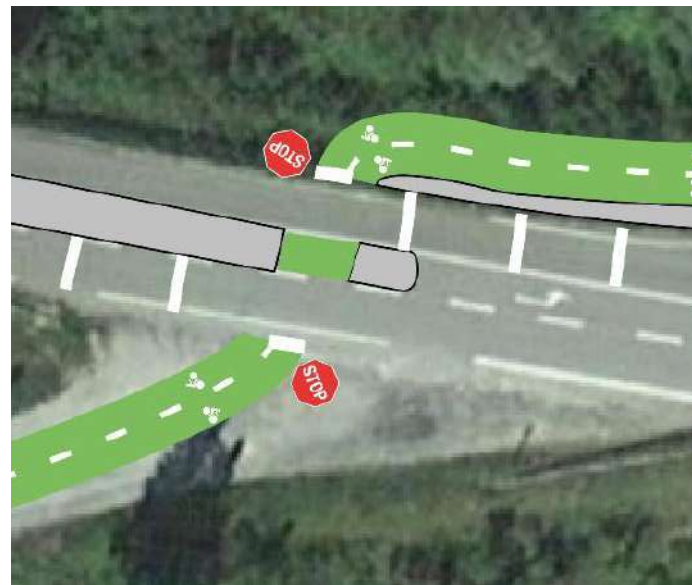
- *Lieu* : traversée de RD zone rurale.
- *Moyens* : résine + pictos + bandes rugueuses + refuge + panneaux.
- En zone urbaine, supprimer les bandes rugueuses.
- *Coût* : 40 000 €



Un ilot large (3 à 4 m) sur la voie principale permettra aux usagers de la voie cyclable de traverser en 2 fois
Source : Cerema

Exemple d'une illustration du CEREMA d'une traversée avec refuge central.

Exemple :



Traversée en 2 temps avec refuge. Réalisation : BL évolution

Aspects techniques :

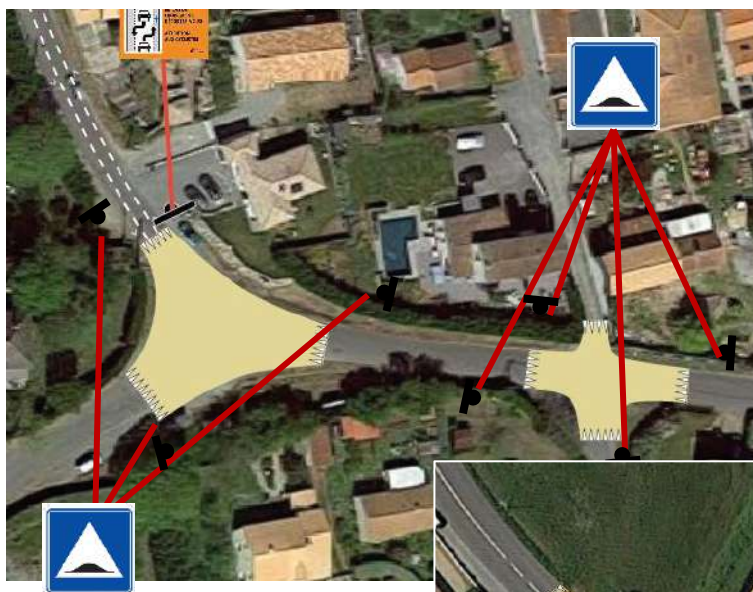
- Priorité donnée à la voie principale, cédez-le-passage en sortie de voie verte/piste ;
- Création d'un refuge supérieur ou égal à 3 m permettant une traversée en deux temps ;
- Panneaux de limite de vitesse et présence de vélos à préciser en amont par une signalisation verticale.
- Résine contrastée à appliquer avec pictogrammes vélos et piétons.
- Bandes rugueuses également disposées en amont de la traversée afin de faire ralentir les véhicules motorisés ;
- Conserver une surface plane de la voie verte pour faciliter les accès et le confort de tous les usagers.

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de publication en préfecture : 05/04/2024



Transformation d'un petit giratoire / traversée axe routier structurant étroit :

- *Lieu* : traversée de RD zone urbaine, petit giratoire sur axe structurant.
- *Moyens* : plateau contrasté. En zone urbaine. Privilégier la priorité à droite, mais possibilité de rendre prioritaire l'axe routier principal.
- *Coût* : 40 000 €



Traitement intersections –
La Plaine sur Mer. Réalisation :
BL évolution



Exemple :

Avant



Après



Exemple d'un plateau avec priorité à droite, rue pasteur à La Plaine-sur-Mer. Crédits photo : Google Streetview

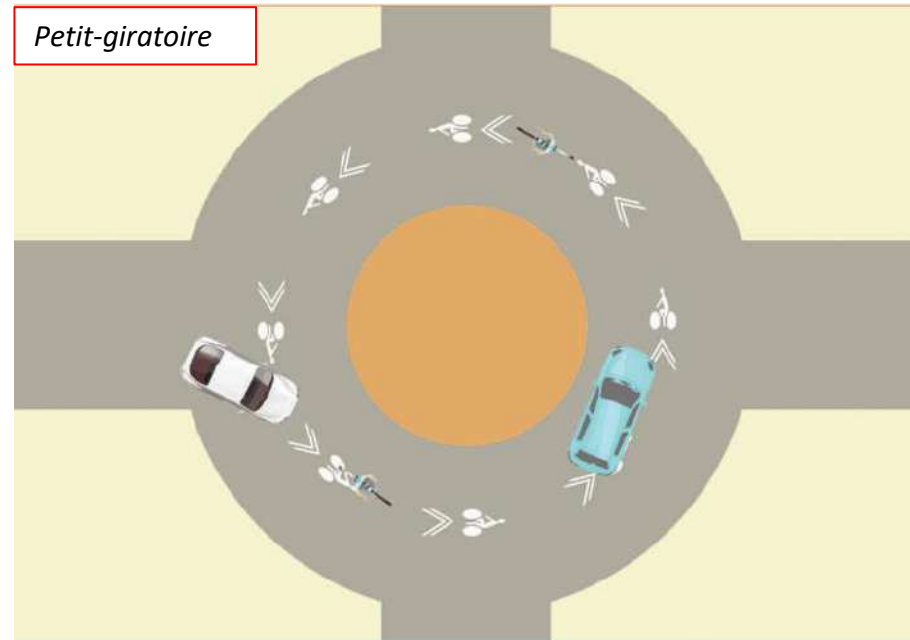
Aspects techniques :

- Ne pas inscrire de pictogrammes vélos, ni d'aménagements cyclables sur le plateau qui est un espace neutre. Passages piétons tolérés.



Transformation à court terme d'un petit giratoire

- *Lieu* : petits giratoires
- *Moyens* : pictos vélo + chevrons disposés au centre de l'anneau
- *Coût* : dépend du nombre de pictogrammes



Petit giratoire - CEREMA

Exemple :



Exemple de disposition d'un jalonnement horizontal pour signaler la présence de vélos dans le giratoire.

Aspects techniques :

- Les petits giratoires inférieurs à 20 m de rayons peuvent être transformés en plateau mais également être aménagés à court terme avec des pictogrammes vélos + chevrons au centre de la voie (voir gabarits).



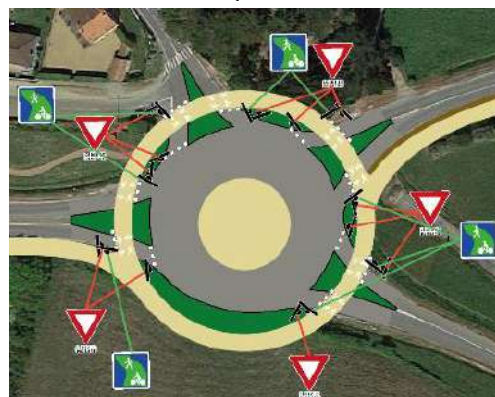
Sécurisation d'un giratoire :

- *Lieu* : Grands giratoires supérieurs à 20 m de rayon (ZAE, rocade, axes structurants etc.)
- *Moyens* : giratoire à la hollandaise + régime de priorité favorable aux cyclistes + EDPM + bordures de traversées planes.
- *Coût* : 50 à 100 000 €

Avant



Après



Exemple :



Voie verte rendue prioritaire sur une branche d'un giratoire
Source : CEREMA

Exemple d'une traversée de giratoire avec priorité donnée à la voie verte.

Aspects techniques :

- Pour les giratoires avec un rayon supérieur à 20 m (du centre du giratoire à la bordure extérieure du trottoir, possibilité de créer un giratoire à la hollandaise. L'anneau cyclable est séparé de l'anneau central avec le plus souvent, priorité aux intersections, panneaux cédez-le-passage à mettre en place pour les véhicules motorisés.
- L'anneau de la voie verte doit comporter le moins d'angles possibles pour faciliter les déplacements à pied et à vélo.
- Les bordures de franchissements entre la voie verte et la chaussée doivent être nulles ou à minima être de type CS2.
- Entrée de voie verte à traiter avec le panneau C115.



Fiche CEREMA explicative.



Carrefour à la Hollandaise

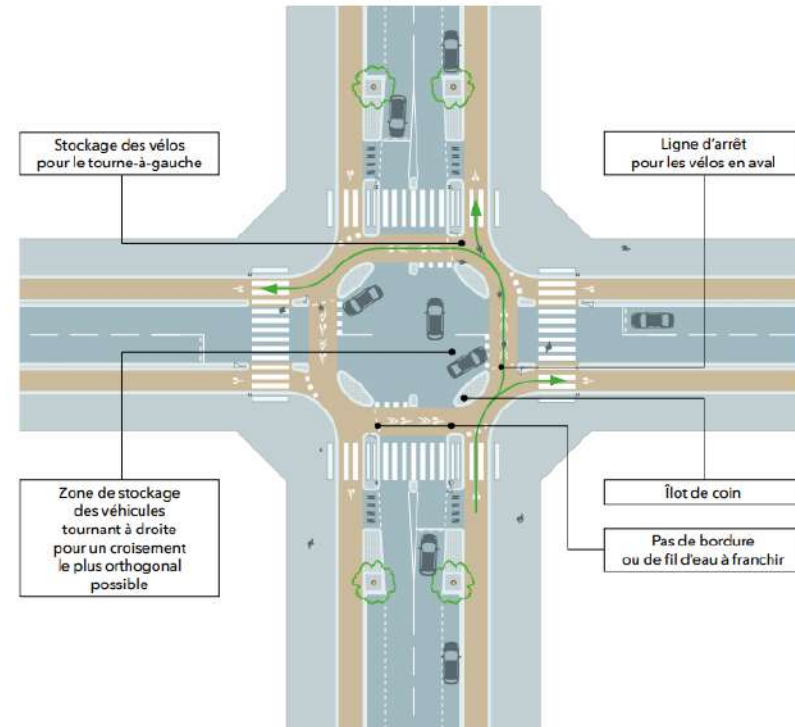
Sécurisation d'un carrefour à feu :

- *Lieu* : carrefours à feu
- *Moyens* : continuité de la piste + ilots + régime de priorité
- *Coût* : 20 à 40 000 €



Carrefour à la hollandaise - CEREMA

Exemple :



Carrefour à la hollandaise – Paris en Selle



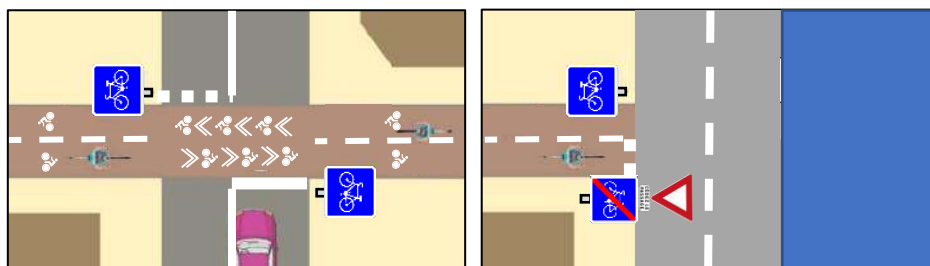
Gestion des traversées :



Voie verte prioritaire

Voie verte non-prioritaire

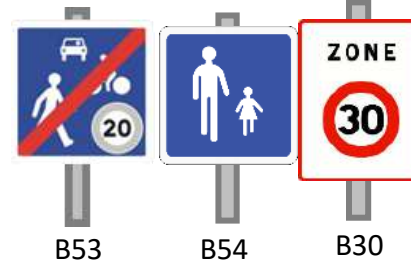
- Si la voie verte se poursuit, indiquer seulement le panneau d'entrée C115.
- Si la voie verte s'arrête ponctuellement ou définitivement, indiquer le panneau de sortie C116.



- Si la piste cyclable se poursuit, indiquer seulement le panneau d'entrée B22 ou C113.
- Si la piste cyclable s'arrête ponctuellement ou définitivement, indiquer le panneau de sortie B40 ou C114.

Signalisation zone de rencontre :

- Sortie zone de rencontre



B53 B54 B30



EB20

- Sortie zone 30



B54 B52

- Sortie aire piétonne



B55 B52 B30

Signalisation traversées :

Exemples des schémas de marquage				
1 sens de circulation cycle		2 sens de circulation cycle		
Chaussée < 6m	Chaussée ≥ 6m	2 voies de circulation		3 et 4 voies de circulation
		Largeur restreinte	Largeur normale et avec passage piétons	1 marquage par voie et par sens

Les schémas sont faits pour des largeurs de voies de 3m. Ils sont donc à adapter dans des configurations différentes.

- Propositions de traversées d'intersections de Nantes Métropole.

Dans tous les cas, chevrons + pictogramme vé

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Aménagements des centres bourgs





Une zone 30 est une section de rue, partie de la ville où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h. Cependant, il ne s'agit pas d'un aménagement cyclable et doit être accompagné d'autres mesures. Le gouvernement et le Cerema se sont positionnés en faveur du 30 km/h en agglomération de façon homogène pour sécuriser les communes et limiter l'accidentologie.

Caractéristiques

- La zone 30 est définie par les panneaux B30 (entrée dans la zone) et B51 (sortie de la zone). Ils peuvent être installés en entrée et sortie de rue, d'une zone de la ville ou même de la ville.
- A la signalisation doit être ajouté un aménagement de la chaussée afin de garantir un respect de la vitesse (réduction des voies, plateaux, écluses etc...). A Saint-Omer, malgré la présence d'une signalisation verticale et horizontale, la chaussée très large et la vue dégagée sont autant d'éléments qui ne permettront pas de faire respecter la limite de vitesse.

Application

- Dans toute la ville hors contournement, et hors boulevards à plusieurs voies. Dans toutes zones résidentielles, zones d'activités.



Ecluse avec passage cycliste



Zone 30 – Panneau B30 B51
Crédits photo : sécurité-routière.net



Zone 30 – Rennes, France
Crédits photo : AMF42.fr



Zone 30 – Saint-Omer, France
Crédits photo : Lavoixdunord.fr



- Abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sortir du caractère trop routier
- Aménager la chaussée en complément
- Coût des aménagements de type écluses, plateaux...



Une zone de rencontre est une voie en agglomération où les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur tous les véhicules (y compris les vélos). La vitesse y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Caractéristiques

- Aménagement voirie complémentaire à la signalisation, à mettre en place, afin d'être efficace.
- Il est conseillé de mettre au même niveau la chaussée et le trottoir.

Application

- On retrouve les zones de rencontres dans les centres-bourgs, hypercentres ainsi que dans des zones résidentielles.
- Si toutes les conditions de l'aménagement sont réunies, la circulation est apaisée et mixte, aucun besoin d'aménagement cyclable.



- Abaissement de la vitesse des véhicules motorisés
- Baisse de l'accidentologie
- Sortir du caractère trop routier
- Aménager la chaussée en complément
- Modification du plan de circulation
- Piéton prioritaire sur les vélos



Zone de rencontre – Panneau B52 B53

Crédits photo : sécurité-routière.net



Exemple de zone de rencontre

Crédits photo : Fub.fr



L'aire piétonne est un espace public dont l'usage est dédié aux piétons. Le piéton y est prioritaire sur tous les autres usagers autorisés à y accéder, à l'exception. Le vélo circulant au pas y est autorisé et la présence de véhicules motorisés doit rester exceptionnelle.

Caractéristiques

- Une aire piétonne doit permettre l'accès à tous (PMR, poussettes, vélos, livraisons).
- Elle doit s'affranchir de trottoir et être uniforme. Le revêtement, peut-être pavé ou disposer d'un enrobé en asphalte, mais la surface doit rester plane pour faciliter la circulation des usagers.
- Le passage d'une rue à l'autre ne doit pas mettre en avant de bordures ou obstacles.

Application

- Souvent aménagées dans les rues d'hypercentres, centres-bourgs mais aussi établissements scolaires, afin de permettre aux habitants d'une ville de circuler dans un espace apaisé.
- Dans la construction d'un itinéraire cyclable, les aires piétonnes ne doivent pas se trouver dans la trajectoire d'un axe vélo structurant (conflit d'usages).



- Zones d'apaisement
- Baisse de l'accidentologie



- Commerçants réfractaires



Aire piétonne – Panneau B54 B55

Crédits photo : sécurité-routière.net



Aire piétonne de Chartres

Crédits photo : Chartres.fr

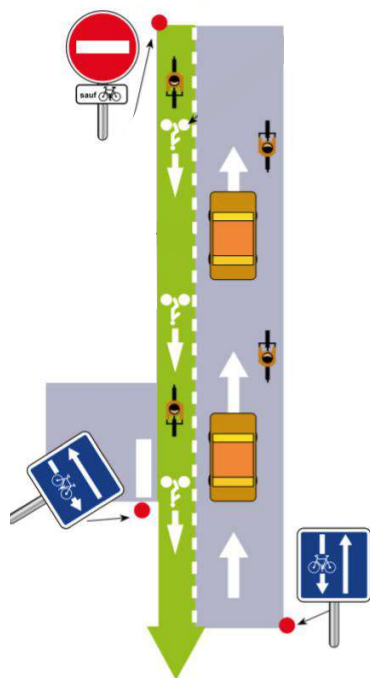


Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes.

Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est parfois impressionnant dans les rues étroites.

Cyclistes et automobilistes doivent faire attention aux intersections.

Caractéristiques



Signalisation réglementaire :

- Panonceau « sauf vélo » M9v2

Signalisation facultative :

- Panneau bleu entrée de rue C24a (conseillé) ;
- Panneau bleu milieu de rue C24c ;
- Pictogramme vélo + flèche dans tous les cas de DSC (conseillé) ;
- Si la chaussée est supérieure à 3,5 m, le double sens cyclable peut être signalé par une bande cyclable (conseillé).

Application



Double sens cyclable < 3,5 m

Crédits photo : aut-idf.org



Double sens cyclable > 3,5 m

Crédits photo : ville-clichy.fr



- Apaisement de la circulation auto
- Faible coût pour une augmentation importante du linéaire cyclable

- Risques d'emportierage
- Anxiogène pour les cyclistes en cas de chaussée étroite

Accusé de réception en préfecture
N° 2024-04602-240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

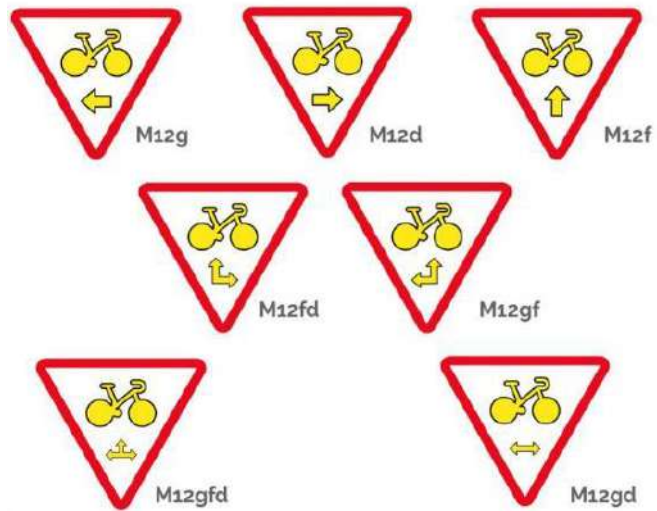


Le cédez-le-passage-cycliste au feu est matérialisé par des panneaux **M12**. Il autorise au cycliste de franchir la ligne d'arrêt pour aller dans la direction indiquée par les flèches, à condition de respecter la priorité accordée aux usagers bénéficiant du feu vert.

Caractéristiques

2012 : Apparition du tourne-à-droite et tout droit

2015 : Généralisation pour toutes les directions



Différents panonceaux M12

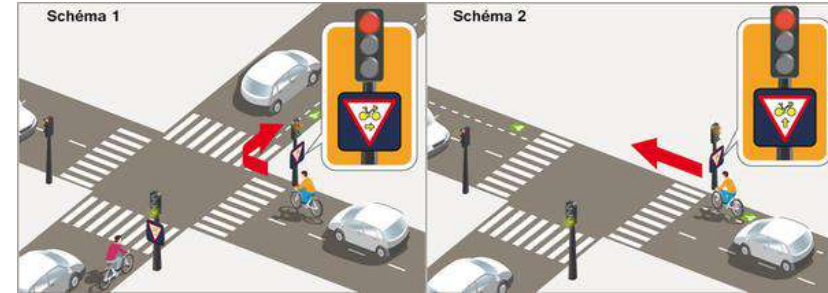
Crédits photo : mysignalisation.fr

Dimensions : 150 mm, 300 mm, 500mm.

Souvent trop petits, les panonceaux 150 mm ne sont pas conseillés.

Application

A rendre visible au-dessus des répétiteurs à hauteur d'homme.



Exemples d'application – Panonceaux M12

Crédits photo : sécurité-routière.net



M12 à Grenoble à gauche et Lyon à droite

Crédits photo : adtcgrenoble twitter // FlorianBonet twitter

Choix des revêtements et entretien





On peut arbitrairement classer les revêtements en 5 familles:

Les stabilisés

Le stabilisé classique

Les stabilisés renforcés

Les bétons coulés

Béton hydraulique lisse et balayé

Béton hydraulique désactivé

Les revêtements bitumeux

Béton bitumeux (BB)

Enrobé coulé à froid (ECF)

Asphalte

Les revêtements écologiques

L'enrobé à base de liant de synthèse

L'enrobé à base de liant végétal

Les autres revêtements

Les traitements superficiels

Les revêtements modulaires



Comment avoir en 10 secondes une idée de la qualité d'une piste cyclable ?

Cette règle n'est pas systématique, se référer au [guide des revêtements des aménagements cyclables de Bruxelles](#) en cas d'interrogation.

Les mots « **Enrobés, E, ED, BB, Bétons, Asphaltes, Bitume** » sont en général signes de pistes cyclables de bonnes qualités pour un usage régulier (trajet domicile-travail). L'intégration au paysage et son aspect « bétonné » peut néanmoins poser problème.

Les mots « **Enduits, Stabilisé, MBCF, Pavés, Dalles** » sont à considérer avec attention, ils ne sont pas forcément mauvais signes mais peuvent l'être.

Les mots « **Non Stabilisés, Sable Compacte** » sont généralement signe de pistes cyclables de mauvaise qualité, ou du moins, de faible durabilité et ne sont en général pas adaptés aux trajets domicile-travail.





Les abréviations suivantes ne sont pas toutes utilisées dans ce document, mais on peut les retrouver occasionnellement dans la littérature.

BB	Béton bitumineux	BB010	Béton Bitumineux de 0/10
E/C	Facteur eau-ciment		
ED	Enrobé drainant		
SMA	Splittmastixasphalt (Asphalte)		
0/6	Indice de granulométrie (ici, grains de diamètre compris entre 0 et 6 mm)		
ECC	Enrobé coulé à Chaud (revêtement bitumeux)		
ECF	Enrobé coulé à Froid (revêtement bitumeux)		
MBCF	Matériaux bitumineux coulés à froid		
ESU	Enduit superficiel d'usure		
E	Enrobé (/!\ parfois Enduit)		
BBE	Béton Bitumineux Emulsion		
A	Asphalte		
ARD	Type de stabilisé avec liants Pouzzolanique		
EB	Enduit bicouche		



Un classement par niveau pour les déplacements utilitaires à vélo

0 **Inaccessible**
Déplacement impossible à vélo.



1 **Accès non praticable**
Circulation très contrainte. Sportif.



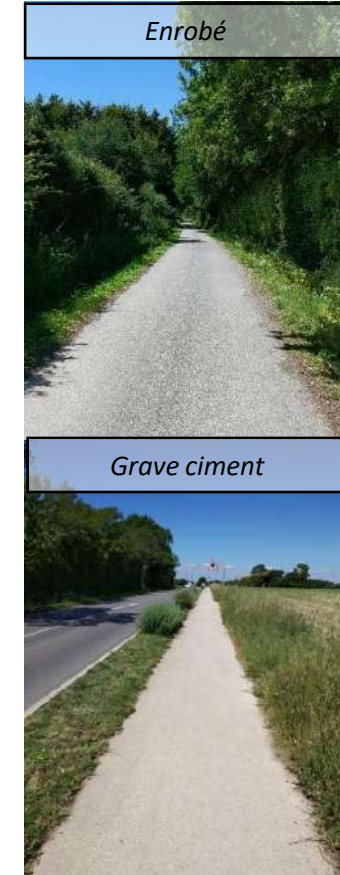
2 **Inconfortable**
Perte d'équilibre, vitesse réduite.



3 **Accessible**
Accès PMR contraint, vitesse réduite.



4 **Confortable**
Accès inclusif, revêtement idéal.



Réseau de chemins commune de la Plaine sur Mer

Crédits photo : BL évolution



Description

Le stabilisé est un mélange de sable de granulométrie de 0/4 ou 0/6 ou de graves 0/10 ou 0/14 compactés mécaniquement. Il est possible d'y ajouter un liant hydraulique comme par exemple du ciment ou de la chaux. Lorsqu'il y a présence d'un « liant », on dit que le stabilisé est « renforcé ».

Perspectives pour le stabilisé

Avec le développement des aménagements cyclables, des stabilisés plus stables et moins sensibles à la météo. Souvent non adapté au vélo utilitaire, il est possible que le stabilisé revienne à la mode. Son aspect « chemin de campagne » est souvent très apprécié puisqu'il s'intègre très bien à des milieux naturels.

Contrairement à l'enrobé, le stabilisé est parfaitement adapté à la forêt car moins contraignant vis-à-vis du développement des racines des arbres. De plus, il est moins impacté par les conditions climatiques extrêmes, là où l'enrobé accumule la chaleur et pourra être soumis au ressuage l'été et à la fissuration l'hiver.



Le terme « **renforcé** », ou « **liant** », central dans la qualité d'un stabilisé

Maillon généralement « faible » des revêtements, il ne faut pas tout de suite stigmatiser le stabilisé. Le stabilisé non renforcé est en effet déconseillé et peu apprécié.

Toutefois, le **stabilisé renforcé** offre une solution intermédiaire entre un matériau non stabilisé et un revêtement en dur, tout en conservant une gamme de prix relativement faible et en s'intégrant bien au paysage.

Avantages:

- Confortable pour les VTC
- Bonne intégration au milieu rural et naturel
- Peut être utilisé pour d'autres usages
- Facile de mise en œuvre et faible coût

Inconvénients:

- Vulnérable au gel et au dégel
- La gestion des eaux peut poser problème (dégradation de la piste due au ruissellement, stagnation de l'eau si mauvaise planéité...)
- Entretien fréquent : Nécessité de recompactage et rechargement tous les 4 ans (ou moins si conditions climatiques « extrême » comme du gel fréquent...). Cet entretien « gonfle » le prix final du stabilisé.
- Non adapté au passage de véhicule « lourd », même de façon exceptionnelle.
- Le stabilisé non renforcé reste très peu adapté à presque tous les types d'aménagements.
- Pas forcément plus écologique (fort impact environnemental dû à l'entretien fréquent)



Adapté pour :	
Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Non
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Non
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Oui

Le stabilisé non renforcé, est un mélange de sable ou de graves fines de granulométrie (allant généralement jusqu'à 4 mm ou 6 mm mais pouvant aller jusqu'à 10 et 14 mm pour les graves) compactés mécaniquement avec un simple ajout d'eau, d'une épaisseur finale de 15 à 20 cm.

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Ne nécessite pas un raccordement au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Relativement simple
Sécurité	Mauvaise
Esthétique	Bonne
Entretien	Désherbage et reprofilage fréquents
Durée de vie	Faible dû à l'absence de liaison hydraulique
Recyclage des matériaux	Ne doit pas être contaminé par des végétaux

Coût HT au m ²
6-7 €/m ²

Note : 4/10

Impact environnemental

Extrait d'un rapport de la FCDE (Fédération pour les circulations douces en Essone):
« Ce que nous ne voulons pas : des revêtements sans liant (dits « stabilisés), sensibles au piétinement, au gel et à l'érosion, qui se gorgent d'eau et salissent les vélos et les vêtements en hiver, deviennent de la tôle ondulée en été, et ralentissent tous les usagers à roues ».

Le stabilisé est facile à mettre en œuvre et a un faible impact sur l'environnement. Toutefois, sa faible durée de vie implique des interventions fréquentes pour rénover-la piste, ce qui augmente son impact environnemental.

Dire qu'un stabilisé est plus écologique est une idée reçue souvent fausse.



Crédit photo : Poupon la peste - Eklablog



Adapté pour :	
Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Non
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Non
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Oui

Comme le stabilisé non renforcé, le stabilisé renforcé aux liants **hydrauliques** est un mélange de granulats naturels fins avec un **liant hydraulique actif**. Pour des épaisseurs assez forte (jusqu'à 40 cm), le stabilisé peut à la fois jouer le rôle d'assise et de couche de roulement. Il existe de nombreux type de liants, telle que le ciment, ou des liants contenant de la **chaux** (facilitant le compactage) ou de la **pouzzolane** (roche volcanique). Il est également possible d'utiliser du **ciment de verre**, des **résines** ou **des polymères** comme liant. Les caractéristiques sont sensiblement les mêmes.

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Ne nécessite pas un raccordement au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Moyenne
Sécurité	Faible/Moyenne
Esthétique	Bonne
Entretien	Désherbage
Durée de vie	Moyenne
Recyclage des matériaux	Oui si non contaminé par des végétaux

Coût HT au m ²
10-15 €/m ²

Note : 5-6/10

Impact environnemental
Bien plus confortables que les revêtements stabilisés sans liant mais sont souvent assez peu durables. Les stabilisés supportent mal le passage des véhicules lourds (comme les véhicules d'entretien) ou le gel. Il faut les rénover bien plus souvent que les revêtements bitumeux. En prenant cela en compte, les stabilisés renforcés peuvent devenir plus chers que des revêtements « enrobés », nécessitant moins d'entretiens. Son impact environnemental souffre également de cet entretien fréquent, qui ne nous permet pas d'affirmer que le stabilisé est plus écologique qu'un autre revêtement.





Description et résumé

La structure très rigide des aménagements cyclables en béton fait qu'ils résistent très bien au passage de véhicules lourds, même occasionnel, aux racines d'arbres ou à l'effet du gel. Assez simple à mettre en œuvre et simple à entretenir, le béton coulé est un des revêtements les plus complets. A noter qu'il présente également une très longue durée de vie.

Comme le revêtement a la même structure que la chaussée, il peut être réalisé au même moment que la chaussée, ce qui présente un avantage pratique et favorise la durabilité de l'aménagement. Il n'est cependant pas soumis aux mêmes contraintes de mise en œuvre que la chaussée routière, comme le trafic de véhicules lourds y sera exceptionnel.



Le béton coulé, le plus cher, mais en général, meilleur

Avec un coût généralement supérieur à 40€/m², le béton coulé est une des meilleures alternatives pour les pistes cyclables pour les cyclistes réguliers (trajets domicile-travail)



Il ne faut le confondre avec le béton bitumeux (BB) détaillé plus loin.

Avantages

- Entretien assez facile, très résistant aux intempéries
- Excellente durée de vie (supérieure à 30 ans), résistance à l'usure, au gel.
- Possibilité de travailler l'Aspect final y compris la couleur, notamment pour l'adapter aux sites.
- Facile à mettre en œuvre (matériel coulé dont la mise en œuvre est maîtrisée)
- Relativement onéreux à mettre en œuvre, mais l'entretien très bon marché relativise le prix total.

Inconvénients

- Un raccordement au réseau hydraulique doit être fait car le revêtement est imperméable.
- Les teintes claires sujettes aux tâches d'hydrocarbures (Lors du passage des véhicules d'entretiens par exemple).
- Assez difficile à modifier une fois installée (aspect « rustine » peu esthétique)
- Emissions de GES importantes à la fabrication du liant nécessitant une température élevée.
- La déconstruction, délicate, peut poser problème.



Adapté pour :

Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Non

Le béton balayé peut s’obtenir par balayage de la surface du béton pour former des petits sillons parallèles qui améliorent l’aspect visuel et l’adhérence. Le béton lisse peut s’obtenir en talochant finement le béton frais et en passant une toile de jute. Cela met en relief les grains de sable.

Caractéristiques techniques

Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d’assainissement
Mise en œuvre	Moyenne
Sécurité	Bonne
Esthétique	Moyenne
Entretien	Très peu d’entretien
Durée de vie	Très longue
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m²

40 €/m²

Note :
7/10

Solide candidat pour l’usage en zone urbaine/périurbaine pour des trajets domiciles/travail

Impact environnemental

Il est possible de recycler les débris de béton et de les réutiliser comme matériau secondaire dans les fondations ou pour la confection de béton frais. **Toutefois, sa fabrication émet beaucoup de GES.** Il nécessite par ailleurs un temps de séchage important et une épaisseur de mise en œuvre plus importante que l’enrobé.





Adapté pour :	
Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Non

Un désactivant est une substance qui retarde ou bloque la réaction d'hydratation du béton. Lorsqu'il est pulvérisé sur le béton lors de sa mise en œuvre, cela fait apparaître des granulats, ce qui est en général très esthétique. Le béton est ainsi dit « désactivé » convient parfaitement aux centres-villes.

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Moyenne / Difficile
Sécurité	Bonne
Esthétique	Moyenne/Bonne
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Très longue
Recyclage des matériaux	Oui

Coût HT au m ²
40-50 €/m ²

Note : 8 /10



Impact environnemental
<p>Respectueux de l'environnement grâce à sa durée de vie, le béton désactivé peut, comme le béton hydraulique, être réutilisé comme matériau de fondation ou comme granulats dans du béton neuf.</p> <p>« Alternative » très intéressante au béton hydraulique.</p> <p>Toutefois, sa fabrication émet beaucoup de GES.</p> <p>Le traitement de surface peut générer par ailleurs une pollution des milieux environnants.</p>



Description et résumé

Les revêtements bitumeux sont des couches constituées d'un mélange de graviers, de sables et de liant (bitume). Il en existe de nombreux types: enrobés à chauds, enrobés à froid, enrobés écologique... La quantité de sable, variable, permet de décider de la perméabilité.

Leur utilisation est très confortable et ces revêtements sont souvent très appréciés des cyclistes.

Le plus souvent, ce sont des mélanges de granulats de granulométrie 0/6 ou 0/10 et de liant hydrocarboné (bitume), d'où le nom de BB6 ou BB10.



Le revêtement bitumeux, parfois assez difficile à repérer

Il est parfois très compliqué de comprendre les termes utilisés par les constructeurs de revêtements bitumeux.

Généralement, le terme « **Enrobé** » fait référence aux liants hydrocarbonés (sauf s'il est précisé que les liants sont végétaux). Il est souvent abrégé par la lettre « **E** », de la même façon que le « **BB** » fait référence à « **Béton Bitumeux.** ». Enfin, l'**Asphalte** (parfois abrégé « **A** ») est également un revêtement bitumeux.

Avantages

- La mise en œuvre ne présente pas d'enjeu, même lorsque le chemin est en pente.
- Longue durée de vie (Pouvant atteindre 20 ans).
- Entretien facile et rare.
- Très confortable pour les cyclistes.

Inconvénients

- Bilan carbone élevé pour certains des enrobés où la mise en œuvre nécessite des températures élevées, qui peut affecter la santé des applicateurs.
- Protection nécessaire des autres matériaux lors de la mise en œuvre pour éviter de les salir (bordures...).
- Souvent peu esthétique
- Imperméabilité dans la plupart des cas, ce qui impose un raccordement au réseau hydraulique
- Assez difficile à modifier une fois installée (aspect « rustine » peu esthétique)



L'importance de la couleur sur l'impact environnemental

Les revêtements bitumeux, noirs dus à la couleur des liants bitumeux, accumulent de la chaleur avec le soleil et constituent une barrière thermique qui est néfaste pour l'environnement. Pour baisser cet impact, une possibilité est de changer la couleur du revêtement en décolorant le liant ou en le recolorant d'une autre couleur. Cela représente toutefois un coût supplémentaire.



Adapté pour :	
Cycle Route	Oui
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Oui
Espace rural	Oui

Mis en œuvre à chaud ou tiède, le béton bitumeux (BB) est rapide à mettre en œuvre et utilisable directement après. Grand classique des aménagements cyclables, c'est souvent le revêtement privilégié par les maîtres d'ouvrages

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Facile
Sécurité	Bonne
Esthétique	Variable
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Longue à Très Longue
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m ²
Entre 8 et 13 €/m ² pour un enrobé noir 14 €/m ² pour un enrobé coloré 18 €/m ² pour un enrobé granulat clair

Note :
7-8/10

Impact environnemental

Le bitume, une fois mis en place, a un impact environnemental presque nul (substrat inerte). Toutefois, sa mise en œuvre est très gourmande en énergie (pour chauffer l'enrobé). Comme la durée de vie est longue à très longue, on peut considérer que le bilan environnemental est bon, et bien meilleur que certains matériaux nécessitant un entretien régulier. A noter que le bitume est issu du recyclage des déchets de l'industrie pétrolière et est lui-même recyclable.





Adapté pour :	
Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Oui
Espace rural	Oui

Les enrobés coulés à froid (ECF) sont mis en œuvre à plus basse température que les enrobés à chauds et sont constitués de granulats enrobés d'émulsion de bitume. Leur mise en œuvre est néanmoins plus difficile et une mauvaise mise en œuvre peut réellement affecter la qualité du revêtement.

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Difficile
Sécurité	Bonne
Esthétique	Variable
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Environ 10 ans
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m ²
5 €/m ² pour un E.C.F. noir 12 €/m ² pour un E.C.F. coloré

Note :
7-8/10

Impact environnemental

On estime que la mise en œuvre des enrobés à froid entraîne une baisse de la consommation d'énergie d'au moins 20% par rapport à l'enrobé à chaud. Shell annonce une baisse de consommation de 40% pour le «Bitumen FreshAir© ».



Crédits Photo : Eurovia

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Adapté pour :	
Cycle Route	Oui
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Non
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Moyen

L'asphalte s'obtient en mélangeant bitume et granulats (sable, gravillon...). Son aspect très « routier » et ferme est obtenu s'explique par le fait que les granulats aient une courbe granulométrique continue. Sa mise en œuvre nécessite une température de fabrication supérieur (de 180°C à 220 °C) à celle pour mettre en œuvre des enrobés à chaud.

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Très Difficile
Sécurité	Bonne mais glissant si pluie
Esthétique	Variable
Entretien	Très peu d'entretien
Durée de vie	Environ 10 ans
Recyclage des matériaux	Oui

Coût HT au m ²
20-25€/m ² (jusqu'à 50€/m ²)

Note :
7/10

Impact environnemental
La mise en œuvre de l'asphalte, à très haute température, nécessite énormément d'énergie, ce qui augmente largement son impact environnemental. Toutefois, une fois qu'il est posé, ce revêtement est inerte et n'émet aucun polluant. Il est très proche des autres BB.





Description

Les enrobés écologiques utilisent exclusivement des liants à base d'huiles et de résines végétales, contrairement aux enrobés « classiques » décrit précédemment, dont le liant bitumeux provient de l'industrie pétrolière.

Sa composition est donc écologique et sa mise en œuvre est possible à une température moins élevée que celle d'un enrobé classique (120 °C contre 160 °C).

Mise à part la différence de liant, le matériel et le lieu de mise en œuvre sont les mêmes que pour les enrobés classiques, ce qui pourrait jouer un rôle décisif si l'enrobé écologique venait à plus se démocratiser.

L'autre différence majeure est que la mise en œuvre est plus longue, puisque le liant écologique met plusieurs jours à durcir, ce qui complexifie sensiblement sa mise en œuvre.

La plupart des liants étant assez incolore, il est possible de le pigmenter et d'ainsi donner la couleur de notre choix au revêtement pour lui donner le plus bel aspect possible.

Avantages

- Est mis en œuvre à température moyenne (moins de dépense d'énergie)
- Peut s'adapter aux zones vertes
- Le liant est « naturel » et non issu de l'industrie pétrolière.
- Relativement confortable
- Adhérence
- Bonne durée de vie
- Assez peu d'entretien

Inconvénients

- N'est parfois pas adapté aux températures extrêmes (les fortes variations climatiques peuvent générer des fissures sur l'enrobé).
- Prix souvent très élevé.
- Mise en œuvre longue



Les enrobés écologiques, nouveaux dans le marché mais très prometteurs

Difficile d'avoir un recul sur ces matériaux assez récents et relativement peu utilisés. Ils présentent toutefois des caractéristiques très prometteuses et sont en général à mettre en avant.



Adapté pour :	
Cycle Route	Oui
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Oui
Pistes Cyclables	Oui
Voie Verte	Moyen
Espace urbain	Oui
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Moyen

Ces revêtements sont des enrobés dans lequel le bitume est remplacé par un liant de synthèse ou des liant végétaux.

Caractéristiques techniques	
Perméabilité	Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Difficile
Sécurité	Moyenne (peut glisser)
Esthétique	Dépendant de la couleur
Entretien	Moyen
Durée de vie	Longue
Recyclage des matériaux	Oui

Coût HT au m ²
35-40 €/m ²

Note : 8/10

Impact environnemental
Etant mis en œuvre à une température plus faible que l'enrobé à chaud ou l'asphalte, l'enrobé à base de liant de synthèse ou végétal a un très bon impact environnemental tout en proposant un bon confort de roulement.





Description et résumé

Les traitements superficiels ne sont pas des revêtements à proprement parlé mais des mesures d'entretien d'anciens revêtements. Les deux principales sortes de traitements sont ceux à l'enduit superficiels et les MBCF (Matériaux Bitumeux Coulés à Froid)

On obtient un enduit superficiel en ajoutant successivement une couche de liant (souvent du bitume) et une couche de gravillons (de granulométrie variable). On compacte ensuite la couche pour former l'enduit superficiel. Il est possible de réaliser une deuxième couche identique. (« enduits bicouches »)

Les MBCF (ou schlammages) sont un mélange de liant bitumeux modifié, de gravillons et d'adjuvants mis en œuvre par une machine spéciale. (Appelée centrale mobile de malaxage à froid). Ce traitement superficiel permet la consolidation et la restauration de l'imperméabilité du revêtement. Il est aussi possible de colorer le mélange pour modifier la couleur du revêtement.



Les traitements superficiels, bon marché, peu efficaces, mais à ne pas négliger

Les enduits superficiels peuvent permettre la réhabilitation de vieilles pistes cyclables, qui auraient nécessité de gros efforts à la déconstruction. Certes, ils ne sont souvent pas idéals, mais leur potentiel n'est pas à négliger.

Avantages

- Possibilité de colorer le revêtement pour mieux l'intégrer à son environnement.
- Bon marché.

Permet la rénovation de vieux aménagements.

Inconvénients

- Semi-Imperméabilité.
- Durée de vie faible.
- Souvent peu esthétique si appliquée sur une partie du revêtement initial. (Couleur différente).
- Difficile à mettre en œuvre et à entretenir
- Projection de gravillons lors du passage de véhicules motorisés



Adapté pour :

Cycle Route	Moyen
Cycle VTC	Oui
Cycle VTT	Oui
Bande Cyclable	Moyen
Pistes Cyclables	Moyen
Voie Verte	Oui
Espace urbain	Non
Espace périurbain	Moyen
Espace rural	Moyen

On obtient un ESU en ajoutant successivement une couche de liant (souvent du bitume) et une couche de gravillons (de granulométrie variable). On compacte ensuite les couche pour former l'enduit superficiel. Il est possible de réaliser une deuxième couche identique. (« enduits bicouches »)

Caractéristiques techniques

Perméabilité	Semi-Imperméable, doit être raccordé au réseau d'assainissement
Mise en œuvre	Difficile
Sécurité	Moyenne
Esthétique	Variable
Entretien	Fréquent
Durée de vie	Moyen/faible
Recyclage des matériaux	Possible

Coût HT au m²

3-5 €/m²

Note :
5/10

Impact environnemental

L'ESU est le rajout d'une ou de deux couches de BB à un vieil aménagement et possède des propriétés similaires, à la différence qu'il possède une durée de vie plus faible qu'un enrobé « classique ».
Il a toutefois le mérite de « sauver » une piste cyclable devenue inutilisable.





Description et résumé

Les revêtements modulaires sont obtenus en utilisant des pavés ou des dalles de béton, des pierres naturelles, voire parfois des pavés en terre cuite. Comme leur usage est relativement restreint pour les aménagements cyclables, tous les revêtements modulaires ne seront pas décrits ici.

Les points forts des revêtements modulaires sont leur bonne intégration visuelle. Ce sont également des revêtements « pratiques » puisqu'il sont facilement modifiables et remplaçables (Par exemple pour accéder à des câbles sous terrains).

Ils sont néanmoins très chers, sont soumis à des contraintes particulières de mise en œuvre et sont sensibles aux racines.



Pavés de bétons



Dalles de pierre naturelle



Pavés en terre cuite



Dallage sensible aux racines

Avantages

- Bon aspect visuel, idéal pour les abords des monuments historiques. Nombreux choix de couleur
- Les formes sont adaptables
- Durée de vie très longue
- Facile à modifier
- Bon impact environnemental
- Recyclable

Inconvénients

- Sensibles aux éléments naturels (racines, mauvaises herbes)
- Entretien fréquent nécessaire
- Mise en œuvre délicate
- Prix élevé (entre 18 et 50€/m²)
- Souvent peu confortable
- Imperméabilité
- Glissant (pour la plupart)



Tableau récapitulatif

	Stabilisé	Stabilisé renforcé	Béton hydraulique	Béton bitumineux (enrobés)	Enduits superficiels	Enrobés à froid	Enrobé écologiques
Inondations	1	2	3	3	2	3	3
Impact souterrain (racines, réseaux)	2	2	2	1	1	1	1
Empreinte carbone et pollution de l'air	1	1	2	2	2	3	3
Intégration visuelle	3	3	2	1	1	1	3
Durée de vie	1	2	3	3	1	2	2
Coût (investissement et fonctionnement)	€€	€€	€€	€	€	€	€€€
Confort pour les cyclistes / sécurité	1	2	3	3	1	3	3
Mise en œuvre (rapidité, facilité)	3	2	1	2	3	2	1

1 | 2 | 3 : du moins favorable au plus favorable

Détails techniques





Bordures de séparation

Les bordures et espaces tampons sont essentiels à la sécurisation des vélos et au confort des déplacements. Souvent inadaptées les bordures ne doivent pas être semblables à celles utilisées pour les automobiles.

Séparation entre la chaussée et la piste cyclable

En zone urbaine :

- Vitesse limitée à 30 km/h : espace tampon > 0,35 m
- Vitesse limitée à 50 km/h et/ou obstacles (feux tricolores, arbres, panneaux) : espace tampon > 1 m minimum

Hors agglomération :

- Vitesse limitée à 70 km/h : espace tampon > 1,5 m
- Vitesse limitée à 80 / 90 km/h : espace tampon > 4,5 m
- Vitesse limitée à 110 km/h : espace tampon > 10 m

Séparation entre la piste et les bords.

En zone urbaine :

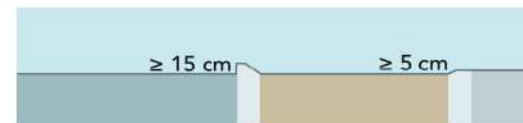
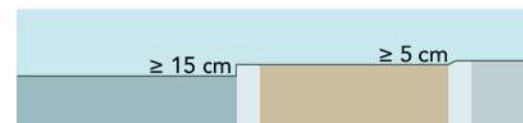
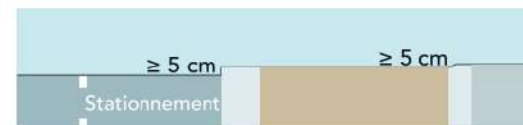
- Coupe bordure chanfreinée 30° disposée le long d'un trottoir ou d'une bande végétalisée.

Hors agglomération

- Espace tampon végétalisé au même niveau que le revêtement. Ligne de guidage peinte de chaque côté de la piste lorsqu'il fait nuit.

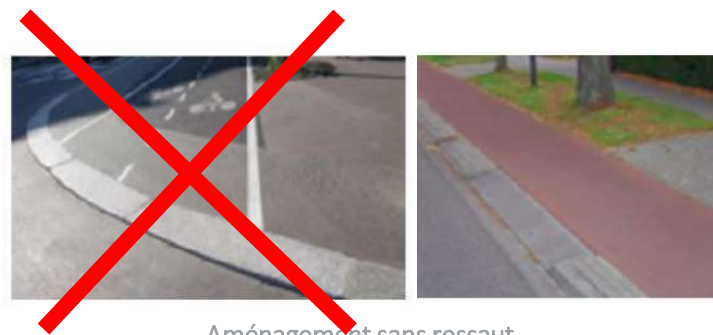
Séparation de deux tronçons.

- Aux intersections, les bordures avec ressauts sont déconseillées. Optez plutôt pour aucune bordure ou à minima une bordure plane.



Bordures selon contexte

Crédits photo : parisenselle.fr



Aménagement sans ressaut

Crédits photo : parisenselle.fr



Séparation entre la piste cyclable et le trottoir.

Zone urbaine piétonne :

- Piétons $< 100/m^2/heure$: pas de bordure
- $100 < \text{Piétons} < 160/m^2/h$: légère délimitation vélos/piétons (différence de revêtement, bordure plane)
- Piétons $> 160/m^2/h$: délimitation plus importante par une bordure chanfreinée à 30°
- Piétons $> 200/m^2/h$: mixité des usages compliquée.

Zone urbaine résidentielle :

- Si piste cyclable : elle est séparée du trottoir par une bordure chanfreinée de 30° .
- Zone mixte (zone de rencontre, zone pavillonnaire, rues d'hypercentres) : pas de bordure, optez pour une suppression des trottoirs.

Zone urbaine de transit.

- Si le flux piéton est important, le trottoir est séparé de la piste cyclable par une bordure chanfreinée de 30° .
- Si le flux piéton est faible, une simple délimitation par une bordure plane peut-être indiquée pour prévenir les conflits.

Zone hors agglomération :

- Voie verte en zone peu dense : Pas de bordures ni de séparation avec les piétons
- Voie verte en zone dense : Séparer les usages soit par une haie ou une bordure chanfreinée à 30° .



Zone piétonne > 160 personnes / heure
Crédits photo : google-maps.fr



Piste sur axe de transit
Crédits photo : aviewfromthecyclepath.com



Voie verte avec bande enherbée
Crédits photo : mairie-chateaubriant.fr



Les aménagements cyclables doivent permettre à tous les usagers d'y circuler. Ils doivent être capacitaires et séparés des autres usagers pour leur sécurité et afin d'éviter les conflits d'usages.

Pourquoi ?

- **De l'espace pour doubler facilement**

Le vélo est avant tout un moyen de transport, il doit permettre une cohabitation optimale des cyclistes rapides et moins rapides. Il doit alors y avoir assez d'espace pour doubler facilement quelqu'un sans le gêner.

- **De la place pour tous les véhicules non motorisés**

Des vélos plus imposants comme les vélos-cargos, vélos pour personnes handicapées et maintenant trottinettes doivent également ne pas être contraints par des pistes trop étroites. Leur développement est imminent et il faut anticiper ces véhicules sur les aménagements cyclables.

Comment ?

- **Des aménagements larges, confortables sans obstacles.**

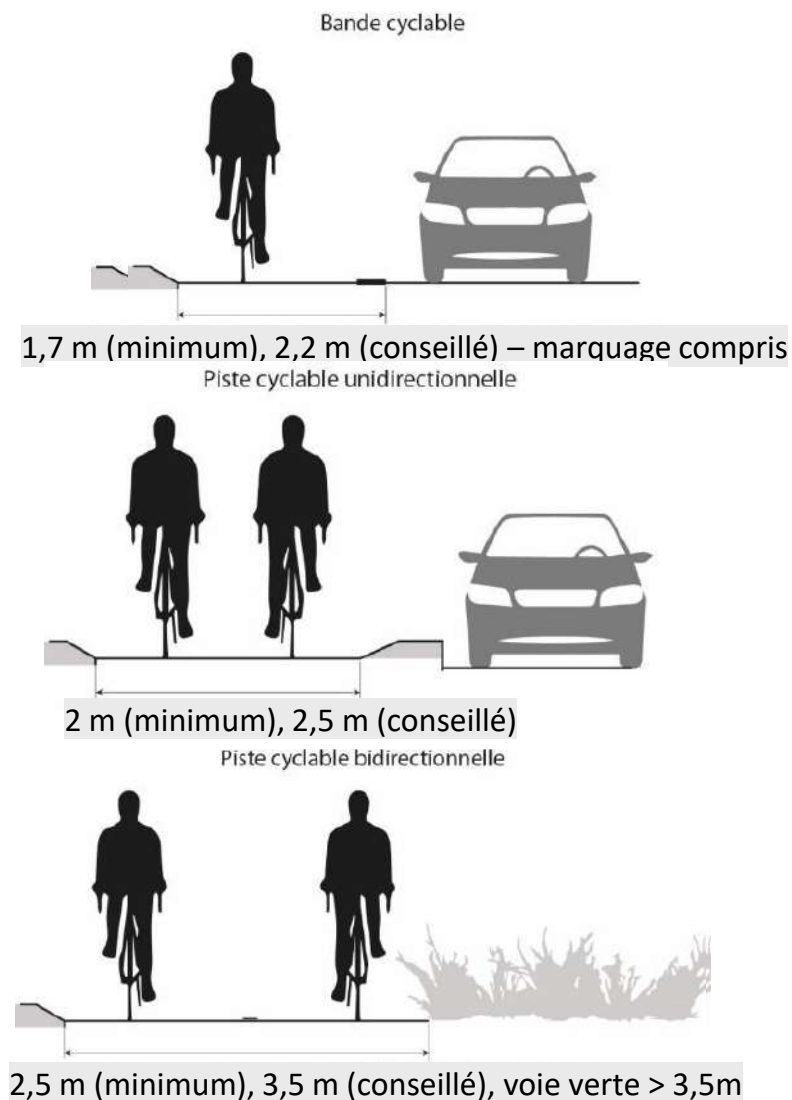
Où ?

- **Rééquilibrer l'espace public.**

Sur les axes de trafic, une voie de circulation peut être condamnée. Sur les axes résidentiels, une modification du plan de circulation peut suffire à apaiser le trafic motorisé. Attention à ne pas emprunter de la place aux piétons si leur place est déjà restreinte.

- **Ne pas essayer de tout insérer sur un axe.**

S'il n'y a pas de place pour tous les usagers, prévoir des axes alternatifs pour les vélos mais tout aussi directs.





Les angles de girations ne doivent pas être pensés comme pour une voiture ou un piéton. Le rayon doit être important et en courbe quelque soit son implantation.

Des aménagements à éviter ou modifier :

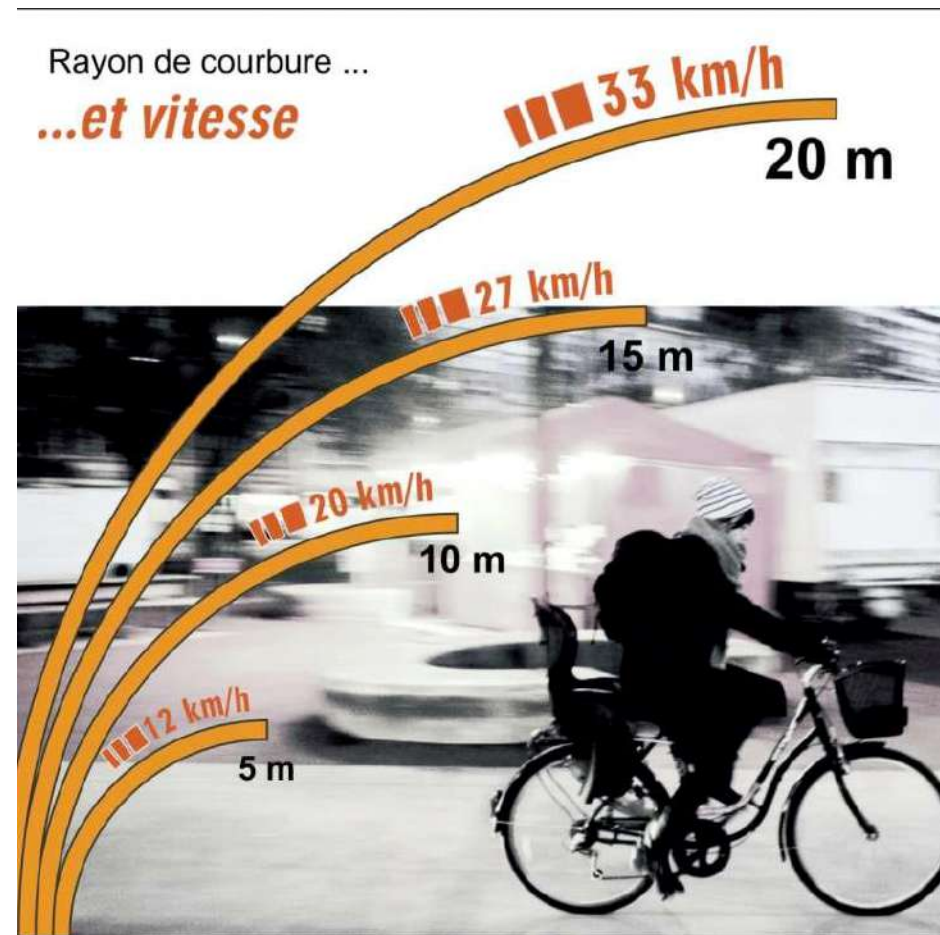
- Les angles droits aux intersections
- Les virages trop anguleux
- Les entrées et sorties d'aménagements à 90 degrés.

Des courbes adaptées au vélo :

- Adapter les virages en fonction du type d'infrastructure.
- Réaliser le virage en courbe et non par des lignes géométriques
- Elargir la piste dans le virage afin de garantir le confort du vélo.

De nouvelles données de références sur lesquelles s'appuyer :

- Intersections (12 km / h) : rayon 5 m
- Réseau irrigant (20 km/h) : rayon 10 m
- Réseau structurant (27 km/h) : rayon 15 m
- Autoroutes à vélo (33 km/h) : rayon 20 m



Virages adaptés - Cerema

Crédits photo : www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable



Les pentes génèrent un effort du cycliste et peuvent être responsables d'une fatigue physique trop importante, d'un découragement voire d'un abandon de l'aménagement par les usagers.

Caractéristiques :

Plus un aménagement sera plan, continu et linéaire, plus il sera favorable au développement du vélo.

- Pente < 6 % : **favorable**
- Pente > 6 % : **défavorable**

Application :

Il n'est pas indiqué ici de modifier le relief naturel des villes et campagnes. En revanche, les traversées de chaussées, ouvrages d'art et autres infrastructures doivent être facilitées et présenter le moins de pentes possibles.

- Entrées charretières, intersection à traiter de façon continue afin d'éviter les effets bateaux. Elles peuvent être décourageantes et abîmer le vélo.
- Ponts, tunnels. Si la pente est trop forte, augmenter sa longueur par une courbe afin de faciliter le confort du cycliste.

Un aménagement cyclable comprenant des pentes trop importantes peut être défavorisé et sous-utilisé. Attention à bien prendre en compte le confort du cycliste.



Pente tunnel douce

Crédits photo : bicycledutch



Pente tunnel douce en courbe

Crédits photo : curbed.com



Aujourd'hui, les dispositifs anti-intrusions sont majoritairement contraignants pour les vélos. Ils doivent être pensés pour être le moins gênant possible, autrement, leur utilisation doit être remise en question.

Caractéristiques :

- Un dispositif anti-intrusion ne doit pas contraindre la trajectoire du vélo : il ne doit pas imposer un ralentissement brutal ou un arrêt sur la voie. Il doit protéger les vélos et non les mettre en danger.
- Il doit être visible.
- Des potelets souples sont conseillés afin de ne pas commettre de dégâts humains.

Application :

Zone urbaine :

- Dans une rue piétonne, éviter les barrières. Les bornes escamotables permettent un accès restreint aux véhicules motorisés.
- Sur pistes cyclables bidirectionnelles, des potelets souples encadrés d'un marquage au sol sont adaptés au vélo. Ils doivent être espacés de chaque bordure de 1,6 m.

Zone rurale :

- Les dispositifs de barriérages en tout genre ne sont pas efficaces et trop contraignants pour une pratique cyclo-touristiques sur voie verte. Un ralentissement par ilot est adéquat et sécurisante.



Disposition potelets dangereux
Crédits photo : cerema.fr



Potelet central souple et visible
Crédits photo : Parisenselle.fr



Dispositif contraignant sur voie verte
Crédits photo : cerema.fr



Intersection adéquat voie verte
Crédits photo : cerema.fr



Barrières anti-intrusions dangereuses
Crédits photo : robertsau.eu



Bornes escamotables
Crédits photo : urbanouvelle.com



L'éclairage des aménagements cyclables est essentiel en agglomération afin de les rendre praticables tout au long de l'année et pour la sécurité des usagers. Ce dispositif va de pair avec un aménagement continu sans obstacles et intuitif. Hors zone urbaine, l'éclairage est à limiter pour limiter les impacts de la pollution lumineuse.

Caractéristiques :

Un bon éclairage doit être uniforme et il ne doit pas laisser apparaître des trous noirs. Aux intersections, il doit être renforcé afin d'indiquer les obstacles et prévenir les conflits.

Application :

En zone urbaine :

- Eclairage uniforme de tous les aménagements cyclables.
- Tunnels & ponts.
- Intersections.

Hors agglomération :

- L'installation de lampadaires n'est pas pertinente en zone rurale compte tenu de la pollution lumineuse et du coût élevé des installations. Il est alors conseillé d'appliquer des bandes peintes sur les bordures de l'aménagement cyclable et l'installation de lampadaires ponctuellement sur des zones dangereuses (carrefour, danger etc.).

A éviter :

- Les lampadaires empiétant sur les aménagements cyclables ;
- Les trous noirs.



Emplacement adéquat éclairage

Crédits photo : schreder.com



Peinture bordures et centrale

Crédits photo : schreder.com



Luminokrom – peinture photoluminescente

Crédits photo : luminokrom.com



La gestion des écoulements des eaux est importante pour optimiser le confort et éviter les chutes. L'attention doit être portée autant sur les dégâts causés par les intempéries que sur le type de mobilier urbain utilisé et en adéquation avec les vélos.

Caractéristiques :

Anticiper les risques d'inondations :

- Mettre en place un système d'évacuation des eaux dans les renforcements, cuvettes, tunnels comme on le ferait pour une chaussée routière, de type caniveau en béton ou caniveau à grille.

Ne pas contraindre la pratique cyclable :

- Choisir un système d'avaloirs qui ne déforme pas la chaussée en privilégiant la longueur d'engouffrement plutôt que la largeur afin d'éviter au maximum une circulation sur les ouvrages.
- Privilégier des grilles fines et perpendiculaires à la roue.

Hors agglomération et si l'aménagement cyclable est encadré d'espaces tampons végétalisés, il y a autogestion des écoulements par la courbure du revêtement.



Avaloir dangereux
Crédits photo : lejournalcatalan.com



Avaloir sans grille à privilégier
Crédits photo : google-maps.com





Les aménagements cyclables nécessitent d'être entretenus compte-tenu de la vulnérabilité de leurs usagers. La majorité des accidents à vélo sont individuels et dus à un obstacle, une bordure. Un aménagement qualitatif permet de limiter le risque.

Eviter l'accident

Des dégâts mineurs :

Feuilles, papiers, gravillons doivent être enlevés régulièrement. Ils peuvent provoquer à moyen terme la chute de cyclistes.

Des dégâts majeurs :

Nids de poules, branches d'arbres, obstacles peuvent s'avérer très dangereux et causer de graves blessures. Ils doivent être impérativement enlevés.

Entretenir les aménagements cyclables

Libérer l'espace :

Les haies aux abords de la piste devront être taillées ainsi que les branches d'arbres que les usagers pourraient se prendre dans le visage. Les bandes végétalisées, si elles empiètent sur l'enrobée, doivent être tondues.

Sécuriser la voie :

Refaire la peinture de guidage lorsqu'elle s'efface, nettoyer les panneaux de jalonnement, modifier l'aménagement s'il est dangereux.

Des aménagements cyclables bien entretenus sont durables et ne nécessitent pas de gros travaux.



Peinture effacée – l'aménagement disparaît

Crédits photo : BL évolution



Feuilles sur aménagement –
risque de chute

Crédits photo : Bruno Monginoux



Débris végétaux – largeur réduite

Crédits photo : BL évolution



Racines d'arbres – inconfort voire chute.

Crédits photo : BL évolution

Stationnement vélo





Espace public, commerces

Écoles, entreprises

Gare, résidence



Quelques minutes



Quelques heures



Une journée ou plus

Arceaux
(3 points d'attache)

Abri + Arceaux
(protégé des intempéries)

Box vélo
(espace sécurisé du vol et des intempéries)

Abri Sécurisé
(espace sécurisé du vol et des intempéries)



100 €/arceau (2 places)



5000 €/abri (10 places)



4500 €/abri (2 places)



20 places 30 000 €/abri



6000 €/abri (5 places)

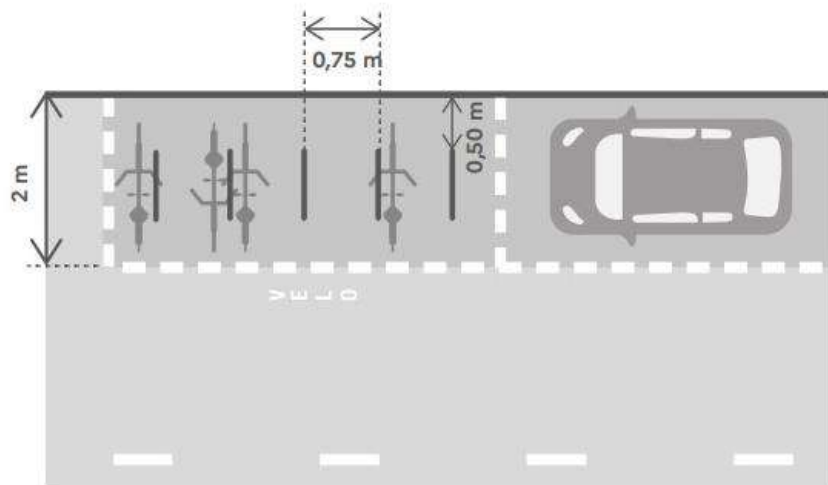
Types de stationnement vélos adaptés aux différents usages

Crédits photo : arceaux : abri-plus.fr / abri +arceaux : sol-direct.fr / vox vélo individuel : techni-contact.com / abri 5 places : paris.fr / abri sécurisé : altinnova.fr

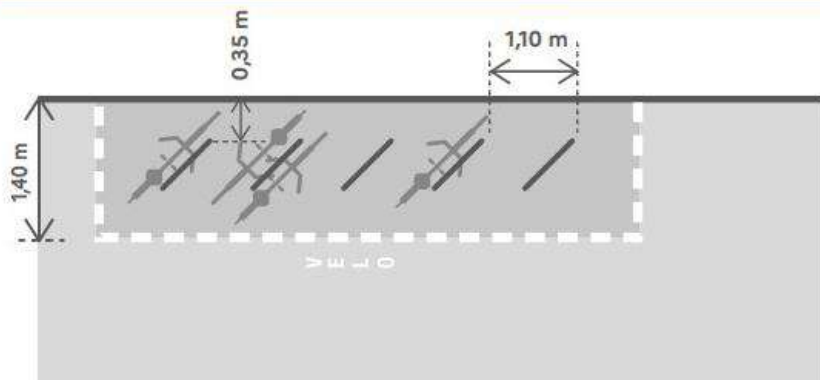


Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière [...] aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. » [...]

ORGANISATION PERPENDICULAIRE

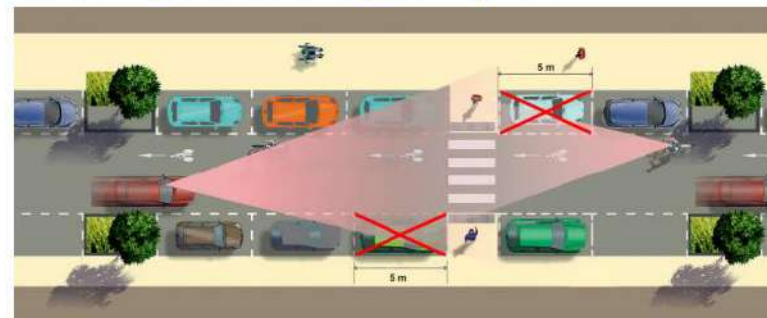


ORGANISATION EN ÉPI



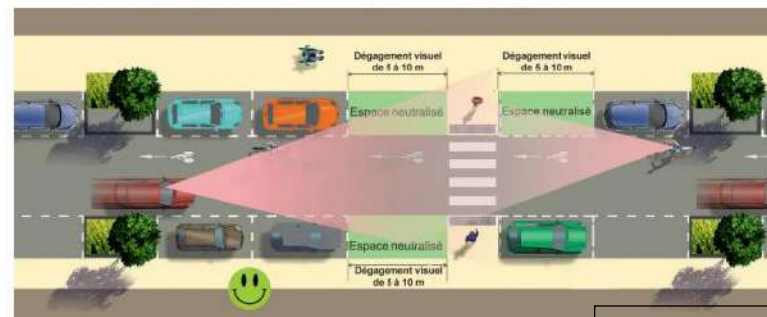
	BIPORTEUR	TRIPORTEUR	VÉLO ALLONGÉ
LONGUEUR	2,60 m	2,30 m	2,00 m
LARGEUR	70 cm	90 cm	50 cm

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords de voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélos

Accusé de réception en préfecture
0791200872048-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



Les arceaux sont destinés à du stationnement ponctuel vélo de quelques minutes à quelques heures (courses, visite à un proche, études, etc...).

Caractéristiques

- Un arceau en U est recommandé pour une sécurisation optimale en 3 points (cadre, 2 roues du vélo). Ainsi, cela permet d'éviter le vol et d'abimer son vélo.
- Dimensions générales des arceaux :
 - Hauteur** : 80 cm
 - Longueur** : 65 cm à 1 m
 - Espacement** entre chaque arceau : 70 cm (afin d'éviter le stationnement des 2 roues motorisées)
- **Coût par arceau** : 79 €

Ne pas négliger la qualité de l'équipement. Bannir les pinces roues qui abiment et ne sécurisent qu'une roue du vélo.

Application

- Disposer régulièrement des arceaux près des équipements publics et lieux générateurs de trafic (école, marché, mairie, cinéma, piscine etc...).
- Supprimer une place de stationnement en amont de chaque passage piéton permet de garer 10 vélos et aux piétons d'avoir une meilleure visibilité sur la route avant de traverser.
- Enfin, les arceaux peuvent être munis d'un abri, afin de protéger les vélos des intempéries.



Exemple d'arceaux de qualité –
Crédits photo : gtsm.ch



Accrochages vélo sur arceaux

Crédits photo : citycle.fr



Les boxes vélos sécurisés sont destinés à du stationnement résidentiel longue durée (nuit, jour, semaine, etc...) pour les personnes qui n'ont pas les moyens de garer leur vélo de façon sécurisée dans leur copropriété, maison etc... Elles permettent de lutter contre le vol et de protéger les vélos des intempéries.

Caractéristiques

- Ouverture grâce à un badge / clef ou application mobile 24/24h.
- Compatible avec vélo + siège enfant.
- **Abonnement à l'année** : 40 – 75 € par an par vélo
- **Coût d'installation** : 6 000 €– 7 000€

Application

- 1 place de stationnement voiture -> 5-6 places vélos
- Elles sont disposées dans la rue, surtout dans les zones de forte densité de population où le manque d'espace ne permet pas de stationner son vélo dans une cours d'immeuble sécurisée ou une maison.
- Dispositif adapté à des villes de 10 000 à 100 000 habitants.



Box vélo sécurisé – Lille

Crédits photo : altinnova.fr



Intérieur vélobox

Crédits photo : altinnova.fr



Une vélostation est un abri vélo, ou parking souterrain, capacitaire à proximité d'une gare et/ou dans un centre-ville. Elle est à la fois destinée à faciliter l'intermodalité et à compléter le stationnement résidentiel.

Caractéristiques

- Aujourd'hui, les vélostations sous forme d'abris sont faciles d'utilisation
- Elles sont souvent autonomes en énergie, alimentées par un système de panneaux photovoltaïques disposé sur le toit.
- Stationnement en double racks conseillé (exemple : Chambéry)
- **Coût d'installation** (20 places): 22 000 € – 30 000 €
- Il peut aussi s'agir de simples parkings souterrains dont une partie peut être aménagée pour accueillir des vélos.

Application

- En gare : Elles permettent de réaliser le trajet vers la gare à vélo, avant de prendre le train, sans se soucier du problème du vol.
- En centre-ville : Elles permettent du stationnement longue durée pour les habitants, les personnes qui y travaillent ou de faciliter l'intermodalité avec des lignes de bus, métro, tramway etc...
- Cyclo-tourisme : Pallier le manque fréquent de stationnement vélo dans les hôtels et chambres-d'hôtes.

- **Tarifs** : La grille tarifaire doit être claire et la vélostation doit permettre à chacun et chacune de pouvoir stocker son vélo même au dernier moment.
Déployer des tarifs adaptés à différents usages.



Box vélo sécurisé – Lille

Crédits photo : altinnova.fr



Intérieur vélostation - Chambéry

Crédits photo : Francebleu.fr

Signalétique et jalonnement





La signalétique est un élément important de l'aménagement de l'espace public. Le jalonnement doit permettre **d'assurer un itinéraire cyclable et piétonnier lisible, efficace et confortable.**

La signalisation directionnelle

Son but est d'indiquer au cycliste la direction de sa destination. Des cheminements mal jalonnés, ou mal connus, ne sont pas pratiques à utiliser. Les jalonnements doivent obéir à des principes nationaux réglementaires tout en reflétant l'identité du territoire et des territoires supra (département, région) pour que les usagers puissent s'y retrouver d'un territoire à un autre. Depuis 2022, un guide des aménagements le JALRIC explique précisément le positionnement et la hiérarchisation des panneaux directionnels, permettant ainsi aux collectivités, bureaux d'études d'être orientées lors de la création d'un plan de jalonnement avec une homogénéité de réalisation partout en France.

Tout comme la signalisation routière, pour favoriser les usages cyclables, la signalisation directionnelle doit faire apparaître :

- La direction
- La distance associée

Les codes couleurs utilisés

- Vert – Hexachrome green : CMJN – C 90 % M 10 % J 95 % N 0 % / RVB – R 25 V 230 B 13
- Bleu – Reflex blue : CMJN – C 100 % M 80 % J 0 % N 0 % / RVB – R 0 V 51 B 153
- Jaune – Yellow : CMJN – C 0 % M 0 % J 100 % N 0 % / RVB – R 255 V 204 B 0

Les polices utilisées

- ID EuroVelo : Frutiger
- ID National : Candara Bold

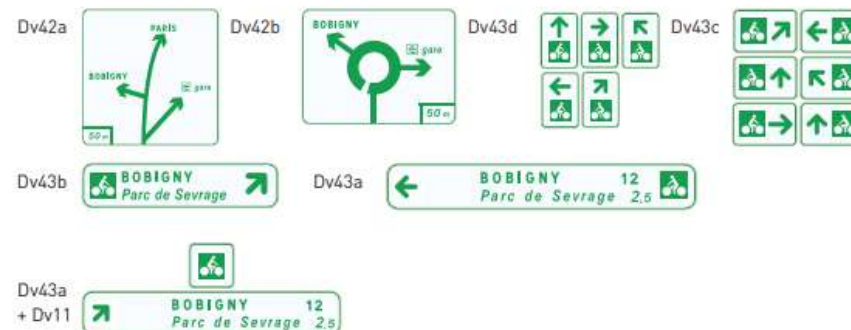
Panneaux d'identifiants



Panneaux de position



Panneaux de pré-signalisation



Panneaux de confirmation



Panneaux issus du guide JALRIC

Crédits photo : vélos&territoires.org

Accusé de réception en préfecture 077-200072346-20240405-2024-083B-DE Date de réception préfecture : 05/04/2024



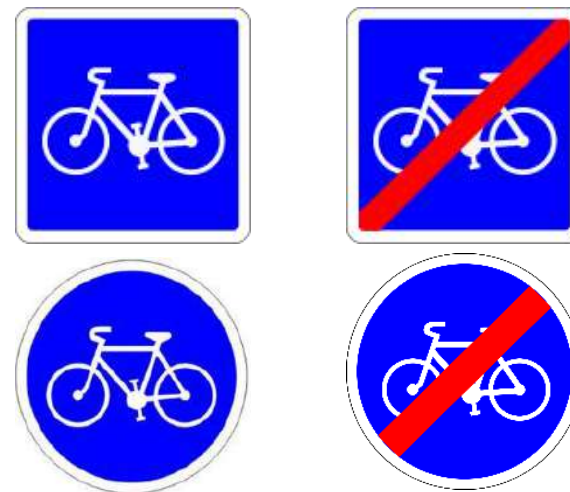


Indication / Obligation : Comment signaler un aménagement cyclable ?

Le **panneau d'indication d'une voie conseillée** et réservée aux cyclistes est codifié **C113**. Il indique, comme le panneau B22a, que cette voie leur est réservée. Il est donc interdit aux piétons et aux autres véhicules de l'utiliser. La fin de section est indiquée par un panneau **C114**.

Le **panneau B22** indique aux cyclistes qu'il est **obligatoire** d'utiliser la piste ou la bande cyclable. **Après avis du Préfet**, il peut être installé sur certains tronçons uniquement où la circulation des cyclistes sur la chaussée se révélerait trop dangereuse. Ainsi, il ne doit pas être confondu avec le panneau C113. Le panneau de fin d'obligation de piste ou bande cyclable est représenté le panneau B40.

Ce panneau est parfois surutilisé sur des aménagements eux-mêmes non sécurisants (comme sur la photo ci-contre). Le caractère obligatoire doit permettre aux cyclistes de circuler sur un espace séparé et non anxiogène.



En haut : panneaux C113 / C114

En bas : panneaux B22 / B40

Crédits photo : FUB.fr



Bande cyclable obligatoire

Crédits photo : google-maps.fr



Signaler les zones de partage de la voirie

Le **jalonement au sol** peut être utilisé, en complément des habituels panneaux réglementaires (**jalonement vertical**) pour signaler aux usagers un aménagement cyclable ou des zones de partage de la voirie.

Indiquer la séparation des usages

En dernier recours, lorsque des conflits d'usages sont à prévoir, et que l'aménagement ne permet pas de séparer physiquement les piétons et les cycles, un marquage au sol permet de **matérialiser l'espace réservé à la circulation de chaque type d'usagers**. Autrefois utilisée pour symboliser les aménagements cyclables, la couleur verte n'est plus d'actualité. Aujourd'hui le blanc est privilégié avec l'application du beige toléré pour les traversées notamment.

Compléter le jalonement directionnel vertical

Ce type de jalonement peut également permettre de matérialiser sur la chaussée les traversées de vélos et améliorer ainsi leur visibilité et leur sécurisation. Il peut également favoriser le repérage dans l'espace, ou apporter des informations aux cyclistes sur leur itinéraire ou leur temps de parcours (voir illustration ci-après)

NB : La simple utilisation d'un marquage au sol ne constitue pas en lui-même un aménagement propice à la sécurisation des déplacements à vélo. La signalisation horizontale doit être utilisée en complément des autres éléments d'aménagement (séparation physique, bordure, signalisation verticale, réduction de la vitesse et du trafic motorisé...).

Annexe D1



Figurine encadrée (cf. article 66)



Double chevrons avec figurine - exemple



Double chevrons - exemple



Double chevrons complété par un numéro d'itinéraire cyclable - exemple

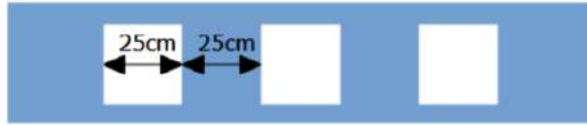
Marquage réglementaire issu de l'ISSR

Credits photo : JALRIC vélos&territoires.org



Dimension des pictogrammes liés aux aménagements cyclables

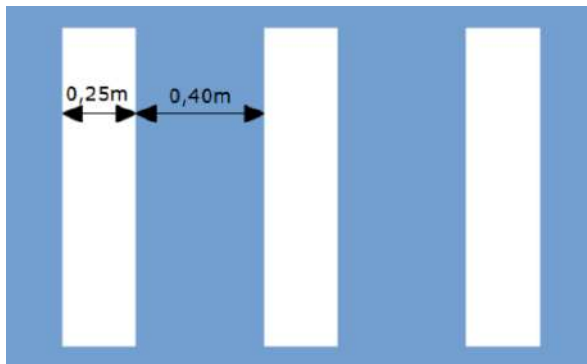
Cédez-le-passage



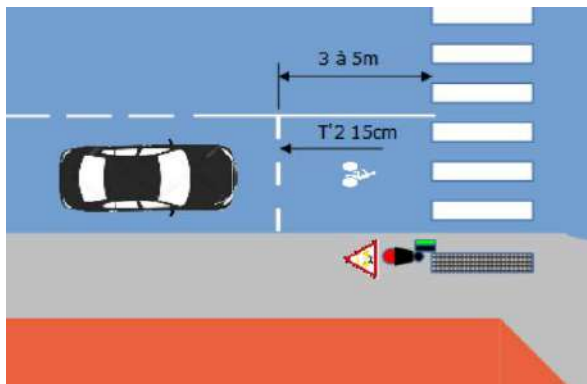
Ligne de stop



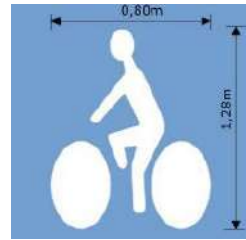
Passage piétons sur piste cyclable



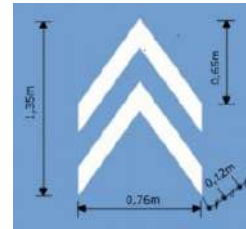
SAS vélo



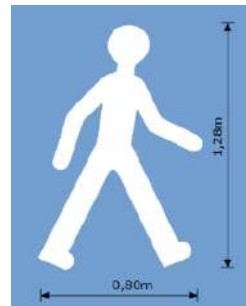
Pictogramme vélo



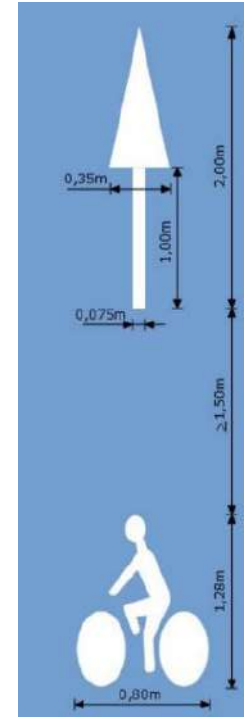
Pictogramme chevrons



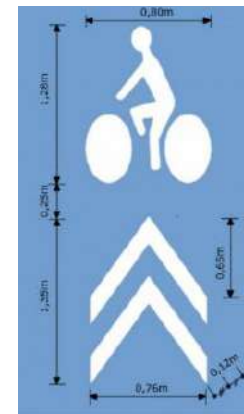
Pictogramme piéton



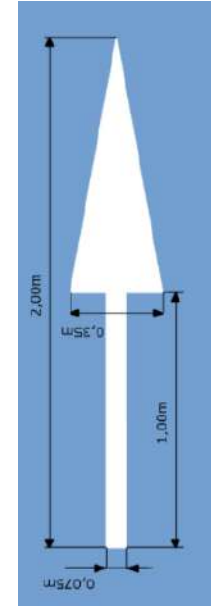
Double sens cyclable



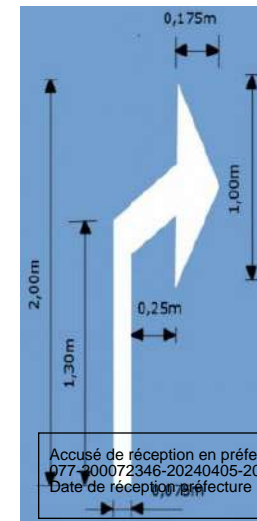
Traversée d'intersections



Flèche seule tout droit



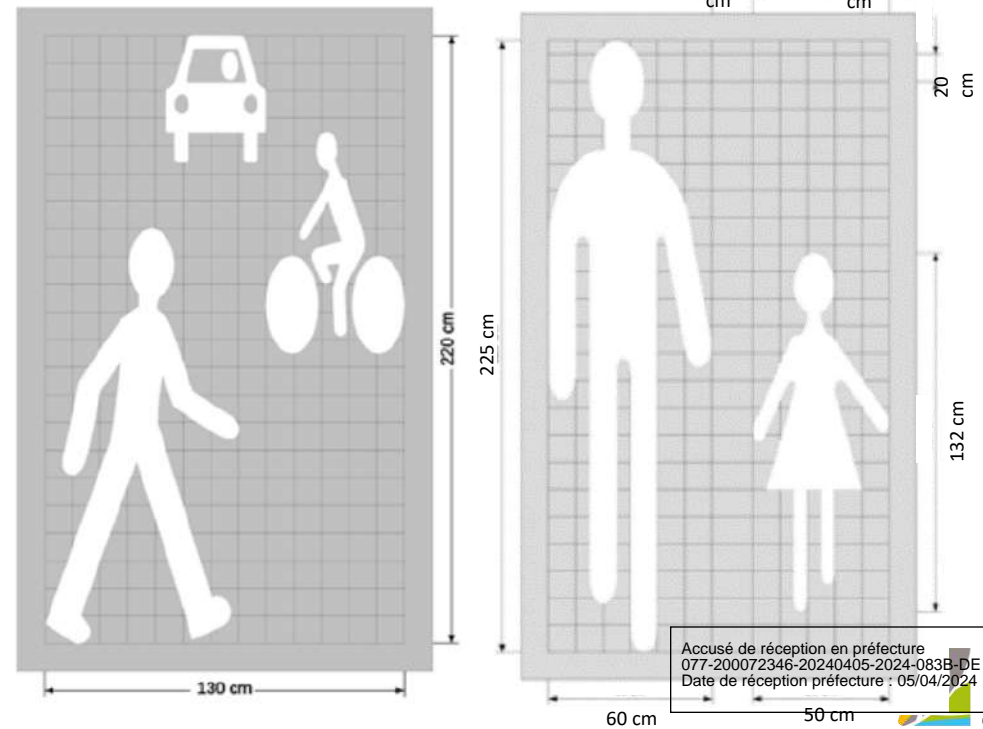
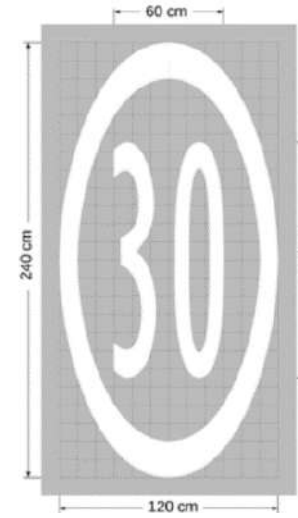
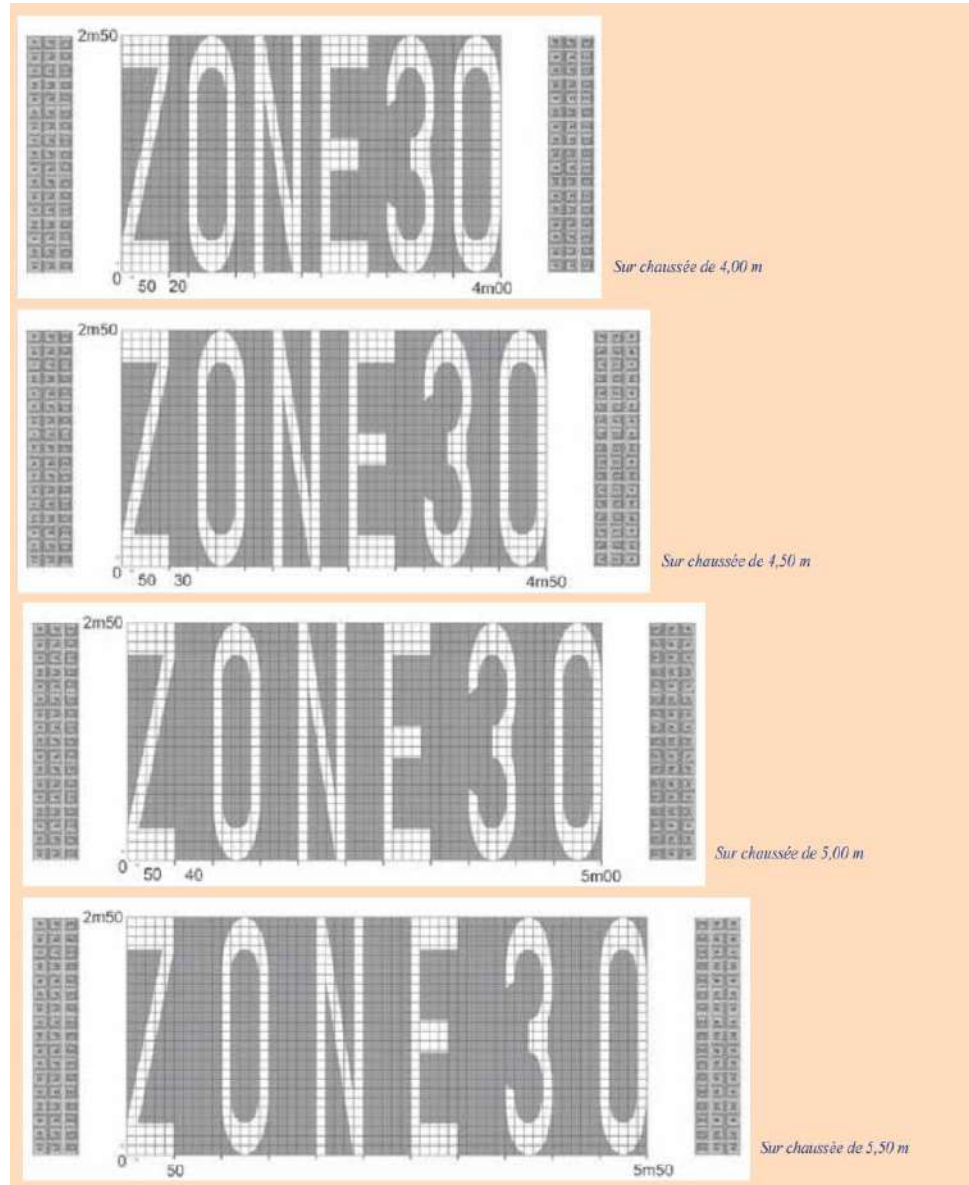
Flèche seule à droite



Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception en préfecture : 05/04/2024



Dimension des pictogrammes : vitesse





Piste cyclable bidirectionnelle



Section courante :

- Pictogramme vélo dans les deux sens + ligne axiale discontinue de largeur 2u ;

Intersections :

- Pictogrammes vélos + chevrons.

Chaucidou (CVCB)



Section courante :

- Chevrons + ligne discontinue T2 3u.

Intersections :

- Si CVCB prioritaire continuité de l'aménagement et des chevrons.
- Si présence d'un plateau, CVCB stoppé avant les dents du plateau.

Pistes cyclables unidirectionnelles



Section courante :

- Pictogramme vélo

Intersections :

- Pictogrammes vélos + chevrons

Double sens cyclable



Section courante :

- Pictogramme vélo + flèche + ligne discontinue si la chaussée le permet.

Intersections :

- Pictogramme vélo + chevrons.

Voie verte



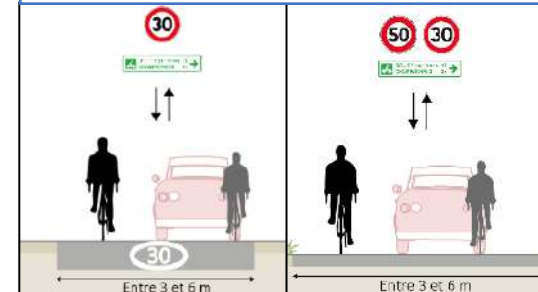
Section courante :

- Aucun

Intersections :

- Pictogrammes vélos + piétons

Voie partagée



Section courante :

- Eventuellement ellipse 30 ou 50 km/h.

Intersections :

- Pictogrammes vélos + flèche ou chevrons avec numéro d'itinéraire.

Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024



La signalisation horizontale non-réglementaire, un complément d'information à créer dans les zones urbaines.

La signalisation réglementaire vue précédemment doit être un socle commun à toutes les collectivités afin d'orienter les cyclistes au niveau national, régional et plus localement.

Pour améliorer la lisibilité des directions, les indications peuvent reprendre la charte graphique de la ville avec des éléments mieux adaptés aux modes actifs. Les indications peuvent apporter des éléments de contexte plus locaux (gymnase, écoles, centre-ville) avec des durées de déplacements plutôt que des distances.

La signalisation horizontale peut également être mise en place dans le cadre de lignes cyclables identifiées (réseau express vélo, vélopolitain etc.) avec un nom de réseau identifiable et incitatif.

Améliorer la sécurité en intersections

Afin de sécuriser davantage les intersections, certaines villes utilisent la signalisation non-réglementaire. A Paris (photo en bas à gauche) il y avait des piétons sur l'aménagement cyclable, la mairie a décidé de poser une résine verte pour bien identifier les différents cheminements. A Grenoble, la métropole a décidé d'identifier ses traversées cyclables par des lignes discontinues jaunes sur son réseau express vélo (photo en haut, à droite).



Indication de la direction suivie
Crédits photo : Aurélie Massait / France 3 Alpes



Matérialisation des traversées
Crédits photo : Aurélie Massait / France 3 Alpes



Marquage au sol signalant une piste cyclable
Crédits photo : BL Evolution



Indication des temps de trajet
Crédits photo : Ville de Montreuil



Signalisation temporaire à vocation pédagogique

Dans le cadre de nouveaux aménagements, ou d'expérimentations, une signalisation temporaire peut être installée. Elle aura pour objectif d'expliquer les vertus de l'aménagement en cours ou d'en expliciter ses modalités de fonctionnement (modification des sens de circulation, réduction du nombre de voies...). Attention toutefois, l'aménagement doit être suffisamment simple pour être compris rapidement par l'ensemble des usagers.

Un jalonnement temporaire peut également être installé pour signaler un itinéraire cyclable en avant l'installation d'un jalonnement classique.



Jalonnement temporaire un passage en zone 30 et l'instauration d'un double sens cyclable

Crédits photo : © BL Evolution



Jalonnement temporaire signalant un itinéraire cyclable

Crédits photo : © Le Parisien



Jalonnement temporaire signalant l'aménagement d'une zone de rencontre
Crédits photo : Ville de Besançon



Jalonnement temporaire signalant l'aménagement d'un espace sécurisé pour les vélos

Crédits photo : © Vincent Lemestre, France Télévisions

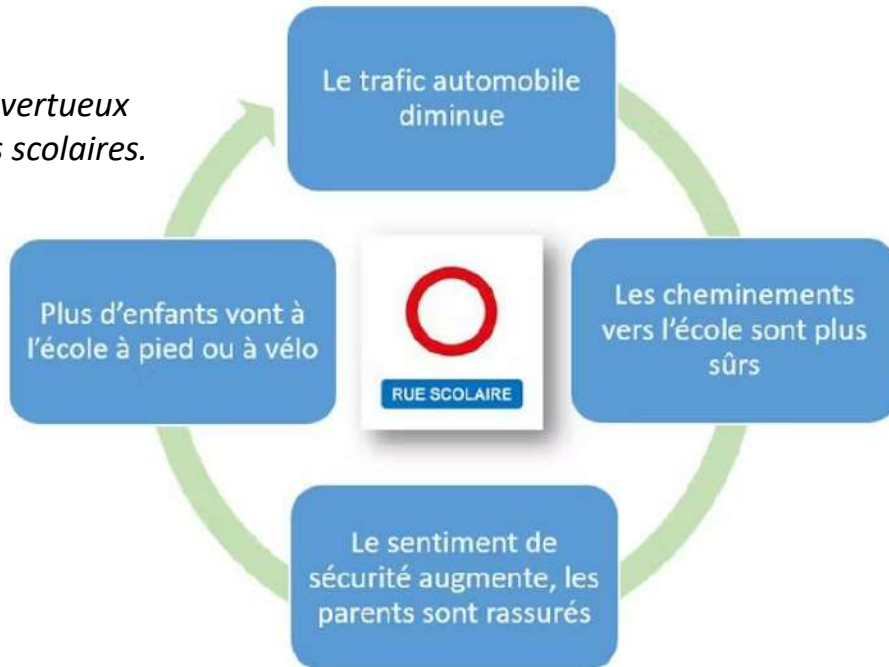
Accusé de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024





Commune du Vivier sur Mer en Ille-et-Vilaine, 1000 habitants.

Cercle vertueux des rues scolaires.



Commune de La Montagne en Loire-Atlantique, 6000 habitants.

Sources :

- Catalogue des aménagements dans le cadre d'un Plan de déplacement établissement scolaire (Mobiscol, Juin 2022)
- Mathieu Chassignet, adapté du guide « Concevoir une rue scolaire : méthodologie et bonnes pratiques »

Accuse de réception en préfecture
077-200072346-20240405-2024-083B-DE
Date de réception préfecture : 05/04/2024

Compteurs vélo





Le principe du compteur

Un compteur vélo un système installé sur le bord d'une voies cyclable (ou qui n'est pas exclusivement pratiquée par des cyclistes) qui comptabilise le nombre de cyclistes utilisant cette voie. Il permet d'obtenir des renseignements précis sur la fréquentation et d'identifier au mieux le besoin des citoyens empruntant les itinéraires.

Certains compteurs offrent la possibilité de compter le passage de piéton en plus des cyclistes. Le relevé des données est très simple (par signal Bluetooth ou USB).

Le prix d'un compteur permanent (Eco-Compteur ou MAGSYS) est de 4 000 à 5 000 € HT (en comptant la pose du compteur, estimée à 1 000 € HT). L'entretien des batterie coûte environ 350 €/compteur/an.



Un éco-compteur à Rennes
Crédits Photos : Libération

La Plateforme Nationale des Fréquentations

La PNF (Plateforme Nationale des Fréquentations) a été créée en 2013 et son objectif est de suivre la mutualisation des données de comptables de vélo. Cette pratique s'est depuis largement démocratisée partout en France et on observe l'apparition d'éco-compteur partout en France. Comme énoncé lors du dernier congrès de la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) : « seuls comptent ceux qui sont comptés ! ».

Un usage en plein essor

Fin mars 2020, 90 contributeurs permettaient de collecter les données de 903 compteurs distinguant les vélos des autres usages. La plupart sont installés sur des itinéraires nationaux, dont la vocation est touristique et utilitaire. Les autres sont placés sur des réseaux locaux.

Ce nombre est en effet en forte progression, puisqu'on comptait en mars 2017 environ 63 contributeurs qui partageaient les données de 605 compteurs, ce qui était déjà à l'époque 3,4 fois plus de compteurs qu'en 2013.



Nombre de compteurs intégrés dans les différentes analyses
©Vélo & Territoires



Carte des compteurs de vélos partagés sur la PNF

©DRC fin mars 2020
 Accusé de réception en préfecture
 077-200072346-20240405-2024-083B-DE
 Date de réception préfecture : 05/04/2024





Les compteurs à capteurs magnétiques

Certains compteurs analysent la signature magnétique des roues des vélos, en se basant sur plusieurs critères de différenciation. Les compteurs de qualité permettent de détecter tous les types de vélos, même ceux possédant des cadres en carbone ou en aluminium et cela dans toutes les configurations (voiries partagées, fort trafic), en ignorant le trafic motorisé.

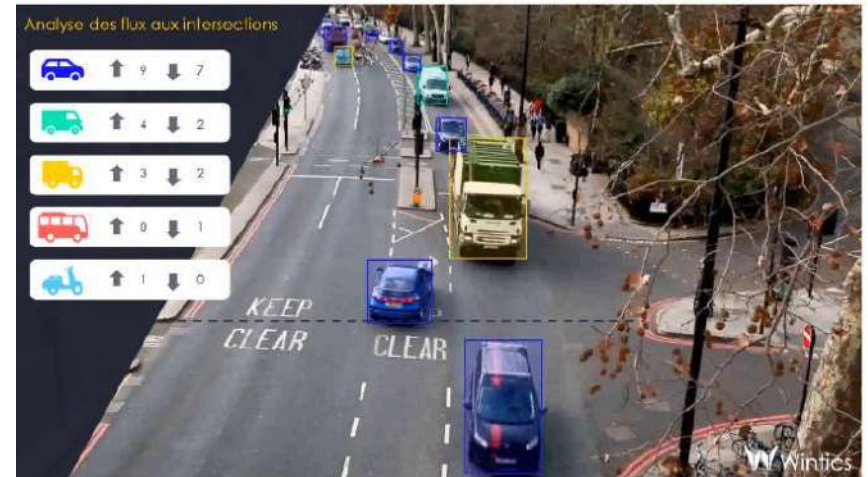


Illustration du compteur de cyclistes sur voie verte ZELT

Crédits Photos : eco-compteur.com

Les compteurs s'appuyant sur le Deep Learning

Les derniers capteurs utilisent le Deep Learning, ce qui consiste à entraîner des « réseaux de neurones » en analysant une grande quantité d'images d'un objet donné (un réseau de neurone convolutif peut s'entraîner sur plusieurs millions d'images). Une fois le réseau « entraîné », chaque image est analysée par un système complexe composé de « couches d'analyses », chacune consacrée à un élément caractéristique de l'objet (une partie du vélo par exemple). Ce système nécessite néanmoins d'importantes ressources de calculs (serveurs, cartes graphiques...) mais présente l'avantage de pouvoir utiliser directement les caméras d'une commune et de ne pas nécessiter d'installation supplémentaire. Des systèmes sont en cours d'expérimentation.



Analyse des flux routiers grâce au Deep Learning

Crédits Photos : Wintics



L'usage des compteurs

Un compteur permet d'obtenir des renseignements précis sur la fréquentation et d'identifier au mieux le besoin des citoyens empruntant les itinéraires. Aujourd'hui, les compteurs sont majoritairement utilisés pour les grands itinéraires du Schéma national des véloroutes mais ils représentent aussi un réel intérêt pour le vélo utilitaire.

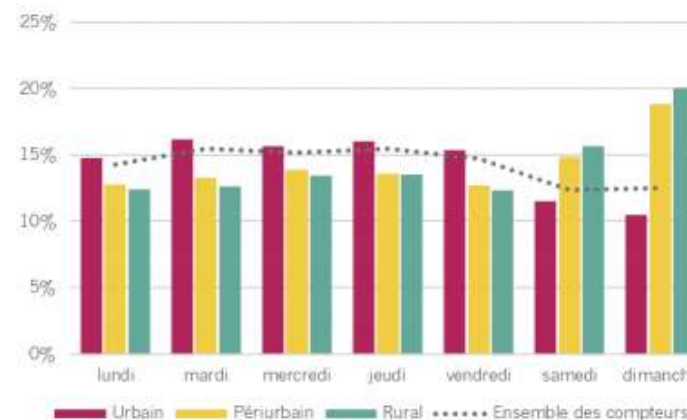
L'utilisation des compteurs présente plusieurs intérêts:

- En plaçant des compteurs sur les grands itinéraires, ils donnent une vision d'ensemble de la fréquentation vélo à l'échelle nationale. Cela permet d'avoir une analyse vraiment pertinente et précise sur la fréquentation de ces axes.
- Analyser les retombés économiques, en particulier du tourisme, comme le réseau PNF accompagne les dynamiques locales et internationales.
- L'usage du vélo étant en plein essor, les données des compteurs permettent de promouvoir le développement de l'usage du vélo et des itinéraires cyclables, notamment en cette période de COVID-19.
- Un compteur est un très bon outil de suivi pour l'analyse des nouveaux aménagements cyclable. Il permet d'analyser l'impact d'un aménagement et d'apprécier sa réussite. Certains compteurs « dits temporaires » peuvent être posés pendant une durée limitée au bord d'un aménagement puis déplacés ailleurs, ce qui peut permettre aux collectivités de faire des économies sur le prix des compteurs.



Répartition mensuelle des passages 2019 par type de pratique (base 324 compteurs "loisirs", 116 compteurs "utilitaires" et 475 compteurs pour l'ensemble)

©Vélo & Territoires



Répartition du nombre de passages 2019 selon les jours de la semaine (base 475 compteurs)

©Vélo & Territoires

Sources : Villes Cyclables, Vélo & Territoire

Ressources utiles





Principes généraux :

- CEREMA, *Rendre sa Voirie Cyclable*, 2021
- Paris en Selle, *Guide des aménagements cyclables*, 2019
- CROW, *Design Manual for Bicycle Traffic*, 2016

Matériaux et revêtements

- Conseil général de Vendée, *Les revêtements de sol pour les cheminements doux*, 2010 , 80p [Lien Septembre 2020](#)
- Conseil général des Yvelines, *Catalogue des revêtements adaptés aux véloroutes, voies vertes, pistes cyclables et bandes cyclables*, 2011, 36p [Lien Septembre 2020](#)
- Centre de recherches routières (CRR) (Belge), *Revêtements des aménagements cyclables, Recommandation pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien*, 2009, 80p [Lien Septembre 2020](#)
- Vélo & territoires, *Fiche action n°9 Revêtements des aménagements cyclables, Quel Revêtement selon quels critères ?* 2019, 12p [Lien Septembre 2020](#)
- Rapport de la FCDE, *Des revêtements de qualité pour les voies vertes*, 2017, 3p [Lien Septembre 2020](#)

Loi et règlements

LOI n° 2019-1428 - *Orientation des mobilités*, LOM, 2019 ([Lien Novembre 2020](#))

LOI n° 96-1236 - *Air et Utilisation rationnelle de l'énergie*, LAURE 1996 ([Lien Novembre 2020](#))

LOI n° 2014-366 - *Accès au logement et un urbanisme rénové*, ALUR, 2014 ([Lien Novembre 2020](#))

Fiches du CEREMA par thématiques ([Lien Novembre 2020](#))

Circulation des cyclistes

- CEREMA, *Faciliter les circulations des cyclistes*, 2013
- CEREMA, *Signalisation directionnelle à l'attention des cyclistes*, 2013
- CEREMA, *Vélo et céder-le-passage au feu rouge*, 2012
- CEREMA, *Les sas à vélo*, 2012



Accessibilité piétonne

- CEREMA, *Accessibilité personnes mobilité réduite dans planification urbaine*, 2012
- CEREMA, *Accessibilité cœurs de villes/villages*, 2018
- CEREMA, *Marche en ville, lieux de pause et de repos*, 2019
- CEREMA, *Mieux accueillir piétons âgés dans l'espace public*, 2016
- CEREMA, *Réglementation pour accessibilité des espaces publics*, 2015
- CEREMA, *Accessibilité et sécurité des déplacements – chapitre accessibilité*, 2010

Aménagements

- CEREMA, *Stationnement vélos espaces privés*, 2014
- CEREMA, *Petits aménagements de sécurité cyclistes*, 2007
- CEREMA, *Modérer la vitesse de véhicule en ville*, 2010
- CEREMA, *Aménagements*, 2016
- CEREMA, *Véloroutes et intersections*, 2019
- CEREMA, *Véloroutes et intersections - Quel régime de priorité ? Quel aménagement ?*, 2019
- CEREMA, *Chaussée à voie centrale banalisée - Eléments de recommandation*, 2017
- CEREMA, *Les dispositifs anti-accès motorisé - Comment contrôler l'accès aux aménagements cyclables*, 2016
- CEREMA, *Réseau cyclable à haut niveau de service - Objectifs et principes d'aménagement*, 2016
- CEREMA, *Les bandes cyclables*, 2015
- CEREMA, *Le double-sens cyclables dans les rues limitées à 50 km/h - L'expérience de 4 agglomérations françaises*, 2015
- CEREMA, *Traitement des continuités cyclables au droit des passages à niveau*, 2013
- CEREMA, *Voie verte, maillon d'un réseau cyclable urbain et piéton*, 2013
- CEREMA, *Pistes cyclables (actualisation)*, 2013