

Plan Local d'Urbanisme



Pièce 5 : Annexes

Schéma directeur liaisons douces – CAMG

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

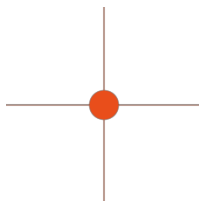


Communauté d'Agglomération Marne et
Gondoire

**Révision du Schéma Directeur de
Liaisons Douces**

Rapport final

Décembre 2022





SOMMAIRE

1. RAPPELS DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC.....	5
L'analyse du réseau cyclable	5
Pratiques et attentes en termes de mobilité cyclable.....	14
Le potentiel de développement du vélo	17
Les atouts et les faiblesses du territoire pour la pratique du vélo	21
Les principaux enjeux identifiés	22
2. LES DOCUMENTS DE CADRAGE EN TERMES DE POLITIQUE CYCLABLE CONTEXTE DU TERRITOIRE	23
La politique cyclable nationale	23
La politique cyclable de la Région Ile-de-France	23
La politique cyclable du Département de la Seine et Marne.....	34
Les stratégies de Marne-la-Vallée.....	38
Les stratégies des EPCI voisins.....	48
Les stratégies de Marne et Gondoire	52
3. LE RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2030.....	59
Les projets cyclables structurants	59
Les axes cyclables à développer	61
La conception des itinéraires cyclables	63
Le statut des itinéraires cyclables	64
Les scénarios pour le réseau cyclable armature	65
Le réseau cyclable armature retenu	71
Le réseau cyclable complémentaire.....	85
4. LA STRATEGIE D'INTERMODALITE	87
Le potentiel d'intermodalité.....	87
Le maillage en points d'intermodalité	93
5. LE STATIONNEMENT VELO	96
Offre de stationnement vélo actuelle	96
Politique de stationnement vélo proposée	98
6. PLAN D'ACTIONS	104
Fiches récapitulatives des liaisons cyclables armature.....	104



Fiches récapitulatives des mesures d'accompagnement	145
7. PHASAGE ET PROGRAMMATION FINANCIERE.....	151
Maîtrise d'ouvrage et modalités de financement	151
Programmation financière.....	156
Priorisation des liaisons cyclables	159
Plan pluriannuel d'investissement	163
Synthèse des mesures d'accompagnement	164



1. RAPPELS DES POINTS FORTS DU DIAGNOSTIC

L'analyse du réseau cyclable

Le réseau d'itinéraires cyclables

Réseau structurant

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

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

Les linéaires des itinéraires cyclables structurants existants sont les suivants :

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

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

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

La plupart de ces itinéraires utilitaires sont discontinus, limitant leur pertinence, notamment pour les déplacements à l'échelle intercommunale. A titre d'exemple, les itinéraires cyclables existants sur la RD 418 et la RD 231 ne permettent pas un accès à Lagny-sur-Marne depuis le reste du territoire, tandis que l'itinéraire sur l'avenue Marie Curie s'interrompt avant de desservir Jossigny. Par ailleurs, l'itinéraire sur la RD 35 ne dessert que Bussy-Saint-Georges, alors qu'il pourrait assurer une liaison vers le nord du territoire (s'il était prolongé).

La mise en œuvre des itinéraires cyclables planifiés dans le schéma directeur des liaisons douces de 2015 permettrait de résorber la plupart de ces discontinuités. De plus, les itinéraires définis dans le cadre de la présente démarche permettront de consolider le réseau cyclable et d'assurer la continuité des itinéraires entre les communes, par exemple entre Lagny-sur-Marne, Bussy-Saint-Georges et Montévrain.

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



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

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

Réseau complémentaire

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

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

Le linéaire des itinéraires cyclables complémentaires est le suivant :

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

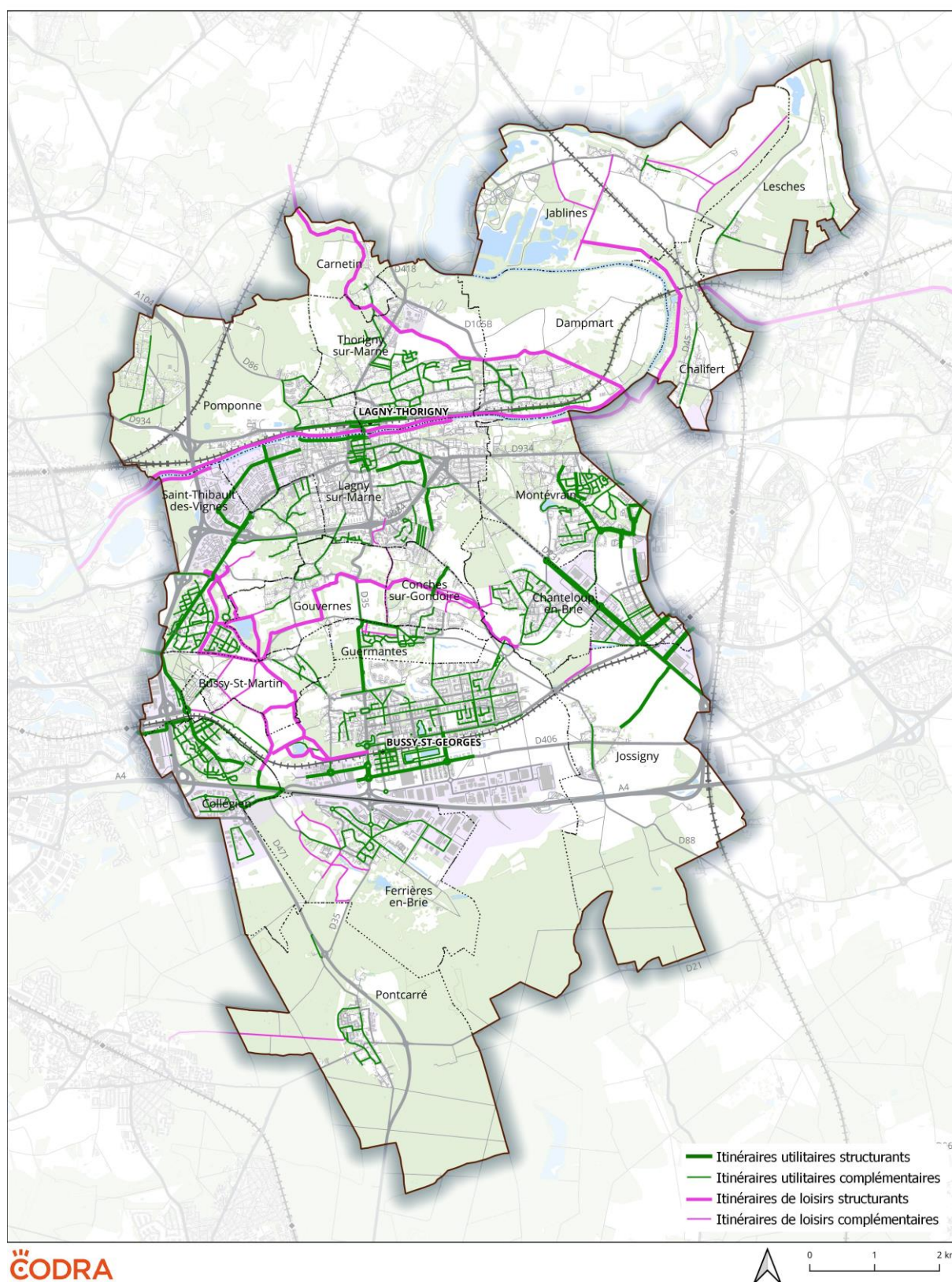
De manière générale, des itinéraires secondaires appartiennent à deux grandes catégories. En premier lieu, il s'agit de voies apaisées dans les centres-villes et les secteurs résidentiels des communes (notamment des zones 30). L'apaisement de la circulation permet d'améliorer les conditions de cohabitation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

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

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

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

Itinéraires cyclables structurants et complémentaires

MARNEetGONDOIRE
Communauté d'agglomération

CODRA

Figure 1 : Les itinéraires cyclables existants

Les typologies d'aménagements cyclables

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

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

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

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

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

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

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

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

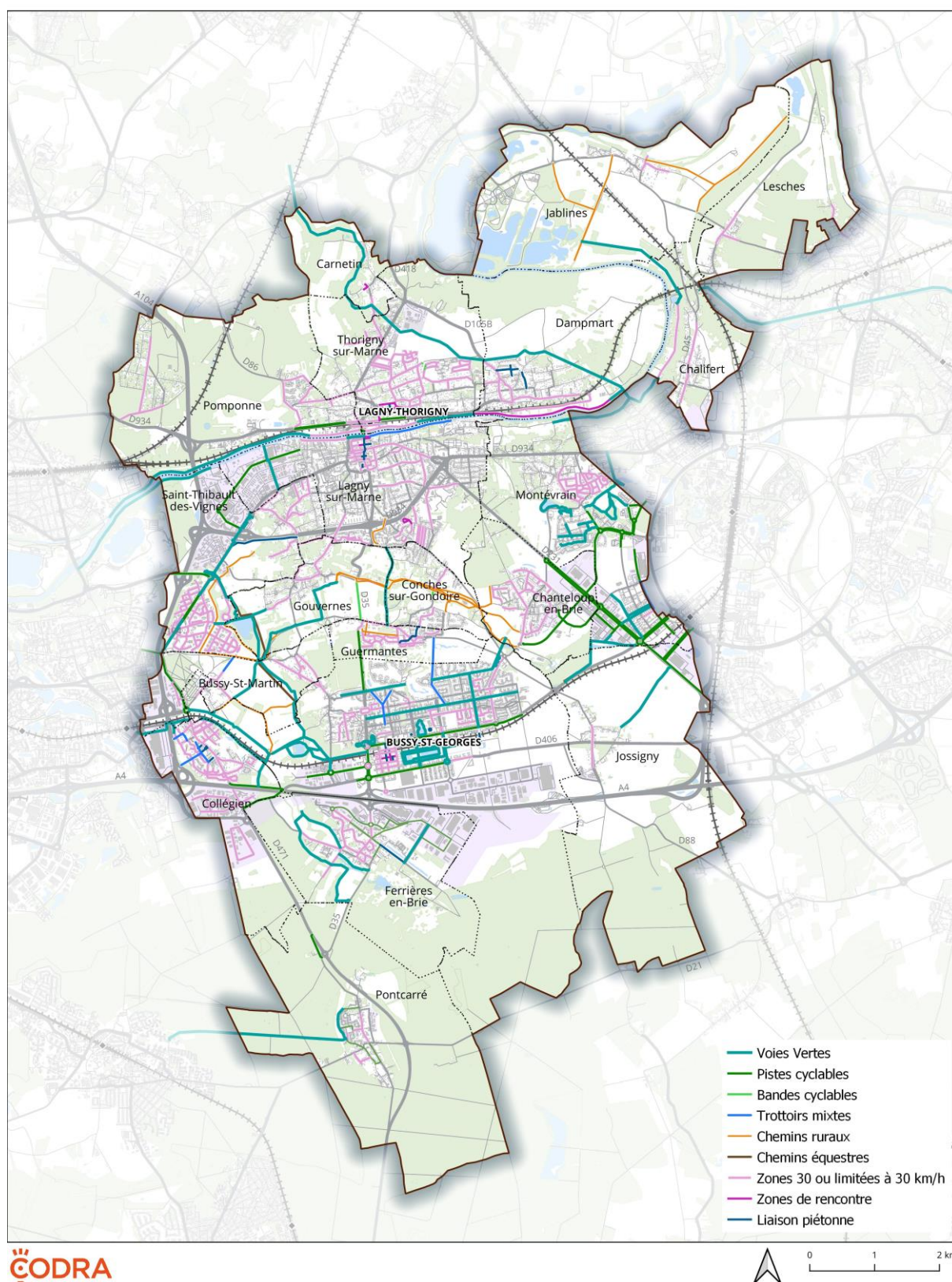
Par ailleurs, des **chemins ruraux** balisés pour les vélos, notamment au centre et au nord du territoire, peuvent accueillir des déplacements à vélo entre les différentes communes du territoire. Ils restent toutefois à valoriser et parfois à aménager, afin de répondre aux déplacements utilitaires (le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

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

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

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

Les aménagements pour les modes actifs

MARNEetGONDOIRE
Communauté d'agglomération

CODRA

Figure 2 : Les aménagements cyclables existants

La qualité des aménagements cyclables

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

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

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

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

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

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

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



Niveau de confort cyclable

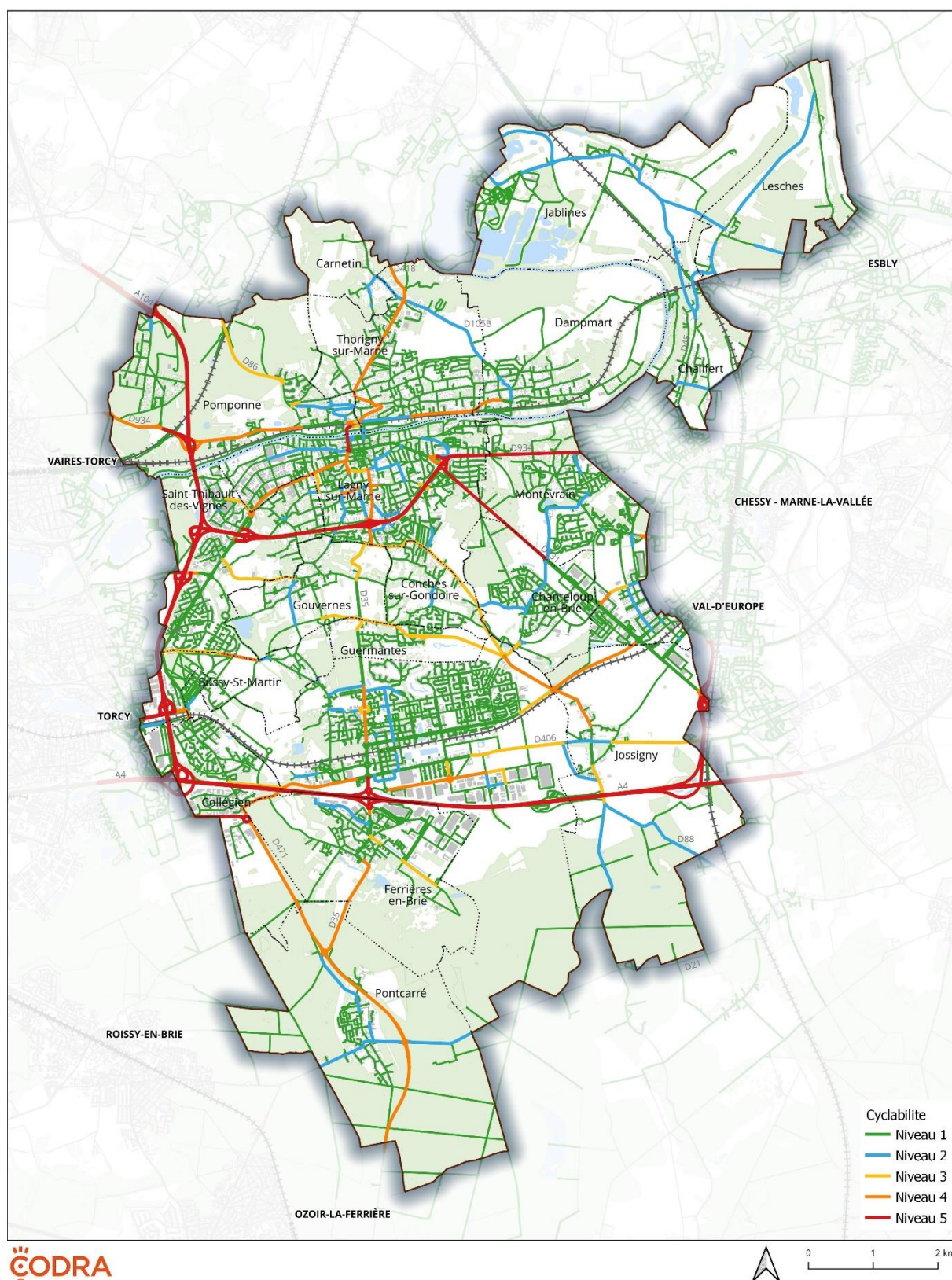
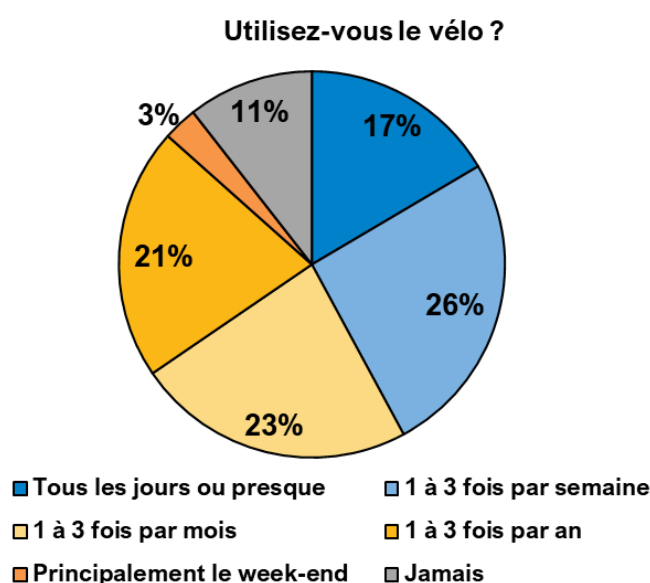
MARNEetGONDOIRE
Communauté d'agglomération

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

Pratiques et attentes en termes de mobilité cyclable

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

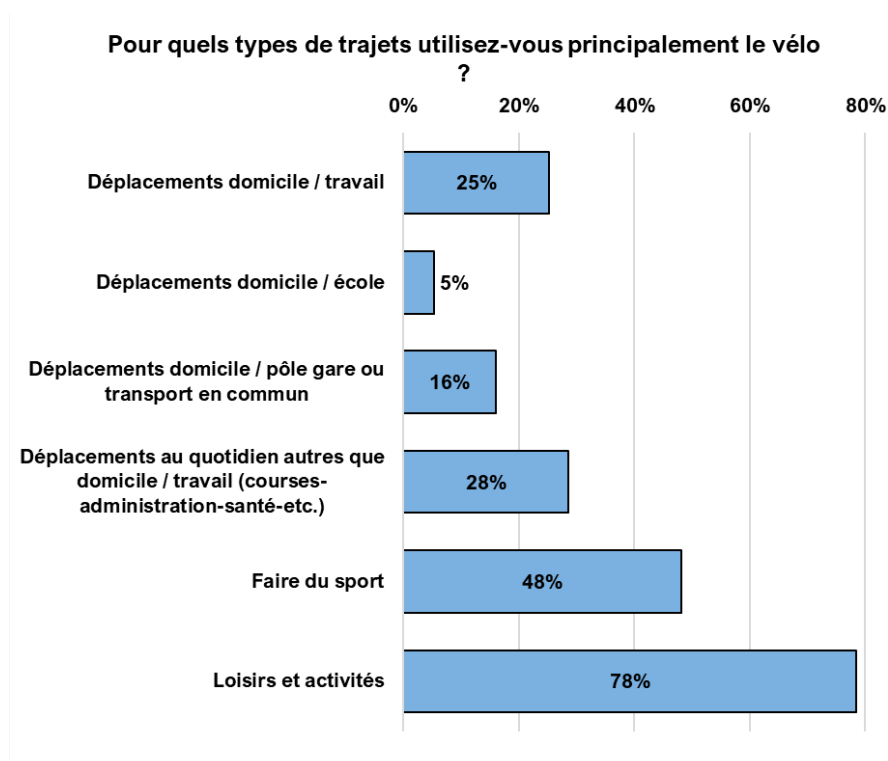
Cette enquête a recueilli les contributions de **809 personnes**. Les principaux résultats sont présentés dans le présent rapport. Ils seront ensuite d'une grande utilité pour définir les aménagements et autres interventions à mettre en place à destination des cyclistes, dans les phases ultérieures de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



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

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

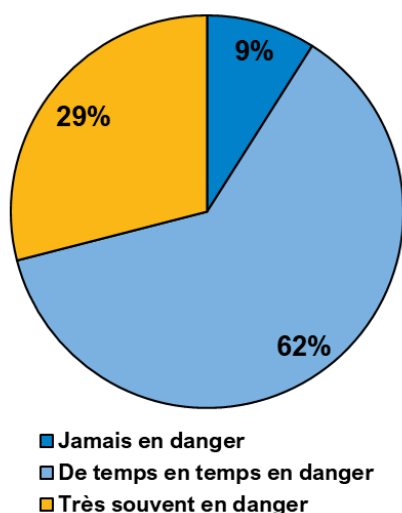
La pratique du vélo est donc déjà importante sur le territoire. Elle traduit certainement **un taux élevé d'équipement en vélos**. Il s'agit d'une information très importante, sur laquelle le présent schéma pourra s'appuyer pour développer la pratique cyclable sur le territoire.



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

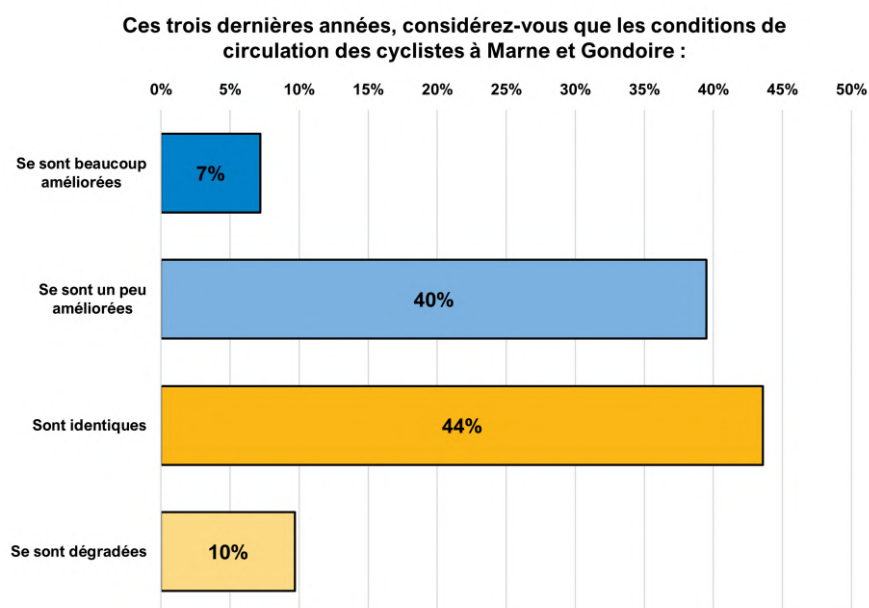
Un des principaux objectifs de la présente démarche consiste à accroître la part de cyclistes utilitaires.

Quand vous utilisez le vélo en Marne et Gondoire, vous vous sentez :



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

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



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

Le potentiel de développement du vélo

Les axes de demande identifiés

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Axes de demande cyclable

MARNEetGONDOIRE
Territoire d'application

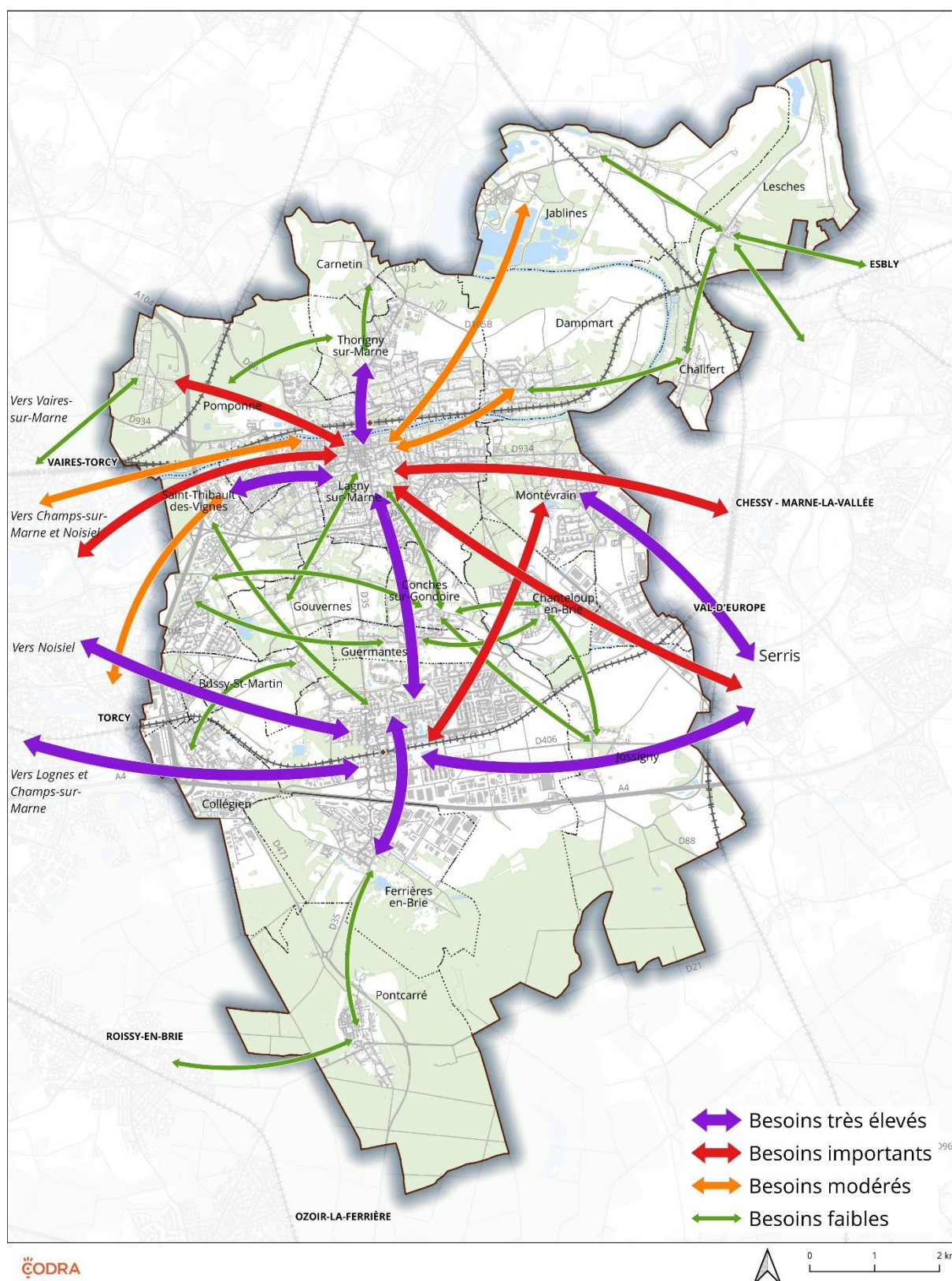


Figure 4 : Axes de demande cyclable

Le potentiel de croissance du vélo

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

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

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

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

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

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

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

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

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

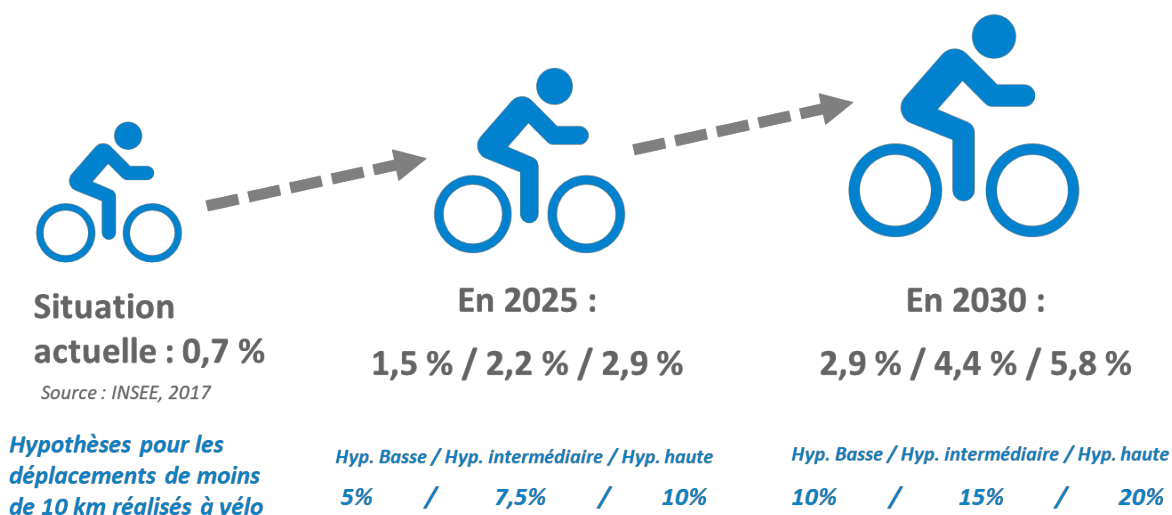


Figure 5 : Potentiel de croissance de la part modale du vélo à l'horizon 2030

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

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

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

Atouts	Faiblesses
De nombreux aménagements cyclables existants	De nombreuses discontinuités et la présence de points durs de circulation
Des habitants qui se sentent impliqués dans le devenir du vélo sur le territoire	Une topographie marquée
L'expérience d'un schéma directeur existant et de sa mise en œuvre	Un trafic important sur les voiries principales, une forte présence de la voiture
Des services vélo étoffés et qui connaissent un engouement auprès du grand public	La part des déplacements utilitaires à vélo reste peu élevée malgré les aménagements réalisés
Des espaces urbanisés assez compacts et des zones d'activités à proximité directe de ces espaces urbanisés	Plusieurs déplacements tournés vers des polarités extérieures éloignées du territoire (ex : Esbly, Roissy-en-Brie)
Présence d'un équipement intercommunal dédié à la promotion des modes actifs	
Opportunités	Menaces
Plusieurs polarités urbaines et pôles d'échanges sur le territoire	Un fort développement urbain attendu dans l'agglomération, pouvant accroître les niveaux de trafic sur les routes structurantes
Une forte acculturation des usagers aux déplacements à vélos pour le motif loisirs	Une hausse de la mobilité individuelle, notamment en voiture, suite à la crise sanitaire (covid 19)
Un important développement du VAE	Une saturation du nombre de vélos en stationnement aux pôles d'échanges
Un contexte sanitaire favorable au développement du vélo	
Un fort potentiel de report modal pour les déplacements de courtes distances	
Une prise de conscience environnementale	

Les principaux enjeux identifiés

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

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



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

La politique cyclable nationale

Le plan national vélo (2018)

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

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

La politique cyclable de la Région Ile-de-France

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

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

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

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

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



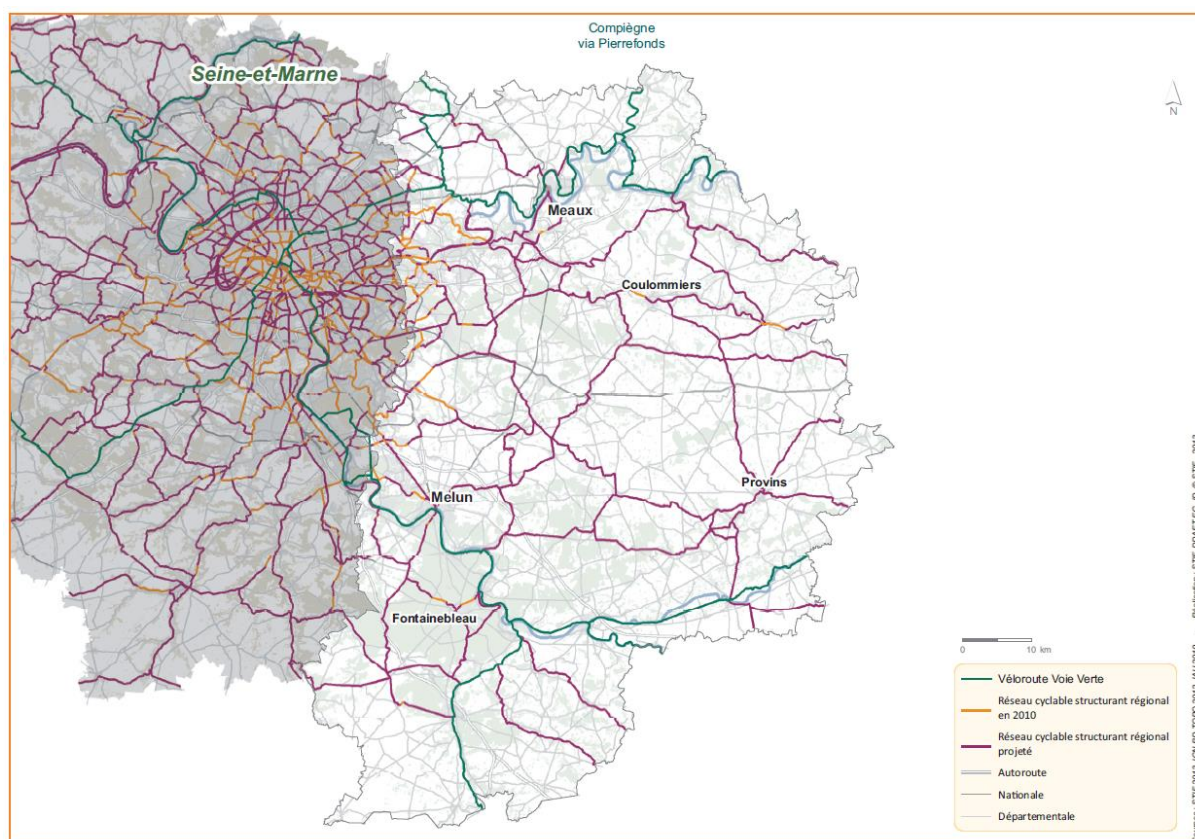


Figure 6 : Réseau cyclable structurant en Seine et Marne en 2020 (Source : PDUIF, Ile-de-France Mobilités, 2014)

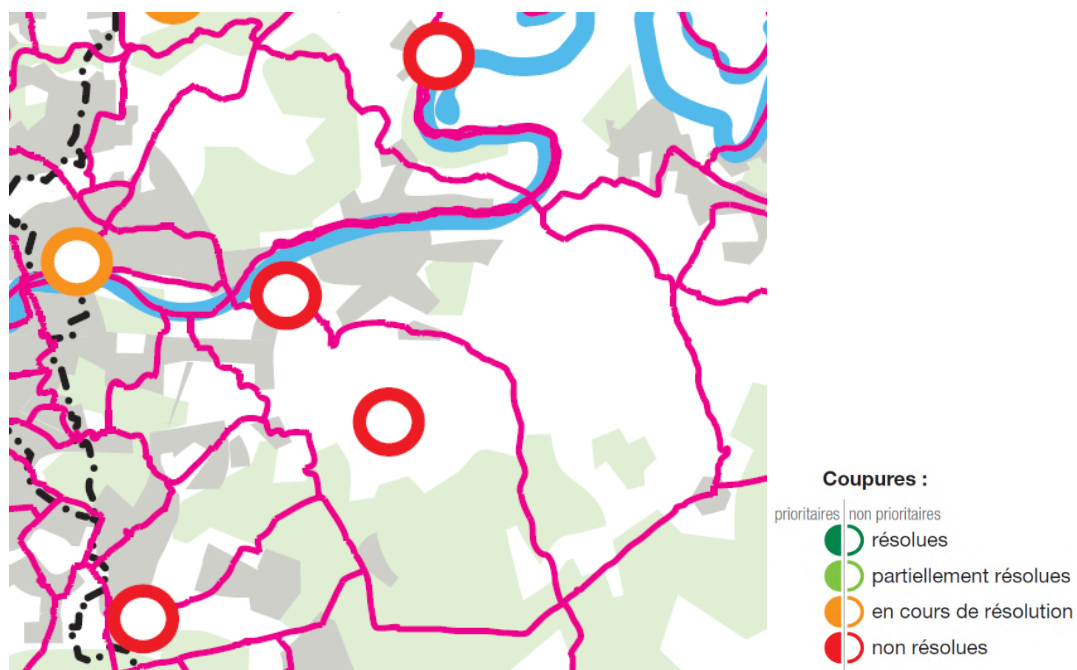


Figure 7 : Coupures urbaines pour les modes actifs en Ile-de-France (Source : IAU Ile-de-France, 2014)

Le Plan Vélo Régional (2018)

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

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

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



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

Le réseau RER Vélo (2020)

Présentation du RER Vélo

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

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

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

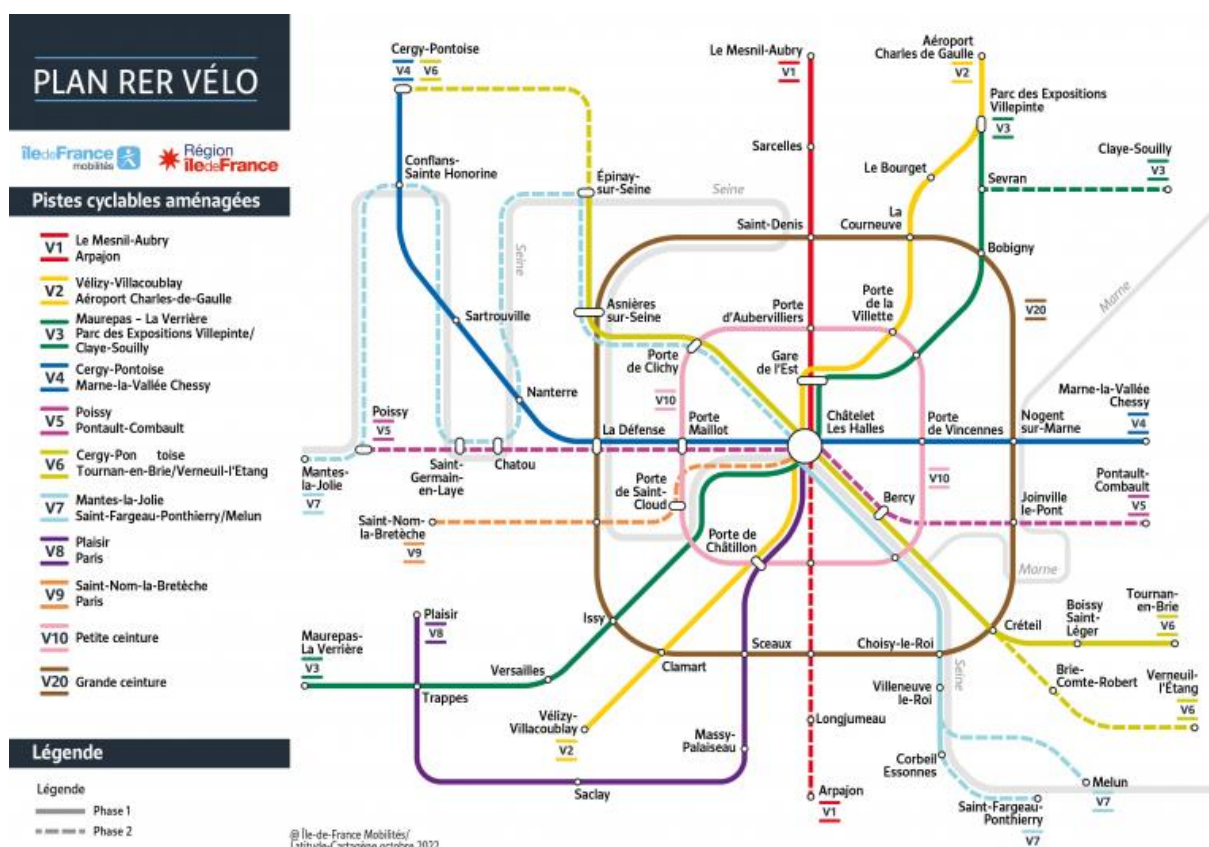


Figure 9 : Projet de réseau RER Vélo (Source : Région Ile-de-France)

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

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

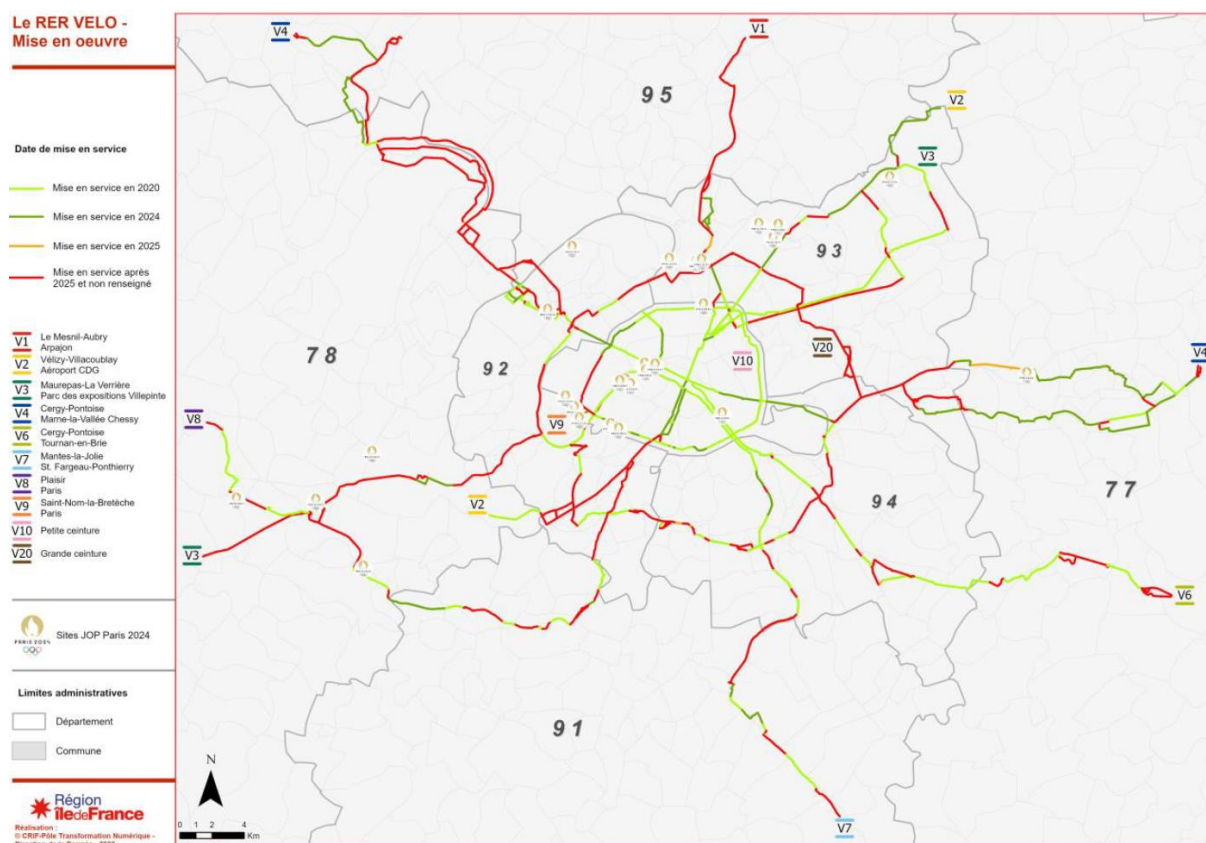


Figure 10 : Mise en œuvre du RER Vélo (Source : Région Ile-de-France)

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

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

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

Le cahier des charges des aménagements du RER V

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

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

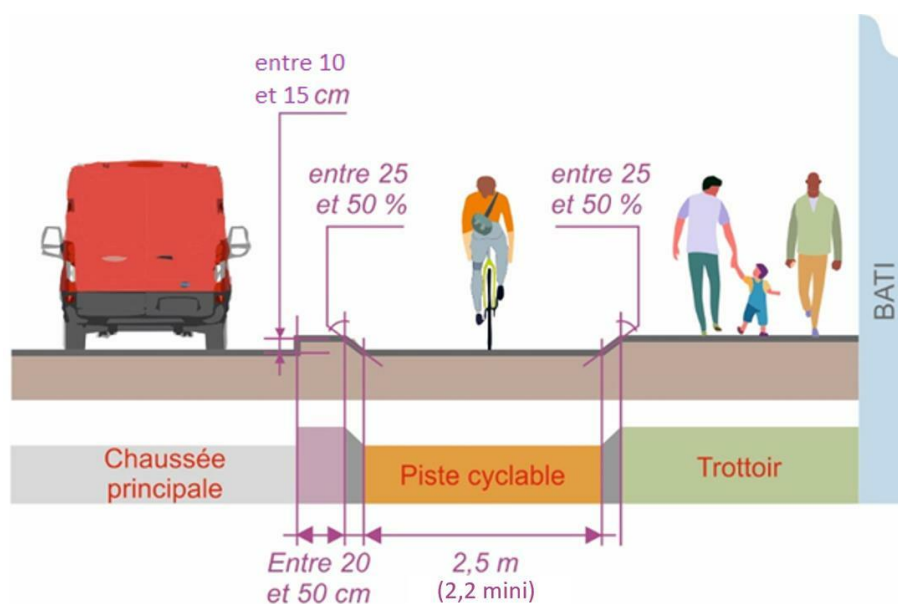


Figure 12 : Exemple d'insertion de la piste cyclable à niveau de chaussée (source : Cerema)

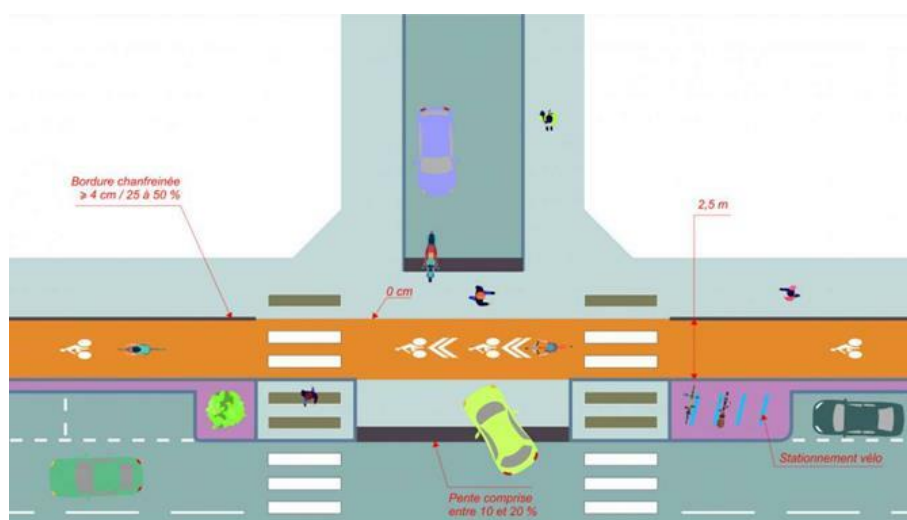


Figure 13 : Exemple de franchissement d'une voie non prioritaire / trottoir traversant (source : Cerema)

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

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

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

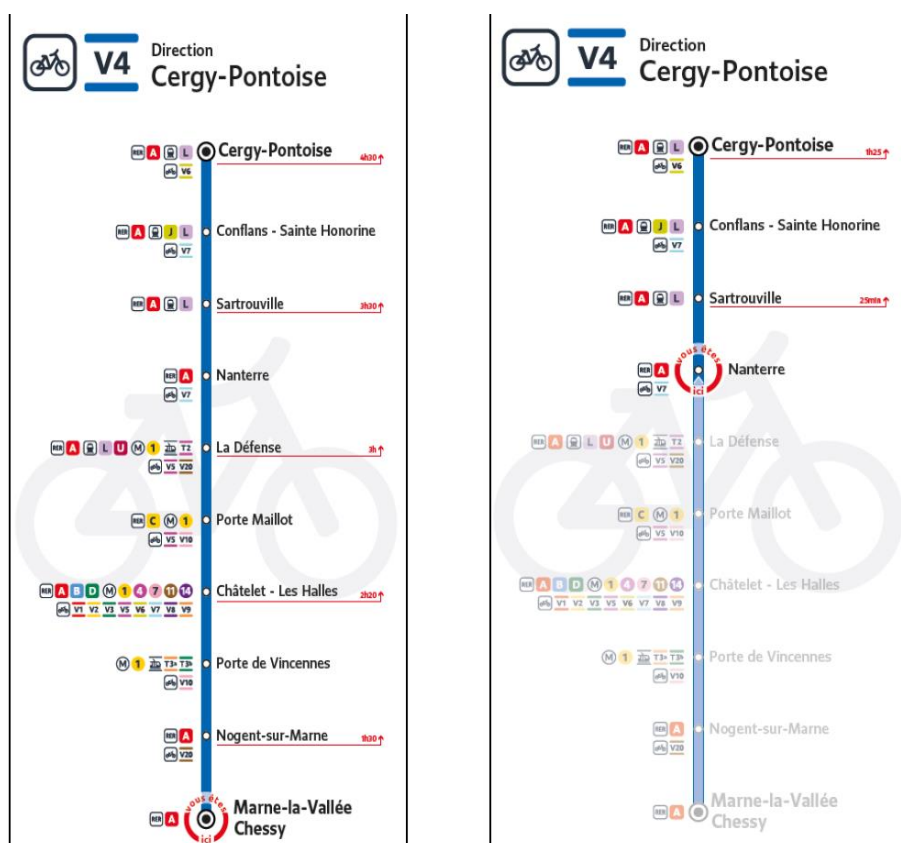


Figure 14 : Signalétique du RER Vélo (source : Région Ile-de-France, Ile-de-France Mobilités 2022)

Panneaux de jalonnement**Panneaux de rabattement****Panneaux de fin d'itinéraire ou d'itinéraire provisoire**

- La mise en œuvre d'une signalisation verticale de type DV, adaptée pour la rendre spécifique aux lignes de RER-V permet d'assurer une cohérence entre les lignes de RER-V et les réseaux extérieurs.

Les équipements de signalisation sont homogènes, faisant apparaître les informations clés pour être bien identifiables : symbole de ligne ; origine/destination ; Pôles hiérarchisés.

- Des panneaux de rabattement spécifiques sont prévus pour identifier une ligne à proximité.

- Une signalisation de fin temporaire d'itinéraire et de continuité temporaire en période de travaux sera mise en œuvre.

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

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

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

Le tracé du RER Vélo à Marne et Gondoire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

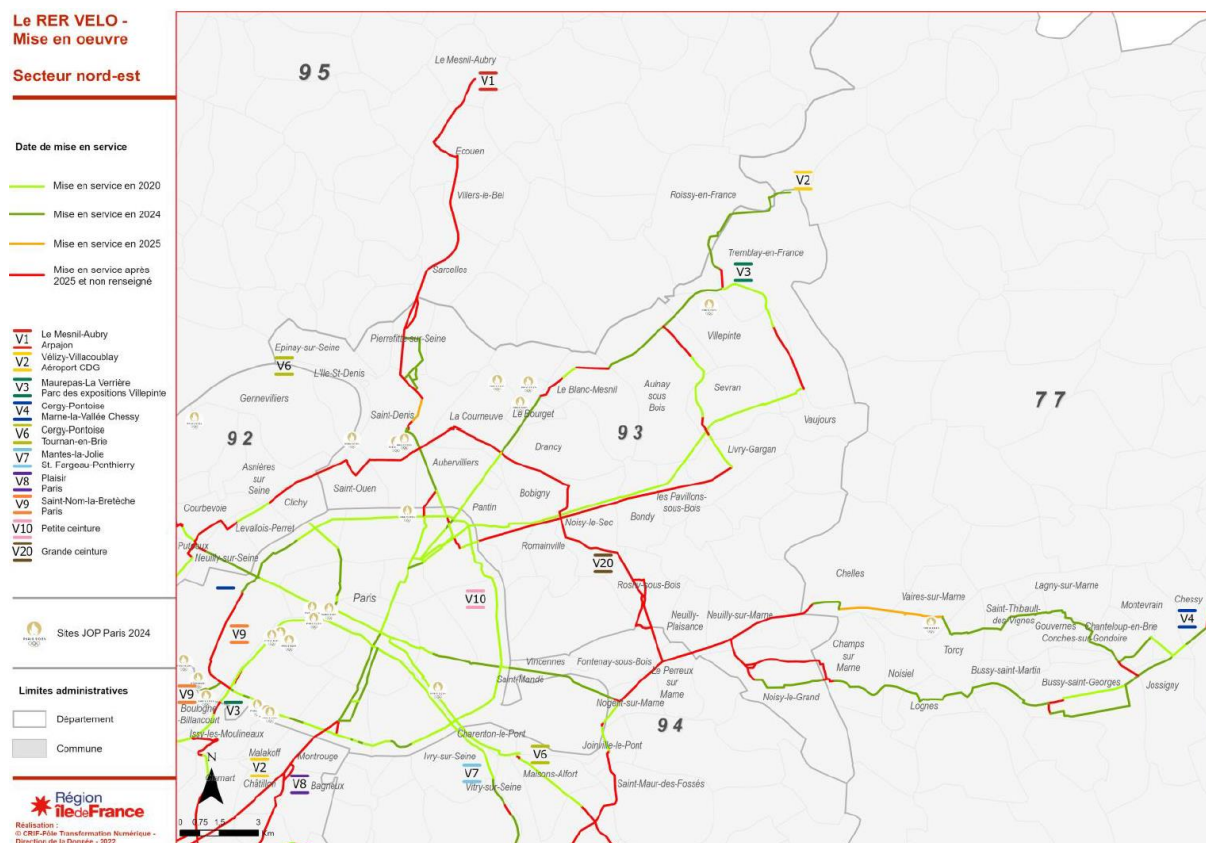


Figure 16 : Tracé de la liaison V4 du RER Vélo (Source : Région Ile-de-France, 2022)

La politique cyclable du Département de la Seine et Marne

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

Présentation générale du Plan Vélo 77

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

Le plan est décliné en 4 axes :

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

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

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

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

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

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

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

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

Le premier plan triennal

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

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

Les modalités de subvention

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

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

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

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

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

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

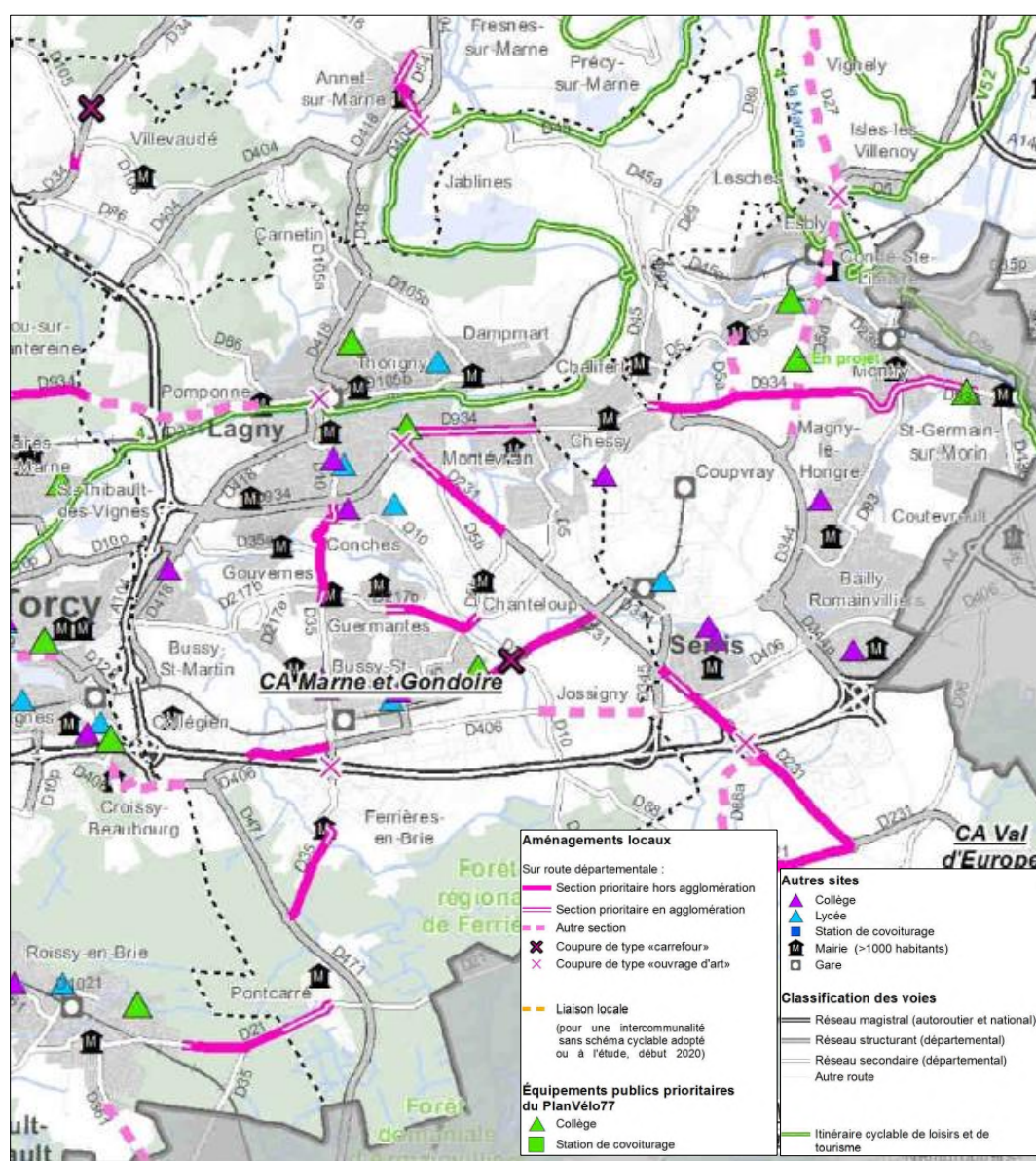


Figure 17 : Extrait de la carte des aménagements à réaliser identifiés dans le Plan Vélo 77 (Source : Département de la Seine-et-Marne)

La révision du Plan Vélo 77 (en 2022)

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

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

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

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

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

Les stratégies de Marne-la-Vallée

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

Les principes de liaisons cyclables

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

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

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

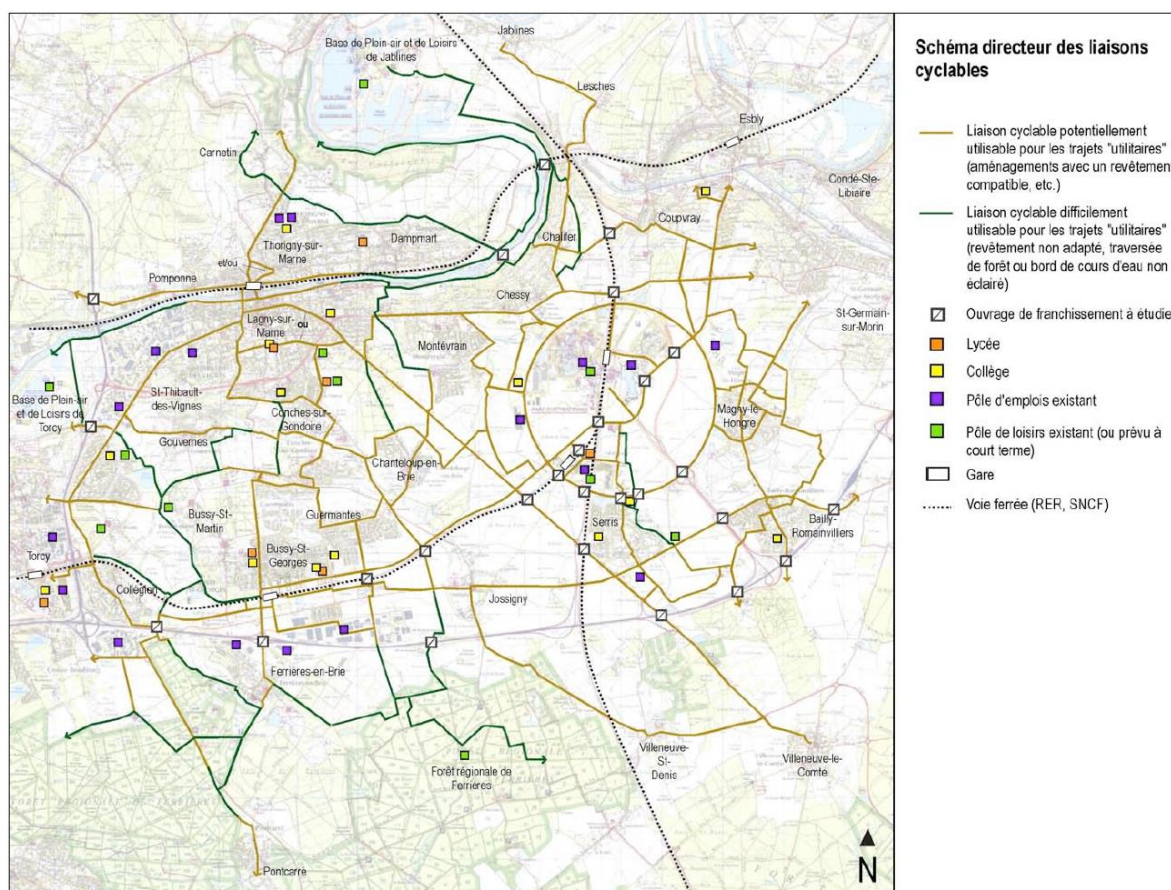


Figure 18 : Schéma Directeur de Liaisons Cyclables du PLD de Marne-la-Vallée (Source : PLD de Marne-la-Vallée, 2008)

Le réseau cyclable structurant

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

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

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

Le réseau cyclable complémentaire

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

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

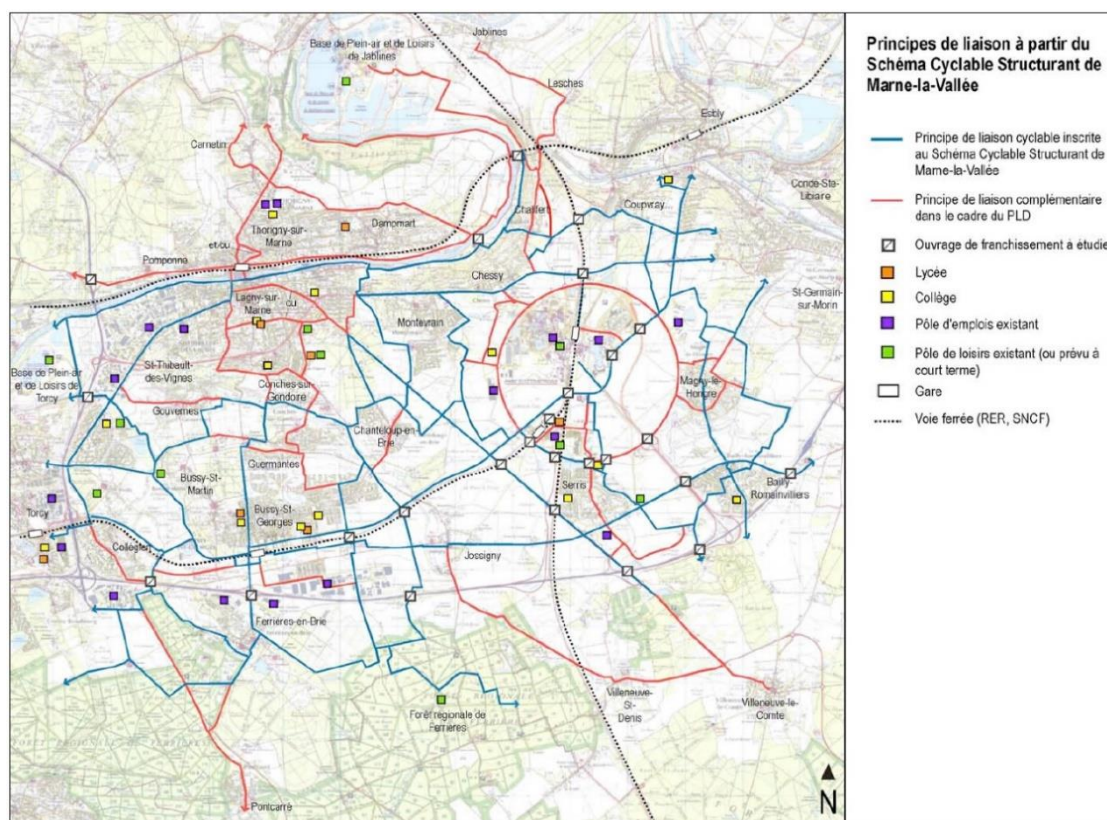


Figure 19 : Principes de liaisons structurantes et complémentaires (Source : PLD de Marne-la-Vallée)

Evaluation de la mise en œuvre du PLD (2018)

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

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

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

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

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

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

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

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

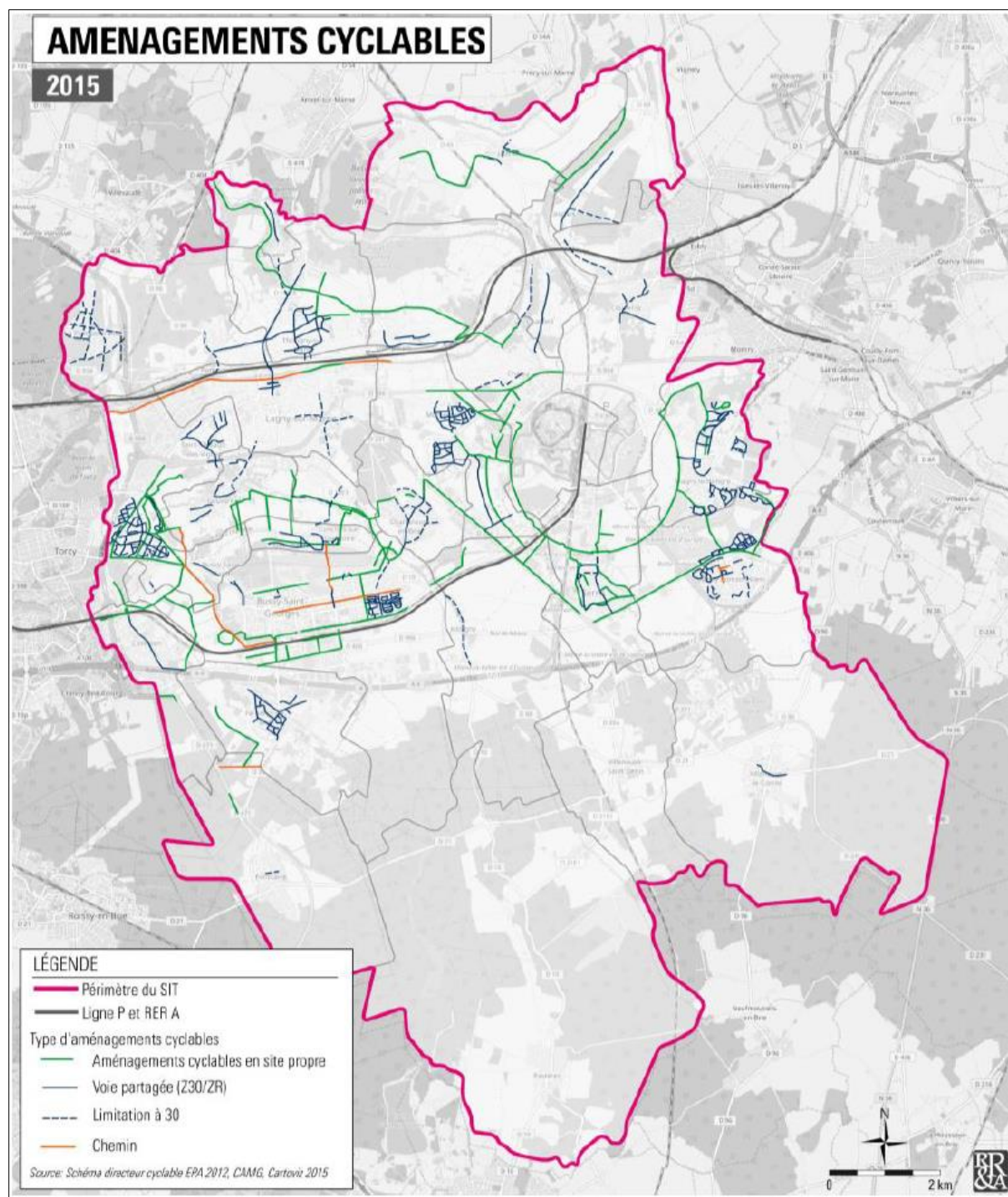


Figure 20: Aménagements cyclables sur le territoire de Marne-la Vallée (Source : Evaluation du PLD de Marne-la-Vallée, 2019)

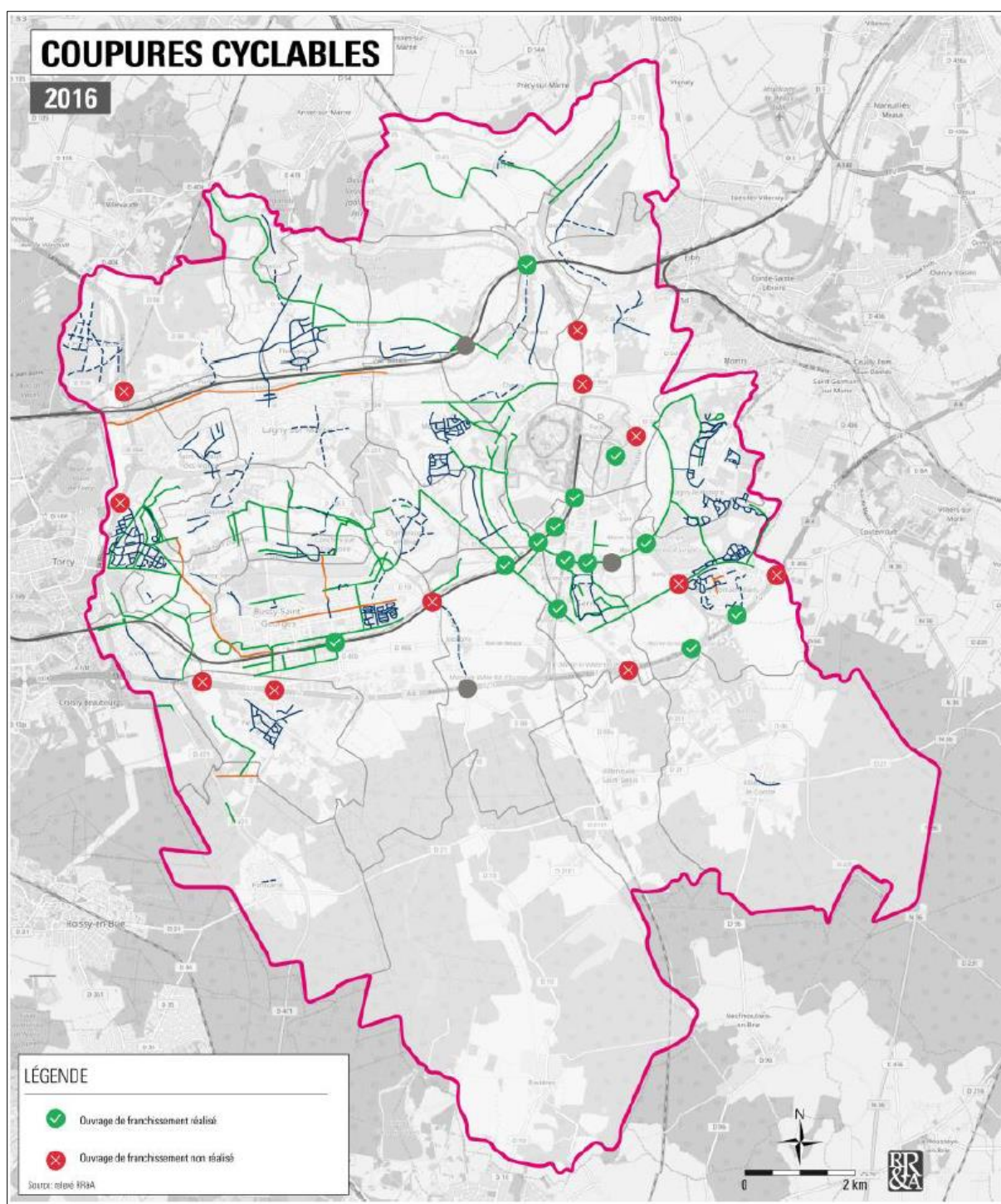


Figure 21 : Coupures cyclables (Source : Evaluation du PLD de Marne-la-Vallée, 2019)

Plan Local de Mobilité de Marne la Vallée (2022)

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

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

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

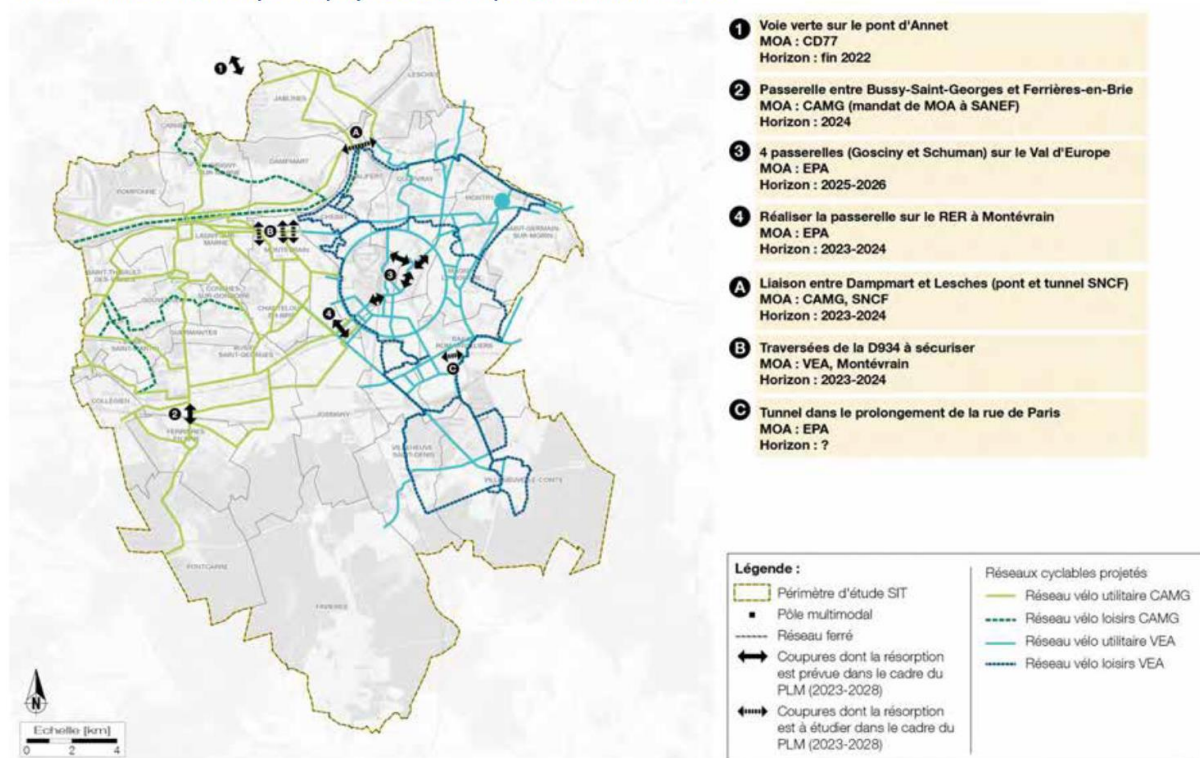
En ce qui concerne le réseau d'itinéraires cyclables, le PLM identifie plusieurs mesures à mettre en place :

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

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



Annexe : carte du réseau cyclable projeté et des coupures urbaines à résorber



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

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

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

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

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

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

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

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

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

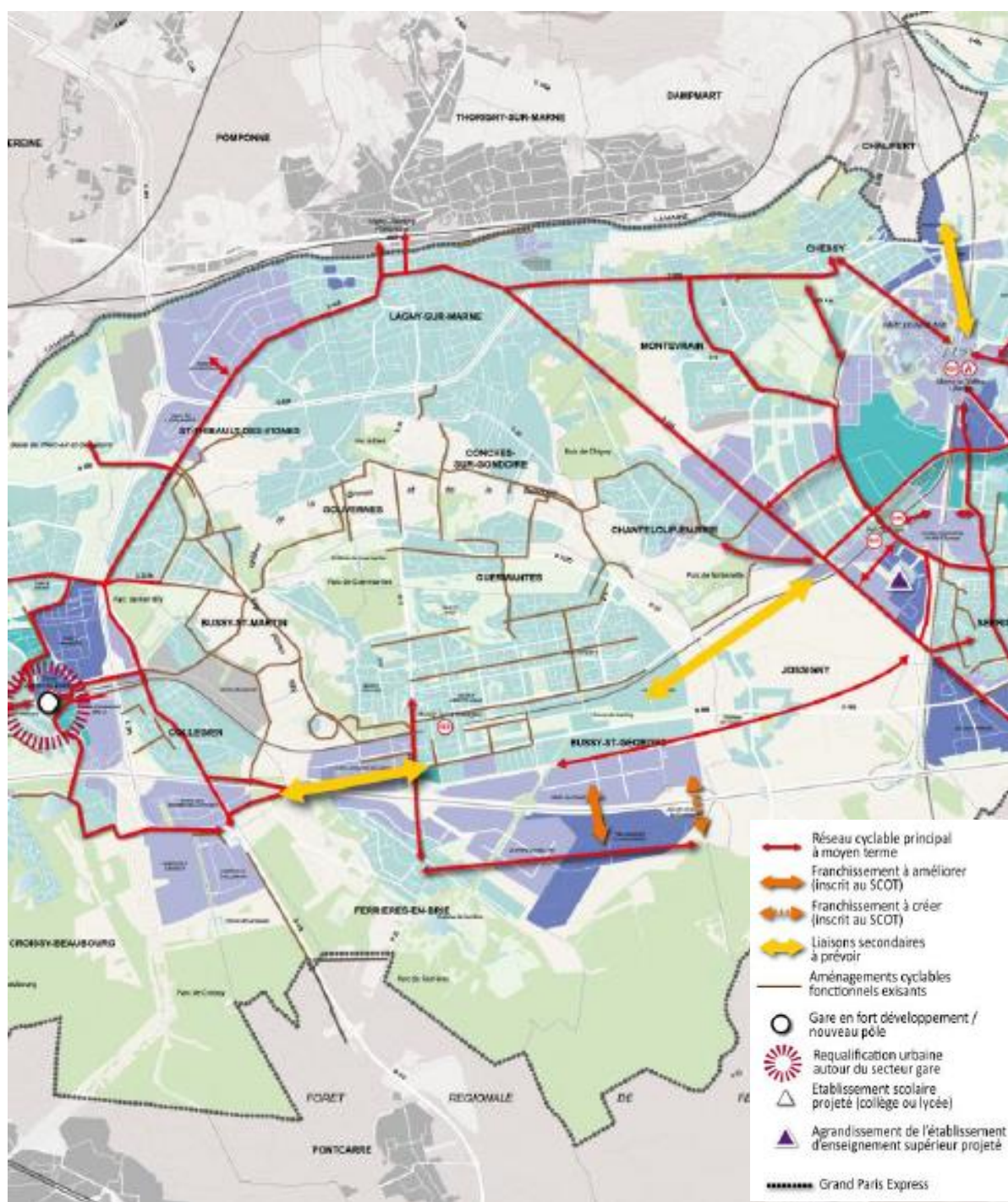


Figure 23 : Extrait de la carte de synthèse des enjeux à terme (Source : Schéma de hiérarchisation cyclable, EpaMarne 2015)

Les stratégies des EPCI voisins

Schéma Directeur Cyclable de Paris Vallée de la Marne

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

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

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

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

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

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

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

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

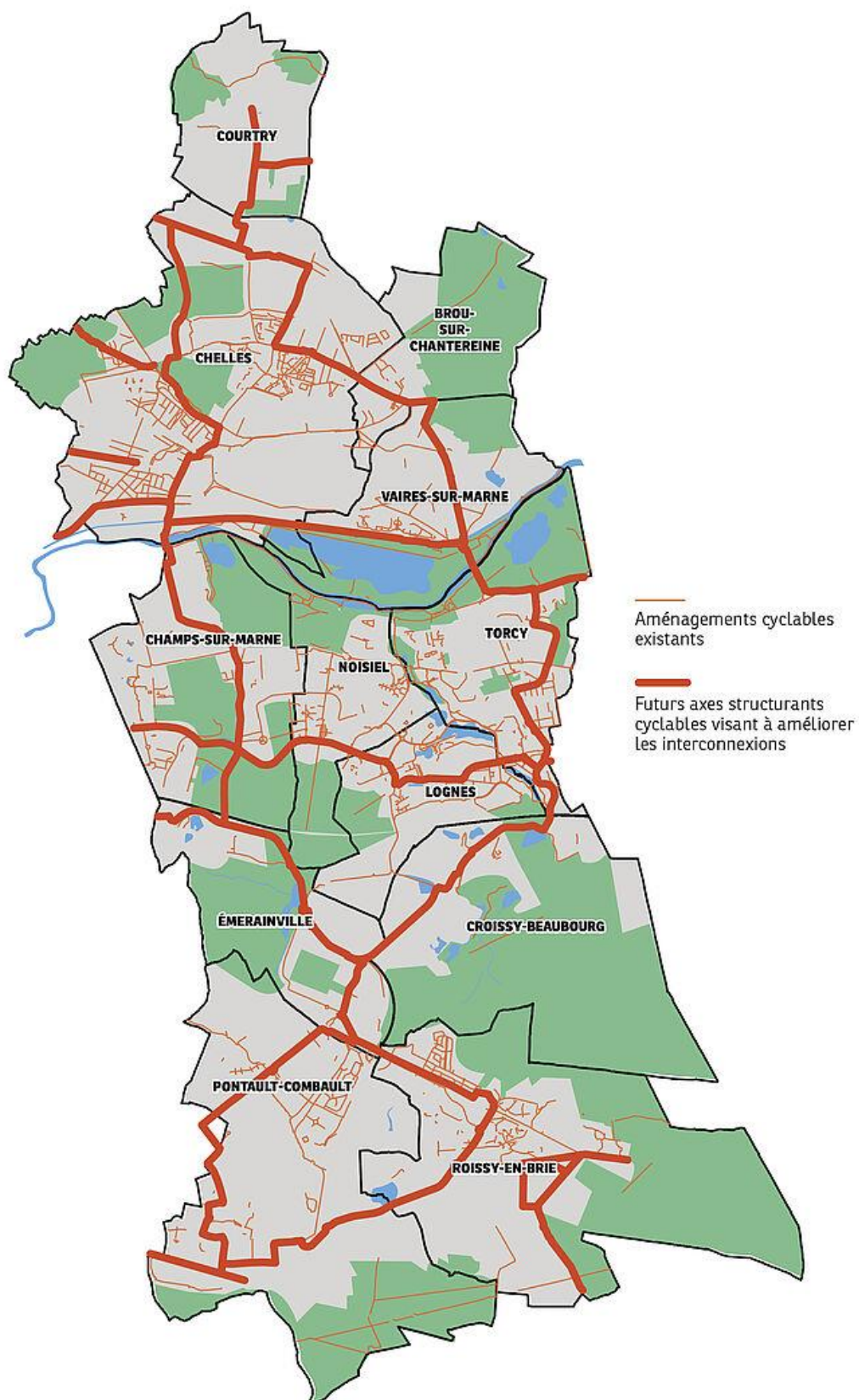


Figure 24 : Les itinéraires cyclables projetés sur le territoire de Paris Vallée de la Marne (source : CAPVM, 2022)

Schéma Directeur Cyclable de Val d'Europe

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

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

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

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

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

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

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

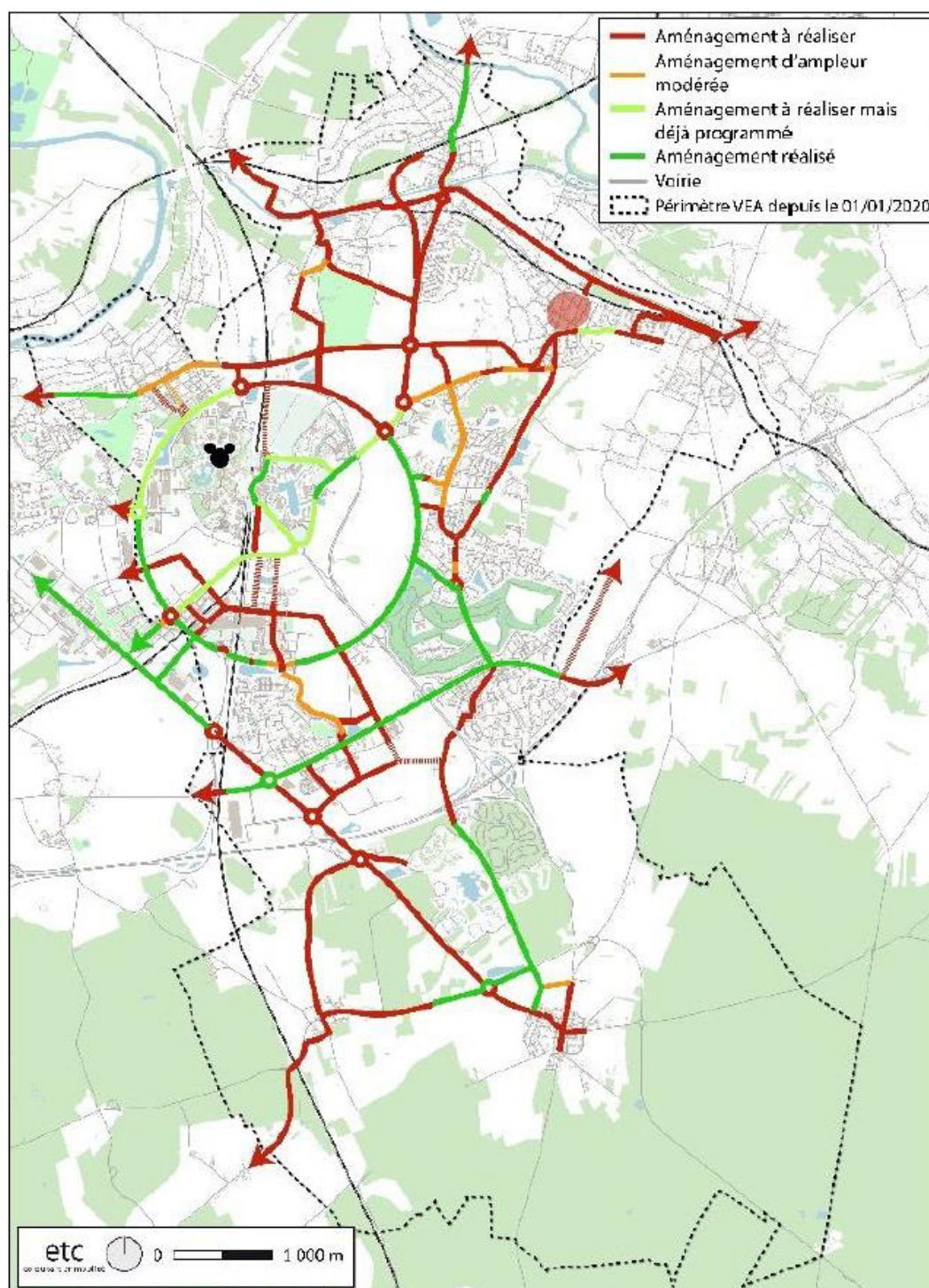


Figure 25 : Les itinéraires cyclables projetés sur le territoire de Val d'Europe Agglomération (source : CAVEA, 2022)

Les stratégies de Marne et Gondoire

Schéma de Cohérence Territoriale de Marne et Gondoire

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

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

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

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

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

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

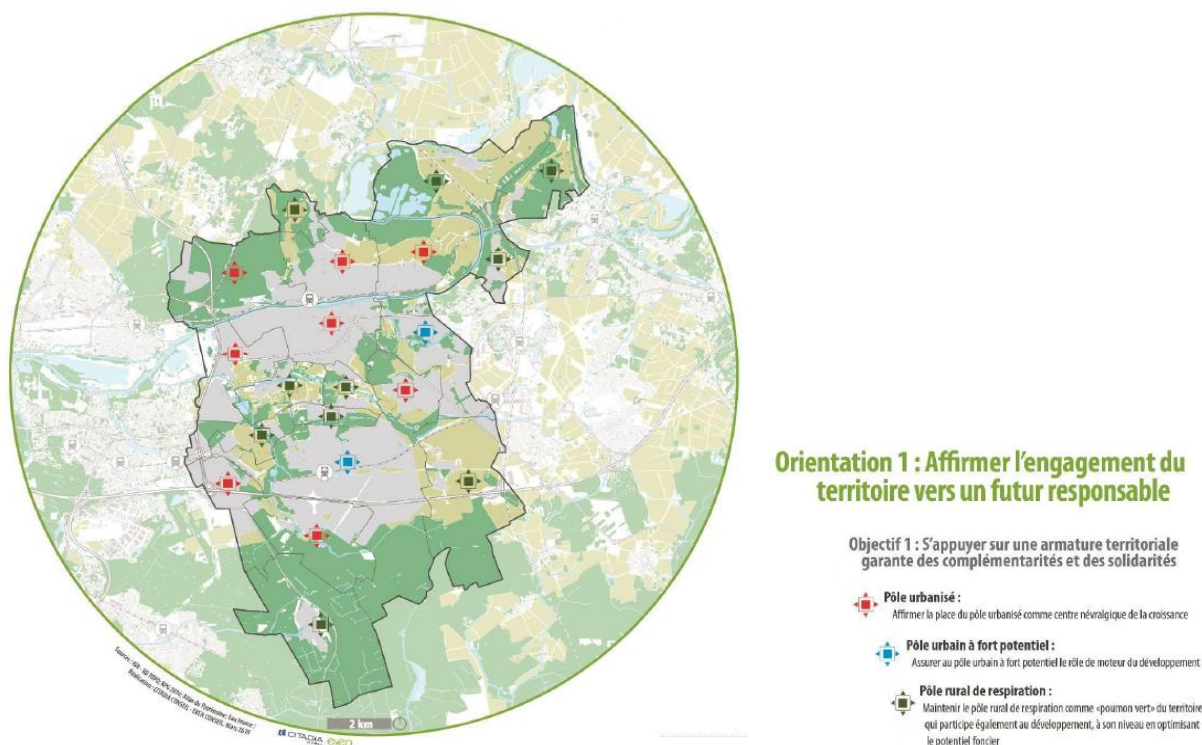


Figure 26 : Illustration de l'orientation 1 du SCOT (Source : SCOT de Marne et Gondoire, 2019)

PCAET de Marne et Gondoire (2020)

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

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

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

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

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

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

Figure 27

Objectifs à 2030

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

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

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

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

Schéma Directeur des Liaisons Douces (2015)

Présentation du SDLD

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

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

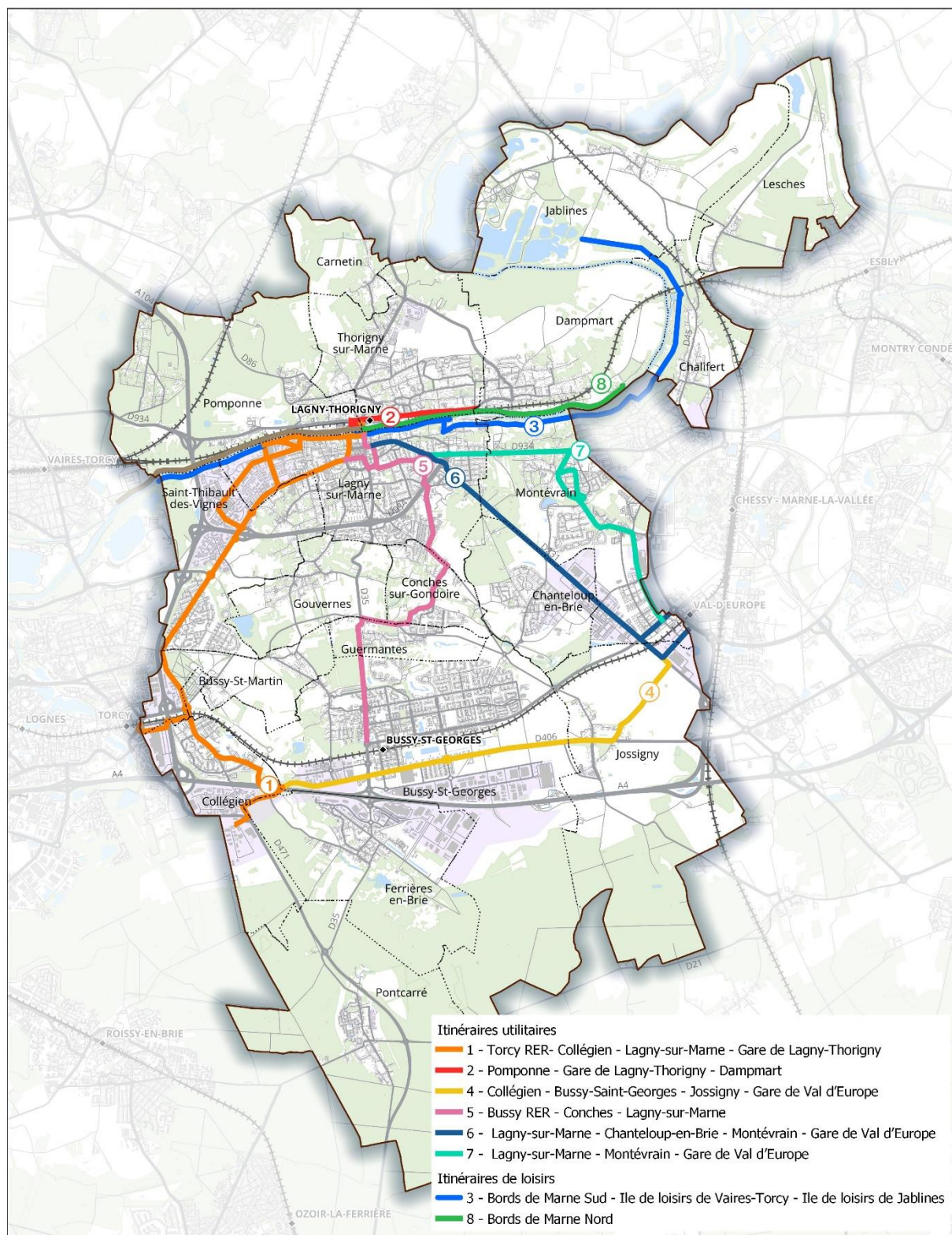
Dans ce cadre, deux réseaux cyclables ont été définis, un pour les liaisons utilitaires et un autre pour les liaisons de loisirs. Le réseau utilitaire, comportant 6 itinéraires, a pour vocation de répondre aux principaux déplacements quotidiens des habitants (emploi, études, équipements, achats, rabattement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

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

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

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

Itinéraires cyclables du SDLD de 2015

MARNE-et-GONDOIRE
Territoire d'agglomérationCODRA[®]

0 1 2 km

Figure 29 : Les itinéraires cyclables du SDLD de 2015

Bilan de mise en œuvre du SDLD

Pour rappel, le schéma directeur de 2015 avait défini 8 itinéraires prioritaires, à aménager à l'horizon 2024. Leur état d'avancement est le suivant :

- 1. Torcy RER - Lagny-sur-Marne - Gare de Lagny-Thorigny : itinéraire réalisé partiellement (aménagé entre Collégien et Saint-Thibault, à aménager entre Saint-Thibault et Lagny-Thorigny)
- 2. Pomponne - Gare de Lagny-Thorigny – Dampmart : itinéraire réalisé partiellement (aménagé au Sud de Montévrain et à Chanteloup, à aménager entre le Nord de Montévrain et Lagny)
- 4. Collégien - Bussy-Saint-Georges - Jossigny – Gare de Val d'Europe : itinéraire réalisé partiellement (tronçons à aménager à Bussy-Saint-Georges et Jossigny)
- 5. Lagny-sur-Marne - Conches - Busy RER : itinéraire réalisé en partie (tronçon à aménager à Conches-sur-Gondaire)
- 6. Lagny-sur-Marne - Montévrain - Chanteloup – Gare de Val d'Europe : itinéraire réalisé partiellement (aménagé à Chanteloup-en-Brie, à aménager entre Montévrain et Lagny)
- 7. Lagny-sur-Marne - Montévrain – Gare de Val d'Europe : reste à aménager quasi intégralement

En ce qui concerne les itinéraires de loisirs, c'est-à-dire les itinéraires sur les bords de la Marne, ils ont été aménagés en grande partie. Une voie verte a notamment été créée sur la rive Sud de la Marne, dans le cadre de la mise en œuvre du PDUIF. Dans ce cadre, l'aménagement du quai de la Gourdine (Lagny-sur-Marne) devrait être achevé prochainement. De plus, une voie verte a été mise en place sur les berges Nord, entre Thorigny et Dampmart, permettant de rejoindre la passerelle de la voie ferrée (juin 2020).

De manière globale, parmi le linéaire de 64,4 km programmé en 2015, 37,7 km ont été aménagés (soit plus de 59%). Le niveau d'avancement est donc satisfaisant.

La révision du schéma directeur de liaisons douces est l'occasion de programmer la réalisation des tronçons manquants pour le réseau prioritaire, de programmer / réinterroger les itinéraires structurants non prioritaires et de définir de nouveaux itinéraires structurants, répondant aux évolutions survenues depuis 2015.

Liaison	Linéaire existant	Linéaire restant à réaliser	Linéaire total
1	9,7 km	5,9 km	15,6 km
2	1,1 km	1,0 km	2,1 km
3	8,4 km	1,9 km	10,4 km
4	3,2 km	3,6 km	6,9 km
5	3,4 km	4,4 km	7,8 km
6	3,4 km	3,3 km	6,8 km
7	0,1 km	6,5 km	6,7 km
8	4,2 km	0 km	4,2 km
Total	33,5 km	26,6 km	60,5 km

Figure 30 : Bilan de la mise en œuvre du SDLD 2015

Itinéraires cyclables du SDLD de 2015

Tronçons à réaliser

MARNE-et-GONDOIRE
Territoire d'application

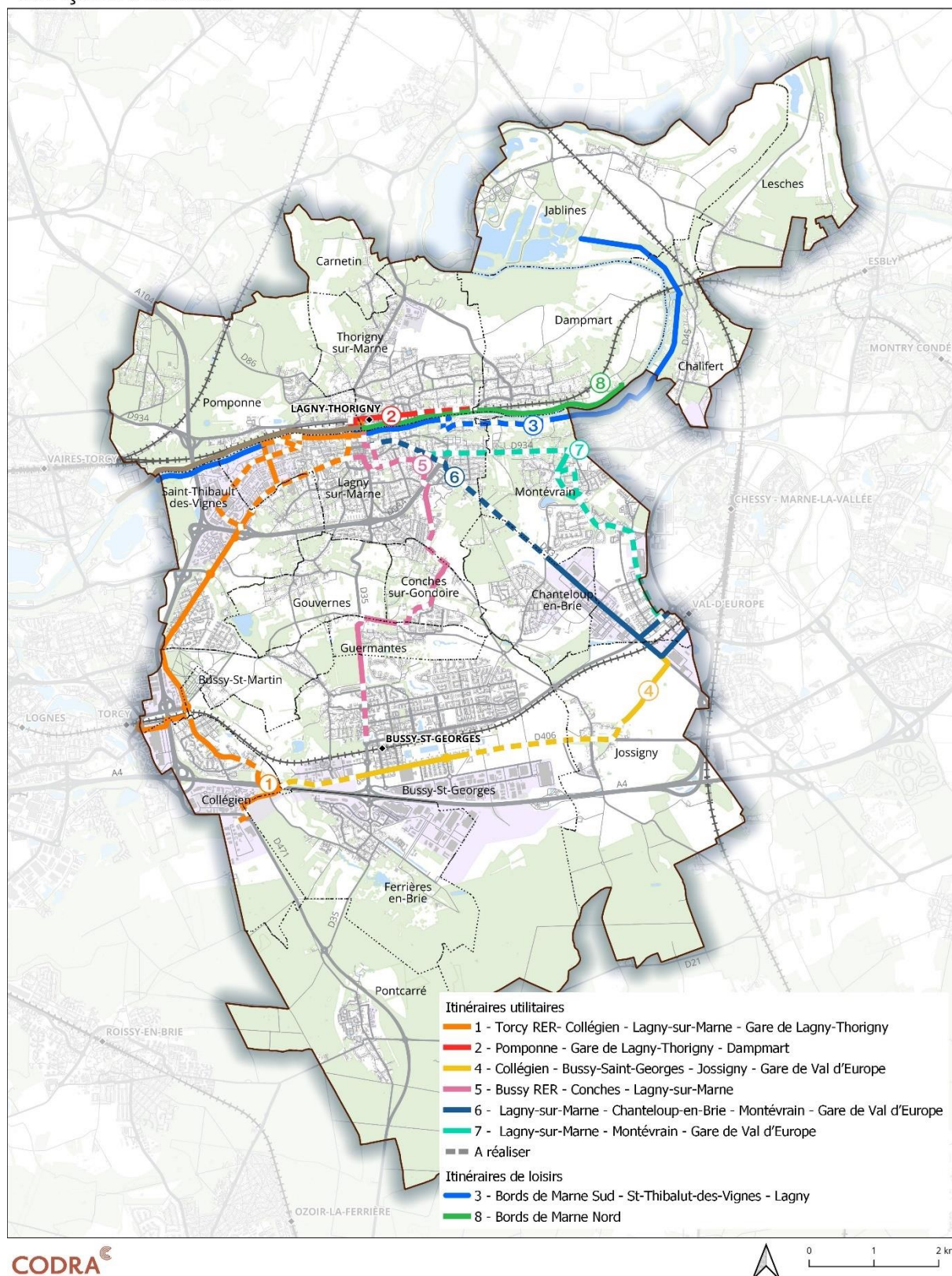


Figure 31 : Les itinéraires cyclables à réaliser du SDLD 2015

3. LE RESEAU CYCLABLE A L'HORIZON 2030

Les projets cyclables structurants

Trois catégories de projets structurants sont prévus sur le territoire de Marne et Gondoire. Ces projets sont intégrés comme une donnée dans le Schéma Directeur de Liaisons Douces (SDLD) de Marne et Gondoire. Ils ont notamment été pris en compte pour la définition des liaisons cyclable « armature » du SDLD de Marne et Gondoire. Un effort a été réalisé concernant la mise en cohérence des liaisons du SDLD avec ces itinéraires structurants, afin notamment de proposer des itinéraires continus et lisibles aux usagers, ainsi que pour pouvoir bénéficier des subventions disponibles pour ces liaisons, notamment de la part de la Région Ile-de-France.

Les projets structurants pris en compte dans le SDLD de Marne et Gondoire sont les suivants :

- Itinéraire V4 du RER V, avec deux tracés sur le territoire, un tracé « Marne » et un tracé « Plateau »
- Plusieurs tronçons de routes départementales appartenant au Plan Vélo 77 (en cours de révision)
- Voie express vélo, portée par EpaMarne, avec des sections communes avec le tracé « Plateau » du RER V et des sections spécifiques uniquement à la voie express vélo

Dans le présent schéma, les liaisons B, Q et J empruntent le RER V, tandis que les liaisons A, D et E, I et N empruntent les itinéraires du Plan Vélo 77. Par ailleurs, les liaisons O, L et M empruntent la voie express vélo, partiellement superposées au RER V. Néanmoins, une section de la liaison M n'appartient qu'à la voie express vélo d'EpaMarne.

Ces projets structurants sont représentés sur la carte ci-dessous.

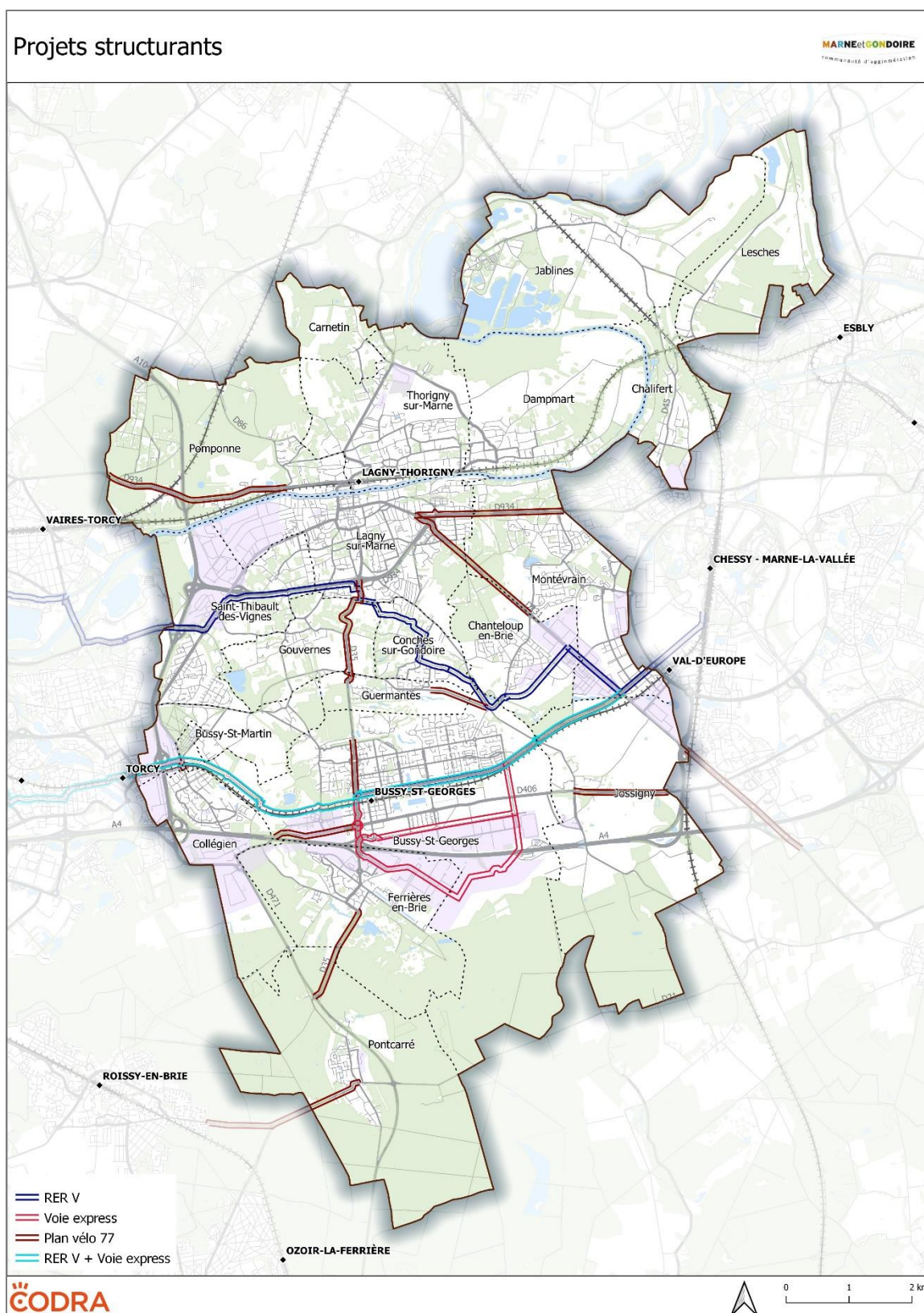


Figure 32 : Projets cyclables structurants

Les axes cyclables à développer

Axes cyclables

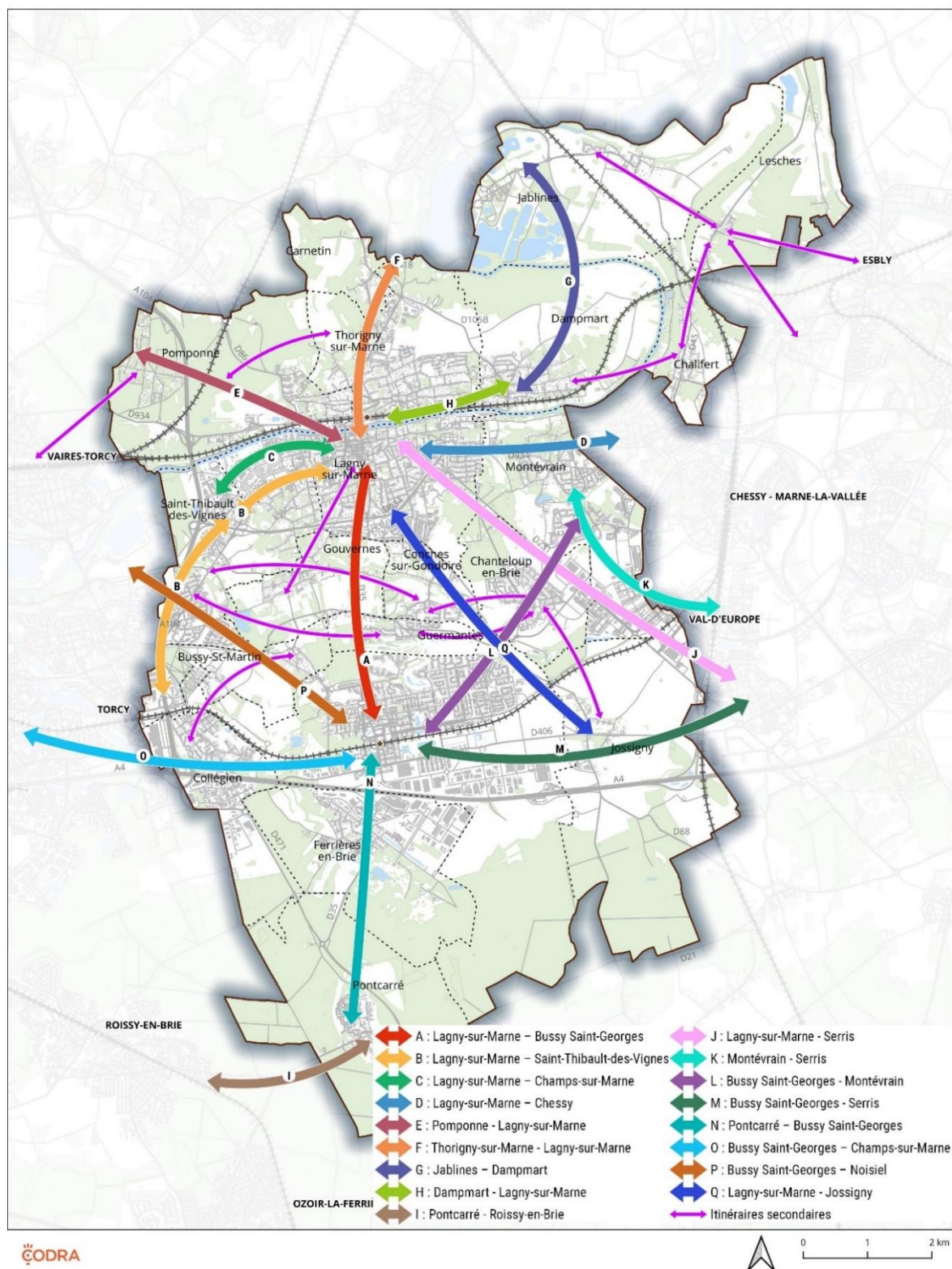
MARNEetGONDOIRE
COMMUNAUTÉ d'AGGLOMÉRATION

Figure 33 : Les axes cyclables

Afin de répondre aux principaux axes de demande en mobilité cyclable identifiés sur le territoire, actuels et à venir, un schéma de principe du réseau cyclable, représenté ci-dessus, a été retenu. Ce schéma est issu des analyses de demande cyclable réalisées dans le cadre du diagnostic, ainsi que des enseignements des entretiens menés avec les communes et les partenaires et des ateliers participatifs réalisés avec les élus et acteurs locaux. Il permet d'identifier la stratégie du territoire à l'horizon 2030.

Ce schéma de principe se compose de 17 axes cyclables, pour lesquels l'aménagement d'un itinéraire cyclable continu, sécuritaire et confortable est nécessaire afin de permettre aux usagers d'effectuer leurs déplacements à vélo.

Les 17 axes cyclables ainsi définis constituent le réseau armature du territoire :

- **Liaison A.** Lagny-sur-Marne – Bussy Saint-Georges : relier les deux principaux pôles urbains du territoire grâce à un itinéraire direct et desservir les communes situées entre les deux, assurer un accès aux deux gares du territoire
- **Liaison B.** Lagny-sur-Marne – Collégien : répondre aux déplacements quotidiens entre les deux communes, notamment en direction de Lagny, et résorber les coupures
- **Liaison C.** Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes : apporter une réponse aux déplacements vers Lagny-sur-Marne, desservir finement la zone d'activités de Marne et Gondoire
- **Liaison D.** Lagny-sur-Marne – Montévrain : relier l'un des principaux pôles de Marne et Gondoire à l'un des principaux pôles de la CA Val d'Europe, desservir le centre-ville de Montévrain
- **Liaison E.** Lagny-sur-Marne - Pomponne : répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, faciliter le déplacement vers le sud de la Marne, désenclaver le quartier de la Pomponnette
- **Liaison F.** Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne : répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, ainsi qu'au sein de Thorigny, notamment vers la gare et la zone d'activités de Vallières, proposer un franchissement cyclable de la Marne
- **Liaison G.** Dampmart – Jablines : répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, proposer une liaison cyclable vers la base de loisirs de Jablines
- **Liaison H.** Thorigny-sur-Marne – Dampmart : apporter une réponse aux déplacements quotidiens entre Dampmart et Lagny (par exemple vers la gare), ainsi que vers le lycée de Thorigny, répondre aux déplacements vers le sud de la Marne
- **Liaison I.** Pontcarré – Roissy-en-Brie : assurer les déplacements cyclables des habitants de Pontcarré vers le pôle urbain le plus proche (gare, commerces, collège...)
- **Liaison J.** Lagny-sur-Marne – Montévrain : relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris, desservir l'écoquartier et la zone commerciale de Montévrain, assurer un accès vers la gare de Val d'Europe
- **Liaison K.** Montévrain – Chanteloup-en-Brie : répondre aux déplacements entre les différents secteurs de Montévrain, ainsi que vers Chanteloup-en-Brie et vers Val d'Europe
- **Liaison L.** Bussy Saint-Georges – Montévrain : répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, vers la zone d'activités Clos du Chêne et vers l'Hôpital.
- **Liaison M.** Bussy Saint-Georges – Chanteloup-en-Brie : relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Val d'Europe, répondre aux déplacements de Jossigny et de l'est de Bussy-Saint-Georges vers la gare.
- **Liaison N.** Bussy Saint-Georges - Pontcarré : desservir les communes du sud du territoire (centres-villes, zone d'activités du Génitoy), assurer le franchissement de l'autoroute A4, notamment pour permettre un accès à la gare RER

- **Liaison O.** Collégien - Bussy Saint-Georges : répondre aux déplacements de Collégien vers Bussy-Saint-Georges, notamment vers la gare, relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Torcy
- **Liaison P.** Bussy Saint-Martin - Bussy Saint-Georges : relier Bussy-Saint-Georges au pôle de Bussy-Saint-Martin, renforcer les liaisons entre Marne et Gondoire et Paris Vallée de la Marne, en réponse aux besoins utilitaires
- **Liaison Q.** Lagny-sur-Marne – Chanteloup-en-Brie : relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris (liaison RER V), desservir les communes de Conches-sur-Gondoire et Chanteloup-en-Brie vers les pôles urbains à proximité

Dans le cadre de la définition des itinéraires cyclables (voir la partie sur le réseau armature ci-dessous), trois axes supplémentaires ont été définis :

- **Liaison R.** Bussy Saint-Georges – Jossigny : desservir Jossigny, aussi bien vers Bussy-Saint-Georges, notamment la gare, que vers Val d'Europe
- **Liaison S.** Lesches – Jablines : relier ces deux communes, notamment pour les besoins scolaires, et proposer une liaison vers Coupvray et Esbly (rabattement vers la gare et les équipements sportifs).
- **Liaison T.** Collégien – Ferrières-en-Brie : assurer un accès cyclable vers la zone d'activités de Lamirault (Collégien)

La conception des itinéraires cyclables

Afin de concrétiser le schéma de principe présenté précédemment, un travail d'identification des itinéraires potentiels a été effectué. Il vise à déterminer les voiries ou les emprises à même de devenir le support des liaisons du réseau armature. Au cours de ce travail, les conditions de circulation automobile, les aménagements cyclables existants, les principales coupures et points durs du territoire, ainsi que la localisation des principaux générateurs de déplacements du territoire, ont été pris en compte. De plus, les préconisations prennent en compte les enseignements d'un atelier de mobilité cyclable réalisé avec les élus du territoire.

Le réseau armature ainsi défini vise en priorité à répondre aux besoins utilitaires des usagers du territoire en leur permettant d'effectuer leurs déplacements du quotidien à vélo dans des conditions de circulations adaptées. Il apporte une cohérence d'ensemble et il donne plus de lisibilité au réseau cyclable à l'échelle du territoire intercommunal.

Bien que leur vocation première soit de permettre les déplacements utilitaires, certains itinéraires s'inscrivent dans le cadre d'aménagements existants ou futurs dont le rôle est davantage touristique ou de loisir. Ces itinéraires, comme ceux qui longent les bords de Marne, ont de fait une vocation mixte.

Ainsi, les voies-vertes existantes et en projet desservant le territoire communautaire sont pour partie intégrées au réseau cyclable lorsqu'elles permettent de répondre à la demande en déplacements utilitaires. De plus, une attention particulière a également été portée à l'interconnexion entre les liaisons du réseau cyclable et ces voies vertes pour générer un effet de synergie, profitant tant aux pratiques de loisirs qu'aux déplacements utilitaires réalisés à vélo.

Toutefois, le schéma directeur cyclable s'attache en premier lieu à répondre aux besoins en déplacements à vélo plutôt qu'à suivre systématiquement le tracé projeté des voies vertes.

Afin de répondre le mieux possible aux attentes et aux besoins locaux, deux scénarios de réseaux cyclables sont étudiés dans cette démarche. Chacun de ces scénarios propose un réseau complet pour relier les communes identifiées par les grands axes de demande. Ils empruntent toutefois des itinéraires en tout ou partie différents, offrant une alternative de tracé et d'itinéraire emprunté (lorsque cela s'avère nécessaire). Les scénarios d'itinéraires prennent en compte les tronçons de routes départementales inscrits au Plan Vélo 77, qui feront l'objet d'aménagements cyclables à l'horizon 2030.

Les scénarios de réseau cyclable ont été étudiés dans le détail dans le cadre d'une série d'ateliers participatifs avec les élus et avec les représentants de la société civile. Ces échanges ont permis de retenir l'une des deux variantes pour chaque liaison cyclable, ou bien une variante hybride, comportant des liaisons des deux scénarios. Le réseau cyclable définitif a ensuite présenté aux élus en comité de pilotage, pour validation. En phase 3, le scénario retenu a été approfondi, notamment en termes de principes d'aménagement, tandis que des actions d'accompagnement ont été définies (stationnement, services...). De plus, un plan d'actions et une programmation financière ont été établis. Ces éléments seront présentés dans le présent rapport final.

Le statut des itinéraires cyclables

Le réseau armature

Le réseau armature est composé d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle du territoire de Marne et Gondoire. Ces grands itinéraires, dont une part importante est organisée en étoile autour de Lagny-sur-Marne et Bussy Saint-Georges, permettent d'offrir de bonnes conditions de rabattement à vélo vers ou entre les polarités urbaines.

Ils offrent une nouvelle possibilité de déplacement entre les communes fortement génératrices de flux de déplacements et favorisent le rabattement à vélo vers les gares du territoire.

Le tracé des itinéraires du réseau armature, tels que présentés sur les cartes suivantes, ont été étudiés de manière à dissocier tant que possible la circulation des vélos de celle des voitures tout en privilégiant les trajets directs.

Le rôle principal du Schéma Directeur de Liaisons Douces étant de faciliter l'usage du vélo pour les déplacements utilitaires, les itinéraires touristiques et de loisirs présentés sur les cartes suivantes sont de manière générale ceux déjà existants ou projetés. Ces itinéraires sont pour la plupart des voies vertes ou des chemins ruraux.

Les voies vertes des bords de Marne ont été utilisées dans la définition du réseau d'itinéraires armature (liaisons G, H et J).

Le réseau complémentaire

Les itinéraires du réseau complémentaire viennent s'ajouter à ceux du réseau armature. Leurs itinéraires, dont le tracé a été élaboré avec la même attention que ceux des liaisons structurantes, offrent des possibilités de déplacement sur des liaisons moins génératrices de flux que les itinéraires structurants. Ils desservent les secteurs urbanisés et les équipements locaux, en connexion avec les itinéraires du réseau armature.

Les scénarios pour le réseau cyclable armature

Scénario 1

Présentation du réseau cyclable

Ce réseau propose une solution d'itinéraire pour chacun des axes identifiés. Il s'appuie notamment sur les routes principales, que celles-ci soient dotées d'aménagements cyclables ou non. Ainsi, ce scénario propose des liaisons très directes entre les différentes communes, et implique la mise en place d'aménagements cyclables en site propre (pistes cyclables) sur les tronçons encore non aménagés. Il s'agit par exemple de la liaison J, qui emprunte la RD 231 entre Lagny-sur-Marne et le sud de Montévrain, mais qui n'est qu'à moitié aménagée, ou de la liaison M, qui emprunte l'avenue du Général de Gaulle à Bussy-Saint-Georges, restant en partie à aménager.

Les routes ou chemins empruntés

Le tableau ci-dessous résume les routes ou chemins principaux empruntés par chaque itinéraire cyclable :

Liaison	Tracé	Routes empruntées
A	Lagny-sur-Marne – Bussy Saint-Georges	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, RD10, RD35, avenue du Général de Gaulle
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	Quai Savarin, RD418, avenue Michel Chartier + RD 10 P
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	Quai Savarin, rue Gambetta, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de la Courtilière, RD418
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, RD231, RD934
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	Route de Villevaudé, RD934, RD334, rue du général Leclerc, rue de Marne, pont Maunoury
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	RD418, rue de Marne, pont Maunoury
G	Jablins - Lagny-sur-Marne	RD45, chemin des Prés, pont SNCF, chemin des Sables, rue du Château, RD 105 B, rue de Marne, pont Maunoury
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	RD 105 B, rue de Marne, pont Maunoury
I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	RD21
J	Lagny-sur-Marne – Serris	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, RD231, avenue de l'Europe
K	Montévrain – Serris	Rue de l'Eglise, rue du Puits du Gué, avenue François Mitterrand, avenue de la Société des Nations, avenue de l'Europe
L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	Avenue du Général de Gaulle, boulevard Louis Guibert, RD5, boulevard de la Plaine, rue des Vingt-deux Arpents, avenue François Mitterrand, rue du Puits du Gué, rue de l'Eglise
M	Bussy Saint-Georges – Serris	Avenue du Général de Gaulle, avenue de l'Europe

N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	Grande Rue, RD35, avenue du Général de Gaulle
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	Avenue du Général de Gaulle, RD35, RD406, avenue Michel Chartier, chemin de la Mare Villetourgon, chemin des Collégiens, chemin des Brisaciers, rue de la Vallée, rue de la Croix Blanche, avenue Michel Chartier, avenue Marne et Gondoire
P	Bussy Saint-Georges – Noisiel	Avenue du Général de Gaulle, RD35, rue du Cimetière, rue de Ferrières, rue de Torcy, rue des Sources, RD 217 B
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, RD10, rue Cavallo Pedruzzi, avenue André Malraux, rue Emmanuel Grévin, RD10

En plus des itinéraires du réseau armature, des liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.

Itinéraires armature - Scénario 1

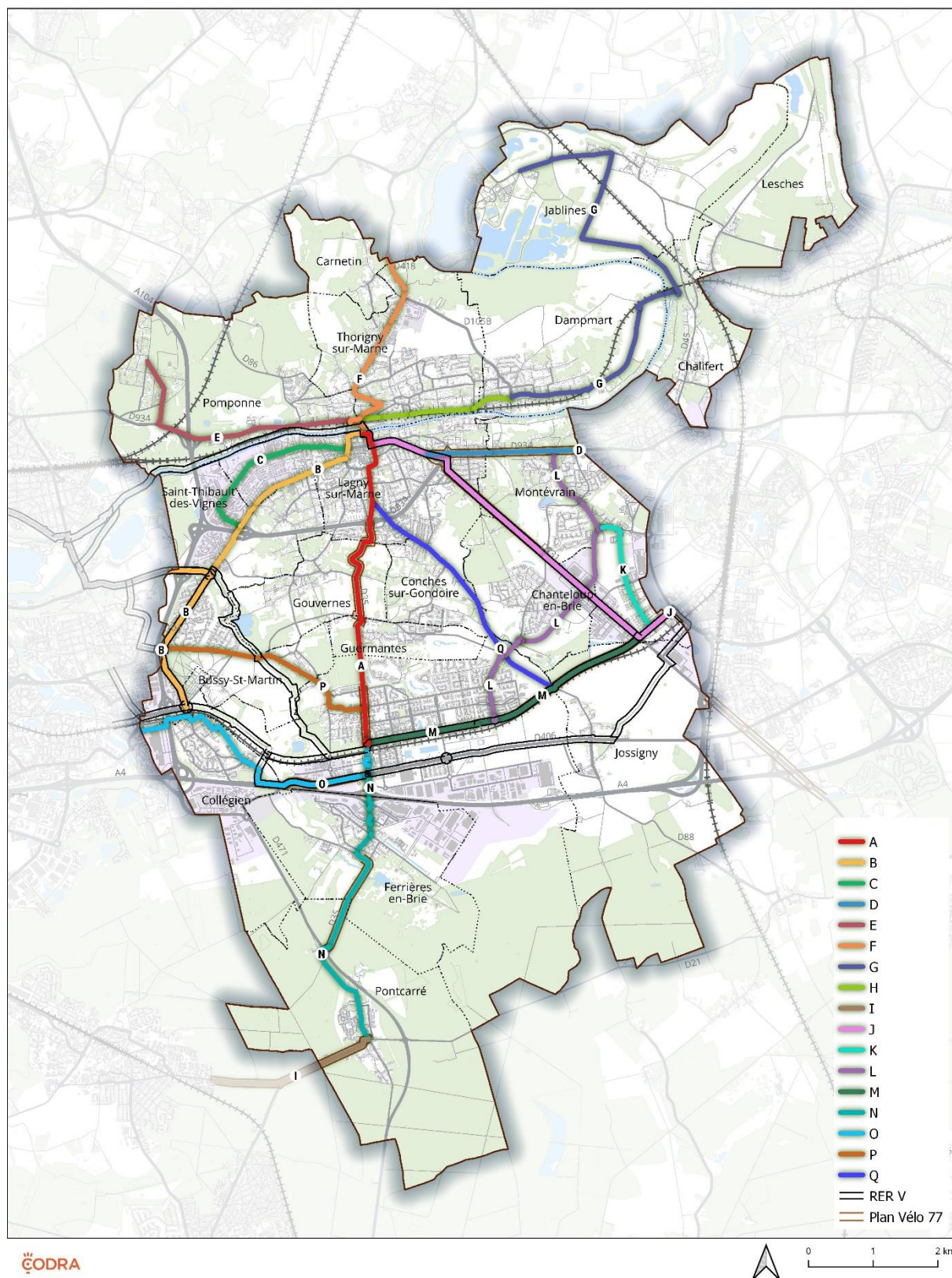
MARNE-et-GONDOIRE
Territoire d'agglomération

Figure 34 : Itinéraires armature dans le scénario 1

Scénario 2

Présentation du réseau cyclable

Ce réseau dessert répond aux mêmes axes de demande que le scénario 1, en empruntant des itinéraires différents. Il s'appuie notamment sur les routes secondaires et sur les chemins existants, nécessitant peu d'aménagements importants pour les vélos. Par exemple, la liaison J évite la RD 231, et emprunte un itinéraire parallèle dans l'hypothèse où l'aménagement tronçon de la RD 231 dans le bois de Chigny s'avère impossible. Toutefois, afin d'apporter une réponse efficace aux déplacements utilitaires, certaines liaisons s'appuient sur des routes structurantes, impliquant la mise en place ou la valorisation d'aménagements cyclables en site propre (pistes cyclables). Il s'agit notamment de la liaison M, qui emprunte la RD 406, en raison de l'absence d'alternatives apaisées sur cette liaison.

Les routes ou chemins empruntés

Le tableau ci-dessous résume les routes ou chemins principaux empruntés par chaque itinéraire cyclable :

Liaison	Tracé	Routes empruntées
A	Lagny-sur-Marne – Bussy Saint-Georges	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, RD10, RD35, avenue du Général de Gaulle
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	Quai Savarin, rue Gambetta, rue Jacques le Paire, boulevard du Général de Gaulle, chemin de Gouvernes, rue Henri Dunant, rue Marie, rue de Lagny, avenue des Joncs, RD418, avenue Michel Chartier
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	Quai Savarin, rue Gambetta, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de la Courtilière, RD418
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, rue du Chariot d'Or, avenue Grouard, chemin de la Grande Voirie, RD934 OU Quai de la Gourdine, rue du Canada, chemin des Etoisies, chemin de Mortcerf, chemin de la Grande Voirie, RD934
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	Route de Villevaudé, RD934, RD334, rue de la Petite Ferme, chemin de Halage, quai Eugène Gaudineau, quai Bizeau, pont Maunoury
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	Chemin du Moulin à Vent, chemin des Fourches, rue du Moulin à Vent, rue Jean Jaurès, rue Georges Clemenceau, rue Gambetta, rue Cornilliot, rue Raymond Poincaré, rue du Général Leclerc, rue de Marne, pont Maunoury
G	Jablins - Lagny-sur-Marne	RD45, chemin des Prés, chemin de Meaux, ancien chemin de Meaux, chemin de Quincangrogne, rue du Chariot d'Or, rue Saint-Denis, rue Delambre, quai Saint-Père
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	Allée du Château, quai de Marne, pont Maunoury

I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	RD21
J	Lagny-sur-Marne – Serris	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Saint-Denis, rue du Chariot d'Or, avenue Grouard, chemin de la Grande Voirie, chemin de la Bergame, chemin du Mollard, chemin des Corbins, rue du Puits du Gué, RD231, avenue de l'Europe OU Quai de la Gourdine, rue du Canada, chemin des Etoisies, chemin de Mortcerf, chemin de la Grande Voirie, chemin de la Bergame, chemin du Mollard, chemin des Corbins, rue du Puits du Gué, RD231, avenue de l'Europe
K	Montévrain – Serris	Rue de l'Eglise, rue du Puits du Gué, avenue François Mitterrand, avenue de la Société des Nations, avenue de l'Europe
L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	Avenue du Général de Gaulle, boulevard Louis Guibert, RD5, boulevard de la Plaine, rue des Vingt-deux Arpents, avenue François Mitterrand, rue du Puits du Gué, rue de l'Eglise
M	Bussy Saint-Georges – Serris	RD35, RD406, rue de la Croix Blanchetot, RD231, cours de la Gondoire
N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	Grande Rue, RD35, avenue du Général de Gaulle
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	Avenue du Général de Gaulle, RD35, RD406, avenue Michel Chartier, chemin de la Mare Villetourgon, chemin des Bordes, route de Déviation, avenue de l'Europe OU Avenue du Général de Gaulle, RD35, route de Déviation, avenue de l'Europe
P	Bussy Saint-Georges – Noisiel	Avenue du Général de Gaulle, RD35, route de Déviation, chemin du ru de la Brosse, rue René Cassin, RD 10 P
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, RD10, RD35, RD 217 B, RD10, avenue du Général de Gaulle

En plus des itinéraires du réseau armature, les liaisons complémentaires viennent compléter le réseau armature, pour former le réseau cyclable dans son ensemble. Ces itinéraires complémentaires présentent une vocation de desserte locale vers des secteurs où la demande est moins importante, et de rabattement vers le réseau armature, auquel ils sont systématiquement connectés.

Itinéraires armature - Scénario 2

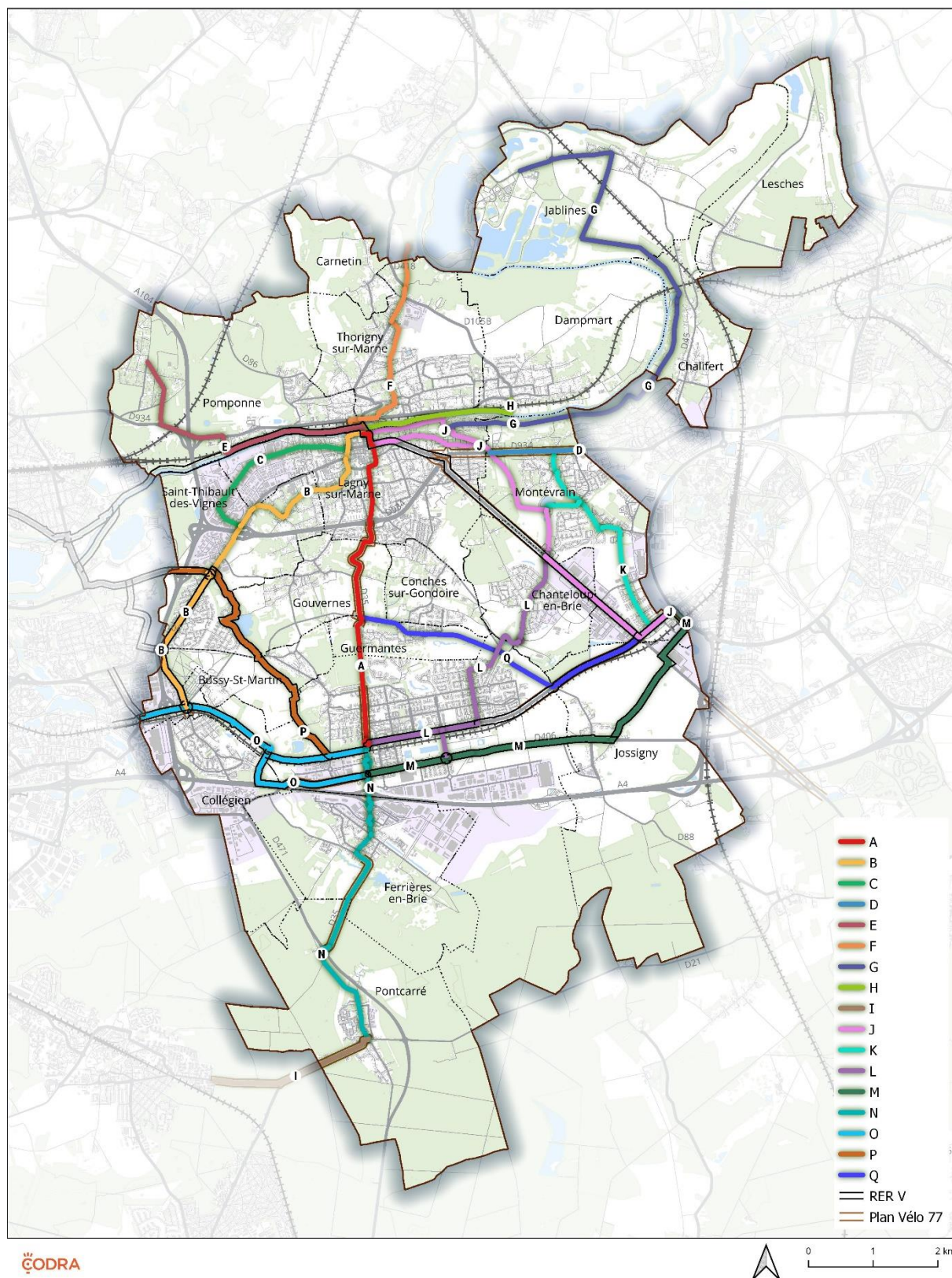
MARNE-et-GONDOIRE
Territoire d'agglomération

Figure 35 : Itinéraires armature dans le scénario 2

Le réseau cyclable armature retenu

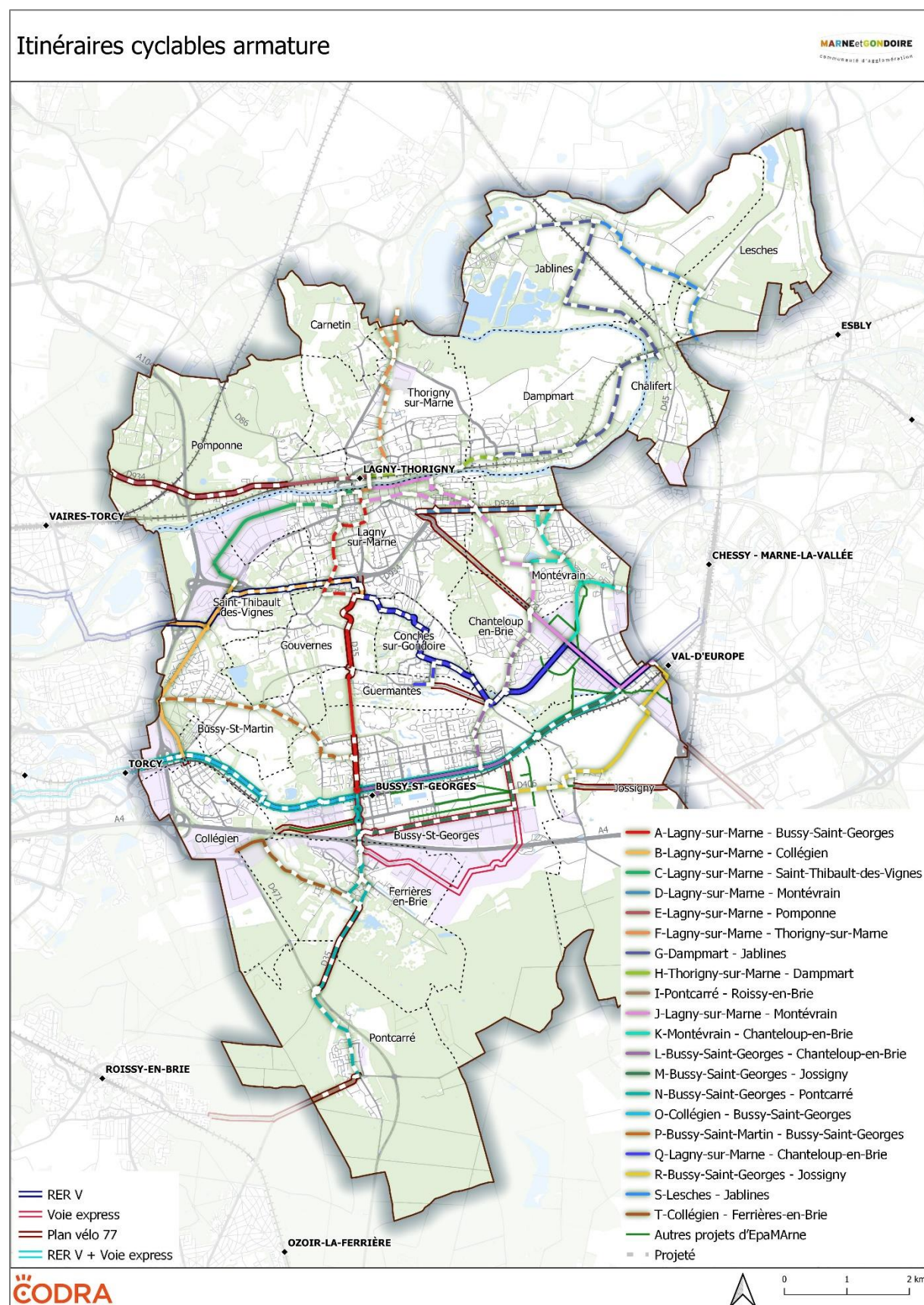


Figure 36 : Itinéraires cyclables armature retenus

Le scénario retenu par les élus correspond à un scénario hybride entre les scénarios 1 et 2, tout en comportant quelques modifications de tracés. Les élus ont en effet privilégié le plus possible les itinéraires empruntant les axes les plus directs entre les communes du territoire, souvent des routes départementales ou des avenues structurantes. A titre d'exemple, les itinéraires A et N empruntent la RD 35 du nord au sud du territoire, la liaison B longe la RD 394 (Saint-Thibault-des-Vignes), la liaison D emprunte la RD 934 (Montévrain), la liaison H emprunte la rue de Dampmart (Thorigny) et la liaison M emprunte l'avenue Charles de Gaulle (Bussy-Saint-Georges, Jossigny).

Lorsque le tracé sur la voie la plus structurante n'était pas envisageable à moyen terme, en raison notamment d'un espace trop contraint ou d'une circulation trop intense, les élus ont retenu une variante sur des rues de desserte locale. Par exemple, c'est le cas de la liaison J, empruntant les rues locales de Montévrain, au lieu de la RD 231, de la liaison C, empruntant l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, afin d'éviter la RD 418, ou encore de la liaison O, empruntant des chemins locaux au nord de Collégien.

Par ailleurs, certaines liaisons ont fait l'objet d'une redéfinition de leur tracé lors de la définition des tracés définitifs. Dans ce cadre, il est important de mentionner notamment la liaison O, qui emprunte dorénavant la ruelle Binette, la rue du Fort du Bois et la rue de la Jonchère (Coches-sur-Gondaire), avant d'emprunter un court tronçon de la RD 10. Il s'agit d'une proposition alternative, développée dans le cadre du RER V, qui permet d'éviter la création d'un aménagement trop lourd le long de la RD 10 à l'horizon de ce projet structurant.

Par ailleurs, il est important de souligner que la liaison entre Bussy-Saint-Georges et Jossigny dispose de deux itinéraires complémentaires dans le schéma final, le premier sur l'avenue Charles de Gaulle et le deuxième sur l'avenue de l'Europe. Pour rappel, le premier correspond au RER V et à la voie express vélo, tandis que le deuxième correspond à la voie express vélo uniquement.

Les routes ou chemins empruntés

Le tableau ci-dessous résume les routes ou chemins principaux empruntés par chaque itinéraire cyclable :

Liaison	Tracé	Communes desservies	Routes empruntées
A	Lagny-sur-Marne – Busy-Saint-Georges	Lagny-sur-Marne, Gouvernes, Guermantes, Bussy-Saint-Georges	Quai Saint-Père, rue Delambre, rue Paul Bert, boulevard Maréchal Gallieni, boulevard Charpentier, chemin de Gouvernes, boulevard Georges Pompidou, RD35
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien	RD 418, RD 10P, RD 934, avenue Camille Pissarro
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes	Quai Savarin, rue Gambetta, avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, avenue de la Courtilière
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	Lagny-sur-Marne, Montévrain	Avenue Thibaud de Champagne (RD 934)
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	Pomponne, Thorigny-sur-Marne	Rue de Paris (RD 934)
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	Thorigny-sur-Marne, Lagny-sur-Marne	Rue de Claye (RD 418), voie chemin des Fourches, chemin du Moulin à Vent, rue du Moulin à Vent, rue Jean Jaurès, rue Georges Clemenceau, rue Gambetta, passage sous la voie ferrée, rue d'Orgemont, passerelle à créer sur la Marne, quai Saint-Père
G	Jablins - Lagny-sur-Marne	Jablins, Chalifert, Dampmart	RD45, chemin des Prés, pont SNCF, chemin des Sables, rue du Château
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	Dampmart, Lagny-sur-Marne	Rue de Lagny, rue de Dampmart, rue Raymond Poincaré
I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	Pontcarré	Rue de la Gare (RD 21)
J	Lagny-sur-Marne – Serris	Lagny-sur-Marne, Montévrain, Chanteloup-en-Brie	Quai de la Gourbine, rue du Canada, chemin de Quincangrogne, rue Saint-Denis, rue du Chariot d'Or, avenue Grouard, chemin de la Grande Voirie, chemin de la Bergame, chemin du Mollard, chemin des Corbins, rue du Puits du Gué, RD231, avenue de l'Europe
K	Montévrain – Serris	Montévrain	Rue de l'Eglise, rue André Darrasse, rue du Puits du Gué, avenue François Mitterrand, avenue Georges Pompidou, rue des Ving-Deux Arpents

L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie	Avenue de la Jonchère, boulevard de Fontenelle, boulevard Louis Guibert, avenue du Général de Gaulle
M	Bussy Saint-Georges – Serris	Bussy-Saint-Georges, Jossigny	Avenue de l'Europe, boulevard des Cent Arpents, avenue du Général de Gaulle
N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	Pontcarré, Ferrières-en-Brie, Bussy-Saint-Georges	RD35, Grande Rue
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	Bussy-Saint-Georges, Collégien	Avenue de l'Europe, route de Déviation, chemin des Bordes, chemin de la Mare Villetourgon, voie verte à créer
P	Bussy-Saint-Georges – Noisiel	Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin	Rue de Gouvernes, rue des Sources, rue de Torcy, rue de Ferrières, rue du Cimetière, place du Clos Saint-Georges
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	Lagny-sur-Marne, Conches-sur-Gondaire, Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie	RD 10, voie verte à créer, ruelle Binette, rue du Fort du Bois, rue de la Jonchère, RD 10, avenue de la Jonchère, boulevard de la Plaine
R	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	Bussy-Saint-Georges, Jossigny	Chemin du Colombier, rue de Lagny, rue du Bois des Moines, chemin du Bois des Moines, RD 231, cours de la Gondaire
S	Lesches - Jablines	Lesches, Jablines	Grande Rue, route de Lesches, rue de Jablines, avenue Charles de Gaulle
T	Collégien – Ferrières-en-Brie	Collégien, Ferrières-en-Brie	RD 406, route de la Brosse, rue Maryse Bastié

Le linéaire de liaisons cyclables

Les linéaires restant à aménager sur chaque liaison sont résumés dans le tableau ci-dessous :

Liaison	Tracé	Linéaire existant (en km)	Linéaire à réaliser (en km)	Linéaire total (en km)
A	Lagny-sur-Marne – Busy-Saint-Georges	1,80	4,47	6,26
B	Lagny-sur-Marne – Collégien	3,73	2,89	6,95
C	Lagny-sur-Marne – Saint-Thibault-des-Vignes	2,61	1,04	3,65
D	Lagny-sur-Marne – Chessy	0,00	2,36	2,36
E	Pomponne - Lagny-sur-Marne	0,84	3,41	4,25
F	Thorigny-sur-Marne - Lagny-sur-Marne	0,36	4,39	4,75
G	Jablins - Lagny-sur-Marne	0,00	8,42	8,42
H	Dampmart - Lagny-sur-Marne	0,00	2,15	2,15
I	Pontcarré – Roissy-en-Brie	0,00	0,88	0,88
J	Lagny-sur-Marne – Serris	4,48	5,32	9,81
K	Montévrain – Serris	2,19	2,23	4,42
L	Bussy Saint-Georges – Montévrain	2,58	2,66	5,23
M	Bussy Saint-Georges – Serris	0,00	5,68	5,68
N	Pontcarré - Bussy Saint-Georges	1,27	6,88	8,15
O	Bussy Saint-Georges – Champs-sur-Marne	0,00	4,05	4,05
P	Bussy Saint-Georges – Noisiel	0,00	3,59	3,59
Q	Lagny-sur-Marne - Jossigny	1,28	4,60	5,89
R	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	2,63	1,96	4,61
S	Lesches - Jablins	0,00	3,05	3,05
T	Collégien – Ferrières-en-Brie	0,00	1,70	1,70
Total		23,76	71,73	95,84

La mise en œuvre du réseau armature nécessite implique donc **la création de près de 72 km d'itinéraires cyclables**, soit 75% du linéaire total futur. Il s'appuie sur 24 km d'itinéraires existants, soit 25% des itinéraires cyclables futurs.



Les typologies d'aménagements cyclables

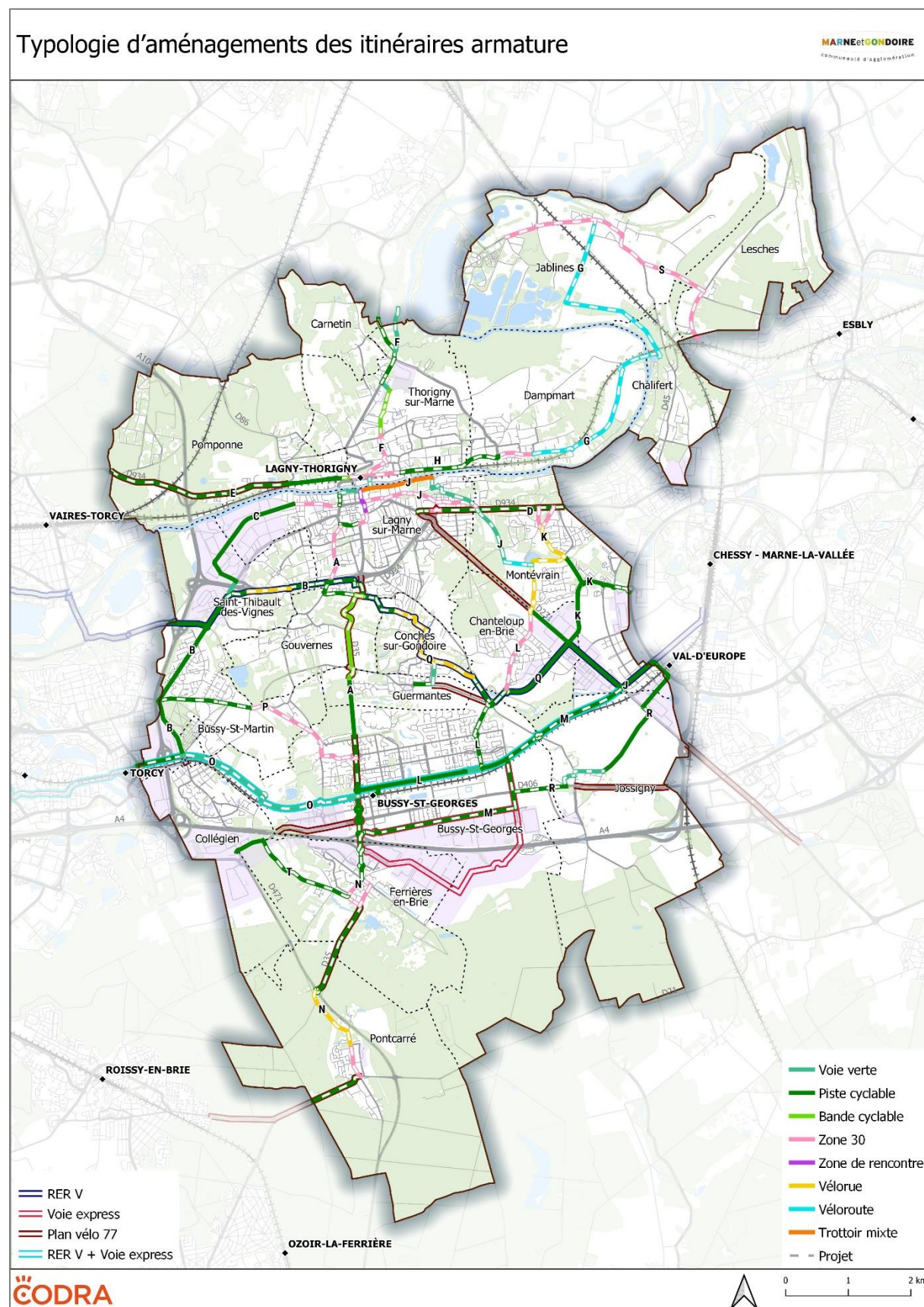


Figure 37 : Typologies d'aménagement des itinéraires armature

Une typologie d'aménagement a été définie pour chaque tronçon du réseau cyclable futur. Cette typologie respecte les préconisations du CEREMA en termes d'intégration du vélo sur la voirie, en fonction des paramètres de trafic et de vitesse. En règles générales, le type d'aménagement a été défini en fonction de ces deux paramètres. Parfois, lorsque l'espace est plus contraint, notamment en milieu urbain, la préconisation consiste plutôt à agir sur l'apaisement de la circulation que sur l'aménagement cyclable. Le but est d'offrir un bon niveau de cyclabilité sur tous les itinéraires du réseau « armature », en proposant soit un aménagement en site propre, soit un aménagement partagé, avec de bonnes conditions de cohabitation avec la circulation automobile. De plus, ce réseau s'appuie sur les itinéraires cyclables déjà existants, aménagés dans le cadre de la mise en œuvre du SDLD de 2016.

Les préconisations du CEREMA sont résumées dans le graphique ci-dessous.

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)    			
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >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			Piste 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				

Figure 38 : Principes d'aménagement des itinéraires cyclables (source : CEREMA, 2020)

Par ailleurs, il est important de rappeler que plusieurs itinéraires cyclables « armature » sont concernés par le RER V, avec des exigences particulières en termes d'aménagements cyclables (d'après le cahier des charges établi par la Région). Sur le RER V, les aménagements sont de deux types, soit des pistes cyclables largement dimensionnées (2,5 pour une piste unidirectionnelle, 4 m pour une bidirectionnelle), soit des vélorues, permettant de mixer les vélos avec les voitures sur des rues étroites et à faible vitesse. Ces aménagements ont été déterminés dans le cadre des études AVP pour la construction du RER V. Ils ont été repris dans la présente étude.

Les tronçons d'itinéraires empruntant des routes structurantes, en milieu urbain ou interurbain, avec une circulation et une vitesse élevées, bénéficient d'aménagements sécurisés, sous la forme de pistes cyclables. **Les pistes cyclables** sont des aménagements dédiés aux vélos situées le long d'une route, bénéficiant d'une séparation physique vis-à-vis de la chaussée automobile. Elles peuvent être situées sur la chaussée ou au niveau du trottoir. Plusieurs pistes cyclables sont proposées le long de routes structurantes en milieu interurbain ou d'avenues structurantes en milieu urbain :

- RD 418 au nord de Thorigny-sur-Marne
- RD 334 à Pomponne
- Rue de Dampmart à Thorigny-sur-Marne, rue de Lagny à Dampmart

- RD 934 à Saint-Thibault-des-Vignes et Lagny-sur-Marne (RER V)
- RD 934 à Lagny-sur-Marne et Montévrain
- RD 35 à Bussy-Saint-Georges, Ferrières-en-Brie et Pontcarré
- Avenue de l'Europe à Bussy-Saint-Georges
- RD 406 à Bussy-Saint-Georges et Jossigny
- Avenue du Général de Gaulle à Bussy-Saint-Georges et Jossigny (RER V)
- Boulevards Louis Guibert et du Pavé Fontenelle à Bussy-Saint-Georges
- Tronçon de la RD 10 au nord de Bussy-Saint-Georges (RER V)
- RD 217 B à Bussy-Saint-Martin
- Route de la Brosse à Ferrières-en-Brie
- RD 21 à Pontcarré

Les voies vertes sont des aménagements réservés aux piétons et aux cyclistes, souvent dans des espaces naturels, offrant des conditions de déplacements optimales aux modes actifs, notamment en raison de leur séparation vis-à-vis du trafic automobile. Le schéma prévoit la création de plusieurs voies vertes :

- Au nord de Thorigny-sur-Marne, en connexion avec la RD 418
- Au niveau du chemin situé au nord de la voie ferrée à Collégien, se prolongeant dans le parc de la Brosse et le long du rû de la Butte de Vaux (RER V)
- Sur le chemin de Montcerf (Lagny-sur-Marne) et sur le chemin de la Bergame (Montévrain)
- Sur le chemin du Colombier et le chemin du Bois des Moines (Jossigny)

Il est à noter que les pistes cyclables et les voies vertes appartenant au RER V ou à la voie express vélo bénéficieront d'aménagements très qualitatifs en termes largeur, revêtement et protection vis-à-vis du trafic (conformément au cahier des charges du RER Vélo). Les aménagements de ces itinéraires sont dits « à haut niveau de service ».

Les bandes cyclables sont des espaces dédiés aux vélos sur la chaussée, délimitées par un marquage horizontal. Elles sont proposées sur des rues présentant une circulation faible ou modérée, une vitesse faible, et une largeur suffisamment importante. Il s'agit des rues suivantes :

- Rue du Moulin à Vent à Thorigny-sur-Marne
- RD 35 au nord de Gouvernes

En milieu urbain, les aménagements cyclables correspondent en règles générales à **des zones de circulation apaisées** (zones 30 et zone de rencontre). Sur ces zones, la réduction de la vitesse permet de mieux intégrer la circulation des vélos, sans nécessité d'aménagements cyclables en site propre. Ce type d'aménagement est proposé dans la plupart des centres-villes et des centres-bourgs. A titre d'exemple, on peut mentionner la rue Cornilliot et la rue Jean Jaurès à Thorigny-sur-Marne, le chemin de Gouvernes à Lagny-sur-Marne, la rue du Château à Dampmart, la rue de l'Eglise à Montévrain, l'avenue de la Jonchère à Chanteloup-en-Brie, la rue des Sources à Bussy-Saint-Martin, la rue Aristide Briand et la rue du Général de Gaulle à Ferrières-en-Brie, ainsi que la Grande Rue à Pontcarré.

Des **vélorues** sont également proposées sur plusieurs itinéraires « armature ». Une vélorue représente une rue apaisée, où les cyclistes sont prépondérants. Ils sont incités à rouler au centre de la chaussée, tandis que les automobilistes sont incités à ne pas les dépasser, à travers un aménagement et un signalétique spécifique. Cet aménagement augmente fortement le confort des cyclistes, à condition que tous les usagers respectent son fonctionnement. Il est adapté à des tronçons présentant une forte demande

cyclable, en agglomération (ex : rue résidentielle ou commerçante). La mise en place de vélorue pourra être mis à titre expérimental. Les vélorues proposées dans ce schéma sont les suivantes :

- Sentier de Gouvernes, le long de la RD 934 (Saint-Thibault-des-Vignes)
- Ruelle Binnette, rue du Fort du Bois, rue de la Jonchère (Conches-sur-Gondaire) appartenant au RER V
- Rue du Puits du Gué (Montévrain)

Quelques routes secondaires concernées par ce schéma, se caractérisant par un contexte interurbain et une faible circulation, seront quant à elles réaménagées en tant que **voies routières balisées vélo**. Il s'agira sur ces tronçons de mettre en place un revêtement et un jalonnement à destination des cyclistes. Les axes concernés sont le chemin des Sables (Dampmart) et le Chemin des Près (Chalifert, Jablines).

Le tableau ci-dessous présente les linéaires à aménager (en km) itinéraire par itinéraire :

Liaison	Voie verte	Voie verte - Haut niveau de service	Piste cyclable	Piste cyclable - Haut niveau de service	Bande cyclable	Zone 30	Vélorue	Zone de rencontre	Voie routière balisée	Total
A	0,1		1,9		0,9	1,2		0,4		4,5
B				2,0			0,9			2,9
C	0,1		0,2			0,8				1,0
D			2,1			0,2				2,4
E			2,9		0,2	0,3				3,4
F	1,6		1,1		0,8	0,9				4,4
G	0,2					2,1			6,1	8,4
H			1,6			0,5				2,1
I			0,9							0,9
J	2,0					1,9	1,0		0,4	5,3
K			0,2			0,7	1,2			2,2
L			1,3			1,4				2,7
M				5,7						5,7
N			4,0		0,0	1,6	1,2			6,9
O		3,3		0,7						4,0
P			1,5			2,1				3,6
Q		0,4		2,2	0,1		2,0			4,6
R	0,8		1,1							2,0
S						3,1				3,1
T			1,7							1,7
Total	4,9	3,7	20,7	10,5	2,0	16,7	6,3	0,4	6,6	71,7

Les points durs pour les vélos

Les points durs pour les vélos correspondent notamment à des intersections ou giratoires de grandes dimensions sans aménagements cyclables, à des traversées de routes départementales, ainsi qu'à des ponts ou tunnels non aménagés. Par ailleurs, le pont en T (Pomponne), et plus globalement le franchissement de la Marne, représente un important point dur pour les déplacements entre le nord et le centre du territoire. Ces points durs génèrent un sentiment d'insécurité chez les usagers, qui peut suffire à limiter fortement l'intérêt d'un parcours cyclable pour l'utilisateur.

Les points durs à traiter dans le plan d'actions du SDLD correspondent uniquement à ceux situés sur le réseau cyclable proposé. En effet, afin d'optimiser les investissements, les points durs identifiés dans le diagnostic mais pas situés sur une liaison cyclable programmée ne sont pas traités dans le SDLD.

Ainsi, 50 points durs ont été identifiés dans le SDLD. Il s'agit principalement des lieux suivants :

- Intersections de grande dimension, nécessitant un réaménagement complet (ex : RD 934 / RD 231 à Lagny-sur-Marne)
- Intersections de moyenne dimension, nécessitant un réaménagement complet (ex : Boulevard Charpentier / Rue Saint-Laurent à Lagny-sur-Marne, Boulevard Georges Pompidou / RD 35 à Gouvernes, Rue Jacques Lepaire / Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny à Lagny-sur-Marne)
- Giratoires de grande dimension, impliquant la création d'une piste cyclable autour de l'anneau routier (ex : RD 418 / Michel Chartier à Bussy-Saint-Georges, RD 334 / Chemin du Gué de Launay à Pomponne, RD 418 / RD 105 B à Thorigny-sur-Marne, RD 45 à Jablines...)
- Intersections urbaines avec une discontinuité de l'itinéraire cyclable (ex : Place du Clos Saint-Georges à Bussy-Saint-Georges, Sentier de Gouvernes / Rue de Gouvernes à Saint-Thibault-des-Vignes, RD 934 / rue André Darasse à Montévrain...)
- Franchissements d'une route départementale par une liaison cyclable, nécessitant la mise en place d'une traversée vélo (ex : RD 934 à Lagny-sur-Marne, RD 231 à Jossigny)
- Ponts ou tunnels étroits avec une forte circulation, impliquant un apaisement de la circulation et un marquage pour les vélos (ex : chemin de Gouvernes en franchissement de la RD 934 à Lagny-sur-Marne, RD 418 en franchissement de la RD 934 à Saint-Thibault-des-Vignes...)
- Franchissement de la Marne (Thorigny-sur-Marne – Lagny-sur-Marne) : passerelle en continuité de la rue Cornillot et d'Orgemont (Thorigny-sur-Marne), au niveau du passage souterrain de la voie ferrée
- Franchissement de l'A4 (Bussy-Saint-Georges – Ferrières-en-Brie) : passerelle pour les modes actifs en encorbellement du pont routier existant, projet en cours de réalisation (en dehors du SDLD)
- Pont ferroviaire de Chalifert, à acquérir auprès de la SNCF et à réaménager pour les vélos

Dans le cadre du présent SDLD, le réaménagement du pont en X a été considéré comme peu réaliste à moyen terme. Une passerelle est donc proposée pour permettre les déplacements à vélo entre le nord et le sud de la Marne (voir proposition ci-dessus).

Par ailleurs, le franchissement de l'autoroute A4 fait l'objet d'un projet sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire, consistant à construire une passerelle en encorbellement du pont routier existant, pour un coût estimé à 2 400 000 €. Ce projet, intégré dans la programmation du présent SDLD, bénéficiera d'une subvention à hauteur de 60% par la Région Ile-de-France.

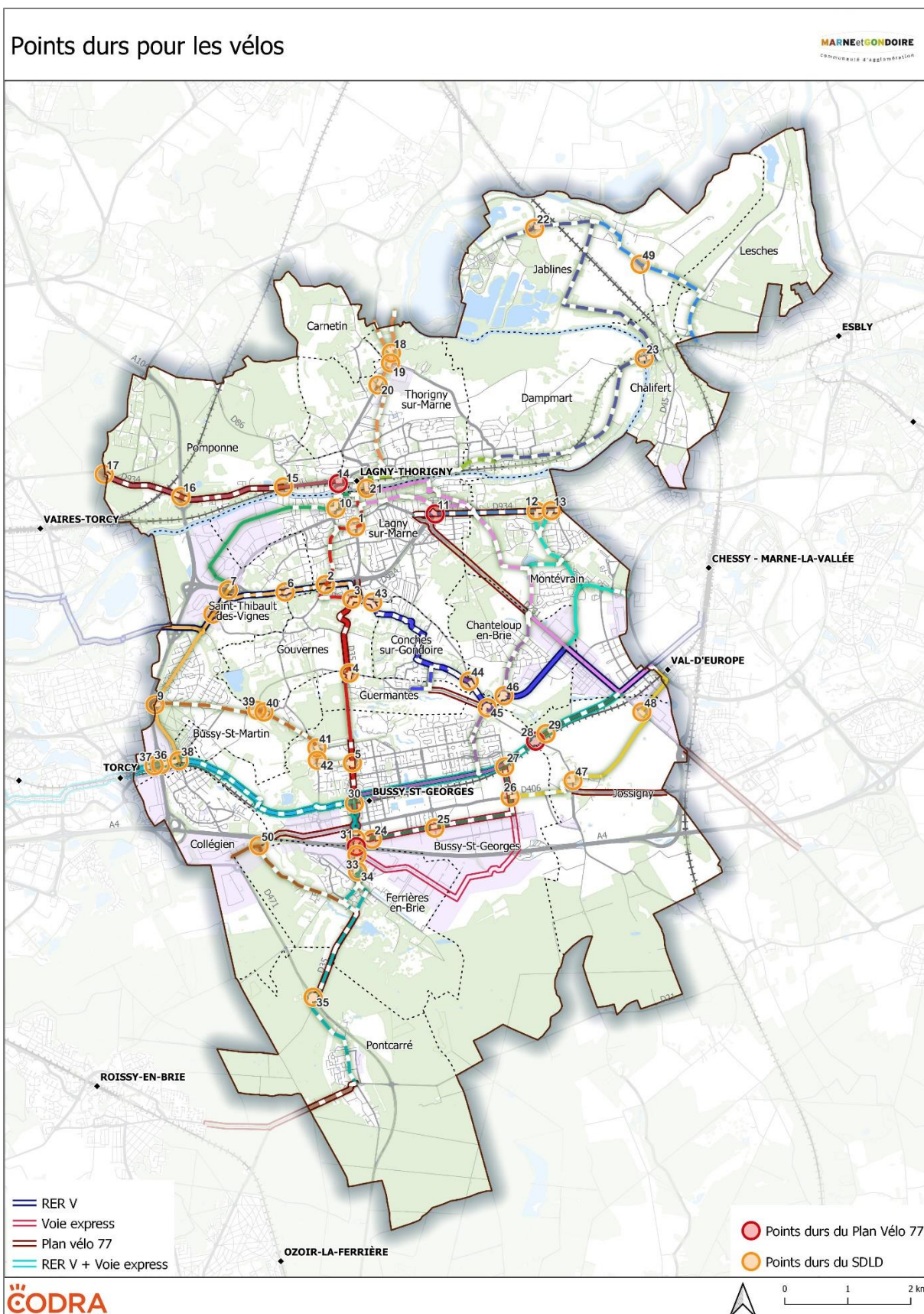


Figure 39 : Points durs des itinéraires armature

Le tableau ci-dessous présente la localisation et les caractéristiques des points durs, ainsi que les préconisations d'aménagement pour les résorber :

Liaison	Identifiant	Commune	Type	Localisation	Description du traitement	Coût estimé
A	1	Lagny-sur-Marne	Intersection	Boulevard Charpentier / Rue Saint-Laurent	Intersection de moyenne dimension - Reconfiguration complète	50 000 €
A	2	Lagny-sur-Marne	Intersection	Chemin de Gouvernes - Franchissement de la RD 934	Tunnel étroit - Marquage au sol, réduction de la vitesse	10 000 €
A	3	Gouvernes	Intersection	Boulevard Georges Pompidou / RD 35	Intersection de moyenne dimension - SAS velo, cédez-le-passage cycliste, marquage vélo	10 000 €
A	4	Gouvernes	Intersection	RD 35 / RD 217 B	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
A	5	Bussy-Saint-Georges	Place	Place du Clos Saint-Georges	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	6	Saint-Thibault-des-Vignes	Intersection	Sentier de Gouvernes / Rue de Gouvernes	RER V - Programmé hors SDLD	
B	7	Saint-Thibault-des-Vignes	Tunnel	RD 418 - Franchissement de la RD 934	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	8	Saint-Thibault-des-Vignes	Intersection	RD 418 / Rue Pasteur	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
B	9	Saint-Thibault-des-Vignes	Intersection	RD 418 / RD 217 B	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
C	10	Lagny-sur-Marne	Intersection	Rue Gambetta / Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny	Intersection de moyenne dimension - Reconfiguration complète	50 000 €
D	11	Lagny-sur-Marne	Intersection	RD 934 / RD 231	Intersection de grande dimension - Reconfiguration complète	100 000 €
D	12	Montévrain	Intersection	RD 934 / rue de l'Eglise	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
D	13	Montévrain	Intersection	RD 934 / rue André Darasse	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
E	14	Pomponne	Intersection	Pont en X	Pas traité dans le SDLD	
E	15	Pomponne	Intersection	RD 334 / RD 86	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
E	16	Pomponne	Intersection	RD 334 - Pont sur l'A104	Réaménagement d'un pont (piste cyclable, bordure, voies d'insertion)	100 000 €
E	17	Pomponne	Giratoire	RD 334 / Chemin du Gué de Launay	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
F	18	Thorigny-sur-Marne	Intersection	RD 418 (au nord de Thorigny)	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	19	Thorigny-sur-Marne	Giratoire	RD 418 / RD 105 B	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
F	20	Thorigny-sur-Marne	Intersection	RD 418 / Promedade de la Dhuis	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
F	21	Thorigny-sur-Marne	Passerelle	Franchissement de la Marne	Création d'une passerelle	2 000 000 €
G	22	Jablins	Giratoire	RD 45 (accès à la base de loisirs)	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €

G	23	Chalifert	Pont	Pont ferroviaire	Réaménagement d'un pont ferroviaire	400 000 €
M	24	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	Avenue de l'Europe / Boulevard Pierre Mendès France	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
M	25	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	Avenue de l'Europe / Boulevard de la Haye	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
M	26	Bussy-Saint-Georges	Intersection	Boulevard des Cent Arpents / RD 406	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
M	27	Bussy-Saint-Georges	Passerelle	Franchissement de la voie ferrée	Passerelle livrée	
M	28	Jossigny	Giratoire	Avenue du Général de Gaulle / RD 10	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
M	29	Jossigny	Intersection	Accès au parc de Fontenelle	Intersection entre une voie verte et une route structurante - Cédez-le-passage	5 000 €
N	30	Bussy-Saint-Georges	Pont	Pont de la RD 35 sur la voie ferrée	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
N	31	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	RD 35 / Echangeur A4 (Nord)	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
N	32	Bussy-Saint-Georges	Passerelle	Passerelle de la RD 35 sur l'A4	Création d'une passerelle le long de la RD 35 sur l'A4	2 400 000 €
N	33	Ferrières-en-Brie	Giratoire	RD 35 / Echangeur A4 (Sud)	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
N	34	Ferrières-en-Brie	Intersection	RD 35 / Eugène Lamy	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
N	35	Pontcarré	Intersection	RD 35 / RD 471	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
O	36	Saint-Thibault-des-Vignes	Tunnel	Avenue de L'Europe - Tunnel sous l'A104	Tunnel - Piste cyclable, signalisation	25 000 €
O	37	Saint-Thibault-des-Vignes	Giratoire	Avenue de l'Europe / Echangeur A104	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
O	38	Saint-Thibault-des-Vignes	Giratoire	Avenue de l'Europe / RD 418	Giratoire de grande dimension - Piste cyclable	85 000 €
P	39	Bussy-Saint-Martin	Intersection	RD 217 B / Rue de la Montagne	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	40	Bussy-Saint-Martin	Intersection	Rue de la Montagne / Rue des Sources	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
P	41	Bussy-Saint-Georges	Intersection	Rue de Torcy / Rue de Guermantes	Intersection de moyenne dimension - SAS velo, cédez-le-passage cycliste, marquage vélo	10 000 €
P	42	Bussy-Saint-Georges	Intersection	Rue de Ferrières / rue du Cimetière	Intersection de moyenne dimension - SAS velo, cédez-le-passage cycliste, marquage vélo	10 000 €
Q	43	Lagny-sur-Marne	Intersection	RD 10 / Rue Ferraille	RER V - Programmé hors SDLD	
Q	44	Conches-sur-Gondoire	Intersection	Rue de la Jonchère / RD 10	RER V - Programmé hors SDLD	
Q	45	Bussy-Saint-Georges	Giratoire	RD 10 / RD 5	RER V - Programmé hors SDLD	
Q	46	Chanteloup-en-Brie	Giratoire	RD 5 / Boulevard de la Plaine	RER V - Programmé hors SDLD	
R	47	Jossigny	Intersection	Rue du Colombier / RD 10	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
R	48	Jossigny	Intersection	RD 231 / Cour de la Condoire	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
S	49	Jablins	Intersection	RD 45 A / RD 45	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €

T	50	Ferrières-en-Brie	Intersection	Rue de la Brosse / RD 406	Discontinuité d'itinéraire en traversée d'un axe routier - Marquage au sol	10 000 €
---	----	-------------------	--------------	---------------------------	--	----------



Le réseau cyclable complémentaire

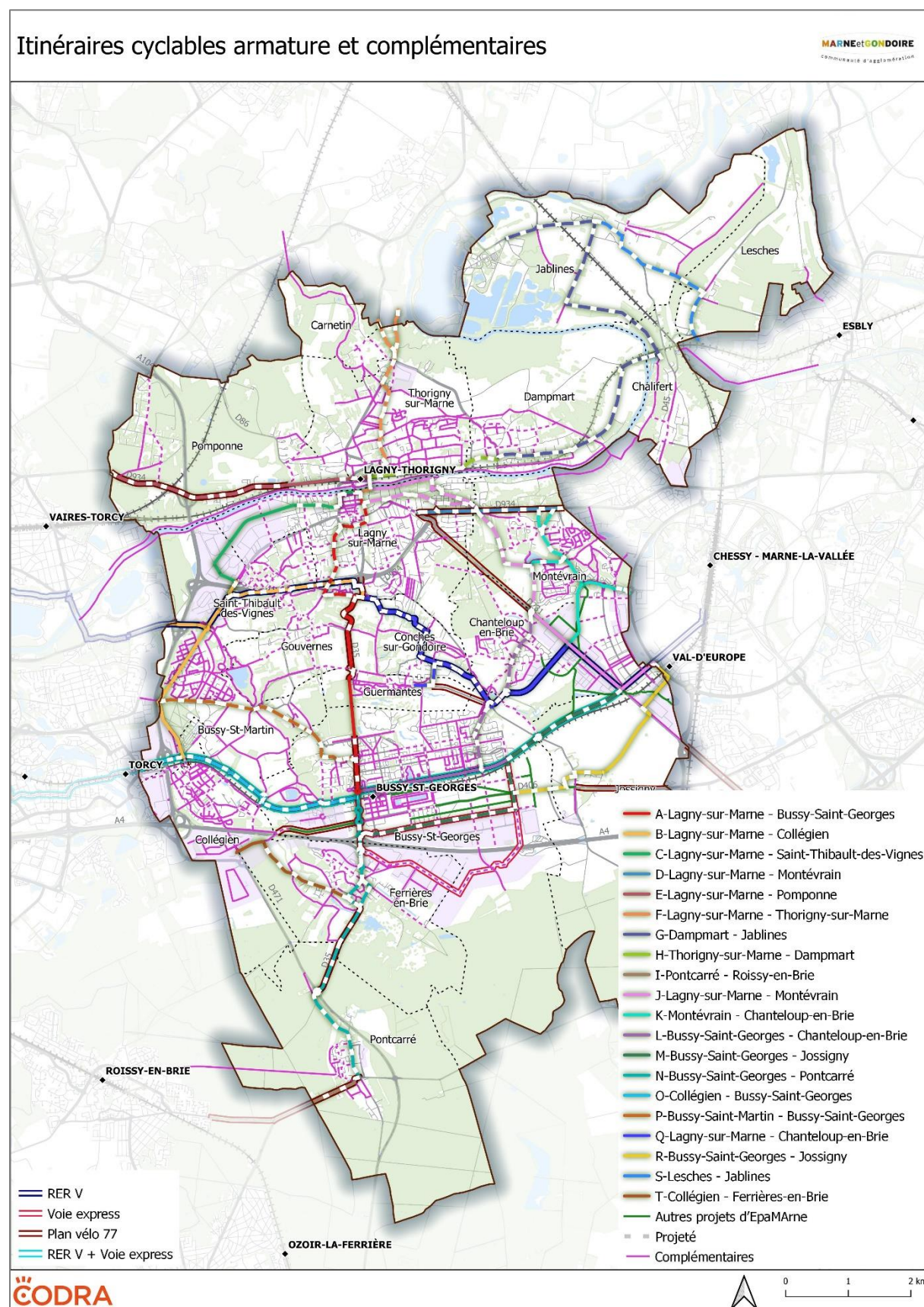


Figure 40 : Itinéraires cyclables armature et complémentaires

Le réseau cyclable complémentaire vise à desservir les secteurs urbanisés qui ne sont pas directement traversés par une liaison armature, en apportant une desserte fine des communes, toujours en connexion avec le réseau armature, présenté ci-dessus. Une grande partie du réseau complémentaire est déjà existant, notamment sous la forme de zones apaisées (zones 30 ou de rencontre) ou de bandes cyclables.

D'un autre côté, ce réseau complémentaire implique la création de plusieurs itinéraires nouveaux, aménagé sous forme de zones 30 ou de bandes cyclables. La plupart de ces itinéraires desservent les centres-villes des communes, en connexion avec le réseau armature. A titre d'exemple, ils desservent les centres-villes de Dampmart (rues Vadel, Lafayette, Blanchet), de Thorigny-sur-Marne (rues Marchelet, Brébion, avenue de la Victoire), de Gouvernes (rues Victor Hugo, du Haut Villiers), de Bussy-Saint-Georges (avenue du Clos Saint-Georges, boulevard Louis Guibert, allée Madame de Montspan), de Chanteloup-en-Brie (avenue du Bois de Chigny, route du Moulin Bourcier, route de la Ferme du Pavillon), ou encore de Montévrain (rues Bonne Mouche, Jules Hemet, Mauregard).

Certains itinéraires complémentaires ont pour but principal de relier une zone urbaine excentrée à un itinéraire armature, par exemple la rue de Villevaudé, reliant la Pomponette à la liaison E, ou bien la rue de Metz, reliant le secteur résidentiel au sud de Lagny-sur-Marne à la liaison A.

Quelques itinéraires complémentaires empruntent des chemins ou des voies vertes en dehors des zones urbanisées, notamment à Chanteloup-en-Brie, traversant des espaces agricoles ou naturels.

De plus, les projets urbains, tels que la ZAC de Saint-Thibault-des-Vignes, prévoient un maillage interne de voies dédiées aux modes actifs. Ces voies sont intégrées dans le présent schéma de liaisons douces.

Par ailleurs, un itinéraire complémentaire dessert le sud de la zone d'activités du Génitoy (Bussy-Saint-Georges, Ferrières-en-Brie), empruntant l'avenue Joseph Patton, une voie verte à créer, avec un franchissement de l'autoroute, ainsi que le boulevard de Rome. Ce réseau appartient à la voie express vélo portée par EpaMARne.

Au total, le réseau complémentaire restant à aménager présente **un linéaire d'environ 71 km**, pour un coût estimé à 2,7 millions d'euros.

4. LA STRATEGIE D'INTERMODALITE

Le potentiel d'intermodalité

Les cartes ci-dessous représentent respectivement les flux à destination des deux principaux pôles urbains de Marne et Gondoire (Bussy Saint-Georges et Lagny-Thorigny), des communautés d'agglomérations voisines (CA Paris Vallée de la Marne et CA Val d'Europe) et de la Métropole du Grand Paris, depuis chacune des communes situées à plus de 5 km de ces destinations. Il s'agit de déplacements trop longs pour être réalisés à vélo de manière quotidienne (pour la plupart de la population), mais qui pourraient être faits partiellement à vélo, dans le cadre d'un déplacement intermodal (en rabattement vers un pôle d'échanges).

Rabattement vers Lagny – Thorigny

Le pôle urbain de Lagny-Thorigny attire de nombreux flux quotidiens d'habitants de Marne et Gondoire qui viennent travailler ou étudier. L'ensemble des communes de Marne et Gondoire sont concernées par l'influence de Lagny-Thorigny, mais les communes les plus concernées sont les communes les plus proches, surtout au nord de la Marne (Dampmart, Pomponne), mais également au sud (Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes, Chanteloup-en-Brie...), ainsi que Bussy Saint-Georges. Au sud du territoire, le pôle de Bussy Saint-Georges limite l'influence de Lagny-Thorigny. Les déplacements en transports collectifs est possible à travers les lignes de bus du réseau Pep's. Il serait intéressant d'étudier l'amélioration des conditions d'intermodalité avec le vélo dans les différents pôles d'échanges du territoire, afin de répondre à cette demande.

Rabatement vers Lagny - Thorigny

MARNE-et-LOIRE
Communauté d'agglomération

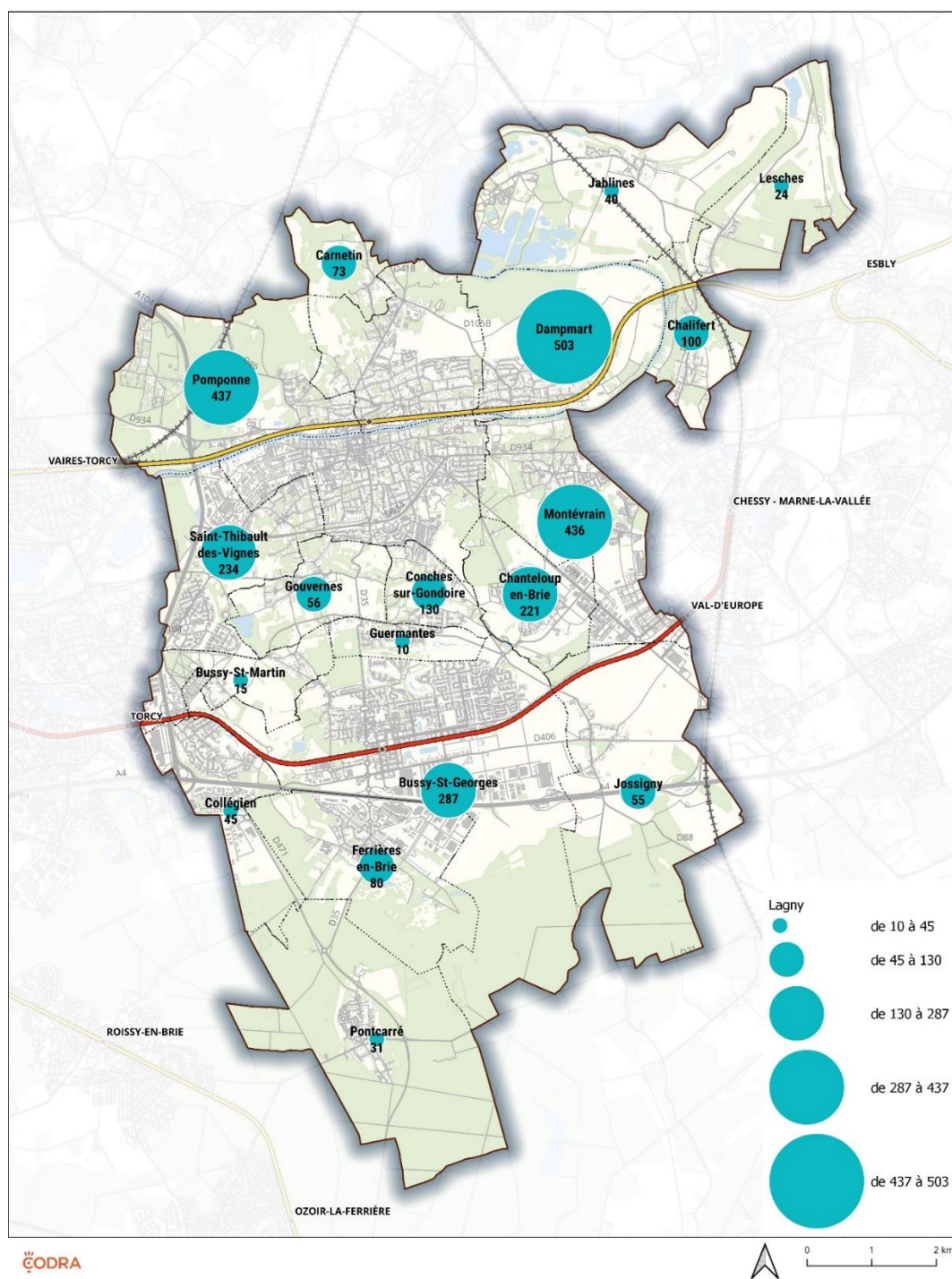


Figure 41 : Rabatement vers Lagny-Thorigny

Rabattement vers Bussy-Saint-Georges

Bussy Saint-Georges est la commune la plus peuplée et l'un des deux pôles urbains principaux de Marne et Gondoire, et attire de nombreux flux quotidiens internes au territoire. Toutefois, Bussy Saint-Georges attire moins d'habitants de Marne et Gondoire que le pôle de Lagny-Thorigny. Les personnes qui s'y rendent proviennent principalement des communes les plus proches (Ferrières-en-Brie, Bussy Saint-Martin, Chanteloup-en-Brie...) ou des communes situées au sud de la Marne (Lagny-sur-Marne, Montévrain, Saint-Thibault-des-Vignes...). Les déplacements en transports collectifs est possible à travers les lignes de bus du réseau Pep's. Il serait intéressant d'étudier l'amélioration des conditions d'intermodalité avec le vélo dans les différents pôles d'échanges du territoire, afin de répondre à cette demande.

Rabattement vers Bussy-St-Georges

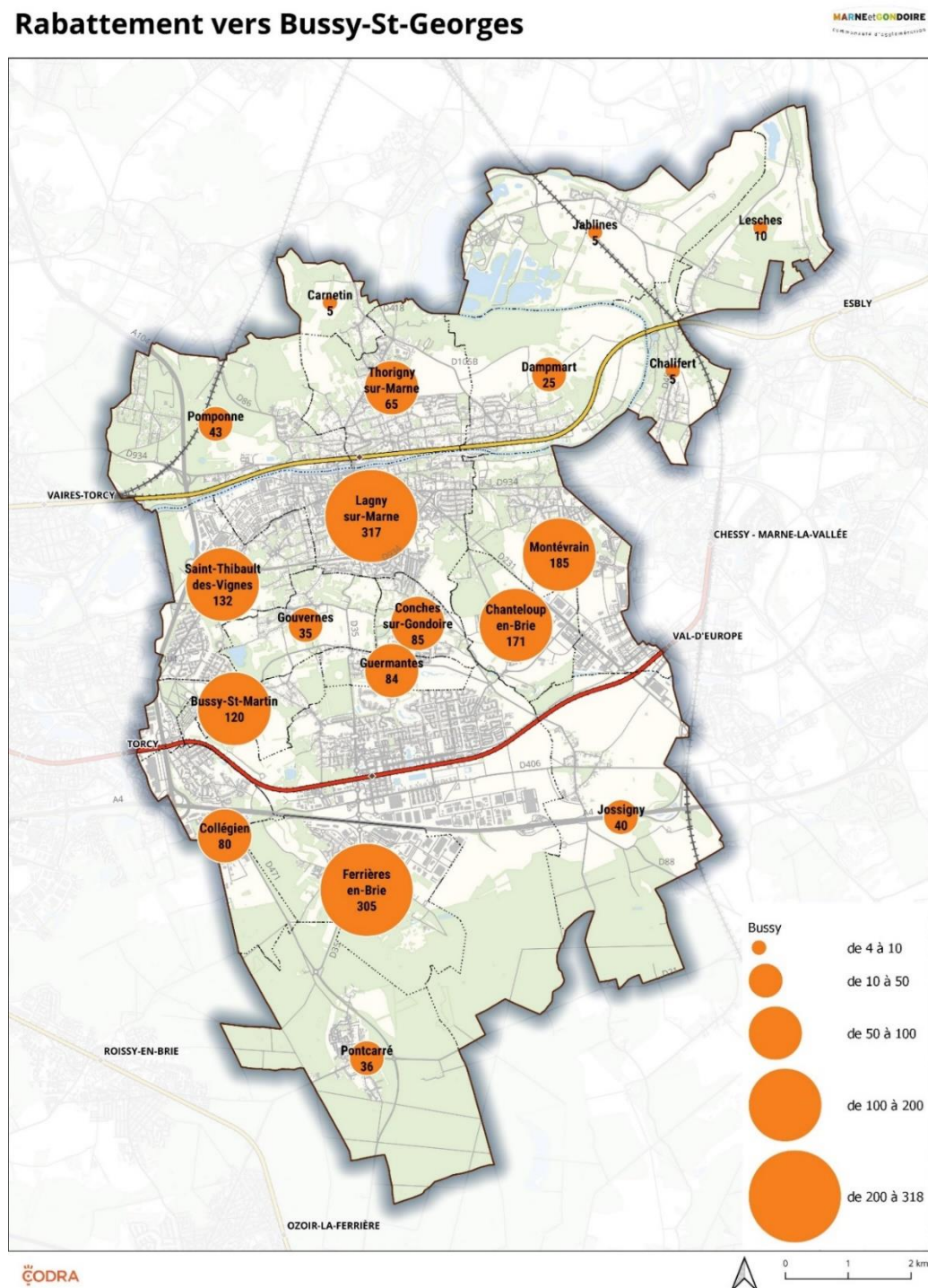


Figure 42 : Rabattement vers Bussy-Saint-Georges

Rabattement vers Val d'Europe Agglomération

La Communauté d'Agglomération Val d'Europe est la deuxième destination des actifs de Marne et Gondoire, notamment grâce à la présence des pôles urbains de Chessy et Serris. Les communes de Marne et Gondoire le plus orientées vers Val d'Europe sont les communes situées à l'Est du territoire (Montévrain, Chalifert, Chanteloup-en-Brie...) ou les plus peuplées (Bussy Saint-Georges, Lagny-sur-Marne). Le rabattement est principalement envisageable en train, en RER ou en bus, modes qui pourront faire l'objet d'améliorations en termes d'accessibilité cyclable.

Rabattement vers Val d'Europe Agglomération

MARNE et GONDOIRE
Communauté d'agglomération

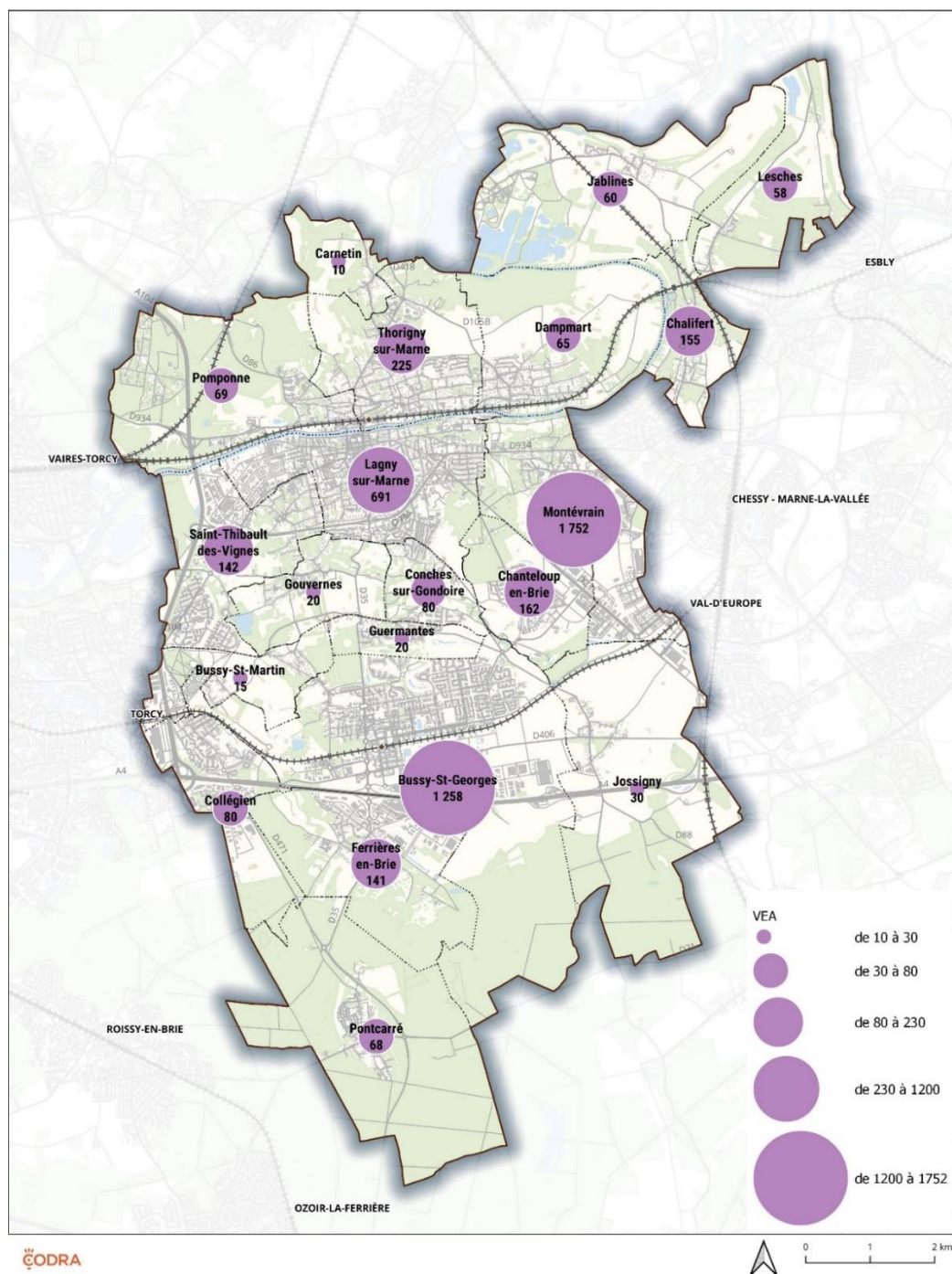


Figure 44 : Rabattement vers Val d'Europe Agglomération

Rabattement vers Paris Vallée de la Marne

La Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne attire des actifs résidant à Marne et Gondoire qui se rendent sur leur lieu de travail ou d'études. Ce territoire, situé à l'Ouest immédiat de Marne et Gondoire, attire moins d'actifs que Val d'Europe, mais reste une destination importante pour les habitants du territoire, et notamment depuis les communes situées à l'Ouest (Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien, Pontcarré...), mais également depuis Bussy-Saint-Georges, Lagny-sur-Marne, Montévrain... Le rabattement est principalement envisageable en train, en RER ou en bus, modes qui pourront faire l'objet d'améliorations en termes d'accessibilité cyclable.

Rabattement vers CAPVLM

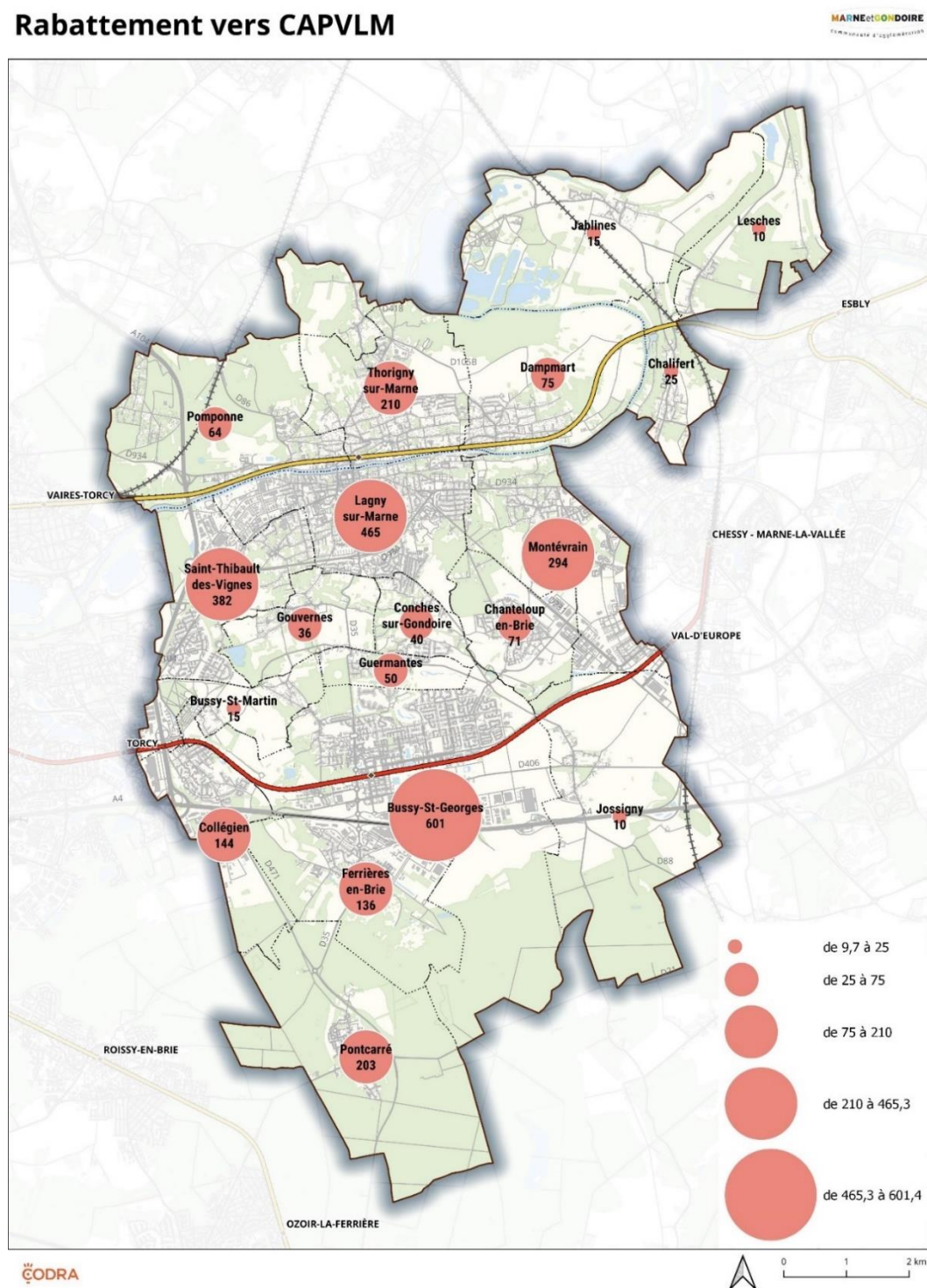


Figure 45 : Rabattement vers Paris Vallée de la Marne

Le maillage en points d'intermodalité

Les échanges et les analyses menés dans le cadre du diagnostic ont fait ressortir un fort besoin d'intermodalité entre le vélo et les autres modes de déplacement. La présence de nombreux pôles d'échanges au sein et à proximité de Marne et Gondoire est un atout considérable pour le rabattement à vélo vers les transports collectifs.

Dans cette partie, nous proposons un maillage du territoire en points d'intermodalité, combinant les transports collectifs et le vélo, à partir des pôles d'échanges existants sur le territoire. Des aires d'accessibilité cyclable ont été établies autour des gares et des principaux arrêts de bus, montrant qu'une grande partie des communes et de la population se trouvent à moins de 15 minutes d'un pôle d'échanges. Autour des deux gares, il est proposé de créer des itinéraires cyclables de rabattement vers ces lieux, ainsi qu'une offre de stationnement sécurisé, avec un dimensionnement en accord avec les ambitions en termes de mobilité cyclables.

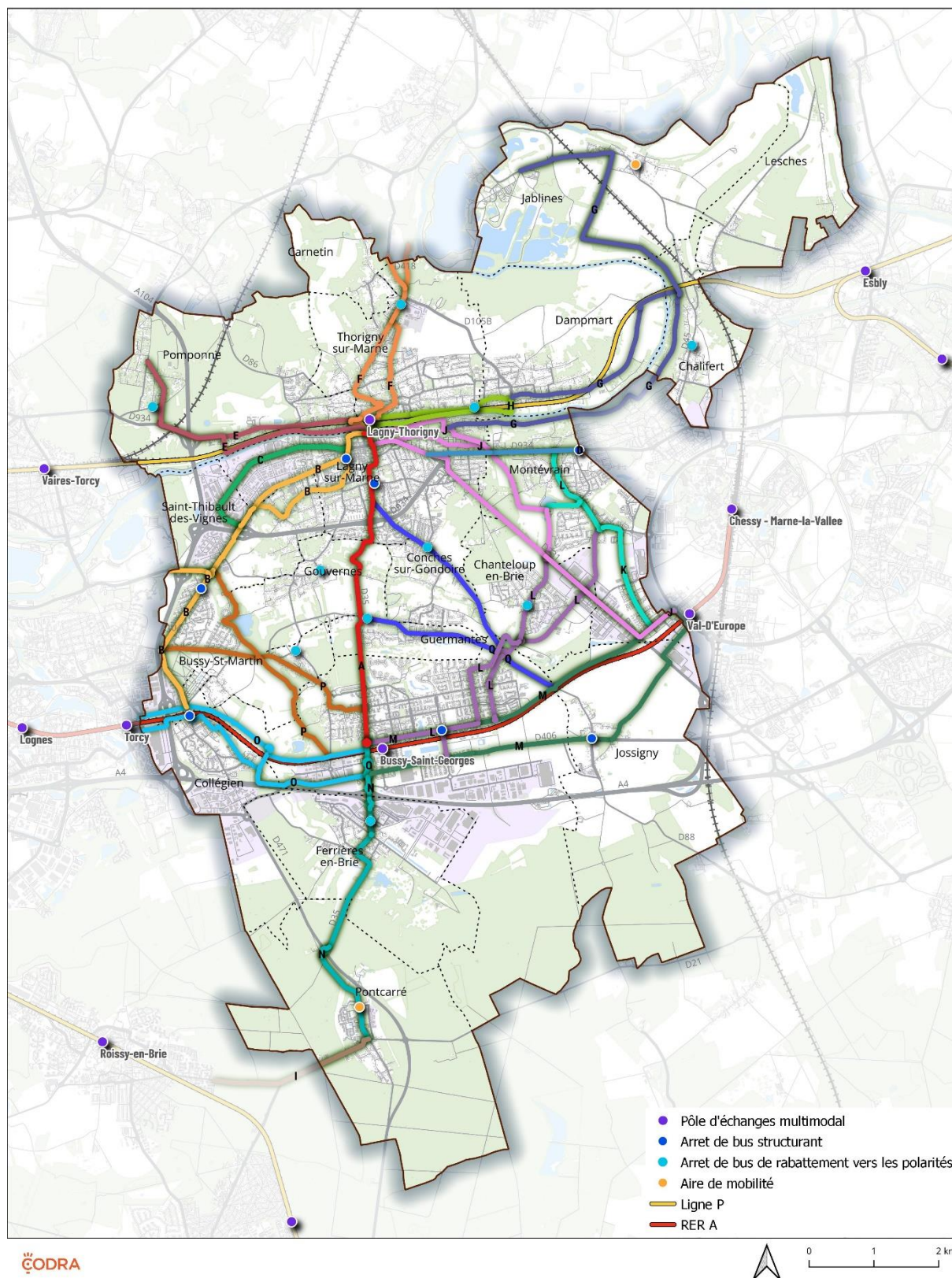
Dans les secteurs situés en dehors de l'aire d'attraction des gares, mais desservis par des arrêts de bus, il est proposé de créer des itinéraires cyclables et des places de stationnement aux abords des arrêts.

Par ailleurs, certaines communes sont situées à plus de 15 minutes de vélo d'un pôle d'échanges (Jablins et Pontcarré). Dans ces communes, il est proposé de créer des aires de mobilité, dédiées aux mobilités partagées et accueillant des services de mobilité légers. Des itinéraires cyclables et des emplacements de stationnement cyclable sont également proposés dans ces lieux.

Le vélo peut être utilisé comme moyen de rabattement vers les points d'intermodalité, quel que soit leur type. Il devient alors un maillon constitutif de la chaîne de mobilité réalisée quotidiennement ou plus occasionnellement. Pour assurer la continuité de cette chaîne de mobilité, la connexion entre les modes implique la valorisation ou la création de points d'intermodalité sur le territoire :

- Pôles d'échanges multimodaux (gares de Lagny-Thorigny et de Bussy Saint-Georges) : lieux majeurs d'intermodalité sur le territoire, rayonnant à l'échelle intercommunale, desservis par des itinéraires cyclables armature et bénéficiant d'une offre de stationnement vélos étoffée. Le nombre de places est estimé en se basant sur les exigences formulées par la LOM et sur la demande estimée (pouvant dépasser le nombre de places exigé). Dans ces pôles d'échanges, il est indispensable de proposer une offre sécurisée, du type « Véligo », afin de répondre aux besoins des usagers réguliers.
- Arrêts de bus structurants : arrêts de bus desservis par plusieurs lignes de bus du réseau Pep's et proches de points d'intérêts importants (à Lagny-sur-Marne, Bussy Saint-Georges, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien et Jossigny), bénéficiant d'une desserte par des itinéraires cyclables (complémentaires, a minima) et d'une vingtaine d'arceaux vélo à proximité
- Arrêts de bus de rabattement vers les polarités : arrêts de bus desservis par le réseau Pep's, situés dans des communes qui ne sont pas à proximité immédiate d'un pôle d'échanges. L'installation d'une dizaine de places de stationnement vélo participe à favoriser l'intermodalité pour les habitants de la commune ou des environs.
- Aires de mobilité : points d'intermodalité situés au niveau des communes les plus éloignées, desservis par des modes légers ou partagés (ex : autopartage, covoiturage), permettant un rabattement à vélo depuis les secteurs proches, bénéficiant d'une desserte par des itinéraires cyclables et de quelques arceaux vélo.

Pôles d'échanges et points d'intermodalité

MARNEetGONDOIRE
Territoire d'agglomération

CODRA

Figure 46 : Pôles d'échanges et points d'intermodalité

Par rapport aux logiques déjà existantes sur le territoire, le principal apport du schéma cyclable consiste à valoriser les arrêts de bus situés à l'écart des polarités urbaines et à proposer des solutions de mobilité de proximité dans les communes les plus isolées. D'après les analyses menées dans le cadre de cette étude, les arrêts de bus de rabattement et les aires de mobilité pourraient répondre aux besoins locaux des habitants de Pomponne, Thorigny, Dampmart, Chalifert, Jablines, Gouvernes, Conches-sur-Gondoire, Bussy-Saint-Martin, Guermantes, Chanteloup-en-Brie, Ferrières-en-Brie et Pontcarré. Lieux de passage, mais aussi lieux d'attente, ou encore lieux de services, ces points d'intermodalité incarnent une approche « en réseau » de la mobilité. Ce regroupement de modes de déplacement est aussi l'opportunité d'installer en ces lieux des services divers : petite logistique de marchandises (retrait colis, consignes, livraisons groupées...), commerces de proximité, services administratifs, espaces de co-working, etc.

Pour les aires de mobilité, le lieu lui-même n'est pas nécessairement un lieu de transport : une mairie, une conciergerie, un local associatif, sont autant de lieux potentiels. Conçues pour être évolutives, ces aires de mobilité minimisent l'investissement dans l'infrastructure et peuvent facilement intégrer de futures solutions de mobilité ou services.

5. LE STATIONNEMENT VELO

Offre de stationnement vélo actuelle

En 2020, le territoire de Marne et Gondoire compte 565 places de stationnement vélo, principalement dans les communes les plus urbaines, le mieux desservies par le réseau cyclable. Toutefois, il semble que certains points du territoire manquent de stationnement vélo, notamment dans les gares. Le schéma directeur de liaisons douces prévoit l'étoffement de l'offre de stationnement cyclable dans le cadre d'une stratégie cohérente et harmonisée à l'échelle communautaire, dans l'ensemble des communes, à proximité des gares et des arrêts de bus structurants, ainsi que des équipements et des commerces (centres-villes, zones commerciales, équipements publics, équipements de sport et de loisir...).

La qualité du matériel utilisé et le choix d'implantation des stationnements vélos sont des éléments conditionnant fortement leur usage :

- Les arceaux vélos (auxquels il est possible d'accrocher le cadre de son vélo et pas seulement une roue) sont beaucoup plus sécuritaires que les pinces-roues. Les pinces-roues ne sont par ailleurs pas subventionnés par le programme Alvéole (mené par la FUB et ROZO), contrairement aux arceaux vélo.
- Les usagers ont tendance à vouloir se stationner au plus proche de leur lieu de destination, quitte à stationner leur vélo à l'aide d'un mobilier autre que celui prévu à cet effet.
- Si possible, les usagers apprécient d'avoir en vue leur vélo stationné.

Stationnement vélo

MARNE-et-GONDOIRE
Communauté d'agglomération

Source : CA Marne et Gondoire

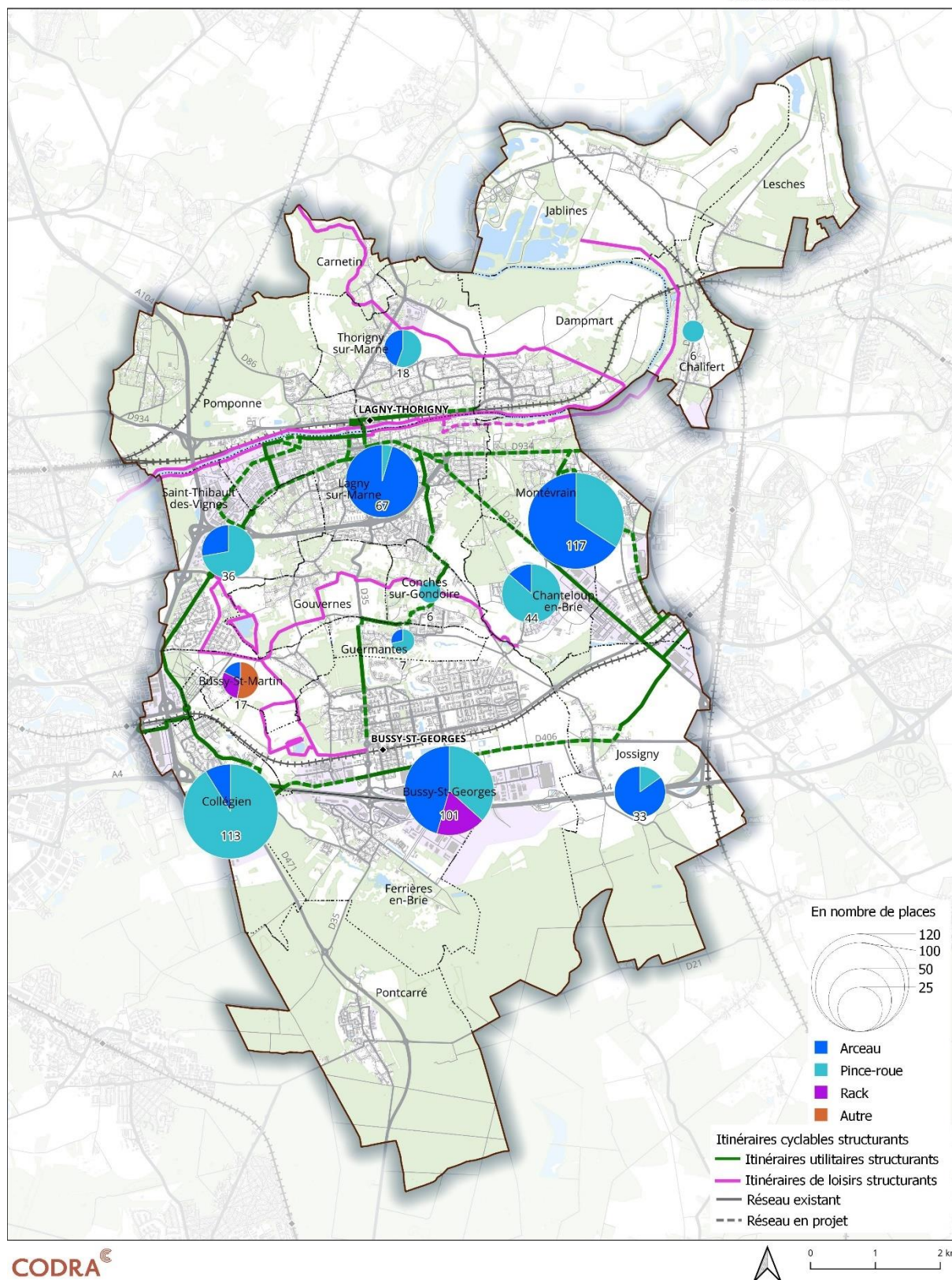


Figure 47 : Offre actuelle de stationnement vélo

Politique de stationnement vélo proposée

Principes de la politique de stationnement vélo

Dans le cadre du présent schéma cyclable, il est recommandé de mettre en place une politique de stationnement cyclable intégrée et cohérente à l'échelle intercommunale. Cette politique se décline de manière différente, selon les types de lieux considérés :

- Centres-villes / centres-bourgs : arceaux vélo, avec 1 place pour 100 habitants dans chaque commune, impliquant de créer des places dans les communes qui se trouvent au-dessous de ce ratio
- Pôles d'échanges : consignes vélo fermées et sécurisées. Certains pôles d'échanges situés dans les territoires voisins sont également fréquentés par les habitants des Marne et Gondoire pourront également faire l'objet d'installation de places de stationnement supplémentaires, en partenariat avec les EPCI concernés, Ile-de-France Mobilités, EpaMarne et la SNCF.
- Arrêts de bus structurants : boxes fermés, avec environ 12 places au total aux abords de chaque arrêt de bus
- Arrêts de bus de rabattement vers les polarités : boxes fermés, avec environ 12 places au total aux abords de chaque arrêt de bus
- Aires de mobilité : boxes fermés, avec environ 6 places au total dans chaque aire de mobilité

Concernant l'offre de stationnement vélo dans les centres-villes / centres-bourgs, la recommandation consiste à répartir les places de stationnement à proximité des équipements générateurs de déplacement de la commune, en particulier la Mairie, les équipements publics et les commerces.



Consigne Véligo sécurisée (gare de Val d'Europe) Boxe vélo (Paris)



Arceaux vélos couverts devant la gare R.E.R.A à Bussy St-Georges

Arceaux vélo (Lagny-sur-Marne)

Arceaux abrités à Bussy Saint-Georges (source :
Marne et Gondoire à Vélo)

Offre de stationnement 2030

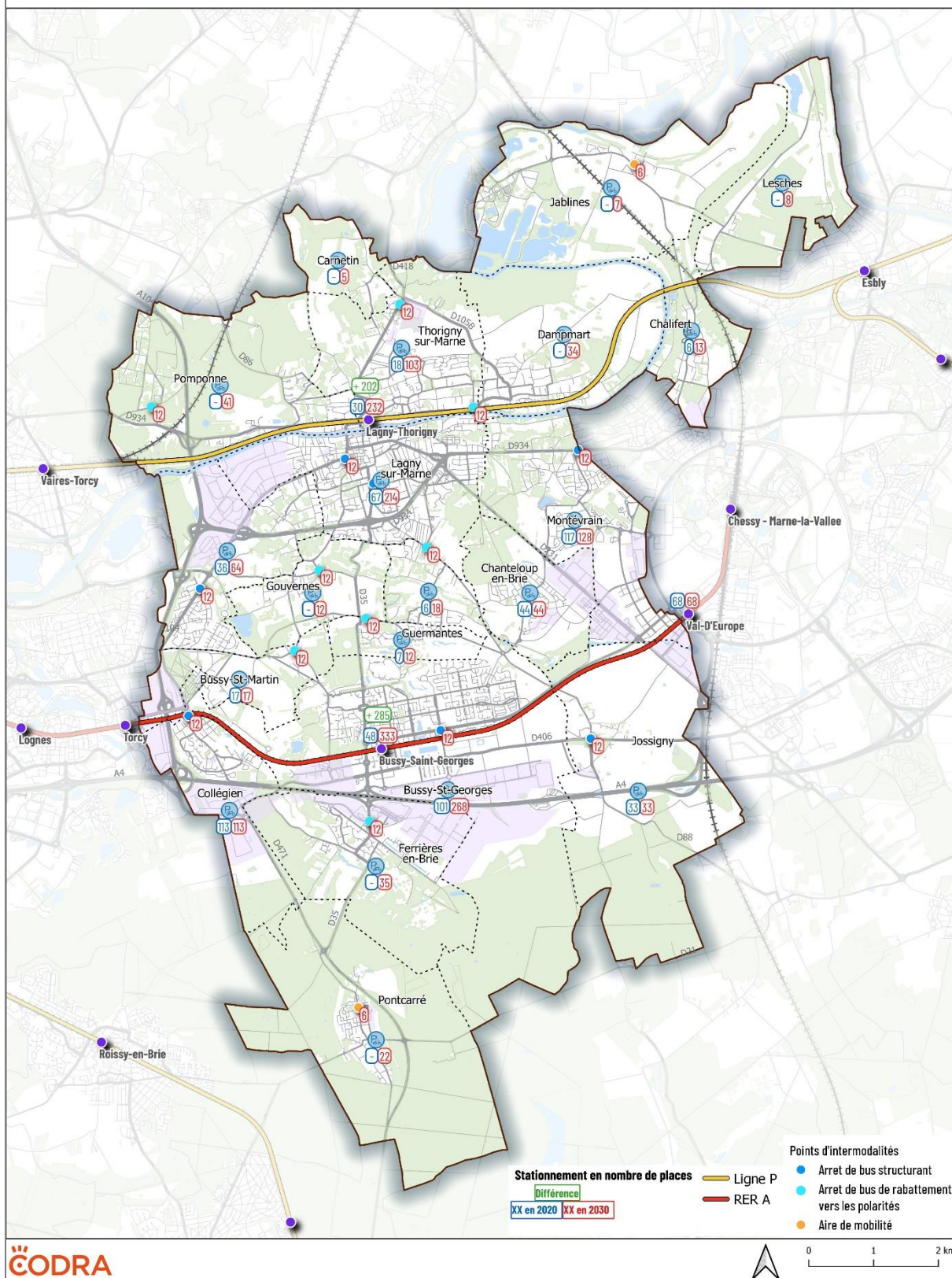
MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

Figure 48 : Offre de stationnement vélo en 2030

Dimensionnement de l'offre de stationnement proposée

Centres-villes des communes

En 2030, l'offre de stationnement vélo permettra aux cyclistes de stationner leur vélo facilement dans tous les centres-villes et centres-bourgs du territoire, à proximité de leur destination finale (équipements structurants, commerces...). Pour rappel, le ratio proposé est de 1 place pour 100 habitants. Il est intéressant de noter que certaines communes (Chanteloup-en-Brie, Collégien et Bussy Saint-Martin) ont d'ores et déjà atteint l'objectif d'une place de stationnement pour 100 habitants. Certaines communes sont proches d'atteindre cet objectif, notamment Montévrain. Les communes de Lagny-sur-Marne et Bussy Saint-Georges disposent de nombreuses places de stationnement vélo, mais ce chiffre est relativement faible par rapport à leur population et leur rôle dans l'agglomération de Marne et Gondoire. Plusieurs communes sont dotées de quelques stationnements vélo, comme c'est le cas à Conches-sur-Gondoire, Guermantes, Chalifert, Thorigny-sur-Marne... Enfin, certaines communes ne disposent d'aucun stationnement vélo (Jablins, Dampmart, Pomponne, Ferrières-en-Brie...). La commune de Jossigny est dotée de 33 places de stationnement vélos, mais 25 d'entre eux sont situés à l'hôpital.

Afin d'atteindre le ratio d'une place pour 100 habitants dans chaque commune, il faudra créer 637 places au total. La répartition du nombre de places par commune dépend de la situation initiale, et notamment du degré d'atteinte du ratio visé. Si pour certaines communes cet objectif est déjà atteint, pour d'autres cela implique de créer quelques places supplémentaires, tandis que pour d'autres cela nécessite un effort plus important.

Communes	Situation en 2020		Situation en 2030	
	Nombre de places actuelles	Nombre / 100 habitants	Nombre de places visées	Nombre de places à créer
Bussy-Saint-Georges	101	0,4	266	165
Bussy-Saint-Martin	17	2,5	7	
Carnetin	0	0,0	5	5
Chalifert	6	0,4	14	8
Chanteloup-en-Brie	44	1,1	40	
Collégien	113	3,4	33	
Conches-sur-Gondoire	6	0,3	17	11
Dampmart	0	0,0	35	35
Ferrières-en-Brie	0	0,0	38	38
Gouvernes	0	0,0	12	12
Guermantes	7	0,6	11	4
Jablins	0	0,0	7	7
Jossigny	33	5,2	6	
Lagny-sur-Marne	67	0,3	211	144
Lesches	0	0,0	8	8
Montévrain	117	0,8	140	23
Pomponne	0	0,0	42	42
Pontcarré	0	0,0	22	22
Saint-Thibault-des-Vignes	36	0,6	63	27
Thorigny-sur-Marne	18	0,2	104	86
Total général	565	0,5	1081	637

Pôles d'échanges multimodaux

Les pôles d'échanges multimodaux sont équipés de nombreux stationnements vélos, de différents types (arceaux, consignes à vélos, boxes à vélos...). La gare de Bussy-Saint-Georges dispose d'une consigne Véligo de 80 places et de 46 arceaux abrités. La gare de Val d'Europe dispose d'une consigne Véligo de 58. Toutefois, la gare de Lagny-Thorigny, ne dispose que d'une trentaine d'arceaux non abrités et non sécurisés.

Le décret du 10 juin 2021, en application de la LOM, fixe un nombre minimal de places sécurisées à aménager dans les pôles d'échanges du territoire. Cet objectif peut être revu à la hausse par les collectivités locales, si elles l'estiment nécessaire.

Dans le tableau ci-dessous, l'estimation du besoin de stationnement vélo en gare en 2030 a été défini à partir de la part modale actuelle des transports collectifs et du potentiel de rabattement à vélo vers les pôles d'échanges en 2030. Pour cela, des hypothèses de croissance du vélo en tant que mode de rabattement vers les pôles d'échanges ont été établies.

Pôle d'échanges	Nombre actuel de places de stationnement vélo	Décret LOM	Estimation du besoin de stationnement vélo en gare en 2030
Bussy-Saint-Georges	126	170	333
Lagny-Thorigny	30	100	232
Val d'Europe	68	280	42

L'estimation des besoins de stationnement vélo en gare en 2030 montre que les besoins potentiels sont plus importants que ne le prévoit le décret d'application de la LOM dans les pôles d'échanges de Bussy Saint-Georges et de Lagny-Thorigny. Répondre à cette demande future et encourager cette demande impliquera donc de créer une offre de stationnement sécurisée abondante.

Il est important de préciser qu'Ile-de-France Mobilités prévoit la construction de 400 places sécurisées aux abords de la gare de Bussy-Saint-Georges, ce qui répondra entièrement à la demande estimée. Aucune place supplémentaire n'est donc programmée dans le présent SDLD.

Quant à la gare de Lagny-Thorigny, Ile-de-France Mobilités et Marne et Gondoire projettent la création d'une station Véligo à ses abords. Ils étudient le site d'implantation de cette station Véligo, mais aucun projet n'a été validé pour le moment. Aux abords de cette gare, il est proposé réaliser le nombre de places exigé par la LOM dans un premier temps, puis de monter en puissance progressivement jusqu'en 2030.

A Val d'Europe, l'estimation des besoins est plus faible que le minimum exigé par le décret, mais ce chiffre est à prendre avec précaution, car il concerne les habitants de Marne et Gondoire uniquement. Ceci s'explique par le fait que fréquentation de ce pôle par les habitants de Marne et Gondoire est relativement faible. En effet, la gare de Val d'Europe est le dernier arrêt du RER A avant son terminus, et seules quelques communes de Marne et Gondoire se situent à proximité de ce pôle d'échanges, notamment Montévrain et Jossigny. De plus, les usagers du RER se déplacent principalement vers l'ouest et fréquentent peu la gare de Val d'Europe (située à l'Est du territoire). Ils s'orientent plutôt vers les gares de Bussy Saint-Georges ou Torcy. La gare de Val d'Europe sert donc davantage aux habitants de la C.A. Val d'Europe.

Par ailleurs, pour certaines communes du territoire, le pôle d'échanges le plus proche se situe à l'extérieur du territoire, à l'image de Lesches, à proximité d'Esbly, ou de Pontcarré, à proximité de Roissy-en-Brie. Ils sont donc fréquentés par certains habitants de Marne et Gondoire. Il faut donc prendre en compte le

potentiel de rabattement à vélo parmi ces usagers pour dimensionner l'offre de stationnement vélo dans les pôles d'échanges extérieurs.

Le tableau ci-dessous montre l'estimation du nombre de places qui pourraient être utilisées par les habitants de Marne et Gondoire dans les pôles d'échanges extérieurs en 2030. Il ne s'agit donc pas de l'offre complète à proposer dans ces pôles.

Pôle d'échanges	Estimation du besoin de stationnement vélo en gare en 2030 <i>(uniquement pour les habitants de Marne et Gondoire)</i>	Décret LOM
Esbly	5	60
Marne-la-Vallée Chessy	5	185
Roissy-en-Brie	8	90
Torcy	21	230

La gare de Torcy est fréquentée par les habitants de Marne et Gondoire car elle est située à l'ouest du territoire (en direction de Paris), dans une zone où le tissu urbain est dense, attirant des habitants de Collégien et de Saint-Thibault.

Arrêts de bus

Le vélo peut aussi être un moyen efficace pour accéder aux arrêts de bus, permettant ainsi de renforcer les pratiques intermodales et le rayon d'attraction de ces arrêts de bus. Pour cela, en plus de créer des itinéraires desservant ces arrêts, il est indispensable de créer des emplacements de stationnement vélo sécurisé aux abords de ces arrêts.

Dans le présent SDLD, il est proposé de créer des boxes vélo aux abords des pôles d'échanges du réseau Pep's (desservis par au moins deux lignes « principales » du réseau). Sept arrêts ont été identifiés : Foch / Paix / Notre Dame (Lagny), Saint-Laurent (Lagny), Fontaine au Roi (Montévrain), Léonard de Vinci (Saint-Thibault-des-Vignes), Cèdre (Collégien), Martin Luther King (Bussy-Saint-Georges), Château (Jossigny). Dans ces secteurs, l'objectif est de favoriser l'intermodalité entre le vélo et les lignes qui permettent un déplacement vers les polarités et les pôles d'échanges (desservis par le train ou le RER). Au regard de la demande estimée à court terme, il est proposé de créer deux boxes collectifs de 6 places (soit 12 places au total) autour de chaque arrêt.

Par ailleurs, il est proposé de créer des boxes vélo aux abords des arrêts situés dans les centralités des communes moins denses, desservis par des lignes complémentaires du réseau Pep's. Dix arrêts ont été identifiés : Zone d'activités de Vallières (Thorigny), Allée du Château (Thorigny), Vaillant (Chalifert), Champs / Clos (Pomponne), Mairie (Gouvernes), Mermoz (Coches-sur-Gondoire), Mairie (Chanteloup-en-Brie), Mairie (Bussy-Saint-Martin), Eglise (Guermantes), Parc d'Activités (Ferrières-en-Brie). Dans ces secteurs, le but est de faciliter le rabattement à vélo vers les arrêts de bus, permettant ensuite de se rabattre vers les polarités plus structurantes, notamment les deux pôles d'échanges. Au regard de la demande estimée à court terme, il est proposé de créer deux boxes collectifs de 6 places (soit 12 places au total) autour de chaque arrêt.

Il est précisé que ces préconisations sont présentées à titre indicatif. Elles pourront faire l'objet de modifications ou d'adaptations, aussi bien en termes de localisation des boxes vélo que de nombre de places à créer dans chaque site, dans le cadre de la mise en œuvre du SDLD.

Aires de mobilité

Dans les secteurs les plus éloignés des centralités et des pôles d'échanges, dans les franges du territoire de l'agglomération, il est proposé de créer des « aires de mobilité » dans le centre-ville. Cela concerne les communes de Jablines et de Pontcarré. Ces aires seront desservies par des lignes de bus complémentaires, permettant de se rabattre vers les pôles d'échanges et les centralités de l'agglomération. Au moins un boxe vélo de 6 places sera implanté dans chaque site, afin de faciliter l'intermodalité vélo / bus. De plus, ces sites pourront proposer des espaces dédiés au covoiturage, à l'autopartage, à la location de vélos et, le cas échéant, à l'accueil de services itinérants, par exemple le prêt ou la réparation de vélos... Le but est de fournir un panel de solutions de mobilité dans les secteurs les moins denses et les plus éloignés des pôles d'échanges, afin de réduire l'usage de la voiture individuelle dans ces secteurs.

6. PLAN D' ACTIONS

Fiches récapitulatives des liaisons cyclables armature

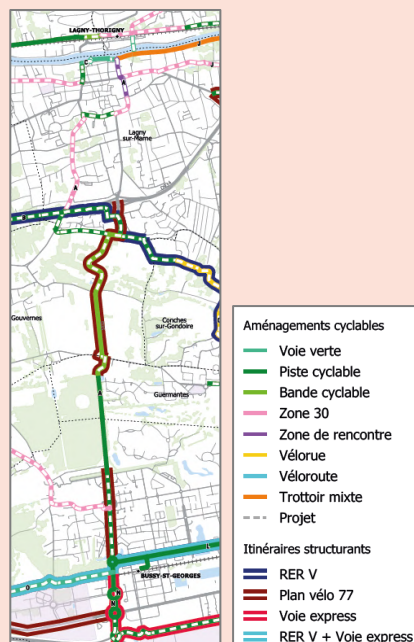
Ci-dessous sont présentées les fiches actions relatives à chaque liaison, intégrant une carte, un dispositif de gouvernance et l'ensemble des informations techniques nécessaires à la mise en place de la liaison (linéaire, aménagements, coûts, phasage...). De plus, un profil de voirie de principe est proposé pour chaque tronçon.



Liaison A. Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges

Relier les deux principaux pôles urbains du territoire grâce à un itinéraire direct et desservir les communes situées entre les deux, assurer un accès aux deux gares du territoire

Priorité 1



MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :

Marne et Gondoire
Département de Seine-et-Marne

Partenaires :

Département
Communes (Lagny-sur-Marne, Guermantes, Bussy-Saint-Georges)

Financeurs :

Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
Département de Seine-et-Marne
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :

1 223 700 €

Lieux desservis : centre de Lagny, château de Deuil, centre de Guermantes, complexe sportif Michel Jazy, centre de Bussy, gare de Bussy

Temps de parcours :

25 min

Linéaire total : 6,3 km

Linéaire existant : 1,8 km

Linéaire à aménager : 4,5 km

Nombre de points durs : 5

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,8 km
Guermantes	1,2 km
Guermantes	0,2 km
Lagny-sur-Marne	2,3 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,1 km	32 840 €
Piste cyclable :	1,9 km	851 992 €
Bande cyclable :	0,9 km	34 297 €
Zone 30 :	1,2 km	158 522 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,4 km	56 049 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		90 000 €

Court terme

2023 - 2026

Moyen terme

2027 - 2030

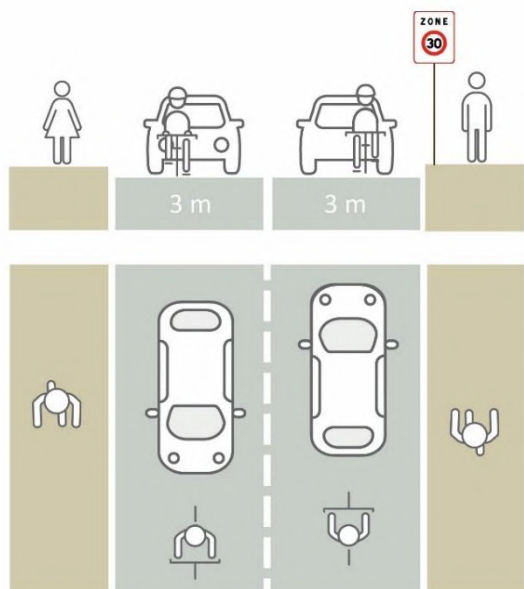
Long terme

2031 - 2034

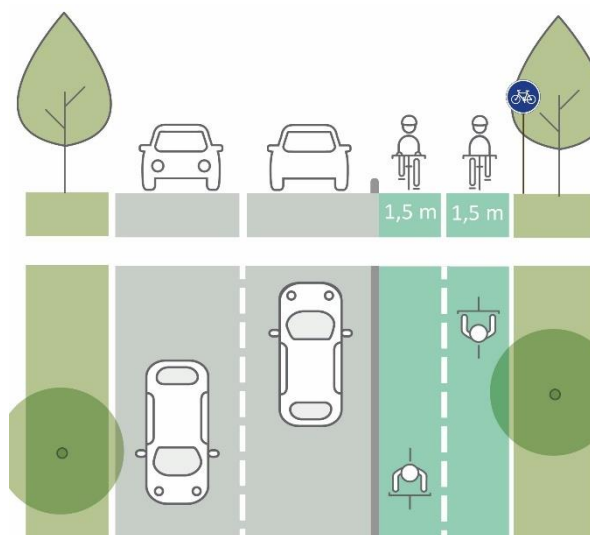
Liaison A. Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges

Coupes de voirie de principe

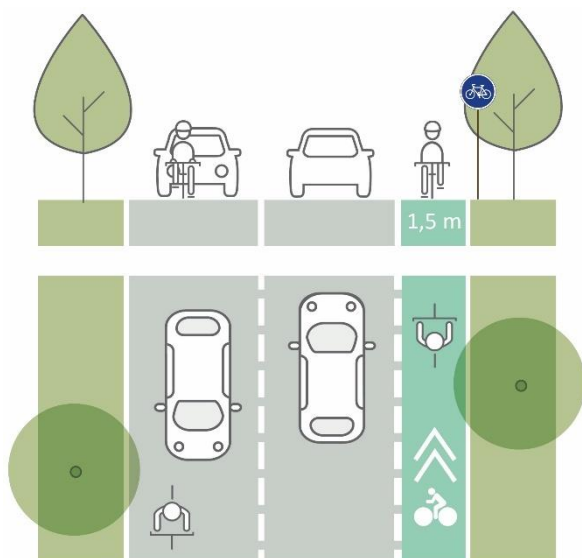
Chemin de Gouvernes (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



Boulevard Georges Pompidou (Gouvernes) – Piste cyclable



RD 35 (Gouvernes) – Bande cyclable



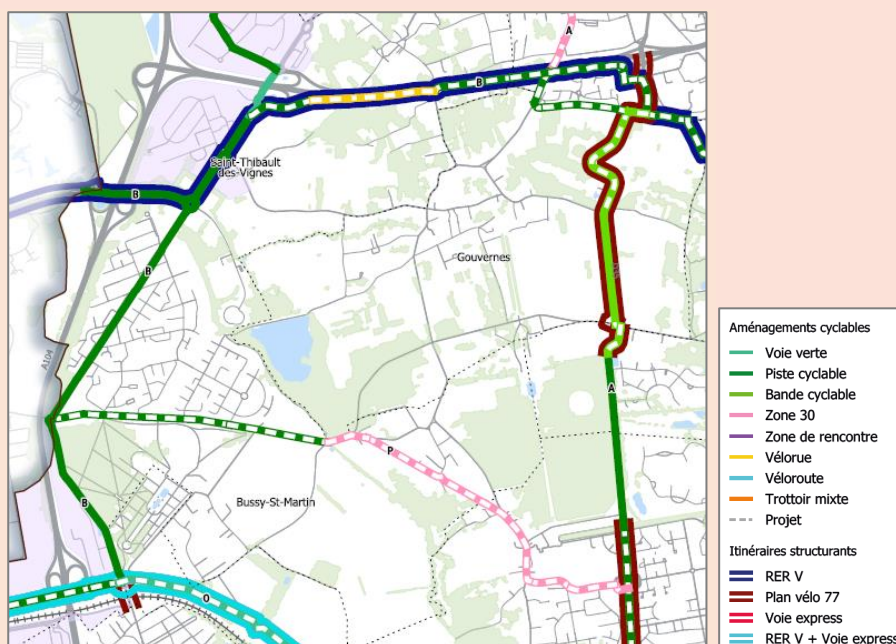
Boulevard de Lagny – RD 35 (Bussy-Saint-Georges) – Contre-allées – Zone 30



Liaison B. Lagny-sur-Marne - Collégien

Répondre aux déplacements quotidiens entre les deux communes, notamment en direction de Lagny, et résorber les coupures

Priorité 1



MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

RER Vélo

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes, Collégien)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
3 005 543 €

Lieux desservis : zone d'activités de l'Esplanade, collège Léonard de Vinci, parc de Rentilly, zone d'activités du Gué Langlois

Temps de parcours :
28 min

Linéaire total : 6,9 km

Linéaire existant : 3,7 km

Linéaire à aménager : 2,9 km

Nombre de points durs : 4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Lagny-sur-Marne	1,0 km
Saint-Thibault-des-Vignes	1,9 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

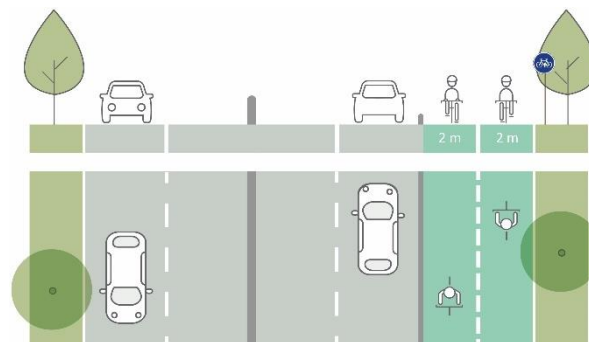
Voie verte :	0,0 km	RER V : programmé hors SDLD
Piste cyclable (<i>haut niveau de service</i>) :	2,0 km	
Bande cyclable :	0,0 km	
Zone 30 :	0,0 km	
Vélorue :	0,9 km	
Zone de rencontre :	0,0 km	
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	
Points durs :		

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

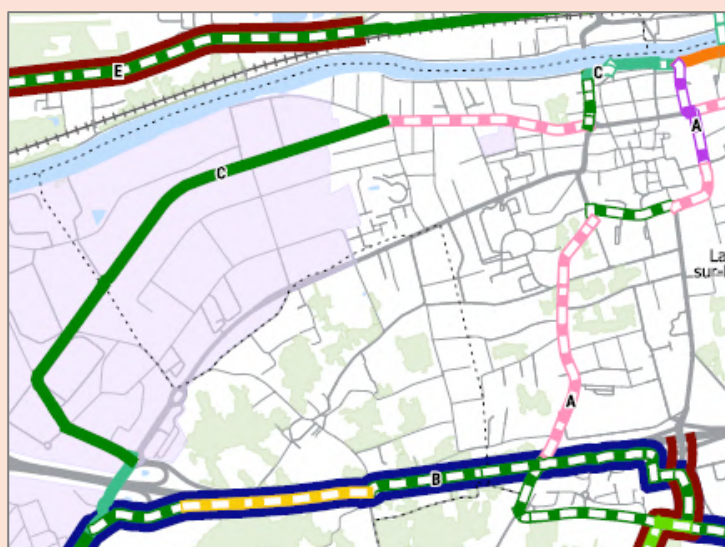


Liaison B. Lagny-sur-Marne - Collégien**Coupes de voirie de principe****Sentier de Gouvernes (Saint-Thibault-des-Vignes) –
Vélorue****RD 934 (Saint-Thibault-des-Vignes, Lagny-sur-Marne)
– Piste cyclable**

Liaison C. Lagny-sur-Marne - Saint-Thibault-des-Vignes

Apporter une réponse aux déplacements vers Lagny-sur-Marne, desservir finement la zone d'activités de Marne et Gondoire

Priorité 2



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Lagny-sur-Marne, Saint-Thibault-des-Vignes)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
271 028 €

Lieux desservis : gare de Lagny-Thorigny, centre de Lagny, zone d'activités de Marne et Gondoire

Temps de parcours :
15 min

Linéaire total : 3,6 km

Linéaire existant : 2,6 km

Linéaire à aménager : 1,0 km

Nombre de points durs : 1

Détail du linéaire à aménager par commune :

Lagny-sur-Marne 1,0 km

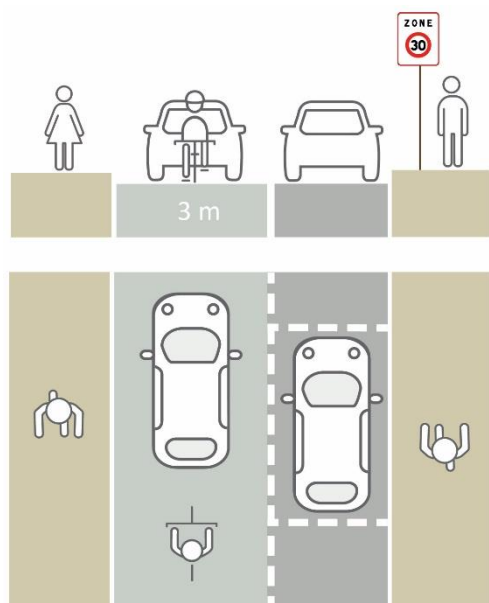
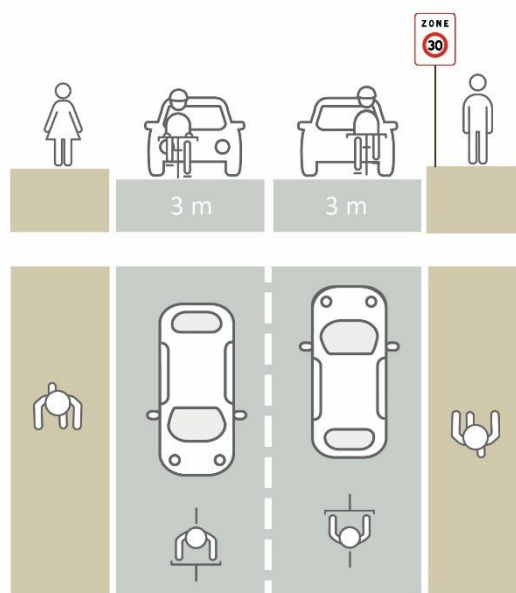
Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,1 km	38 072 €
Piste cyclable :	0,2 km	81 161 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,8 km	101 795 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		50 000 €

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

Liaison C. Lagny-sur-Marne - Saint-Thibault-des-Vignes**Coupes de voirie de principe****Rue Jacques Le Paire (Lagny-sur-Marne) – Zone 30****Av. du Maréchal de Lattre de Tassigny (Lagny-sur-Marne) – Zone 30**

Liaison D. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Relier l'un des principaux pôles de Marne et Gondoire à l'un des principaux pôles de la CA Val d'Europe, desservir le centre-ville de Montévrain

Priorité 2



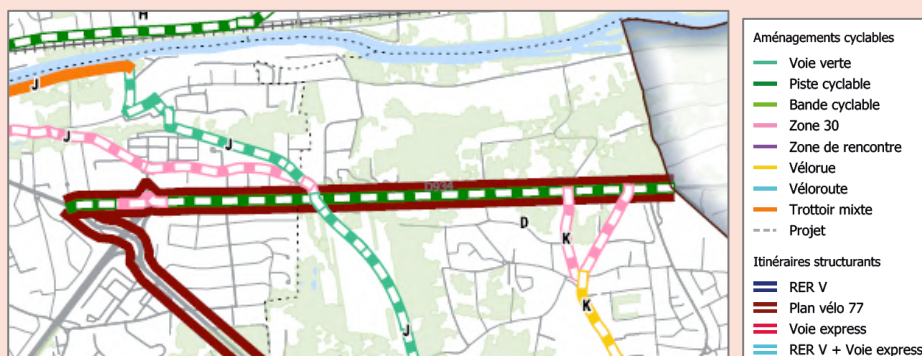
Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Département
Communes (Lagny-sur-Marne, Montévrain)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
1 120 884 €



Lieux desservis : collège Marcel Rivière, centre de Montévrain, zone commerciale Intermarché

Temps de parcours :
9 min

Linéaire total : 2,4 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 2,4 km

Nombre de points durs : 3

Détail du linéaire à aménager par commune :

Lagny-sur-Marne	1,0
Montévrain	1,4

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	2,1 km	970 499 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,2 km	30 385 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		120 000 €

Court terme

2023 - 2026

Moyen terme

2027 - 2030

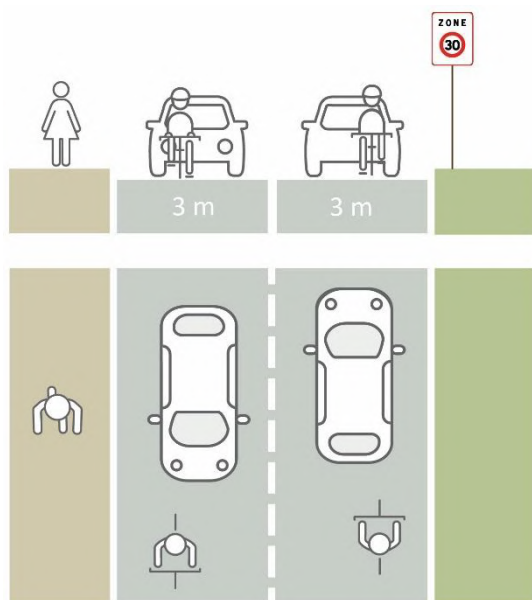
Long terme

2031 - 2034

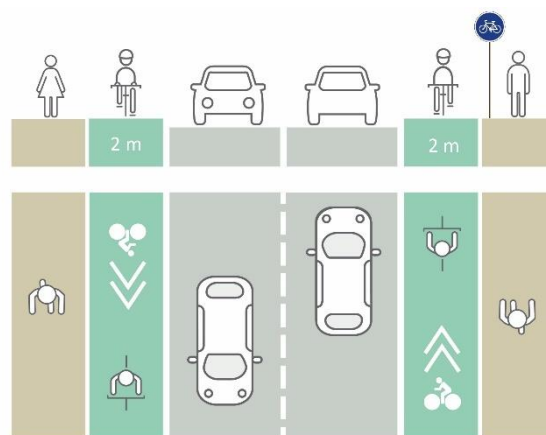
Liaison D. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Coupes de voirie de principe

Chemin de Gouvernes (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



Boulevard Georges Pompidou (Gouvernes) – Piste cyclable



Liaison E. Lagny-sur-Marne - Pomponne

Répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, faciliter le déplacement vers le sud de la Marne, désenclaver le quartier de la Pomponnette

Priorité 2



Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Département
Communes (Pomponne, Thorigny-sur-Marne)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
1 573 008 €



Aménagements cyclables	
—	Voie verte
—	Piste cyclable
—	Bande cyclable
—	Zone 30
—	Zone de rencontre
—	Vélorue
—	Véloroute
—	Trottoir mixte
---	Projet
Itinéraires structurants	
—	RER V
—	Plan vélo 77
—	Voie express
—	RER V + Voie express

Lieux desservis : centre de Lagny, gare de Lagny-Thorigny, centre de Pomponne, château de Pomponne

Temps de parcours :
17 min

Linéaire total : 4,2 km

Linéaire existant : 0,8 km

Linéaire à aménager : 3,4 km

Nombre de points durs : 4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Pomponne	3,1 km
Thorigny-sur-Marne	0,3 km

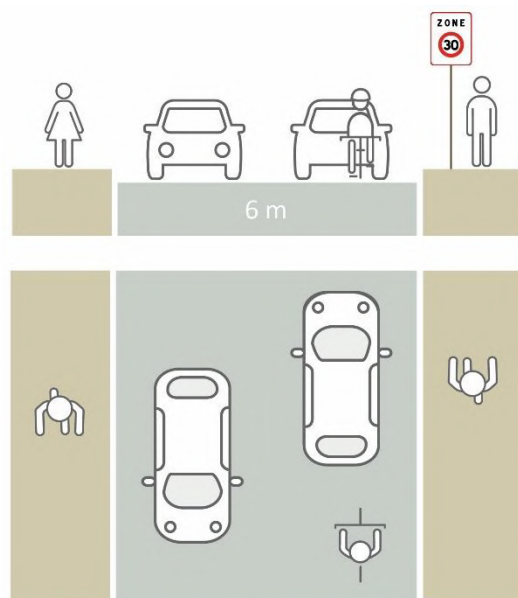
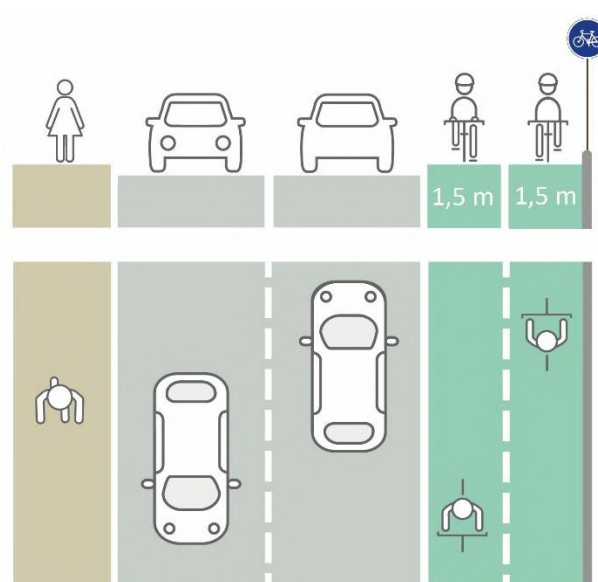
Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	2,9 km	1 331 026 €
Bande cyclable :	0,2 km	7 183 €
Zone 30 :	0,3 km	39 798 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		195 000 €

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

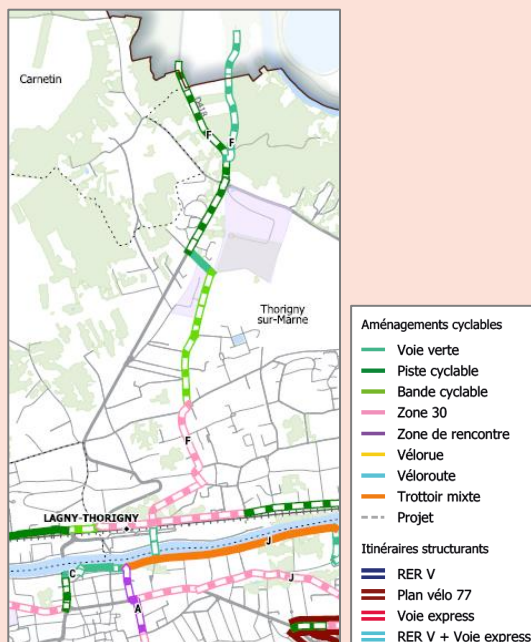
Long terme
2031 - 2034

Liaison E. Lagny-sur-Marne - Pomponne**Coupes de voirie de principe****Rue Raymond Poincaré (Thorigny-sur-Marne) – Zone 30****Rue de Paris – RD 934 (Pomponne) – Piste cyclable**

Liaison F. Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne

Répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, ainsi qu'au sein de Thorigny, notamment vers la gare et la zone d'activités de Vallières, proposer un franchissement cyclable de la Marne

Priorité 3



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Thorigny-sur-Marne, Lagny-sur-Marne)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
3 340 884 €

Lieux desservis : centre de Lagny, centre de Thorigny, gare de Lagny-Thorigny, complexe sportif du Moulin à Vent, collège du Moulin à Vent, zone d'activités des Cériseurs, zone d'activités de Vallière

Temps de parcours :
19 min

Linéaire total : 4,7 km

Linéaire existant : 0,4 km

Linéaire à aménager : 4,4 km

Nombre de points durs : 4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Carnetin	0,1 km
Lagny-sur-Marne	0,1 km
Thorigny-sur-Marne	4,2 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	1,6	569 619 €
Piste cyclable :	1,1	520 887 €
Bande cyclable :	0,8	28 108 €
Zone 30 :	0,9	117 270 €
Vélorue :	0,0	0 €
Zone de rencontre :	0,0	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0	0 €
Points durs :		2 105 000 €

Court terme
2023 – 2026

Moyen terme
2027 - 2030

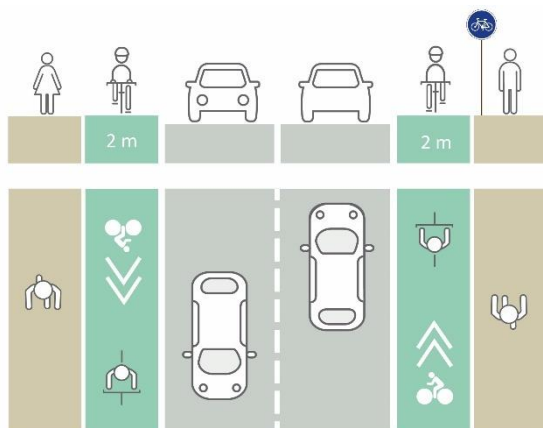
Long terme
2031 – 2034



Liaison F. Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne

Coupes de voirie de principe

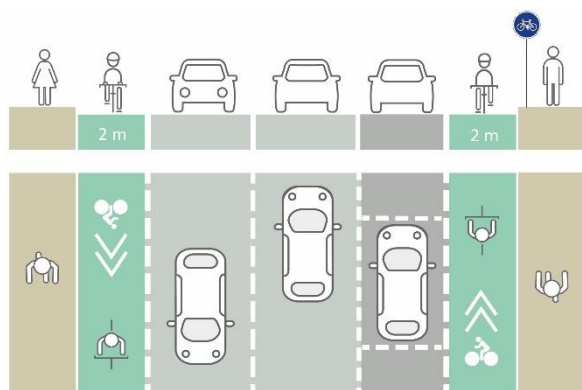
Rue de Claye (Thorigny-sur-Marne) – Piste cyclable



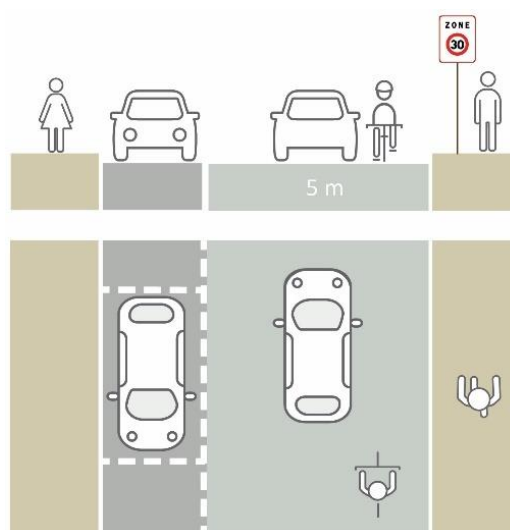
Rue du Moulin à Vent (Thorigny-sur-Marne) – Voie verte existante



Rue du Moulin à Vent (Thorigny-sur-Marne) – Bande cyclable



Rue Jean Jaurès (Thorigny-sur-Marne) – Zone 30



Liaison G. Dampmart - Jablines

Répondre aux déplacements quotidiens vers Lagny, proposer une liaison cyclable vers la base de loisirs de Jablines

Priorité 2

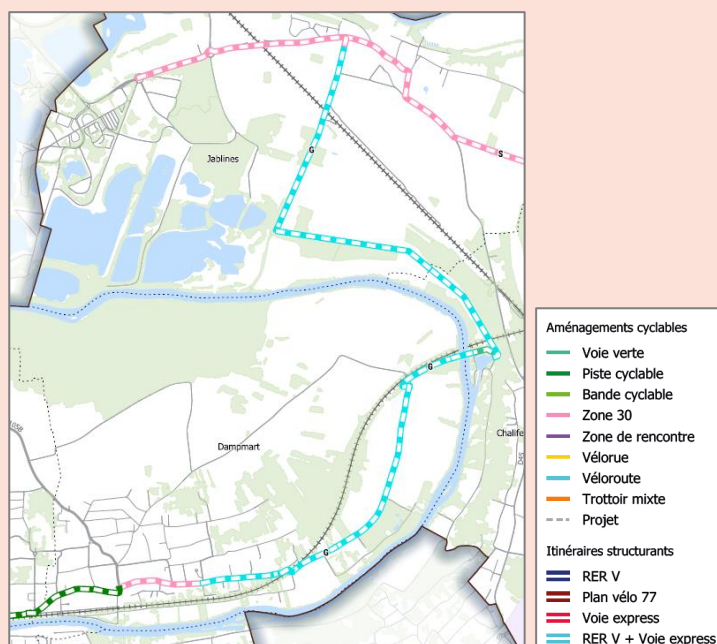


Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Jablines, Chalifert, Dampmart)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
854 089 €



Lieux desservis : centre de Dampmart, centre de Jablines, base de loisirs de Jablines

Temps de parcours :
34 min

Linéaire total : 8,4 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 8,4 km

Nombre de points durs : 2

Détail du linéaire à aménager par commune :

Chalifert	1,0 km
Dampmart	3,4 km
Jablines	4,0 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,2 km	70 030 €
Piste cyclable :	0,0 km	0 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	2,1 km	285 613 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	6,1 km	13 446 €
Points durs :		485 000 €

Court terme
2023 - 2026

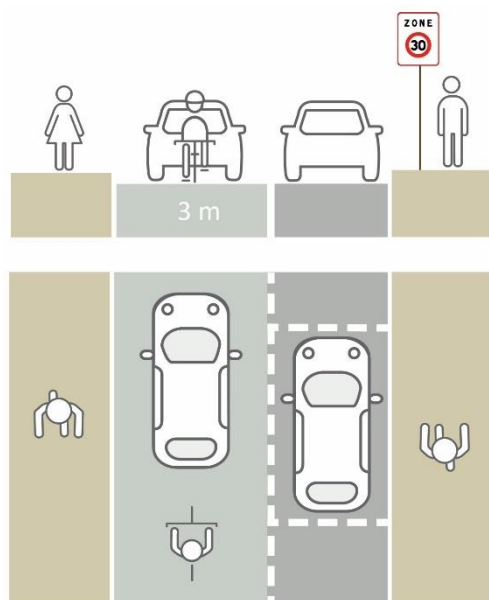
Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

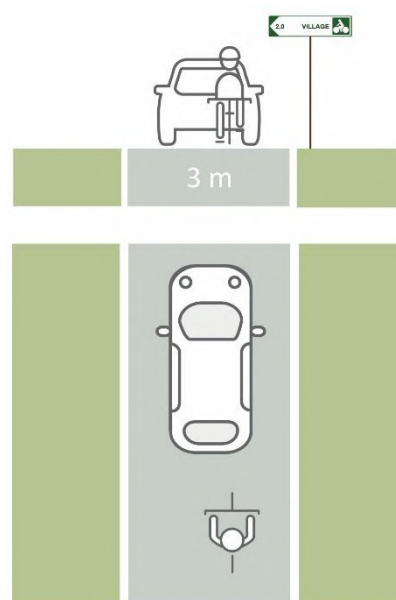
Liaison G. Dampmart - Jablines

Coupes de voirie de principe

Rue du Château (Dampmart) – Zone 30



Chemin des Sables (Dampmart) – Véloroute



Liaison H. Thorigny-sur-Marne - Dampmart

Apporter une réponse aux déplacements quotidiens entre Dampmart et Lagny (par exemple vers la gare), ainsi que vers le lycée de Thorigny, répondre aux déplacements vers le sud de la Marne

Priorité 1

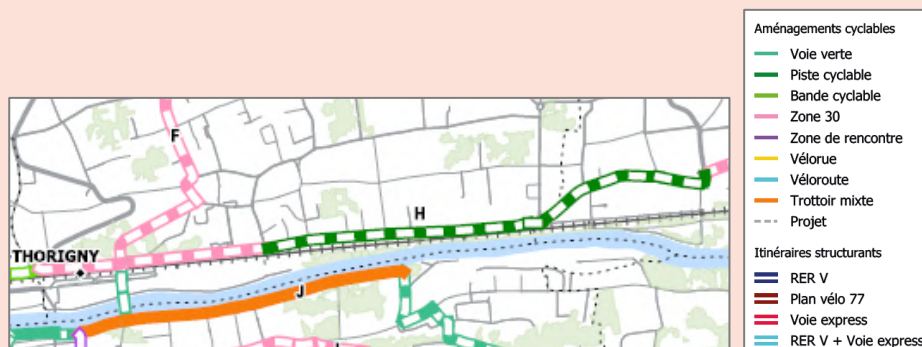


Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Dampmart, Lagny-sur-Marne)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
812 097 €



Lieux desservis : centre de Thorigny, gare de Lagny-Thorigny, centre de Dampmart

Temps de parcours :
9 min

Linéaire total : 2,1 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 2,1 km

Nombre de points durs : 0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Dampmart	0,7 km
Thorigny-sur-Marne	1,4 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,6 km	742 048 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,5 km	70 049 €
Véloroute :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

Court terme
2023 - 2026

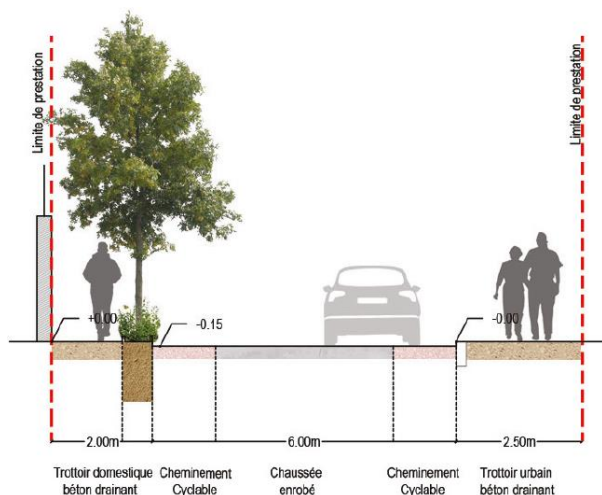
Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

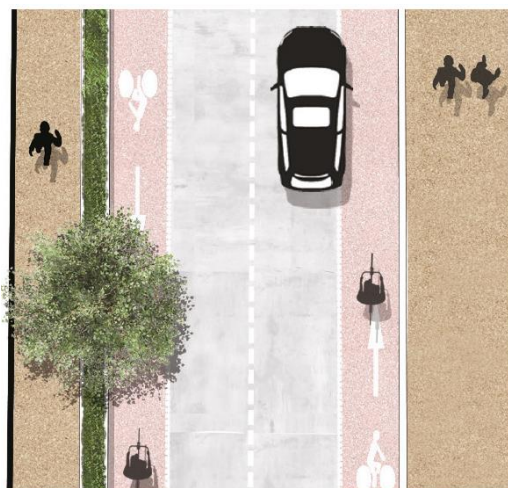
Liaison H. Thorigny-sur-Marne - Dampmart

Coupes de voirie de principe

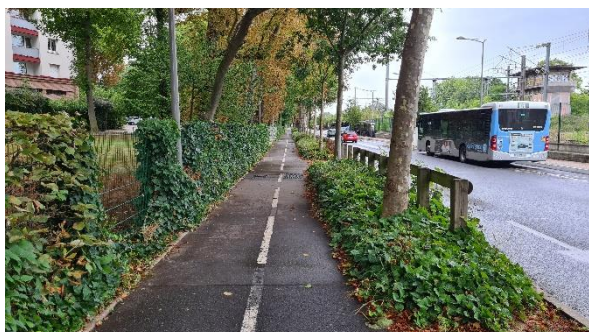
Rue de Dampmart (Thorigny-sur-Marne) – Bande cyclable (source : concours d'idées pour le réaménagement de la rue de Dampmart à Thorigny-sur-Marne, 2022)



Rue de Dampmart (Thorigny-sur-Marne) – Bande cyclable (source : concours d'idées pour le réaménagement de la rue de Dampmart à Thorigny-sur-Marne, 2022)



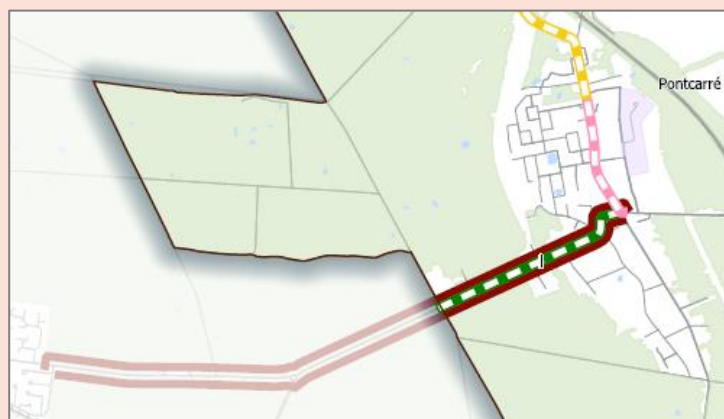
Rue Raymond Poincaré (Thorigny-sur-Marne) – Voie verte existante



Liaison I. Pontcarré - Roissy-en-Brie

Assurer les déplacements cyclables des habitants de Pontcarré vers le pôle urbain le plus proche (gare, commerces, collège...)

Priorité 3



Aménagements cyclables	
—	Voie verte
—	Piste cyclable
—	Bande cyclable
—	Zone 30
—	Zone de rencontre
—	Vélorue
—	Véloroute
—	Trottoir mixte
---	Projet
Itinéraires structurants	
—	RER V
—	Plan vélo 77
—	Voie express
—	RER V + Voie express



Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Département
Communes (Pontcarré)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
398 595 €

Lieux desservis : centre de Pontcarré

Temps de parcours :

4 min

Linéaire total : 0,9 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 0,9 km

Nombre de points durs : 0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Pontcarré 0,9 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	0,9 km	398 595 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

Court terme

2023 - 2026

Moyen terme

2027 - 2030

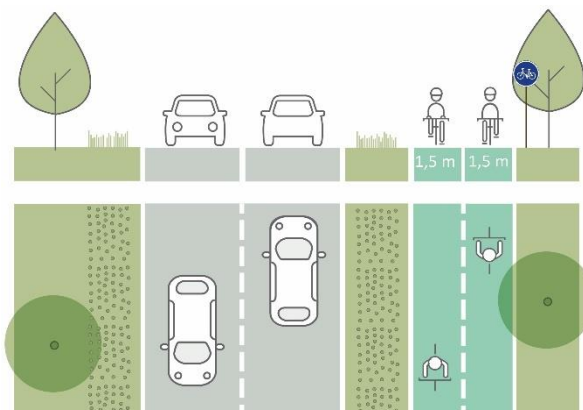
Long terme

2031 - 2034

Liaison I. Pontcarré - Roissy-en-Brie

Coupes de voirie de principe

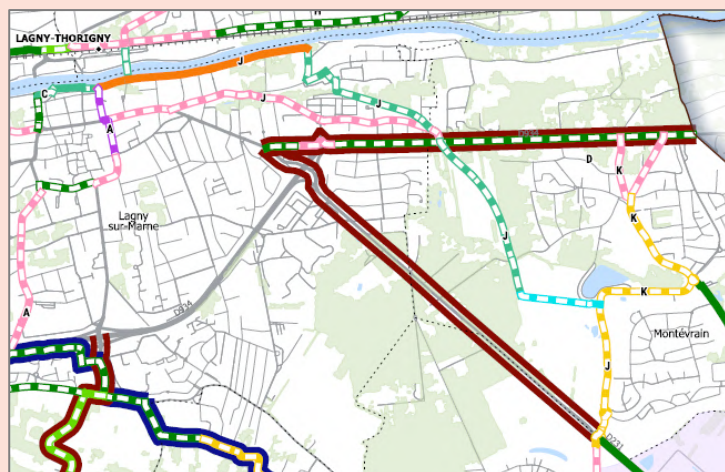
RD 21 (Pontcarré) – Piste cyclable



Liaison J. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris, desservir l'écoquartier et la zone commerciale de Montévrain, assurer un accès vers la gare de Val d'Europe

Priorité 2



Aménagements cyclables	
	Voie verte
	Piste cyclable
	Bande cyclable
	Zone 30
	Zone de rencontre
	Vélorue
	Véloroute
	Trottoir mixte
	Projet
Itinéraires structurants	
	RER V
	Plan vélo 77
	Voie express
	RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Lagny-sur-Marne, Montévrain, Chanteloup-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
998 715 €

Lieux desservis : centre de Lagny, parc Nature, collège Marcel Rivière, zone commerciale Le Clos du Chêne, zone d'activités Les Robaillies, clinique de Montévrain, parc du Mont Evrin

Temps de parcours :
39 min

Linéaire total : 9,8 km

Linéaire existant : 4,5 km

Linéaire à aménager : 5,3 km

Nombre de points durs : 0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Chanteloup-en-Brie	0,2 km
Lagny-sur-Marne	2,9 km
Montévrain	2,3 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	2,0 km	702 367 €
Piste cyclable :	0,0 km	0 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	1,9 km	259 515 €
Vélorue :	1,0 km	35 865 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,4 km	967 €
Points durs :		0 €

Court terme
2023 - 2026

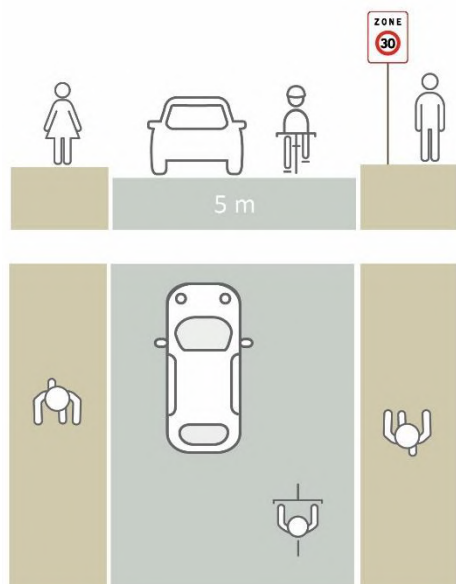
Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

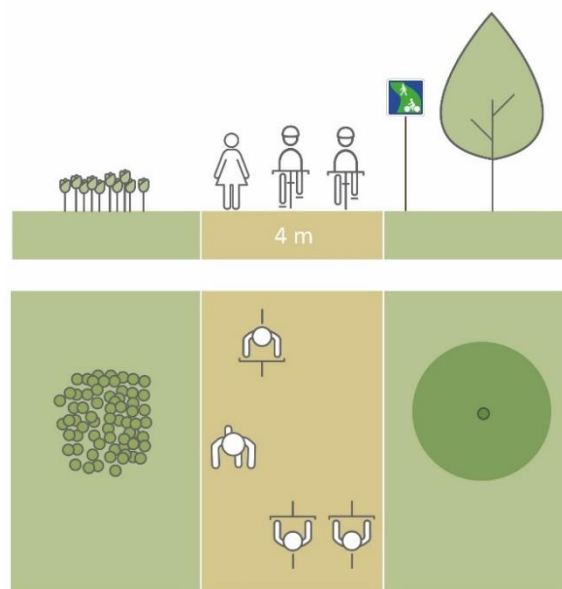
Liaison J. Lagny-sur-Marne - Montévrain

Coupes de voirie de principe

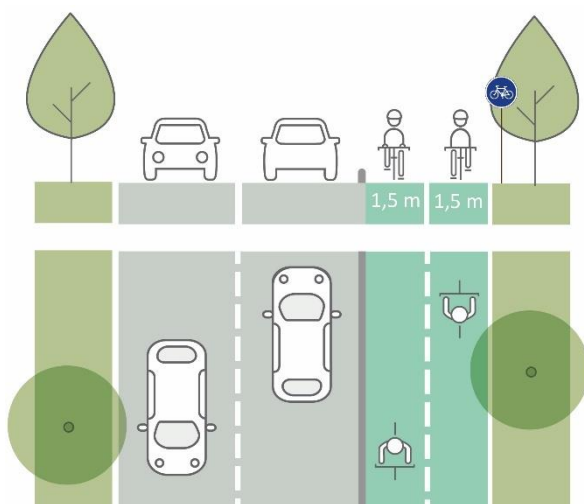
Chemin de la Grande Voirie (Lagny-sur-Marne) – Zone 30



Chemin de la Bergame (Montévrain) – Voie verte



Rue du Puis du Gué (Montévrain) – Piste cyclable



Répondre aux déplacements entre les différents secteurs de Montévrain, ainsi que vers Chanteloup-en-Brie et vers Val d'Europe

Priorité 2



MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :

Financiers :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
256 131 €

Lieux desservis : centre de Montévrain, médiathèque de Montévrain, parc des Frênes, parc de Mont Evrin, pôle de santé de Frênes, laboratoire Boiron, zone d'activités Les Robailles, zone commercial Le Clos du Chêne

Temps de parcours :
18 min

Linéaire total : 4,4 km

Linéaire existant : 2,2 km

Linéaire à aménager : 2,2 km

Nombre de points durs : 0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Montévrain 2.2 km

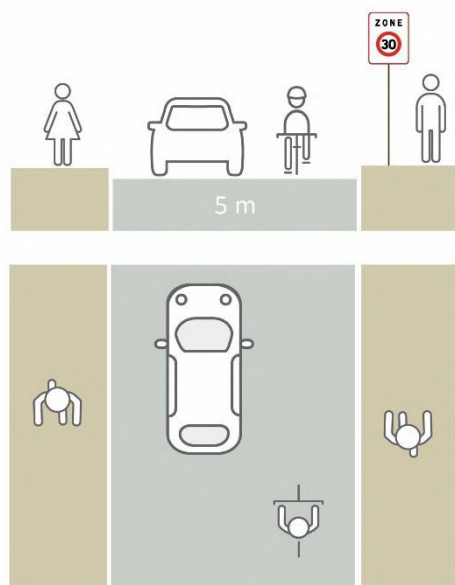
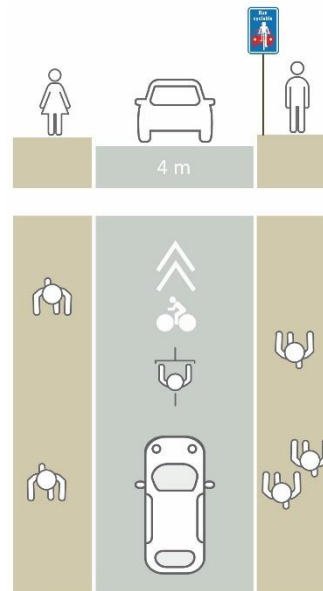
Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	0,2 km	109 167 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,7 km	100 365 €
Vélorue :	1,2 km	46 599 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

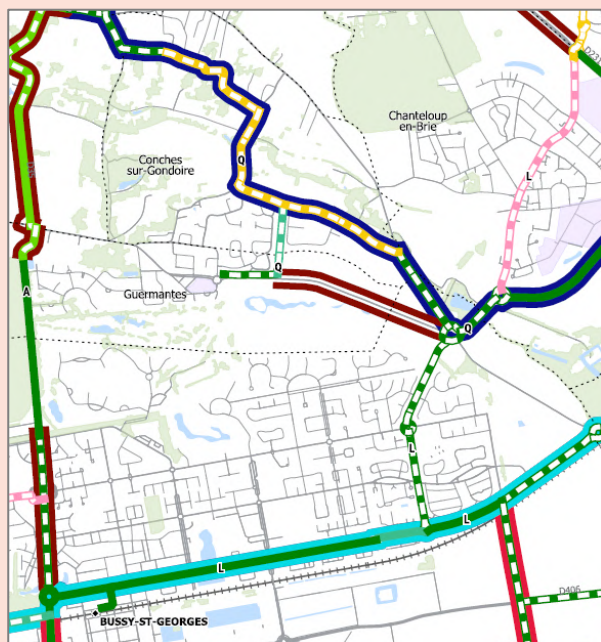
Long terme
2031 - 2034

Liaison K. Lagny-sur-Marne - Montévrain**Coupes de voirie de principe****Rue de l'Eglise (Montévrain) – Zone 30****Rue du Puis du Gué (Montévrain) – Vélorue**

Liaison L. Bussy-Saint-Georges - Chanteloup-en-Brie

Répondre aux déplacements quotidiens entre ces deux communes, notamment vers la gare, vers la zone d'activités Clos du Chêne et vers l'Hôpital

Priorité 2



Aménagements cyclables	
—	Voie verte
—	Piste cyclable
—	Bande cyclable
—	Zone 30
—	Zone de rencontre
—	Vélorue
—	Véloroute
—	Trottoir mixte
---	Projet
Itinéraires structurants	
—	RER V
—	Plan vélo 77
—	Voie express
— —	RER V + Voie express

MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire
EpaMarne

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
773 102 €

Lieux desservis : centre de Bussy-Saint-Georges, gare de Bussy-Saint-Georges, parc du Génitoy, lycée Martin Luther King, collège Maurice Herzog, complexe sportif Maurice Herzog, collège Claude Monet

Temps de parcours :

21 min

Linéaire total : 5,2 km

Linéaire existant : 2,6 km

Linéaire à aménager : 2,7 km

Nombre de points durs : 0

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	1,3 km
Chanteloup-en-Brie	1,4 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,3 km	588 782 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	1,4 km	184 321 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		0 €

Court terme

2023 - 2026

Moyen terme

2027 - 2030

Long terme

2031 - 2034

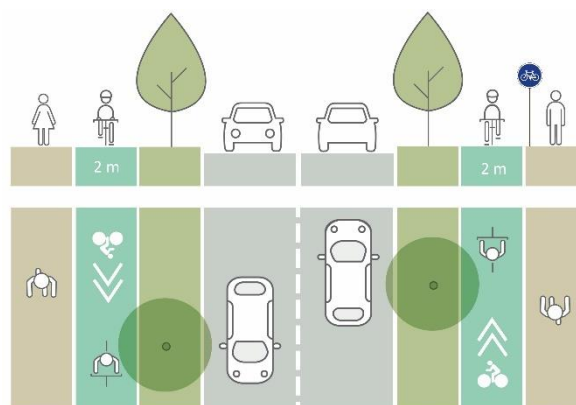
Liaison L. Bussy-Saint-Georges - Chanteloup-en-Brie

Coupes de voirie de principe

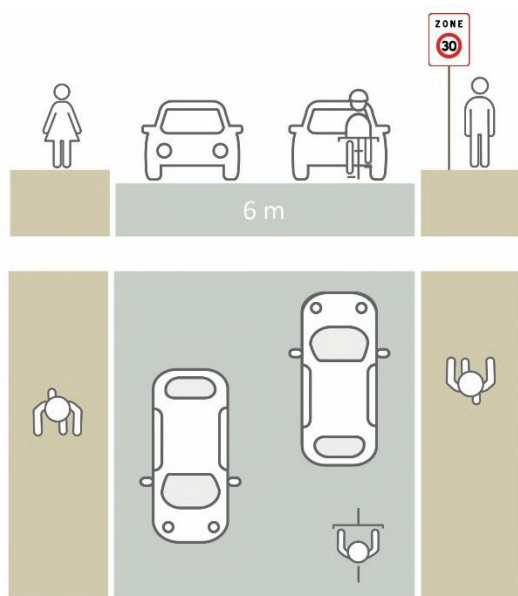
Avenue Charles de Gaulle (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable existante



Boulevard Louis Guibert (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable



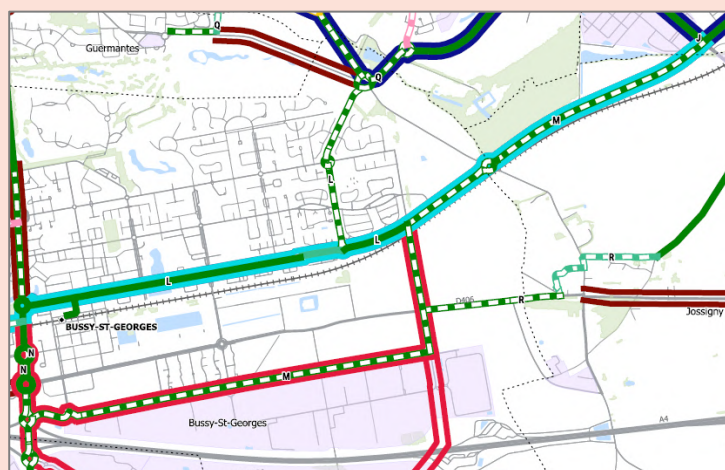
Avenue de la Jonchère (Chanteloup-en-Brie) – Zone 30



Liaison M. Bussy-Saint-Georges - Jossigny

Relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Val d'Europe, répondre aux déplacements de Jossigny et de l'est de Bussy-Saint-Georges vers la gare

Priorité 1



MARNEetGANDOIRE
communauté d'agglomération

RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
EpaMarne

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Bussy-Saint-Georges, Jossigny)

Financeurs :
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
6 521 432 €

Lieux desservis : centre de Bussy-Saint-Georges, zone d'activités Gustave Eiffel, zone d'activités du Génitoy, complexe sportif Laura Flessel, parc de Fontenelle, zone commerciale Le Clos du Chêne

Temps de parcours :

23 min

Linéaire total : 5,7 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 5,7 km

Nombre de points durs : 6

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	4,0 km
Jossigny	1,7 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0	0 €
Piste cyclable (<i>haut niveau de service</i>) :	5,7	6 251 432 €
Bande cyclable :	0,0	0 €
Zone 30 :	0,0	0 €
Vélorue :	0,0	0 €
Zone de rencontre :	0,0	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0	0 €
Points durs :		270 000 €

Court terme

2023 - 2026

Moyen terme

2027 - 2030

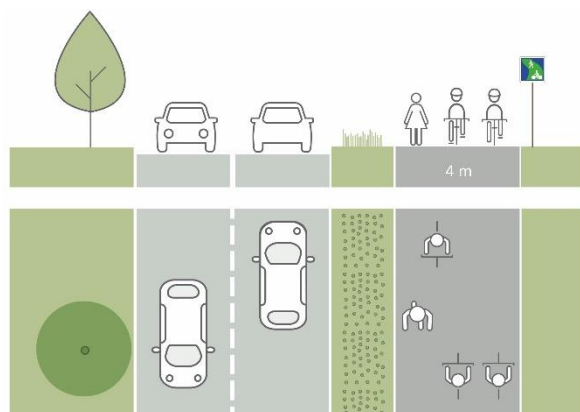
Long terme

2031 - 2034

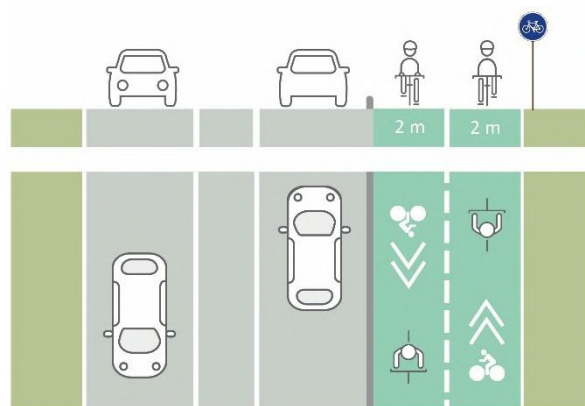
Liaison M. Bussy-Saint-Georges - Jossigny

Coupes de voirie de principe

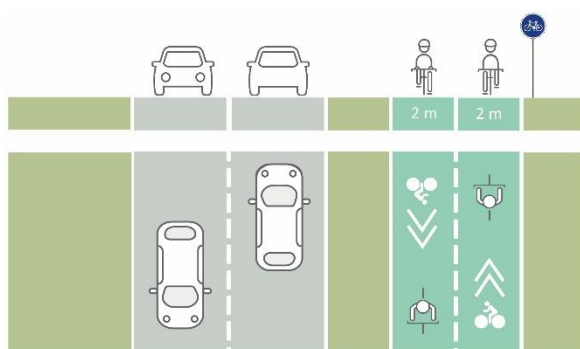
Avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Georges) – Voie verte



Boulevard des Cent Arpents (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable



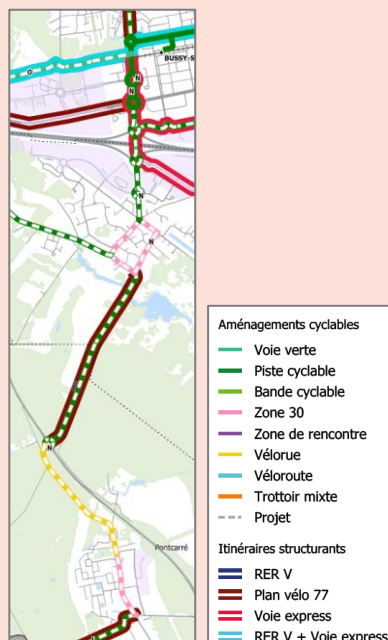
Avenue du Général de Gaulle (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable



Liaison N. Bussy-Saint-Georges - Pontcarré

Desservir les communes du sud du territoire (centres-villes, zone d'activités du Génitoy), assurer le franchissement de l'autoroute A4, notamment pour permettre un accès à la gare RER

Priorité 1



MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

Plan Vélo 77

Maître d'ouvrage :

Marne et Gondoire
Département de Seine-et-Marne

Partenaires :

Département
Communes (Pontcarré,
Ferrières-en-Brie, Bussy-
Saint-Georges)

Financeurs :

Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
Département de Seine-et-
Marne
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :

4 853 246 €

Lieux desservis centre de Bussy-Saint-Georges, gare de Bussy-Saint-Georges, zone Léonard de Vinci, zone Gustave Eiffel, zone des Lumières, zone du Génitoy, centre de Ferrières-en-Brie, centre de Pontcarré

Temps de parcours :

33 min

Linéaire total : 8,2 km

Linéaire existant : 1,3 km

Linéaire à aménager : 6,9 km

Nombre de points durs : 6

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,9 km
Ferrières-en-Brie	3,2 km
Pontcarré	2,8 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0	0 €
Piste cyclable :	4,0	1 838 444 €
Bande cyclable :	0,0	221 €
Zone 30 :	1,6	219 108 €
Vélorue :	1,2	45 472 €
Zone de rencontre :	0,0	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0	0 €
Points durs :		2 750 000 €

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

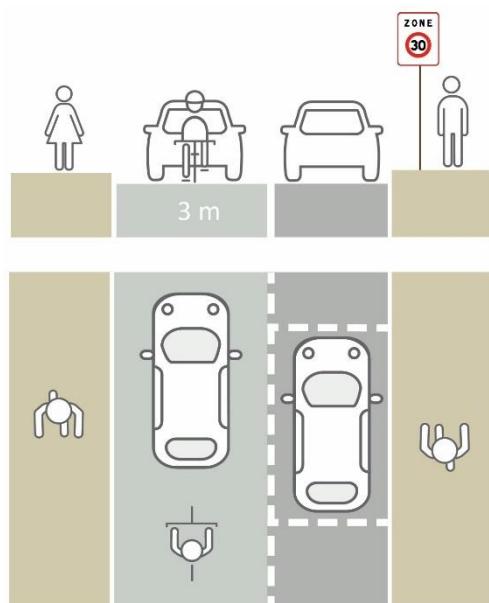
Long terme
2031 - 2034



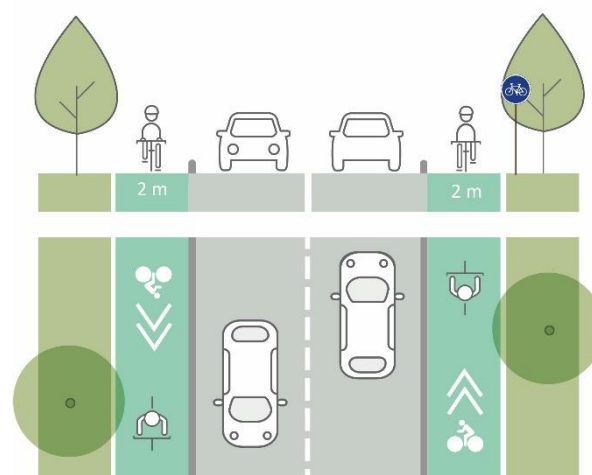
Liaison N. Bussy-Saint-Georges - Pontcarré

Coupes de voirie de principe

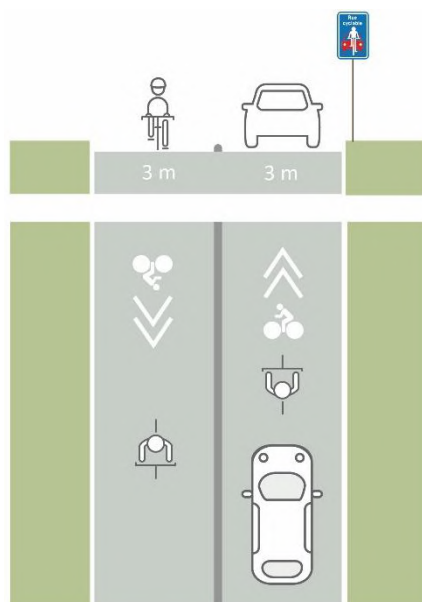
Rue Aristide Briand – RD 35 (Ferrières-en-Brie) – Zone 30



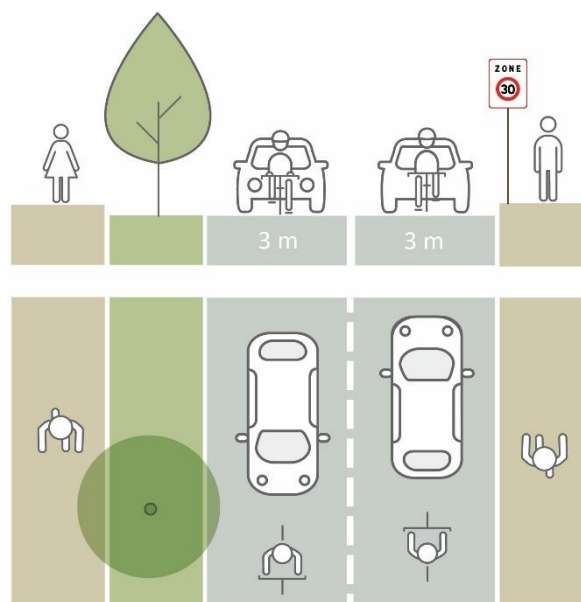
RD 35 (Ferrières-en-Brie) – Piste cyclable



Voie d'accès à Pontcarré (Pontcarré) – Vélorue



Grande Rue (Pontcarré) – Zone 30



Liaison 0. Collégien - Bussy-Saint-Georges

Répondre aux déplacements de Collégien vers Bussy-Saint-Georges, notamment vers la gare, relier le pôle de Bussy-Saint-Georges à Torcy

Priorité 1



Aménagements cyclables	
—	Voie verte
—	Piste cyclable
—	Bande cyclable
—	Zone 30
—	Zone de rencontre
—	Vélorue
—	Véloroute
—	Trottoir mixte
---	Projet
Itinéraires structurants	
—	RER V
—	Plan vélo 77
—	Voie express
—	RER V + Voie express



RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
EpaMarne

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Bussy-Saint-Georges, Collégien)

Financeurs :
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
4 648 557 €

Lieux desservis : centre commercial Bay 1, zone d'activités de Langlois, parc de Rentilly, zone d'activités Léonard de Vinci, centre de Bussy-Saint-Georges

Temps de parcours :
16 min

Linéaire total : 4,0 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 4,0 km

Nombre de points durs : 3

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	3,3 km
Saint-Thibault-des-Vignes	0,7 km

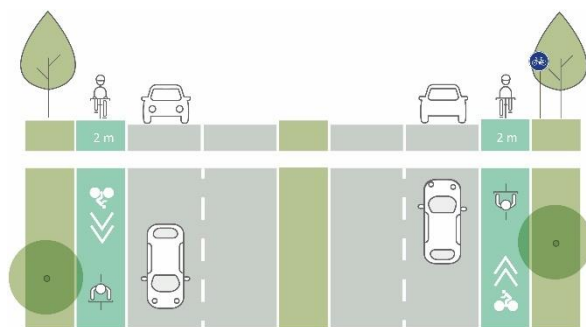
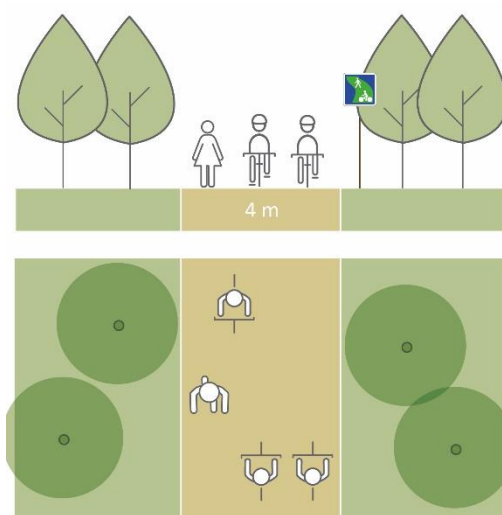
Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte (<i>haut niveau de service</i>) :	3,3 km	3 652 411 €
Piste cyclable (<i>haut niveau de service</i>) :	0,7 km	801 146 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		195 000 €

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

Liaison 0. Collégien - Bussy-Saint-Georges**Coupes de voirie de principe****Avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Martin) – Piste cyclable****Route de Déviation (Collégien) – Voie verte**

Liaison P. Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges

Relier Bussy-Saint-Georges au pôle de Bussy-Saint-Martin, renforcer les liaisons entre Marne et Gondoire et Paris Vallée de la Marne, en réponse aux besoins utilitaires

Priorité 3

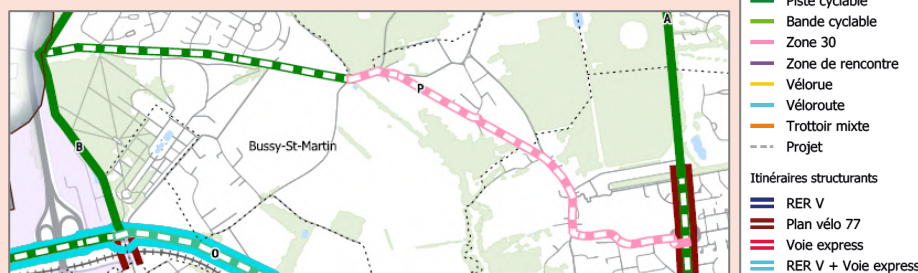


Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
1 011 544 €



Lieux desservis : parc de Rentilly, parc de La Brosse, centre de Bussy-Saint-Martin, complexe sportif Michel Bay, centre de Bussy-Saint-Georges

Temps de parcours :
14 min

Linéaire total : 3,6 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 3,6 km

Nombre de points durs : 4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	1,1 km
Saint-Thibault-des-Vignes	2,5 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,5 km	690 251 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	2,1 km	281 293 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		40 000 €

Court terme
2023 - 2026

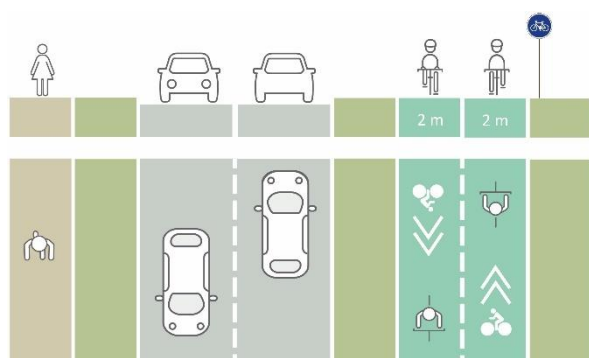
Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

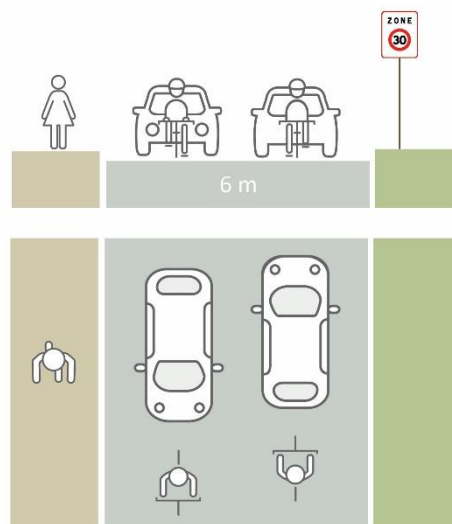
Liaison P. Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges

Coupes de voirie de principe

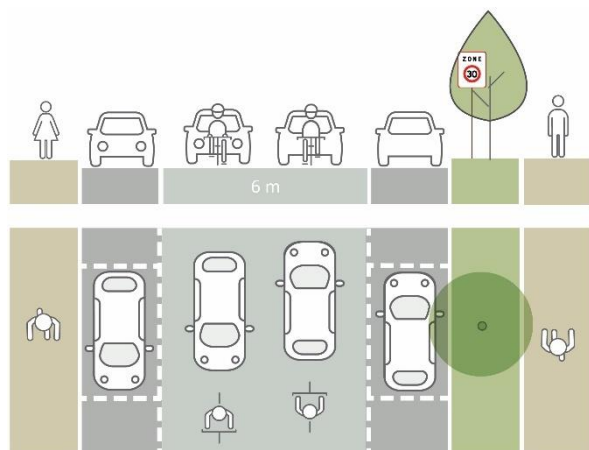
Route de Guermantes – RD 217 B (Bussy-Saint-Martin) – Piste cyclable



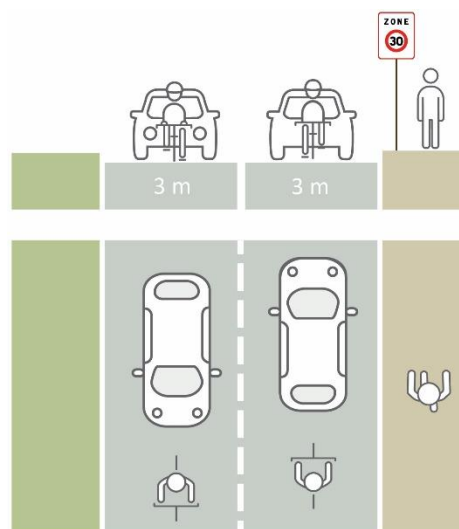
Rue des Sources (Bussy-Saint-Martin) – Zone 30



Rue de Ferrières (Bussy-Saint-Martin) – Zone 30



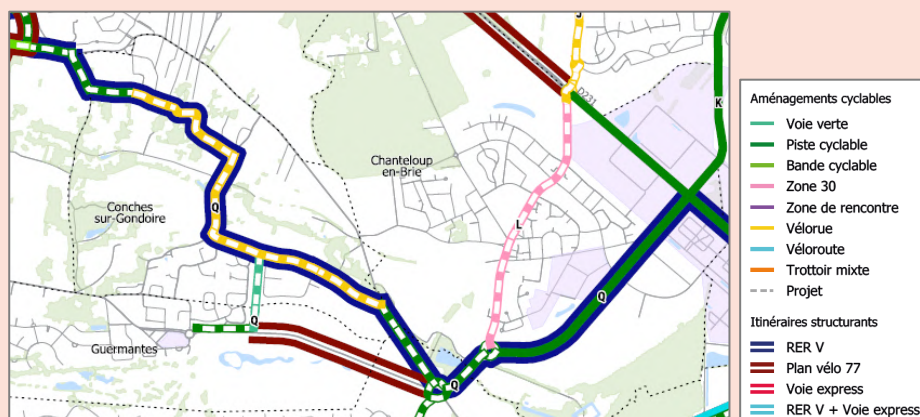
Rue du Cimetière (Bussy-Saint-Georges) – Zone 30



Liaison Q. Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie

Relier le pôle de Lagny-sur-Marne au pôle de Serris (liaison RER V), desservir les communes de Conches-sur-Gondoire et Chanteloup-en-Brie vers les pôles urbains à proximité

Priorité 1



MARNEetGONDOIRE
communauté d'agglomération

RER Vélo

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Région Ile-de-France
Communes (Lagny-sur-Marne, Conches-sur-Gondoire, Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
3 585 869 €

Lieux desservis : gymnase des Hauts de Lagny, parc des Cèdres, centre de Conches-sur-Gondoire, zone commerciale du Clos du Chêne

Temps de parcours :
24 min

Linéaire total : 5,9 km

Linéaire existant : 1,3 km

Linéaire à aménager : 4,6 km

Nombre de points durs : 4

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,8 km
Chanteloup-en-Brie	0,3 km
Conches-sur-Gondoire	2,8 km
Guermentes	0,4 km
Lagny-sur-Marne	0,3 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,4 km	
Piste cyclable (<i>haut niveau de service</i>) :	2,2 km	
Bande cyclable :	0,1 km	
Zone 30 :	0,0 km	RER V : programmé hors SDLD
Véloroute :	2,0 km	
Zone de rencontre :	0,0 km	
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	
Points durs :		

Court terme
2023 - 2026

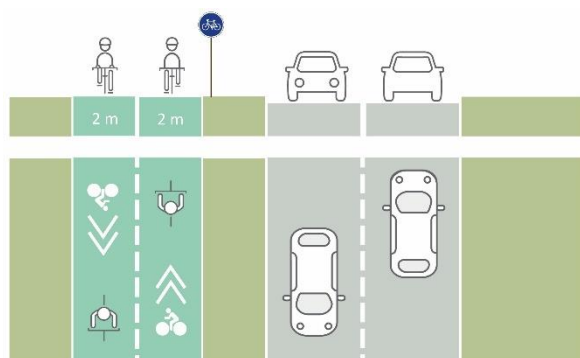
Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

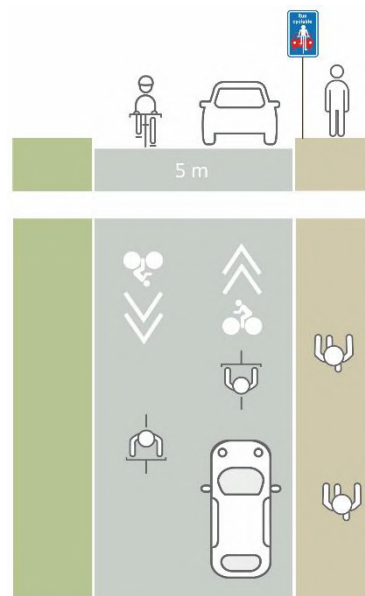
Liaison Q. Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie

Coupes de voirie de principe

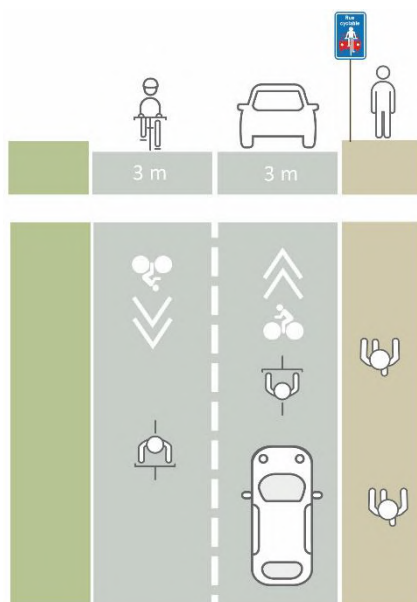
Boulevard Georges Pompidou – RD 10 (Lagny-sur-Marne) – Piste cyclable



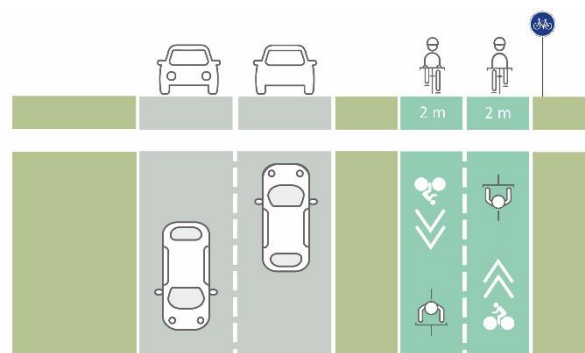
Rue Binette (Conches-sur-Gondaire) – Vélorue



Rue du Fort du Bois (Conches-sur-Gondaire) – Vélorue



Route de Tournan – RD 10 (Conches-sur-Gondaire) – Piste cyclable



Liaison R. Bussy-Saint-Georges - Jossigny

Desservir Jossigny, aussi bien vers Bussy-Saint-Georges, notamment la gare, que vers Val d'Europe

Priorité 2

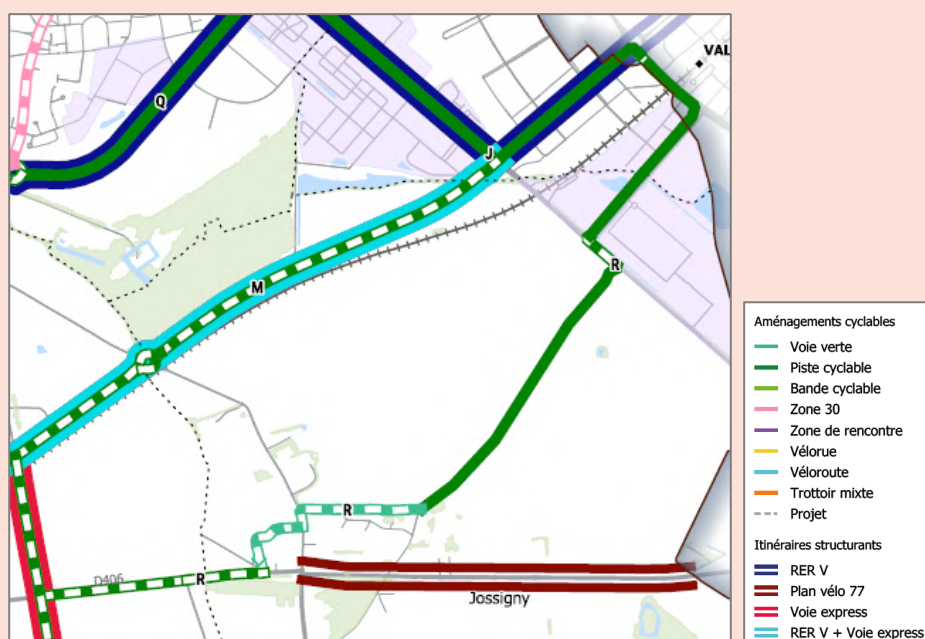


Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire
EpaMarne

Partenaires :
Communes (Bussy-Saint-Georges, Jossigny)

Financeurs :
Marne et Gondoire
EpaMarne
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
824 633 €



Lieux desservis : zone d'activités du Génitoy, centre de Jossigny, centre hospitalier de Marne-la-Vallée

Temps de parcours :
18 min

Linéaire total : 4,6 km

Linéaire existant : 2,6 km

Linéaire à aménager : 2,0 km

Nombre de points durs : 2

Détail du linéaire à aménager par commune :

Bussy-Saint-Georges	0,6 km
Jossigny	1,2 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

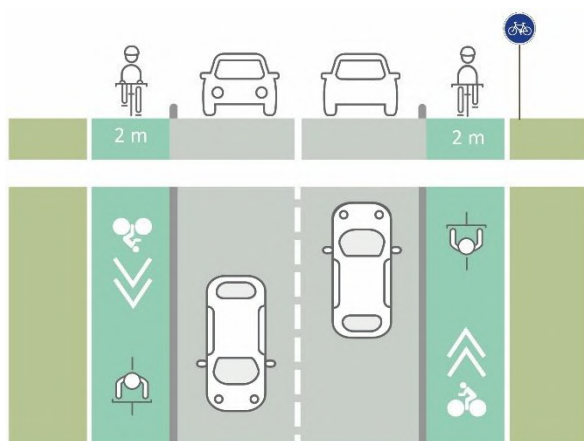
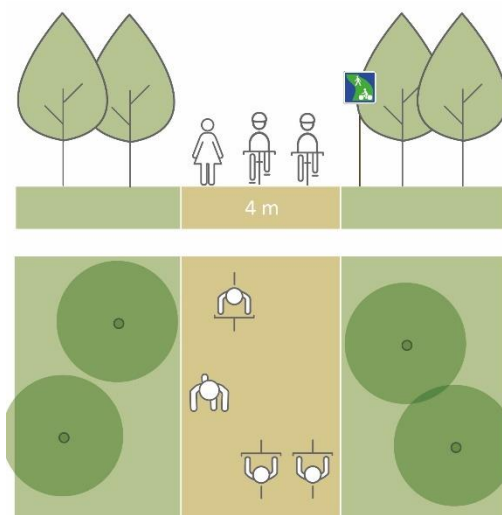
Voie verte :	0,8 km	295 202 €
Piste cyclable :	1,1 km	509 432 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		20 000 €

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

Long terme
2031 - 2034

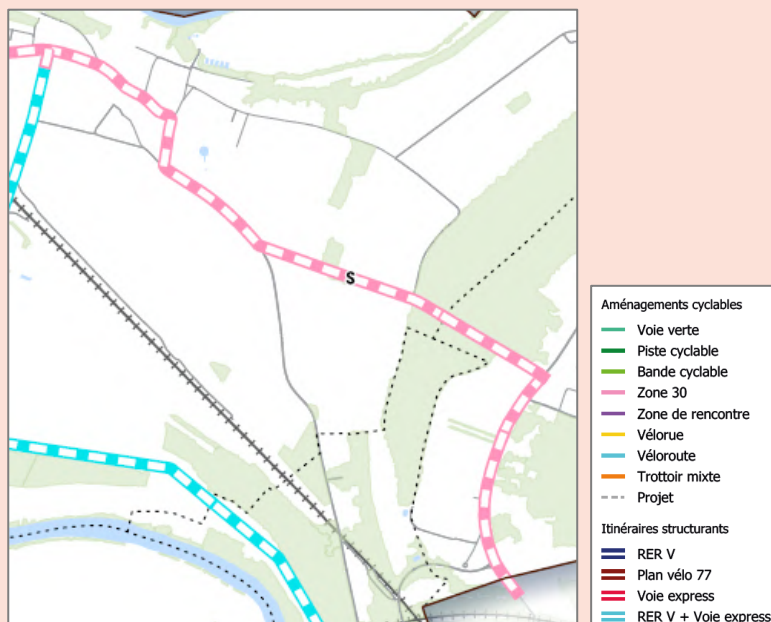


Liaison R. Bussy-Saint-Georges - Jossigny**Coupes de voirie de principe****RD 406 (Bussy-Saint-Georges) – Piste cyclable****Chemin du Bois des Moines (Jossigny) – Voie verte**

Liaison S. Lesches - Jablines

Relier ces deux communes, notamment pour les besoins scolaires, et proposer une liaison vers Coupvray et Esbly (rabattement vers la gare et les équipements sportifs)

Priorité 3



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Lesches, Jablines)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
423 074 €

Lieux desservis : centre de Lesches, château de Lesches, centre de Jablines

Temps de parcours :
12 min

Linéaire total : 3,1 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 3,1 km

Nombre de points durs : 1

Détail du linéaire à aménager par commune :

Jablines	1,8 km
Lesches	1,2 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	0,0 km	0 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	3,1 km	413 074 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		10 000 €

Court terme
2023 - 2026

Moyen terme
2027 - 2030

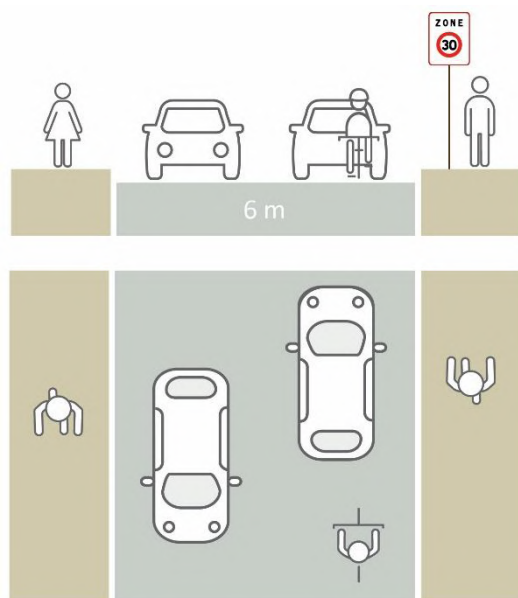
Long terme
2031 - 2034



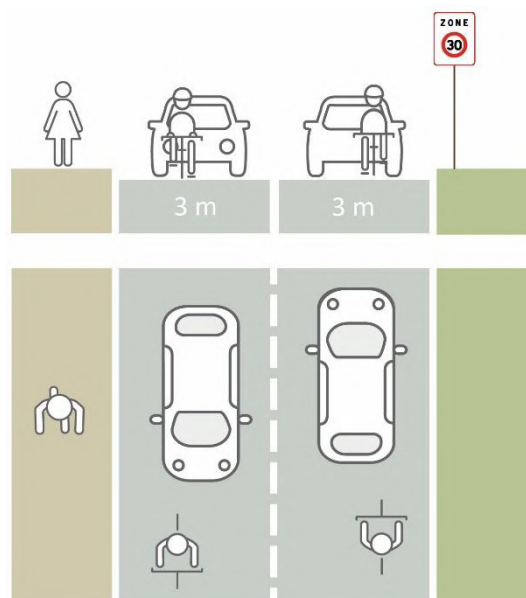
Liaison S. Lesches - Jablines

Coupes de voirie de principe

Avenue Charles de Gaulle – RD 89 (Lesches) – Zone 30



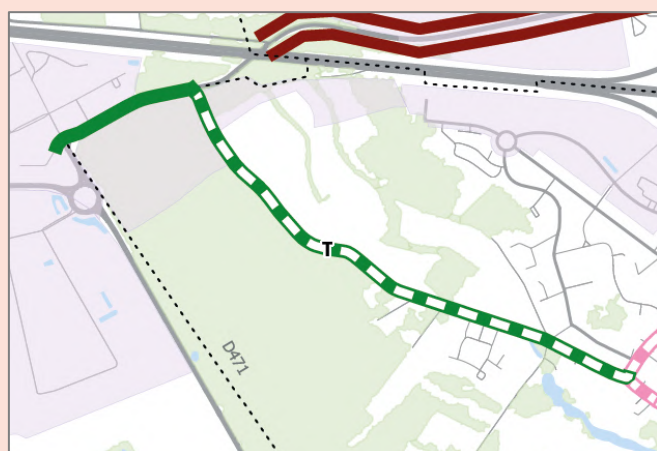
Route de Lesches – RD 45 (Jablines) – Zone 30



Liaison T. Collégien - Ferrières-en-Brie

Assurer un accès cyclable vers la zone d'activités de Lamirault
(Collégien)

Priorité 3



Aménagements cyclables	
—	Voie verte
---	Piste cyclable
---	Bande cyclable
---	Zone 30
---	Zone de rencontre
---	Vélorue
---	Trottoir mixte
---	Projet
Itinéraires structurants	
---	RER V
---	Plan vélo 77
---	Voie express
---	RER V + Voie express

Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes (Collégien,
Ferrières-en-Brie)

Financeurs :
Marne et Gondoire
Région Ile-de-France
ADEME / DREAL

Coût d'investissement :
785 682 €

Lieux desservis : centre de
Ferrières-en-Brie, parc de
Tafarette, zone d'activités des
Portes de La Forêt

**Temps de
parcours :**
7 min

Linéaire total : 1,7 km

Linéaire existant : 0,0 km

Linéaire à aménager : 1,7 km

Nombre de points durs : 1

Détail du linéaire à aménager par commune :

Ferrières-en-Brie 1,7 km

Détail du linéaire à aménager et du coût par typologie :

Voie verte :	0,0 km	0 €
Piste cyclable :	1,7 km	775 682 €
Bande cyclable :	0,0 km	0 €
Zone 30 :	0,0 km	0 €
Vélorue :	0,0 km	0 €
Zone de rencontre :	0,0 km	0 €
Voie routière balisée vélo :	0,0 km	0 €
Points durs :		10 000 €

Court terme

2023 - 2026

Moyen terme

2027 - 2030

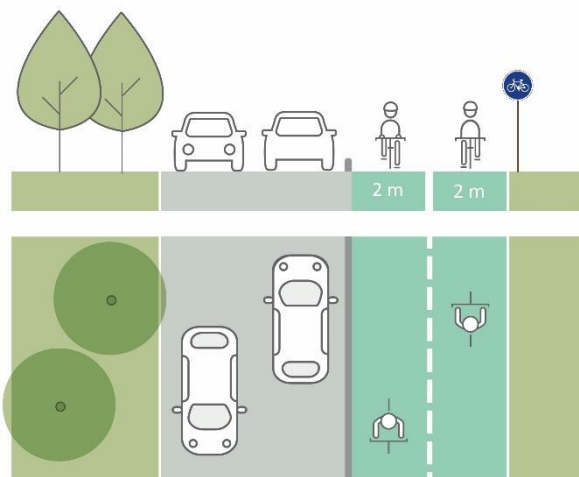
Long terme

2031 - 2034

Liaison T. Collégien - Ferrières-en-Brie

Coupes de voirie de principe

Route de la Brosse (Ferrières-en-Brie) – Piste cyclable



Fiches récapitulatives des mesures d'accompagnement

Les fiches ci-dessous détaillent les modalités de mise en œuvre des mesures d'accompagnement en faveur du vélo, concernant le stationnement vélo et les services cyclables.



1. Développer les stationnements vélo

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- 80 places sécurisées existantes et 400 places sécurisées prévues aux abords de la gare de Bussy-Saint-Georges
- Une trentaine d'arceaux non sécurisés aux abords de la gare de Lagny-Thorigny
- 565 places de stationnement vélo en 2021, soit 0,5 places pour 100 habitants, mais des disparités (ex : 0,2 place pour 100 habitants à Thorigny, 1,1 à Chanteloup, 2,5 à Bussy-Saint-Martin, 3,4 à Collégien...)
- Une offre de stationnement vélo bien développée dans les communes les plus denses, mais restant à renforcer dans les autres communes
- Une majorité d'arceaux (apportant une réponse efficace) et de pinces roues (peu satisfaisants en général)

Présentation de l'action :

- Créer des consignes sécurisées aux abords de la gare de Lagny-Thorigny, pour un total de 200 places, dont une centaine à court / moyen terme (ex : 5 consignes de 20 places chacune) et une centaine supplémentaire à moyen / long terme
- Planter 2 boxes de 6 places aux abords de chaque arrêt de bus structurant, pour un total de 12 places aux abords de chaque arrêt (soit 14 boxes et 84 places au total)
- Planter 2 boxes de 6 places aux abords de chaque arrêt de bus de rabattement vers les polarités, pour un total de 12 places aux abords de chaque arrêt (soit 20 boxes et 120 places au total)
- Planter 1 box de 6 places aux abords de chaque aire de mobilité (soit 2 boxes et 12 places au total)
- Créer 1 arceau / 100 habitants dans les centres-villes des communes dont l'offre est inférieure à ce ratio (soit 637 arceaux au total).

Voir détail du nombre de places sur la carte présentée dans la partie « Le stationnement vélo » (ci-dessus).



Maître d'ouvrage :

Ile-de-France Mobilités
Syndicat Intercommunal de
Transports des secteurs 3 et
4 de Marne la Vallée
Communes du territoire

Partenaires :

Marne et Gondoire
Région
ADEME

Coût d'investissement :

10 consignes de 20 places en gare de Lagny-Thorigny	600 000 €
14 boxes de 6 places aux abords des arrêts de bus structurants	140 000 €
14 boxes de 6 places aux abords des arrêts de bus de rabattement	200 000 €
2 boxes de 6 places aux abords des aires de mobilité	20 000 €
637 arceaux dans les centres des communes	63 700 €
Total :	1 023 700 €

Court terme

2023 - 2027

Moyen terme

2028 - 2032

Long terme

2033 - 2037

2. Développer les services proposés par la Maison de la Mobilité



Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- La Communauté d'Agglomération a créé une Maison des Mobilités à Lagny-sur-Marne en 2016, proposant un conseil de mobilité durable et un service de prêt de vélos, dont 38 vélos classiques pour le tourisme et 5 VAE pour les habitants du territoire
- Environ 4 000 prêts de vélo par, en forte augmentation depuis 2016
- Des ateliers de réparation de vélos organisés 2 fois par mois à La Maison de Mobilités
- Présence de kiosques de prêt de vélos dans le parc de Rentilly (Bussy-Saint-Martin) et dans le parc de la Taffarette (Férières-en-Brie) en haute saison
- Il existe 3 professionnels du vélo sur le territoire, dont un seul vélociste, situé à Montévrain

Présentation de l'action :

- Créer une deuxième Maison des Mobilités au sud du territoire
- Développer l'offre de prêts de vélos : acquérir 50 VAE, pour atteindre un ratio d'1 VAE pour 2 000 habitants, en complément du système Véligo (proposé par Ile-de-France Mobilités)
- Informer les habitants sur le service de location longue durée Véligo (proposé par Ile-de-France Mobilités)
- Installer des kiosques pour le prêt de vélos dans le parc de Rentilly (Bussy-Saint-Martin) et dans le parc de la Taffarette (Férières-en-Brie) en haute saison
- Poursuivre les ateliers d'autoréparation de vélos et mettre en place des ateliers itinérants dans toutes les communes



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes

Coût d'investissement :

Deuxième Maison des Mobilités	50 000 €
50 VAE	60 000 €
Total :	110 000 €

Coût de fonctionnement :

Deuxième Maison des Mobilités	60 000 €
Offre de prêts de vélos	25 000 €
Kiosques de prêts de vélos	5 000 €
Ateliers d'autoréparation	5 000 €
Total :	95 000 €

Court terme
2023 - 2027

Moyen terme
2028 - 2032

Long terme
2033 - 2037

3. Développer de nouveaux services pour les cyclistes

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

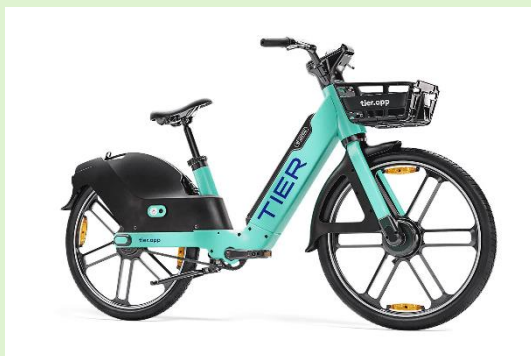
Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- La Communauté d'Agglomération a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour la mise en place d'un système de vélos en free-floating. Elle a retenu l'opérateur Tier Mobility pour l'exploitation de ce service. Elle travaille actuellement avec les communes à l'identification des stations pour ce service. Le service sera lancé en 2023.
- Certaines communes du territoire proposent une aide à l'achat de vélos à assistance électrique, mais il n'existe pas à ce jour, de stratégie intercommunale à ce sujet. Pour rappel, la Région propose une aide à l'achat de vélos classiques et VAE, à hauteur de 50 % maximum du prix d'achat du vélo et des accessoires, dans la limite de 500 €.

Présentation de l'action :

- Déployer un système de location de vélos en free-floating, s'appuyant sur des stations implantées sur espace public, travailler avec les communes pour localiser les stations
- Aménager une dizaine d'«aires vélo», équipées de stationnement vélo, de bornes de gonflage et autoréparation, de bornes de recharge de VAE, de mobilier urbain..., à proximité directe des itinéraires armature, en lien avec les espaces verts et les arrêts de bus
- Etudier la généralisation de l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique, en complément de l'aide régionale (le cas échéant, montant annuel estimé à 20 000 €, soit 0,20 € par habitant)



Maître d'ouvrage :
Marne et Gondoire

Partenaires :
Communes

Coût d'investissement :

Création de 10 aires vélo 50 000 €

Total : 50 000 €

Coût de fonctionnement :

Aide à l'achat de VAE (le cas échéant) 20 000 €

Total : 20 000 €

Court terme
2023 - 2027

Moyen terme
2028 - 2032

Long terme
2033 - 2037

4. Sensibiliser les usagers à la mobilité cyclable

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- La Communauté d'Agglomération fournit un service de conseil en mobilité auprès du grand public dans la Maison des Mobilités, mais elle ne réalise pas encore des actions ciblées auprès des entreprises et zones d'activités
- Plusieurs établissements scolaires organisent des formations sur le vélo ou des sorties à vélo avec les élèves, mais il n'existe pas encore une intervention coordonnée à l'échelle intercommunale. Le dispositif « Savoir Rouler à Vélo » reste à déployer sur le territoire.

Présentation de l'action :

- Déployer le programme « Savoir rouler à vélo » dans toutes les écoles : sensibiliser les communes et les chefs d'établissements, accompagner les communes dans leur recherche de prestataires pour cette action, coordonner les interventions des structures labellisées dans toutes les écoles du territoire, notamment la Fédération Française de Cyclisme (avec une antenne sur le territoire).

Le nombre d'élèves de CM2 lors d'une année scolaire, à former avec ce dispositif, est estimé à 1 500, soit un coût de 97 500 € par an (65 par enfant), à assurer principalement par les communes

- Communiquer auprès des entreprises dans le cadre du conseil en mobilité, accompagner les entreprises qui réalisent un plan de mobilité employeur, réaliser des interventions sur la mobilité cyclable dans les entreprises (ex : tests de vélos, sorties à vélo...), profiter des événements existants, par exemple le Forum de l'Emploi, pour communiquer auprès des entreprises sur la mobilité cyclable



Maître d'ouvrage :

**Marne et Gondoire
Communes**

Partenaires :

Etablissements scolaires
Entreprises, zones d'activités
Grands équipements et
administrations publics

Coût de fonctionnement :

Formation de tous les enfants de CM2 au vélo	97 500 €
--	----------

Interventions dans les entreprises et zones d'activités	Aucun coût suppléme ntaire
--	-------------------------------------

Total :	97 500 €
----------------	-----------------

Court terme

2023 - 2027

Moyen terme

2028 - 2032

Long terme

2033 - 2037

5. Organiser des événements sur la mobilité cyclable

Faciliter le rabattement à vélo vers les pôles d'intermodalité

Réduire la dépendance à la voiture individuelle

Etat des lieux :

- Le Département de Seine-et-Marne a organisé le premier festival « Vélo en Grand » en septembre 2021, proposant une exposition de vélos et d'accessoires, des tests de vélos, des animations, des compétitions, etc..., orientés notamment vers le vélo sportif
- L'association Marne et Gondoire à vélo organise des ateliers de réparation, des bourses à vélos, des opérations de marquage de vélos, des sorties à vélo avec les adhérents et des animations sur la mobilité cyclable
- La maison des mobilités fournit des informations sur les itinéraires cyclables à vocation touristique et met à disposition des brochures touristiques existantes, produites par le Département de Seine-et-Marne

Présentation de l'action :

- Réorganiser le festival « Vélo en Grand » à l'Île de loisirs de Jablines de manière annuelle, en y intégrant des interventions liées au vélo utilitaire (ex : présence de la maison des mobilités, plaquettes d'information...)
- Organiser une fête annuelle du vélo, lors de l'évènement « Mai à Vélo », avec la participation des associations locales, notamment Marne et Gondoire à Vélo
- Editer un plan des itinéraires utilitaires et des brochures sur les bienfaits du vélo, mettre ces documents à disposition dans la maison des mobilités et dans autres structures publiques



Maître d'ouvrage :

Marne et Gondoire
Communes

Partenaires :

Etablissements scolaires
Entreprises, zones d'activités
Grands équipements et
administrations publics

Coût de fonctionnement :

Organiser le festival « Vélo en Grand »	5 000 €
Organiser une fête du vélo	2 000 €
Plan des itinéraires cyclables	2 000 €
Total :	97 500 €

Court terme

2023 - 2027

Moyen terme

2028 - 2032

Long terme

2033 - 2037

7. PHASAGE ET PROGRAMMATION FINANCIERE

Maîtrise d'ouvrage et modalités de financement

Maîtrise d'ouvrage des liaisons cyclables

Le tableau ci-dessous représente la répartition de la maîtrise d'ouvrage des liaisons cyclables armature identifiées dans le SDLD, d'après les politiques cyclables de Marne et Gondoire et de ses partenaires.

Maîtrise d'ouvrage pressentie	Région	Département	EpaMarne	Marne et Gondoire	Communes
Itinéraires armature appartenant au RER Vélo (Région)			<i>Tracé Plateau</i>	<i>Tracé Marne</i>	
			●	●	
Itinéraires armature appartenant au Plan Vélo 77 (Département)			<i>Dispositif en cours de révision</i>		
• <i>Section prioritaire</i>		<i>Hors aggro</i>	●	<i>En aggro</i>	
				●	
• <i>Autre section</i>				<i>En + hors aggro</i>	
				●	
Itinéraires armature appartenant à l'itinéraire express (EpaMarne)			●		
Autres itinéraires armature			<i>Une partie de la liaison R</i>	●	
Itinéraires complémentaires			<i>Liaisons à Bussy-Saint-Georges, Chanteloup et Montévrain</i>		●

Les itinéraires armature appartenant à la ligne V4 du RER Vélo seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire ou d'EpaMarne, avec l'accompagnement technique et financier de la Région Ile-de-France. Les sections du tracé « Marne » (liaisons B et Q du SDLD) seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire, tandis que les sections du tracé « Plateau » (liaisons O, L en partie et M en partie) seront réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'EpaMarne. Les aménagements de ces sections devront respecter le cahier des charges établi par la Région pour les itinéraires du RER V. Par ailleurs, ce projet est développé en partenariat avec le Département et les agglomérations voisines, associés au comité de pilotage de cette ligne.

Quant aux itinéraires armature appartenant au Plan Vélo 77, leur maîtrise d'ouvrage dépend de leur degré de priorité, tel qu'identifié dans ce plan départemental, et de leur localisation. Pour les sections identifiées comme « prioritaires » dans le Plan Vélo 77, la maîtrise d'ouvrage dépend de leur localisation. Hors aggro, elle revient au Département, tandis qu'en aggro, elle revient aux collectivités locales, c'est-à-dire à Marne et Gondoire. Les sections prioritaires hors aggro sont : RD 35 à Conches-sur-Gondoire et à Ferrières-en-Brie (liaisons A et N) et avenue du Général de Gaulle à Chanteloup-en-Brie (liaison M). La liaison prioritaire en aggro est la RD 934 à Montévrain (liaison D). Par ailleurs, pour les liaisons « non prioritaires », elles sont toujours sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire (quel que soit leur localisation). Une seule section correspond à cette situation : la RD 934 à Pomponne. D'autres sections, prioritaires ou non, sont identifiées dans le Plan Vélo 77, mais elles n'ont pas été retenues dans le réseau armature de Marne et Gondoire. Elles ne sont donc pas prises en compte dans le présent document. Il convient de préciser que

le Plan Vélo 77 se trouve en cours d'actualisation fin 2022. Suite à des échanges avec les représentants du Département, le SDLD de Marne et Gondoire se base sur l'hypothèse que les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement du Département dans le nouveau Plan Vélo correspondront a minima à celles du Plan Vélo précédent.

Les itinéraires armature appartenant à la voie express vélo (hors RER V) sont sous maîtrise d'ouvrage d'EpaMarne. Il s'agit de la section de la liaison M empruntant l'avenue de l'Europe à Bussy-Saint-Georges. Les sections qui font partie aussi du RER V sont également sous maîtrise d'ouvrage de l'EpaMarne (elles ont été présentées plus haut). Il est à noter que certaines sections de la voie express vélo n'ont pas été retenues dans le réseau armature de Marne et Gondoire.

En dehors de la voie express vélo, EpaMarne assurera la maîtrise d'ouvrage de la section de la liaison R reliant Bussy-Saint-Georges à Jossigny, empruntant la RD 406. Elle assurera également la maîtrise d'ouvrage sur plusieurs liaisons complémentaires à Bussy-Saint-Georges, Chanteloup-en-Brie et Montévrain.

Hormis les liaisons appartenant au RER V, au Plan Vélo 77 ou à la voie express vélo, l'ensemble des autres liaisons du futur réseau armature seront sous maîtrise d'ouvrage de Marne et Gondoire, qui pilotera les études et assurera le financement des travaux, hors subventions. Les Communes ne seront donc pas maîtres d'ouvrage des liaisons armature qui desservent leur territoire.

Pour finir, les liaisons complémentaires, répondant à des enjeux plus locaux, seront sous maîtrise d'ouvrage communale.

Modalités de financement

La Communauté d'Agglomération et ses partenaires

Le tableau ci-dessous représente la répartition du financement des liaisons cyclables armature identifiées dans le SDLD, d'après les politiques cyclables de Marne et Gondoire et de ses partenaires.

Maîtrise d'ouvrage pressentie	DREAL	Région	Département	EpaMarne	Marne et Gondoire	Communes
Itinéraires armature appartenant au RER Vélo (Région) - Tracés Marne et Plateau		60%			40%	
Itinéraires armature appartenant au Plan Vélo 77 (Département)			<i>Dispositif en cours de révision</i>			
• <i>Section prioritaire</i>		50%	20%		30%	
• <i>Autre section</i>		50%	20%		30%	
Itinéraires armature appartenant à l'itinéraire express (EpaMarne)	20%	60%		20%		
Autres itinéraires armature	20%	50%			30%	
Itinéraires complémentaires		50%				50%

Les itinéraires armature qui font partie du RER V entrent dans le dispositif majoré de la Région Ile-de-France. Cette dernière financera donc 60% des coûts des travaux. Le reste à charge sera assuré par Marne et Gondoire, hormis éventuelles subventions supplémentaires.

Quant aux itinéraires armature prévus dans le Plan Vélo 77, la Région financera 50% du coût total, car ces itinéraires sont programmés dans le cadre du SDLD (conformément au dispositif régional en vigueur). Le Département financera 30% du coût (selon les modalités du Plan Vélo 77), le reste étant à la charge de Marne et Gondoire.

Concernant les itinéraires armature appartenant à la voie express vélo (hors RER V), la Région a validé un financement à hauteur de 60% du coût du projet, identique à celui du RER V. La participation de l'Etat est de 20%. Les 20% restants seront financés par le maître d'ouvrage de l'opération, EpaMarne.

Les autres itinéraires armature bénéficieront d'un financement à hauteur de 50% par la Région Ile-de-France, car ils appartiennent à un schéma cyclable. La participation estimée de l'Etat est de 20%, ce qui laisse 30% du coût à la charge de Marne et Gondoire (maître d'ouvrage des itinéraires armature).

Enfin, pour les itinéraires complémentaires, la Région apportera aussi 50% du financement (car ils sont aussi identifiés dans un schéma cyclable). Le reste à charge sera assuré par les maîtres d'ouvrage des projets, c'est-à-dire les communes.

Les autres subventions disponibles

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo National (2018), plusieurs dispositifs financiers ont été définis :

- La dotation de soutien à l'investissement public local (DSIL) pour « développer des services de transport de proximité durables », notamment les aménagements cyclables
- Le fonds national « mobilité actives », à travers l'appel à projets « Aménagements cyclables », d'un montant de 350 M€ sur 7 ans visant à soutenir, accélérer et amplifier les projets de création d'axes cyclables structurants dans les collectivités
- Le fonds national « France relance », à travers un nouvel appel à projets « Aménagements cyclables » dans chaque région, avec une enveloppe de 18,3 M€ en Ile-de-France pour l'appel à projets de 2021
- Le programme « AVELO 2 » de l'ADEME, visant à poursuivre le développement d'une culture vélo au sein des territoires et à développer le recours aux modes actifs pour les mobilités quotidiennes, permettant d'atteindre l'objectif de 9%part modale du vélo en 2024 (défini dans le Plan Vélo National)

Les subventions accordées ont chacune des modalités spécifiques détaillées ci-dessous.

Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL) (DRIEA)

Depuis 2016, l'État accompagne l'investissement des communes et intercommunalités dans leurs projets de transformation écologiques, économiques, numériques et démographiques à travers la mobilisation de la dotation de soutien à l'investissement local (DSIL).

En Ile-de-France, 111,8 M€ ont été accordés au titre de la DSIL en 2022, afin de soutenir les collectivités et leurs groupements en matière d'investissement dans les territoires. Les projets soutenus répondent aux besoins en matière de développement écologique des territoires, de rénovation et/ou de mises aux normes, d'accessibilité et de sécurisation des bâtiments publics (tels que les bâtiments scolaires ou les gymnases), de développement des mobilités du quotidien (comme les aménagements cyclables) ou encore de développement d'équipements culturels avec le dispositif des Micro-Folies.

Plusieurs projets soutenus dans le cadre de la DSIL concernent la création de pistes cyclables, voies vertes ou autres aménagements cyclables. Au regard des subventions attribuées en 2022, les taux de subvention varient de 30% à 60% du montant total des travaux.

Appel à projets « Aménagements cyclables » (DRIEA)

L'appel à projets « Aménagements cyclables », piloté par le préfet de la région d'Île-de-France, vise à soutenir les maîtres d'ouvrage publics dans la réalisation d'aménagements cyclables identifiés comme nécessaires, notamment dans les secteurs à enjeux pour les mobilités du quotidien, mais perçus comme coûteux du fait de leur ampleur. Il vise en particulier à soutenir la réalisation des itinéraires structurants sur le territoire régional, qui permettent d'assurer des itinéraires continus, sûrs et capacitaires sur des axes structurants des déplacements des Franciliens. Les pistes cyclables olympiques et le RER vélo constituent notamment ce type d'itinéraires structurants.

Deux catégories de projets sont éligibles :

- Les projets type « discontinuité » :
 - Ouvrage d'art (pont, passerelle, tunnel) et ses raccordements à un aménagement existant pour le franchissement d'une infrastructure terrestre ou d'une barrière naturelle
 - Traitement d'un point noir de sécurité routière (carrefours dangereux, trafic dense) et ses raccordements à des aménagements existants, notamment s'il est identifié par la fédération des usagers de la bicyclette comme tel

La discontinuité doit joindre de manière sécurisée deux aménagements cyclables existants ou un pôle générateur de trafic et un aménagement cyclable existant.

- Les projets type « itinéraire sécurisé » : aménagement cyclable sécurisé justifié par les trafics et les vitesses en application des recommandations du CEREMA sur chacune des sections de l'itinéraire. Le projet présenté devra être un itinéraire inférieur à 15 km de longueur. Un « itinéraire sécurisé » peut également contenir des « discontinuités ».

Pour les deux types de projet, la qualité des aménagements cyclables est primordiale pour encourager de nouveaux usagers à emprunter les itinéraires cyclables. Tout projet doit ainsi respecter les recommandations techniques du CEREMA, notamment de largeur et de continuité aux intersections. Une logique d'itinéraire cyclable complet doit toujours prévaloir. Quand des sites propres (pistes cyclables ou voies vertes) ne sont pas possibles sur certains tronçons, les aménagements proposés (bande cyclable, mixité des circulations) doivent être compatibles avec le trafic routier. Les dérogations ponctuelles aux recommandations doivent être justifiées.

Pour les deux types de projet, l'assiette éligible ne prend en compte que les aménagements sécurisés en site propre, séparés de la circulation automobile (voie verte et piste cyclable).

Cet appel à projets est ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics (collectivités et groupements de collectivités, autorités organisatrices de la mobilité, EPCI) dès lors que le projet s'inscrit dans une politique territoriale de mobilité ou une politique cyclable. Les itinéraires armature du SDLD de Marne et Gondoire sont donc concernés par ce dispositif.

Le taux d'aide apporté à chaque projet sera au maximum de 20 % maximum du montant de l'assiette éligible hors taxe pour les collectivités situées dans une unité urbaine de plus de 100 000 personnes. Cela concerne donc la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire et l'ensemble de ses communes.

Cinq appels à projets « Aménagements cyclables » ont été organisés entre 2019 et 2021. Le sixième appel à projets devrait être lancé en mai 2022. La Communauté d'Agglomération pourra y candidater pour certains de ces projets, dans le cadre de la mise en œuvre du SDLD.

Programme « AVELO 2 » (ADEME)

Dans la continuité du programme AVELO, l'ADEME a décidé de porter sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 afin de soutenir plus de 400 territoires dans la planification, l'expérimentation, l'évaluation et l'animation de politiques cyclables. Ce programme est financé par le dispositif des certificats d'économies d'énergies (CEE).

Sur la période 2021-2024, le programme AVELO 2 a comme objectif d'accompagner les territoires dans la définition, l'expérimentation et l'animation de leurs politiques cyclables pour développer l'usage du vélo comme mode de déplacement au quotidien.

L'appel à projets AVELO 2 s'articule autour de quatre axes afin de soutenir :

- Axe 1 : la construction d'une stratégie de développement d'aménagements cyclables ;
- Axe 2 : l'expérimentation de services vélo ;
- Axe 3 : l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées ;
- Axe 4 (hors financement CEE) : le recrutement de chargé.es de mission vélo au sein des territoires.

Les modalités de subvention sont les suivantes :

- Enveloppe globale de 25 M €
- Taux de subvention maximal de 60 %
- Assiette des dépenses éligibles par axe plafonnée à 100 000 € (hors axe 4)
- Montant total maximal de l'aide par porteur de projet : 200 000 € (hors axe 4)
- Montant de l'aide axe 4 (aide forfaitaire) 29 000 par an sur 2,5 ans par agent contractuel Equivalent Temps Plein Travaillé (ETPT)



Cet appel à projets est organisé annuellement. Le prochain se déroulera début 2023, permettant de profiter à la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, dans le cadre de la mise en œuvre de son SDLD.

Programmation financière

Coût détaillé de mise en œuvre du réseau cyclable

Le tableau ci-dessous présente une estimation des coûts d'aménagement pour chacun des itinéraires armature et pour chaque typologie d'aménagement. Les coûts ont été estimés à partir de ratios de coûts linéaires propres à chaque type d'aménagement.

Il est à noter que les itinéraires B et Q, appartenant au RER V, ne font pas l'objet d'une estimation financière détaillée dans le cadre du SDLD, car celle-ci a été menée dans le cadre des études AVP de ces liaisons. Le coût total de ces liaisons est bien intégré dans le présent document. En plus de faire partie du RER V, ces liaisons sont programmés dans le présent SDLD, au regard de leur importance à l'échelle intercommunale.

Liaison	Voie verte	Voie verte - Haut niveau de service	Piste cyclable	Piste cyclable - Haut niveau de service	Bande cyclable	Zone 30	Vélorue	Zone de rencontre	Véloroute	Points durs	Total
A	32 840 €	0 €	851 992 €	0 €	34 297 €	158 522 €	0 €	56 049 €	0 €	90 000 €	1 223 700 €
B	RER V : programmé hors SDLD									30 000 €	3 005 543 €
C	38 072 €	0 €	81 161 €	0 €	0 €	101 795 €	0 €	0 €	0 €	50 000 €	271 028 €
D	0 €	0 €	970 499 €	0 €	0 €	30 385 €	0 €	0 €	0 €	120 000 €	1 120 884 €
E	0 €	0 €	1 331 026 €	0 €	7 183 €	39 798 €	0 €	0 €	0 €	195 000 €	1 573 008 €
F	569 619 €	0 €	520 887 €	0 €	28 108 €	117 270 €	0 €	0 €	0 €	2 105 000 €	3 340 884 €
G	70 030 €	0 €	0 €	0 €	0 €	285 613 €	0 €	0 €	13 446 €	485 000 €	854 089 €
H	0 €	0 €	742 048 €	0 €	0 €	70 049 €	0 €	0 €	0 €	0 €	812 097 €
I	0 €	0 €	398 595 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	398 595 €
J	702 367 €	0 €	0 €	0 €	0 €	259 515 €	35 865 €	0 €	967 €	0 €	998 715 €
K	0 €	0 €	109 167 €	0 €	0 €	100 365 €	46 599 €	0 €	0 €	0 €	256 131 €
L	0 €	0 €	588 782 €	0 €	0 €	184 321 €	0 €	0 €	0 €	0 €	773 102 €
M	0 €	0 €	0 €	6 251 432 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	270 000 €	6 521 432 €
N	0 €	0 €	1 838 444 €	0 €	221 €	219 108 €	45 472 €	0 €	0 €	2 750 000 €	4 853 246 €
O	0 €	3 652 411 €	0 €	801 146 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	195 000 €	4 648 557 €
P	0 €	0 €	690 251 €	0 €	0 €	281 293 €	0 €	0 €	0 €	40 000 €	1 011 544 €
Q	RER V : programmé hors SDLD									0 €	3 585 869 €
R	295 202 €	0 €	509 432 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	20 000 €	824 633 €
S	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	413 074 €	0 €	0 €	0 €	10 000 €	423 074 €
T	0 €	0 €	775 682 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €	10 000 €	785 682 €
Total	1 708 130 €	3 652 411 €	9 407 965 €	7 052 578 €	69 809 €	2 261 108 €	127 937 €	56 049 €	14 413 €	6 370 000 €	37 281 813 €

Coût global de mise en œuvre du réseau cyclable

Le coût global estimé de l'aménagement des itinéraires armature s'élève à plus de 37 millions d'euros. Il est à noter que cette somme correspond à une estimation des coûts totaux (hors subventions). Les montants assurés par la Communauté d'Agglomération et ses partenaires seront moins importants, car celles-ci bénéficieront de subventions pour les travaux. En effet, comme présenté plus haut, la Région financera 50% des coûts de construction du réseau cyclable, selon ses modalités de subventions. De plus, d'autres partenaires, notamment l'Etat (ADEME, Etat) apporteront une participation financière, dans le cadre des appels à projets existants (les montants restent inconnus à ce jour).

Trois hypothèses sont donc établies pour le « reste à charge » de la Communauté d'Agglomération et ses partenaires, notamment EpaMarne, allant de 50% de subventions (hypothèse minimale, correspondant à la participation de la Région) à 70 % (hypothèse optimiste, intégrant l'éventuelle participation de l'Etat). Le véritable reste à charge se situera certainement autour entre ces deux seuils, autour de l'hypothèse appelée « intermédiaire ».

Estimation du coût global	Reste à charge pour la Communauté d'Agglomération et ses partenaires		
	Hypothèse optimiste	Hypothèse intermédiaire	Hypothèse minimale
37 281 813 €	70% de subvention	60% de subvention	50% de subvention
	11 184 544 €	14 912 725 €	14 912 725 €

Coût selon les maîtres d'ouvrage

La répartition des coûts des liaisons cyclables selon les maîtres d'ouvrage est détaillée dans le tableau ci-dessous. Elle se base sur la définition de la maîtrise d'ouvrage des aménagements, telle que définie plus haut. De plus, ce tableau présente une hypothèse de subventions et de reste à charge pour les collectivités locales, en se basant sur l'hypothèse intermédiaire de subventions (présentée plus haut).

Maîtrise d'ouvrage	Linéaire à réaliser (en km)	Coût des liaisons	Points durs (en nombre)	Coût des points durs	Coût total estimé	Subventions (60%)	Reste à charge (40%)
Marne et Gondoire	58,3	18 813 044 €	38	5 800 000 €	24 613 044 €	14 767 827 €	9 845 218 €
EpaMarne	11,3	11 399 092 €	10	475 000 €	11 874 092 €	7 124 455 €	4 749 637 €
Département de Seine-et-Marne	2,2	699 677 €	2	95 000 €	794 677 €	476 806 €	317 871 €
Total	71,7	30 911 813 €	50	6 370 000 €	37 281 813 €	22 369 088 €	14 912 725 €

Priorisation des liaisons cyclables

Tout d'abord, la priorisation de chaque itinéraire armature a été déterminée au moyen d'un système de notation basé sur différents critères, prenant en compte la part d'aménagements existants, les coûts d'aménagement, la fréquentation potentielle, les lieux d'intérêts desservis, ainsi que le nombre de points durs à résorber (le détail de cette analyse est donné dans le tableau ci-dessous).

Liaison	Nom	Linéaire total (en km)	Linéaire à aménager (en km)	Part déjà aménagée	Estimation du coût total	Coût kilométrique	Fréquentation potentielle	Lieux d'intérêts desservis	Points durs à résorber	Note indicative (sur 20)	Priorité de la liaison
A	Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges	6,3	4,5	29%	1 223 700 €	273 901 €	+++	6	5	16	1
B	Lagny-sur-Marne - Collégien	6,9	2,9	58%	3 005 543 €	1 040 015 €	+++	4	4	15	1
C	Lagny-sur-Marne - Saint-Thibault-des-Vignes	3,6	1,0	72%	271 028 €	260 748 €	+++	3	1	18	1
D	Lagny-sur-Marne - Montévrain	2,4	2,4	0%	1 120 884 €	475 824 €	++	3	3	13	2
E	Lagny-sur-Marne - Pomponne	4,2	3,4	20%	1 573 008 €	461 431 €	++	4	4	13	2
F	Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne	4,7	4,4	7%	3 340 884 €	760 934 €	+++	7	4	13	2
G	Dampmart - Jablines	8,4	8,4	0%	854 089 €	101 399 €	+	3	2	13	2
H	Thorigny-sur-Marne - Dampmart	2,1	2,1	0%	812 097 €	378 217 €	+	3	0	13	2
I	Pontcarré - Roissy-en-Brie	0,9	0,9	0%	398 595 €	455 400 €	+	1	0	13	2
J	Lagny-sur-Marne - Montévrain	9,8	5,3	46%	998 715 €	187 566 €	+++	7	0	18	1
K	Montévrain - Chanteloup-en-Brie	4,4	2,2	50%	256 131 €	114 987 €	++	8	0	18	1
L	Bussy-Saint-Georges - Chanteloup-en-Brie	5,2	2,7	49%	773 102 €	291 165 €	++	7	0	18	1
M	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	5,7	5,7	0%	6 521 432 €	1 147 509 €	+++	6	6	11	3
N	Bussy-Saint-Georges - Pontcarré	8,2	6,9	16%	4 853 246 €	705 603 €	+++	8	6	13	1
O	Collégien - Bussy-Saint-Georges	4,0	4,0	0%	4 648 557 €	1 148 164 €	+++	5	3	12	3
P	Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges	3,6	3,6	0%	1 011 544 €	281 396 €	+++	5	4	13	2
Q	Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie	5,9	4,6	22%	3 585 869 €	779 043 €	++	4	4	13	2
R	Bussy-Saint-Georges - Jossigny	4,6	2,0	57%	824 633 €	420 182 €	+++	3	2	14	1
S	Lesches - Jablines	3,1	3,1	0%	423 074 €	138 575 €	+	3	1	13	2
T	Collégien - Ferrières-en-Brie	1,7	1,7	0%	785 682 €	461 271 €	+	3	1	13	2

Par la suite, cette priorisation a fait l'objet d'une évolution, en fonction des projets déjà lancés, notamment le RER Vélo et la voie express vélo, ainsi que des volontés des élus. La priorisation définitive est représentée sur la carte ci-dessous.



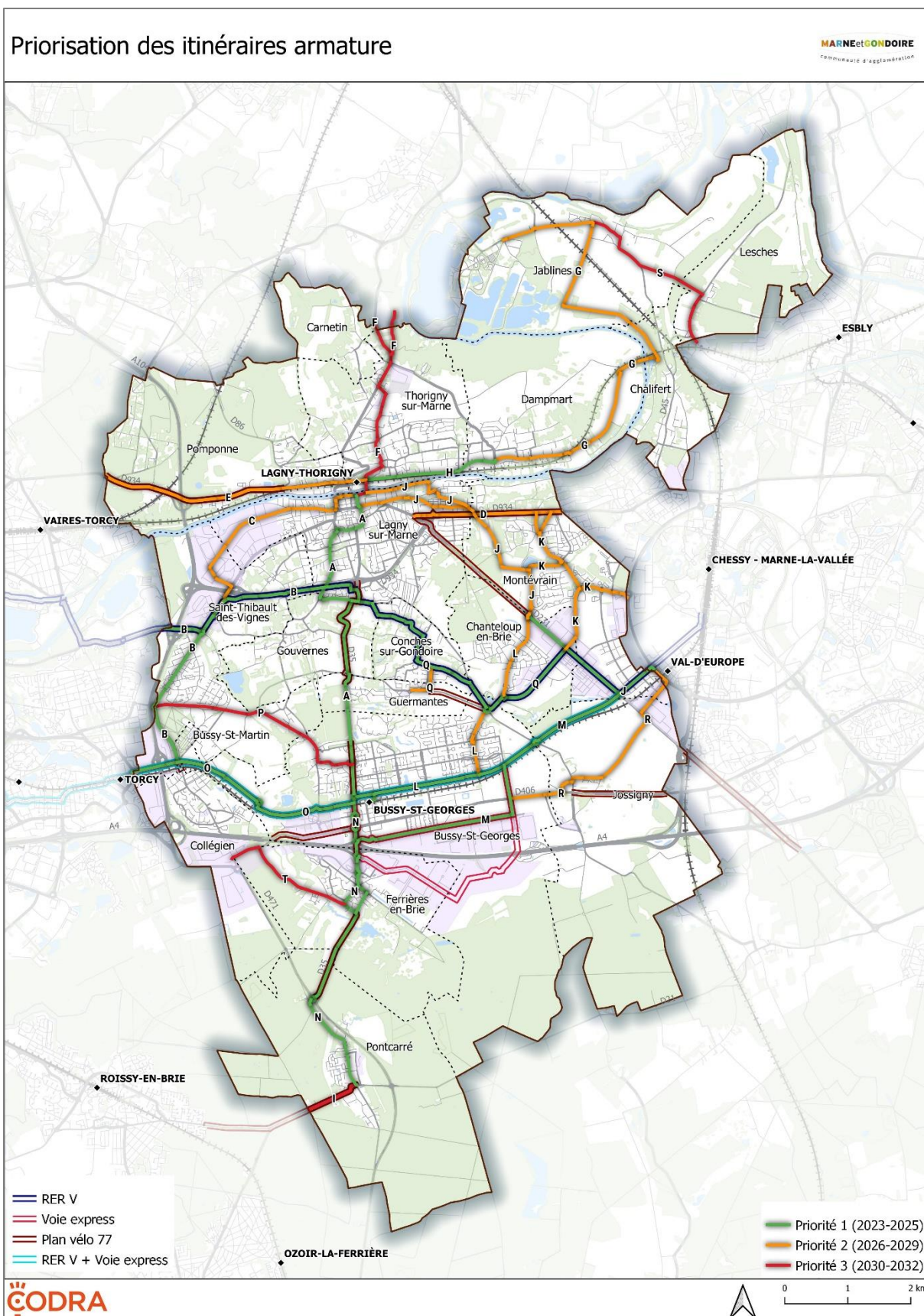


Figure 49 : Priorisation des itinéraires armature

Au regard de leur importance au niveau régional et de leur stade d'avancement, les tracés « Marne » et « Plateau » du RER Vélo sont identifiés en « priorité 1 ». Pour rappel, le tracé « Marne » correspond aux liaisons B et Q, tandis que le tracé « Plateau » correspond aux liaisons O, L et M.

De plus, la voie express vélo, dont les travaux seront lancés prochainement par EpaMarne, est également identifiée comme prioritaire. En plus des tronçons appartenant aussi au RER V, cela concerne le segment de la liaison M empruntant l'avenue de l'Europe (Bussy-Saint-Georges).

Par ailleurs, les élus ont souhaité prioriser la réalisation d'une liaison transversale nord-sud sur le territoire, reliant les deux polarités principales (Lagny-Thorigny - Bussy-Saint-Georges), franchissant l'A4 et desservant Ferrières-en-Brie et Pontcarré. Cette liaison permet aussi de relier les deux tracés du RER Vélo, afin de mieux mailler l'ensemble du territoire par ce réseau structurant. Cela concerne donc les liaisons A (Lagny-sur-Marne - Bussy-Saint-Georges) et N (Bussy-Saint-Georges – Pontcarré).

Enfin, la liaison H, reliant Thorigny-sur-Marne à Dampmart (sur la rue de Dampmart) est aussi identifiée comme prioritaire, au regard du lancement d'une étude sur la transformation de cette rue par la Ville de Thorigny. Les travaux sont prévus en 2023.

Quant aux liaisons identifiées en « priorité 2 », il s'agit de :

- D. Lagny-sur-Marne - Montévrain
- E. Lagny-sur-Marne - Pomponne
- F. Lagny-sur-Marne - Thorigny-sur-Marne
- G. Dampmart - Jablines
- H. Thorigny-sur-Marne - Dampmart
- I. Pontcarré - Roissy-en-Brie
- P. Bussy-Saint-Martin - Bussy-Saint-Georges
- Q. Lagny-sur-Marne - Chanteloup-en-Brie
- S. Lesches - Jablines
- T. Collégien - Ferrières-en-Brie

Ces liaisons sont moins structurantes à l'échelle élargie et à l'échelle intercommunale. De plus, elles ne correspondent pas à des projets prévus à court terme par les collectivités locales et elles ne se caractérisent pas des opportunités d'aménagement moins fortes. Elles sont néanmoins essentielles à la construction d'un réseau maillé à l'échelle intercommunale, en lien avec les itinéraires du RER Vélo. Elles seront donc réalisées dans un deuxième temps, une fois que ce réseau structurant sera livré.

Les autres liaisons, se caractérisant par des opportunités d'aménagement ou par une demande potentielle plus faibles, sont identifiés en tant que « priorité 3 » dans le SDLD.

Plan pluriannuel d'investissement

Le phasage des itinéraires cyclables est directement déterminé à partir de la priorisation. Le phasage se répartit sur une période de 4 ans, correspondant au présent mandant municipal, puis sur 2 périodes triennales. Il s'étend donc sur une période de 10 ans entre 2023 et 2032.

La première phase implique des coûts d'investissement plus importants, afin de profiter des projets structurants (notamment le RER Vélo) et du contexte favorable quant aux subventions pour les projets cyclables. Cette phase est donc un peu longue que les autres.

Les itinéraires dont l'aménagement est programmé sur les 4 premières années correspondent aux itinéraires de priorité 1, ceux dont l'aménagement est prévu entre 2027 et 2029 correspondent aux itinéraires de priorité 2 et enfin, les itinéraires programmés entre 2030 et 2032 correspondent à ceux de priorité 3.

Priorité	Période	Liaison	Coût estimé	Total par période de 3 ans	Coût annuel estimé	Reste à charge annuel estimé
1	2023 – 2026	A	1 223 700 €	24 392 894 €	6 098 224 €	3 049 112 €
		B	3 005 543 €			
		H	812 097 €			
		M	6 521 432 €			
		N	4 853 246 €			
		O	4 648 557 €			
		Q	3 328 319 €			
2	2027 – 2029	C	271 028 €	6 929 140 €	2 309 713 €	1 154 857 €
		D	1 120 884 €			
		E	1 573 008 €			
		G	854 089 €			
		J	998 715 €			
		K	256 131 €			
		L	773 102 €			
		Q	257 550 €			
		R	824 633 €			
3	2030 – 2032	F	3 340 884 €	5 959 779 €	1 986 593 €	993 296 €
		I	398 595 €			
		P	1 011 544 €			
		S	423 074 €			
		T	785 682 €			
Total			37 281 813 €	37 281 813 €	3 728 181 €	1 864 091 €

Synthèse des mesures d'accompagnement

Le tableau ci-dessous résume l'ensemble des actions d'accompagnement, ainsi que leurs coûts d'investissement et de fonctionnement.

Action	Sous-action	Coût unitaire	Coût total	Coût d'investissement			Coût de fonctionnement annuel		
				Court terme	Moyen terme	Long terme	Court terme	Moyen terme	Long terme
1	Développer les stationnements vélo	Gare de Bussy-Saint-Georges : 5 consignes Véligo de 20 places (soit 100 places au total), puis 5 consignes Véligo supplémentaires (soit 100 places au total)	60 000 €	600 000 €	200 000 €	200 000 €	200 000 €		
		Arrêts de bus structurants : 2 boxes de 6 places dans chaque arrêt (soit 14 boxes et 84 places au total)	10 000 €	140 000 €	70 000 €	70 000 €			
		Arrêts de bus de rabattement vers les polarités : 2 boxes de 6 places dans chaque arrêt (soit 20 boxes et 120 places au total)	10 000 €	200 000 €	100 000 €	100 000 €			
		Aires de mobilité : 1 box de 6 places dans chaque aire (soit 2 boxes et 12 places au total)	10 000 €	20 000 €	10 000 €	10 000 €			
		Centres-villes : 1 arceau / 100 habitants pour les communes dont l'offre est inférieure à ce ratio (soit 637 arceaux au total)	100 €	63 700 €	21 233 €	21 233 €	21 233 €		
2	Développer les services proposés par la Maison de la Mobilité	Créer une deuxième Maison des Mobilités	50 000 €	50 000 €	50 000 €			60 000 €	60 000 €
		Développer l'offre de prêts de vélos : acquérir 50 VAE, pour atteindre un ratio d'1 VAE pour 2 000 habitants	1 200 €	60 000 €	20 000 €	20 000 €	20 000 €	8 000 €	16 000 €
		Informers les habitants sur le service de location longue durée Véligo (proposé par Ile-de-France Mobilités)							
		Installer des kiosques pour le prêt de vélos dans le parc de Rentilly (Bussy-Saint-Martin) et dans le parc de la Taffarette (Ferrières-en-Brie) en haute saison						5 000 €	5 000 €
		Poursuivre les ateliers d'autoréparation de vélos et mettre en place des ateliers itinérants dans toutes les communes						5 000 €	5 000 €
3	Développer de nouveaux services pour les cyclistes	Déployer un système de location de vélos en free-floating avec des stations sur l'espace public							
		Création de 10 aires vélo (stationnement vélo, de bornes de gonflage et autoréparation, de bornes de recharge de VAE, de mobilier urbain...)	5 000 €	50 000 €	16 667 €	16 667 €	16 667 €		
		Aide à l'achat de VAE						6 000 €	12 000 €
4		Formation de tous les enfants de CM2 au vélo						97 500 €	97 500 €

	Sensibiliser les usagers à la mobilité cyclable	Interventions dans les entreprises et zones d'activités								
5	Organiser des événements sur la mobilité cyclable	Organisation du festival « Vélo en Grand » annuellement						5 000 €	5 000 €	5 000 €
		Organisation d'une fête du vélo (dans le cadre de Mai à Vélo) annuellement						2 000 €	2 000 €	2 000 €
		Elaboration d'une carte des itinéraires cyclables						2 000 €	2 000 €	2 000 €