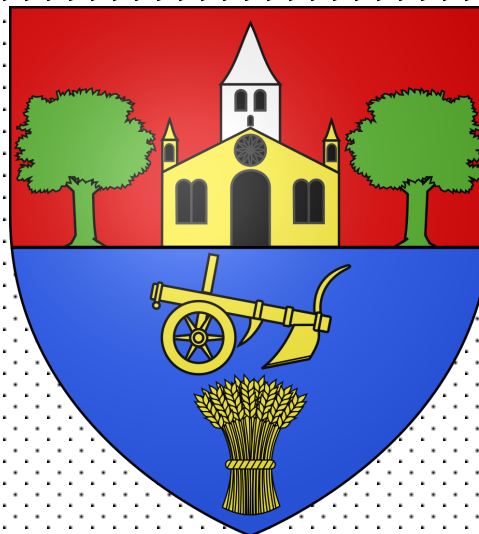


Plan Local d'Urbanisme

La Chapelle- Rablais

ELABORATION	1 ère REVISION
prescrite le : 5 juillet 2013	prescrite le :
arrêtée le : 12 octobre 2015	arrêtée le :
approuvée le : 12 mai 2017	approuvée le :
modifiée le :	modifiée les :
arrêtée le :	révision simplifiée le :
approuvée le :	mise à jour le :



PIECE N° 2.3

**ORIENTATIONS
D'AMENAGEMENT
ET DE
PROGRAMMATION**

VU pour être annexé à la délibération du :
12 mai 2017

agence d'aménagement et d'urbanisme



hôtel entreprises, rue Mordvain 77250 ECUELLES
Tel. : 01.60.70.25.08. Fax. : 01.60.70.29.20

PLAN LOCAL D'URBANISME de LA CHAPELLE-RABLAIS

Orientations concernant les
aménagements doux
et les zones AU

- MARS 2017 -



Sommaire

INTRODUCTION	3
1. Rappel des politiques supra-communales en faveur du vélo	5
1.1. L'échelle européenne : le projet Eurovélo	5
1.2. L'échelle nationale : le schéma national des véloroutes et voies vertes	5
1.3. Le schéma francilien des Véloroutes et voies vertes	6
1.4. Le Plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)	6
1.5. Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) de Seine-et-Marne	7
2. Analyse de la situation actuelle	9
2.1. Diagnostic de l'existant	9
2.1.1. Mobilité à la Chapelle-Rablais	9
2.1.2. Circulation routière	10
2.1.3. Circulations piétonnes	12
2.1.4. Circulations vélo	12
2.2. Les objectifs du projet de PLU concernant les conditions de déplacement	13
3. L'étude des perspectives d'aménagement au sein de la Commune	14
3.1. Propositions d'aménagements cyclables	14
3.2. Principes d'aménagement	16
3.2.1. Les Montils	17
3.2.3. Liaison entre le hameau et le bourg	18
3.2.4. La Chapelle Rablais	19
3.3. Fiches descriptives des aménagements cyclables	20
3.4. Approfondissement de l'aménagement entre les Montils et la Chapelle-Rablais	23
3.5. D'autres pistes à explorer : les propositions d'itinéraires du SDIC	24
4. Les orientations d'aménagement et de programmation pour les zones AU	26
4.1. La mare à la Canne	26
4.2. Rue des Noyers – rue des Clos	27

INTRODUCTION

Objet de l'orientation

La présente orientation traite des réflexions concernant les conditions des déplacements dans le village de La Chapelle-Rablais, avec une attention particulière aux circulations douces (c'est-à-dire des piétons et des vélos).

En partant d'une analyse du territoire s'appuyant essentiellement sur les éléments issus du diagnostic territorial du PLU ainsi que sur une visite sur site, des scénarios de développement des circulations douces dans la Commune sont proposés à la fin du document.

Rappel de l'intérêt général du développement des circulations douces

Le développement des circulations douces au sein d'un territoire entraîne de nombreux avantages tels que :

- la réduction des nuisances sonores et des émissions polluantes liées à la circulation de véhicules motorisés ;
- l'augmentation de la sécurité des circulations routières ;
- la diminution des besoins en stationnement (à termes...) ;
- la réduction de la consommation énergétique ;
- des effets positifs en matière de santé publique ;
- le développement économique local (tourisme, services de location ou réparation de vélos,...).

Recettes touristiques et économiques générées par des véloroutes européennes

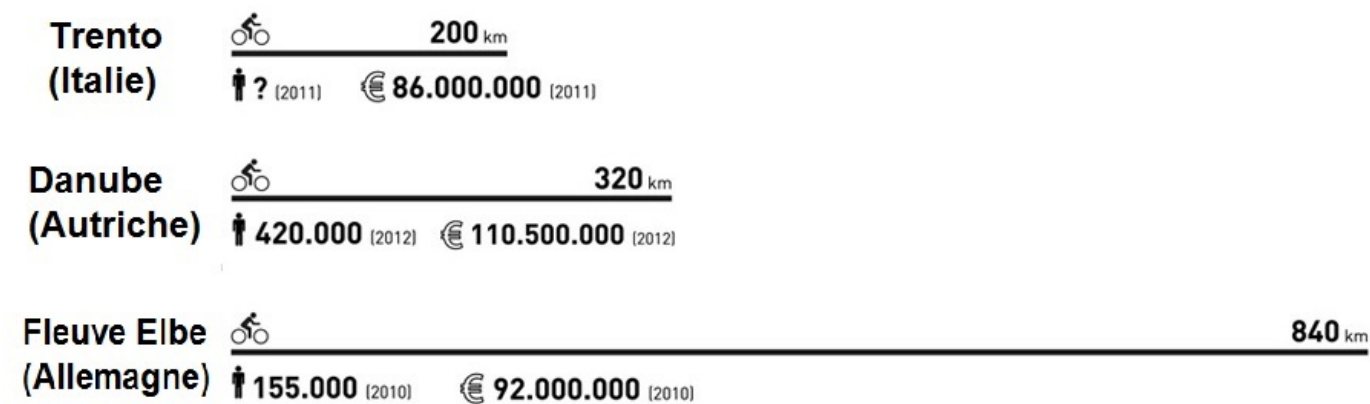


Figure 1. Les bénéfices dérivant des véloroutes pour les économies locales (source: www.progetto.vento.polimi.it).

1. Rappel des politiques supra-communales en faveur du vélo

Des politiques de création d'itinéraires doux sont déjà en place ou en cours d'étude à des échelles territoriales supra-communales.

1.1. L'échelle européenne : le projet Eurovélo

Source : www.eurovelo.org

EuroVelo, le réseau européen d'itinéraires cyclables, est un projet porté par la Fédération Européenne des Cyclistes (ECF) en collaboration avec des partenaires nationaux et régionaux. Ce projet permet d'insérer dans un réseau européen unique les grands parcours cyclables existants et prévus dans les pays européens.

Actuellement, ce réseau comprend plus de 45 000 km de pistes cyclables, et il est censé atteindre plus de 70 000 km si les tracés prévus seront réalisés.

1.2. L'échelle nationale : le schéma national des véloroutes et voies vertes

Source : SDIC de Seine-et-Marne - 2007

Le Comité Interministériel de l'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) a défini un réseau d'itinéraires cyclables d'intérêt national : le **Schéma national des véloroutes et des voies vertes**.

Le département Seine-et-Marne est concerné à plusieurs titres par ce schéma :

- Itinéraire Eurovélo (TransEuropéenne) reliant St-Jacques-de-Compostelle à Moscou via Paris ;
- Itinéraire Paris – Strasbourg ;
- Itinéraire Paris – Bourgogne.



Figure 2. Les 14 itinéraires du réseau « EuroVelo » (source : www.eurovelo.org).

1.3. Le schéma francilien des Véloroutes et voies vertes

La région Ile-de-France s'est engagée dans la définition d'un **schéma d'organisation des véloroutes et voies vertes** (réalisée par l'IAURIF en 2000).

Les objectifs qui ont présidé l'élaboration de ce schéma directeur comprennent par exemple les points suivants :

- Compatibilité avec les réseaux européen, national et avec les initiatives régionales et départementales ;
- Prise en compte des propositions des associations et des collectivités locales, aussi bien que des aménagements existants ;
- Desserte des grands «poumons verts» de la Région, des Bases de Plein Air et de Loisirs Régionales, de plusieurs gares et stations RER ;
- Contribuer au développement de la pratique quotidienne de la bicyclette ;
- Répondre aux objectifs de développement touristique de la Région et des Départements.

1.4. Le Plan de déplacements urbains de la Région Ile-de-France (PDUIF)

Le **PDU de la Région Ile-de-France** a été approuvé en Décembre 2000. Il définit les principes généraux permettant d'organiser l'ensemble des déplacements et vise notamment à réduire le trafic automobile et à augmenter l'usage des transports alternatifs (transports publics, marche, vélo ...).

Le PDU fixe un certain nombre d'orientations pour développer l'usage du vélo, notamment :

- La promotion de l'intermodalité vélo + transports collectifs ;
- Le développement de réseaux d'itinéraires cyclables ;
- La sécurisation des déplacements des modes doux ;
- Le développement du stationnement des cycles.

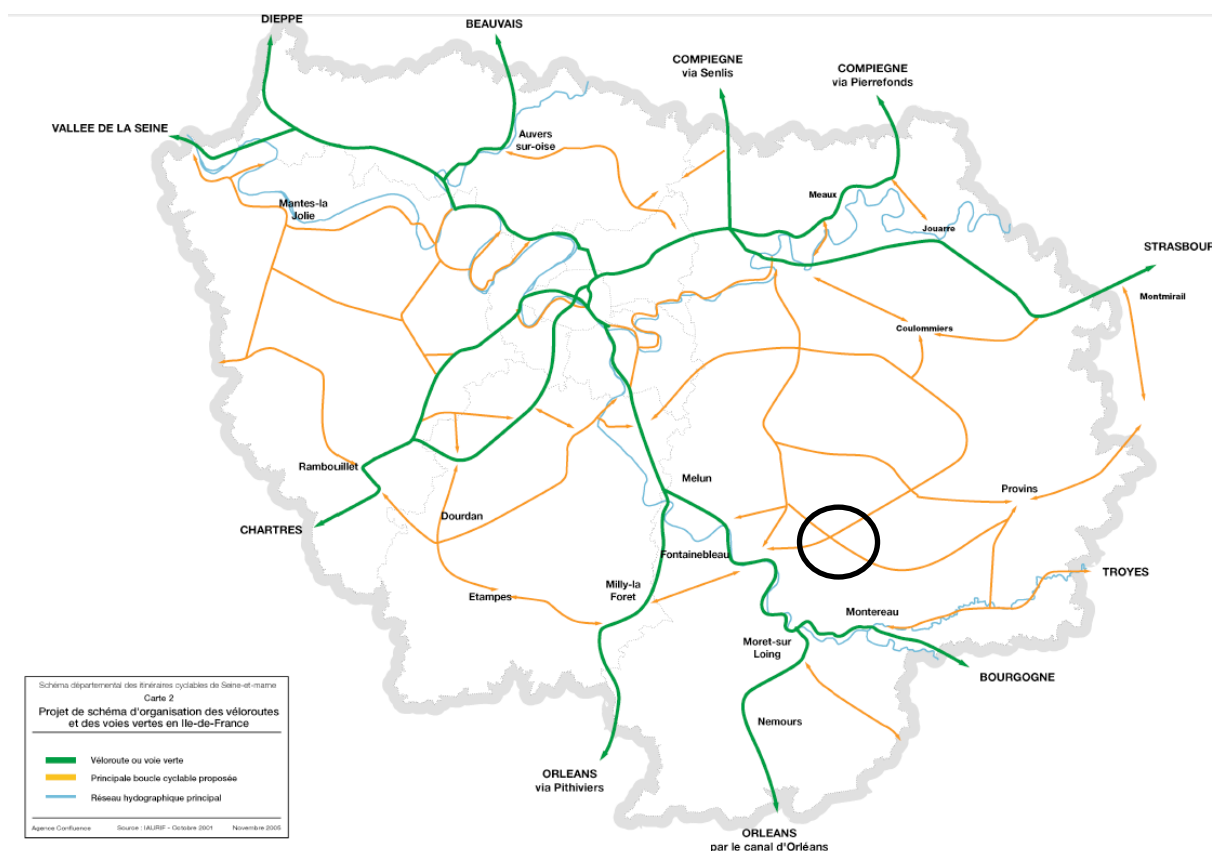


Figure 3. Projet de schéma d'organisation des véloroutes et voies vertes en IdF (SDIC, 2007).

1.5. Le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) de Seine-et-Marne

Source : SDIC de Seine-et-Marne - Guide technique - 2008

Le Département de Seine-et-Marne a élaboré un **Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) en 2007**, dont la version actualisée sera publiée en 2016. Après une phase de recensement des initiatives en faveur du vélo, la démarche s'est poursuivie par la définition d'une centaine de « lignes de désirs » qui ont fait l'objet de différentes hypothèses de tracés, formalisées sous forme de fiches itinéraires après une reconnaissance sur le terrain. L'objectif du SDIC est de doter les « porteurs de projets » que sont les collectivités territoriales, d'un outil de connaissance du réseau cyclable existant et d'ordonnancement des projets, ceci afin d'assurer une cohérence d'ensemble des actions entre les différents acteurs de la politique cyclable.

L'élaboration du SDIC repose sur un travail de synthèse qui a privilégié deux champs d'investigations :

- l'inventaire des schémas d'itinéraires cyclables des départements voisins (dans un objectif de cohérence et de continuité du réseau) ;
- le recensement des attentes exprimées par les acteurs locaux (pour mettre en évidence un certain nombre de besoins).

Les champs d'application potentiels du SDIC sont définis autour de quatre fonctions générales, puis déclinés en deux orientations :

- Le développement de **l'usage du vélo au quotidien** (vocation utilitaire) ;
- Le développement de **l'usage du vélo dans le cadre des loisirs** (activités sportives, récréatives et touristiques).

La Chapelle-Rablais est située à l'intérieur du grand ensemble naturel de la Forêt de Villefermoy, et elle est concernée par la proximité des pôles urbains de Nangis et Le Châtelet-en-Brie.

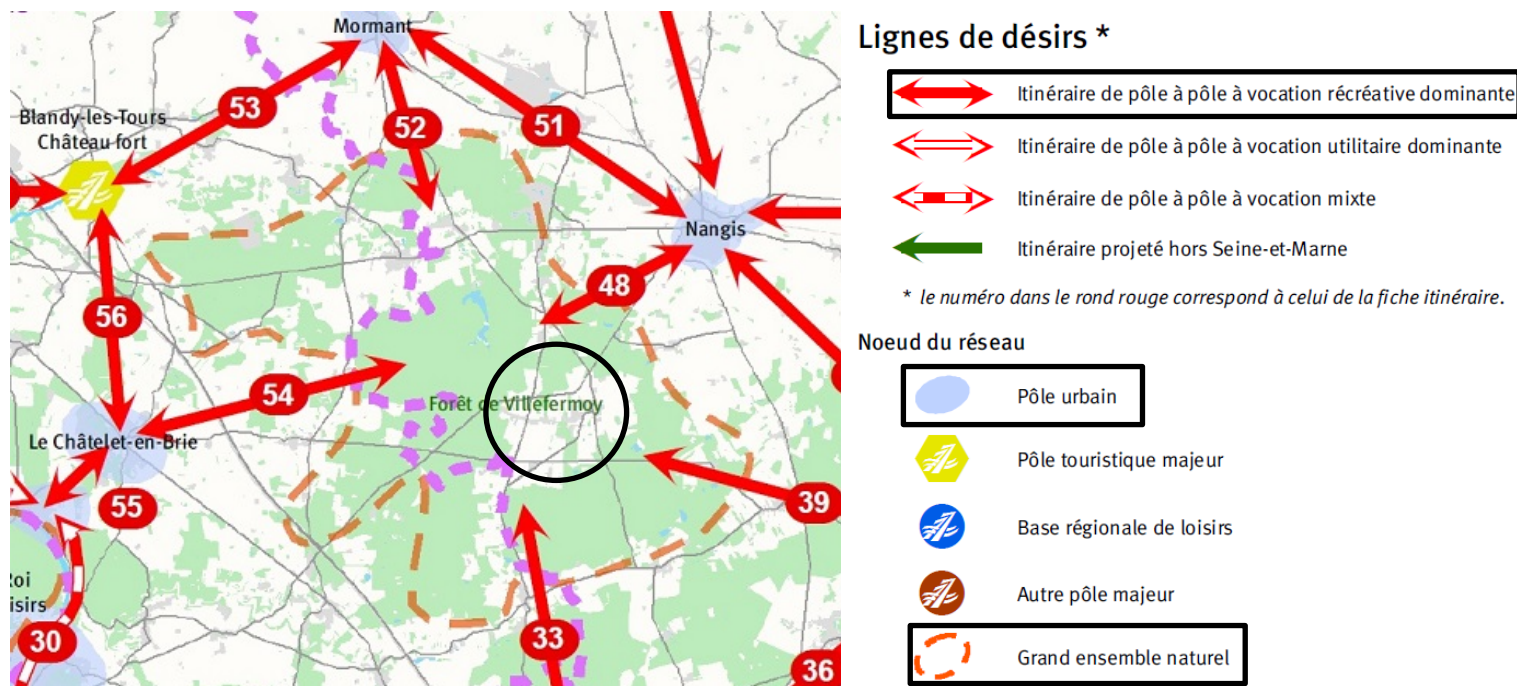


Figure 4. Carte des "lignes de désir" (source : SDIC de Seine-et-Marne, 2007).

Le Schéma départemental identifie plusieurs itinéraires potentiels (à vocation récréative dominante) passant par la Commune :

- itinéraire 39 (Donnemarie-Dontilly – Forêt de Villefermoy), variante b ;
- itinéraire 48 (Nangis – Forêt de Villefermoy) ;
- itinéraire 52 (Forêt de Villefermoy - Mormant), variante c ;
- **itinéraire 54** (Châtelet-en-Brie – Forêt de Villefermoy), variante a.

Dans la suite de ce document, la possibilité de réaliser une partie de l'itinéraire « 54a » est explorée.

« En raison du caractère rectiligne et dangereux de certaines voies départementales, comme la D 213 et la D 12 (variante 54a,) la recherche de tracés s'est orientée autour de voies secondaires plus adaptées à la pratique du vélo. La variante 54b qui répond mieux à cet objectif conduit donc à déplacer la croisée des itinéraires cyclables vers Echouboulains, pour en faire le centre effectif de la Forêt de Villefermoy. »

Source : Fiche de l'itinéraire 54 du SDIC, 2007.

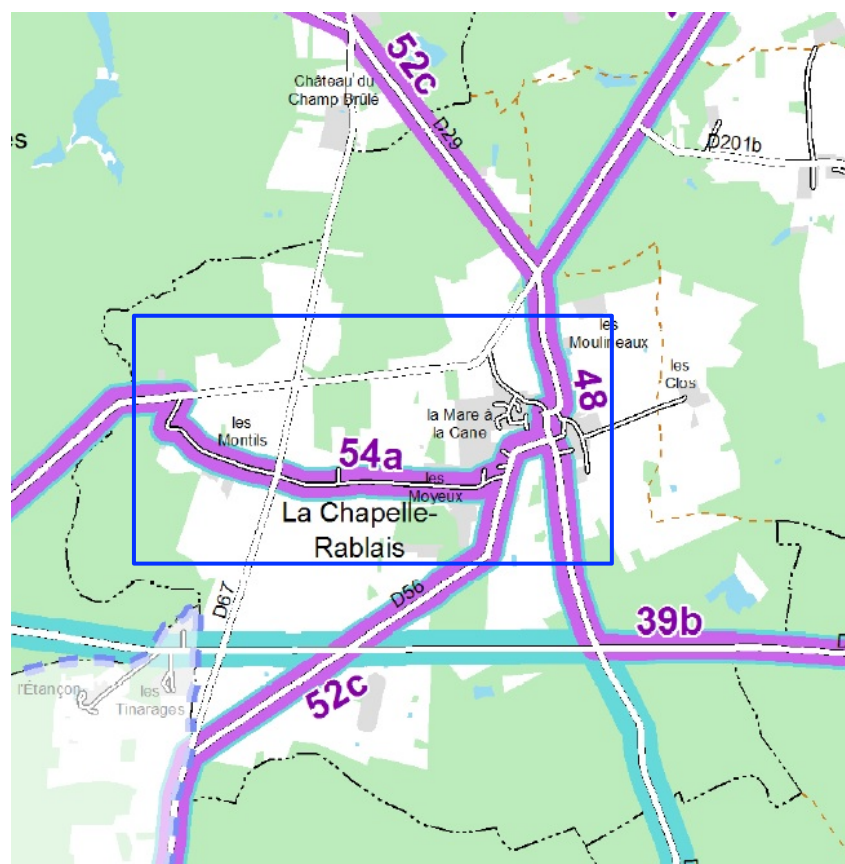


Figure 5. Les itinéraires du SDIC concernant la Commune (source : SDIC de Seine-et-Marne, 2007).



2. Analyse de la situation actuelle

2.1. Diagnostic de l'existant

Le diagnostic réalisé dans le cadre de l'élaboration du PLU, la réunion avec la Commission d'Urbanisme et la visite sur site effectuée ont permis de dégager un état des lieux du contexte territorial et des conditions des déplacements au sein de la Commune.

2.1.1. Mobilité à la Chapelle-Rablais

La mobilité est un enjeu important pour le territoire communal, donc les habitants ont tendance à se déplacer de plus en plus. On peut rappeler, notamment, que plus que **90%** des Capello-Rablaisiens **travaillent à l'extérieur de la commune**, et 23% à l'extérieur de la Seine-et-Marne.

Ces déplacements sont effectués essentiellement en voiture.

Le **taux de motorisation des ménages** (part de ménages ayant au moins une voiture) de la Commune en est témoin : avec une valeur de **98 %**, il est nettement supérieur à celui du département (85%) en 2012.

En effet, le mode de transport principal des Capello-Rablaisiens est la **voiture individuelle**, qui représente **80 %** des déplacements domicile-travail en 2012. Il s'agit d'une valeur très élevée, comparée à la moyenne départementale, qui est autour de 63%.

Pour mémoire, pour l'ensemble du département, les parts des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail en 2012 sont :

- 63% en voiture, camion, fourgonnette,
- 26% en transport en commun,
- 5,3 % en marche à pied,
- 2,1 % en deux roues.

Source : Insee, RP2012.

Ménages ayant...	La Chapelle-Rablais	Seine-et-Marne
Au moins une voiture	98 %	86 %
1 voiture	32 %	47 %
2 voitures ou plus	66 %	38 %

Tableau 1. Equipement automobile des ménages en 2012 (source : INSEE).

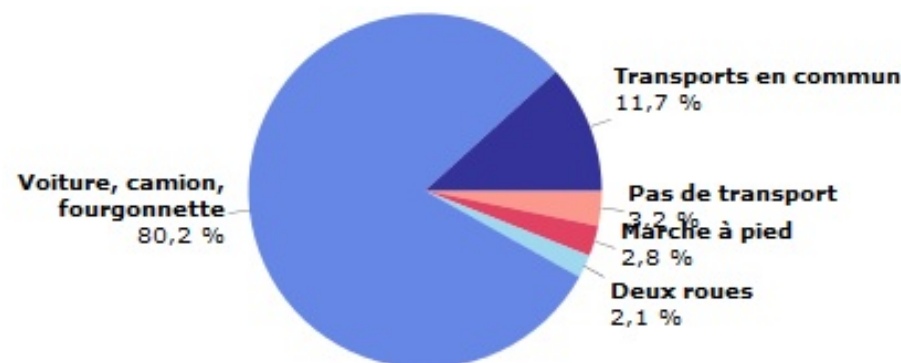


Figure 6. Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (2012). Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

2.1.2. Circulation routière

Les axes principaux de la circulation routière traversant la Commune sont :

- la **RD12** qui, passant au Nord du village, relie Nangis aux pôles au sud-ouest de la Commune (Pamfou, Fontainebleau, Montereau,...) ;
- la **RD213** qui, passant au sud du village, relie Melun à Donnemarie-Dontilly ;
- la **RD67** et la **RD29** qui, traversant respectivement le hameau des Montils et le bourg de la Chapelle-Rablais en direction Nord-Sud, relient la RD12 avec la RD213.

En outre, une voie communale traverse les Montils et le village de la Chapelle-Rablais en direction est-ouest, reliant ainsi les deux principales portions bâties de la commune. Elle prend le nom de **Rue du Bois Chapelle** à l'ouest de la RD67, et de **Rue des Vieux Près** à l'est de ce carrefour.

La réflexion de cette étude se concentre sur les enjeux relatifs à ces deux rues communales.

Même si la RD12, au Nord, et la RD213, au Sud, constituent une sorte de déviation « naturelle » de la circulation locale de transit, on observe cependant une certaine problématique vis-à-vis des déplacements dans les villages, et notamment dans la Rue du Bois Chapelle et dans celle des Vieux Près.

On **constate** :

- une absence d'aménagements dédiés aux circulations douces,
- un stationnement riverain peu régulé, qui se fait sur la voie publique,
- un espace public peu qualitatif et réservé principalement à la voiture (circulation, stationnement),
- des vitesses des véhicules parfois élevées (dans les portions rectilignes),
- une circulation d'engins agricoles,

Cela engendre des **problématiques** :

- de l'insécurité routière, notamment vis-à-vis des piétons (habitants, élèves allant à l'école,...),
- des circulations douces peu confortables (coupures des itinéraires piétons en raison du stationnement sur les trottoirs, absence d'aménagements dédiés, ...),
- des nuisances pour les riverains (bruit, pollution, trafic,...),
- une image peu qualitative de la principale route reliant les deux villages.

Des **solutions** ont été mises en place, par exemple :

- des dos d'âne pour ralentir les voitures,
- une limitation à 30 km/h.

Cependant, le potentiel d'amélioration de la situation reste encore élevé.

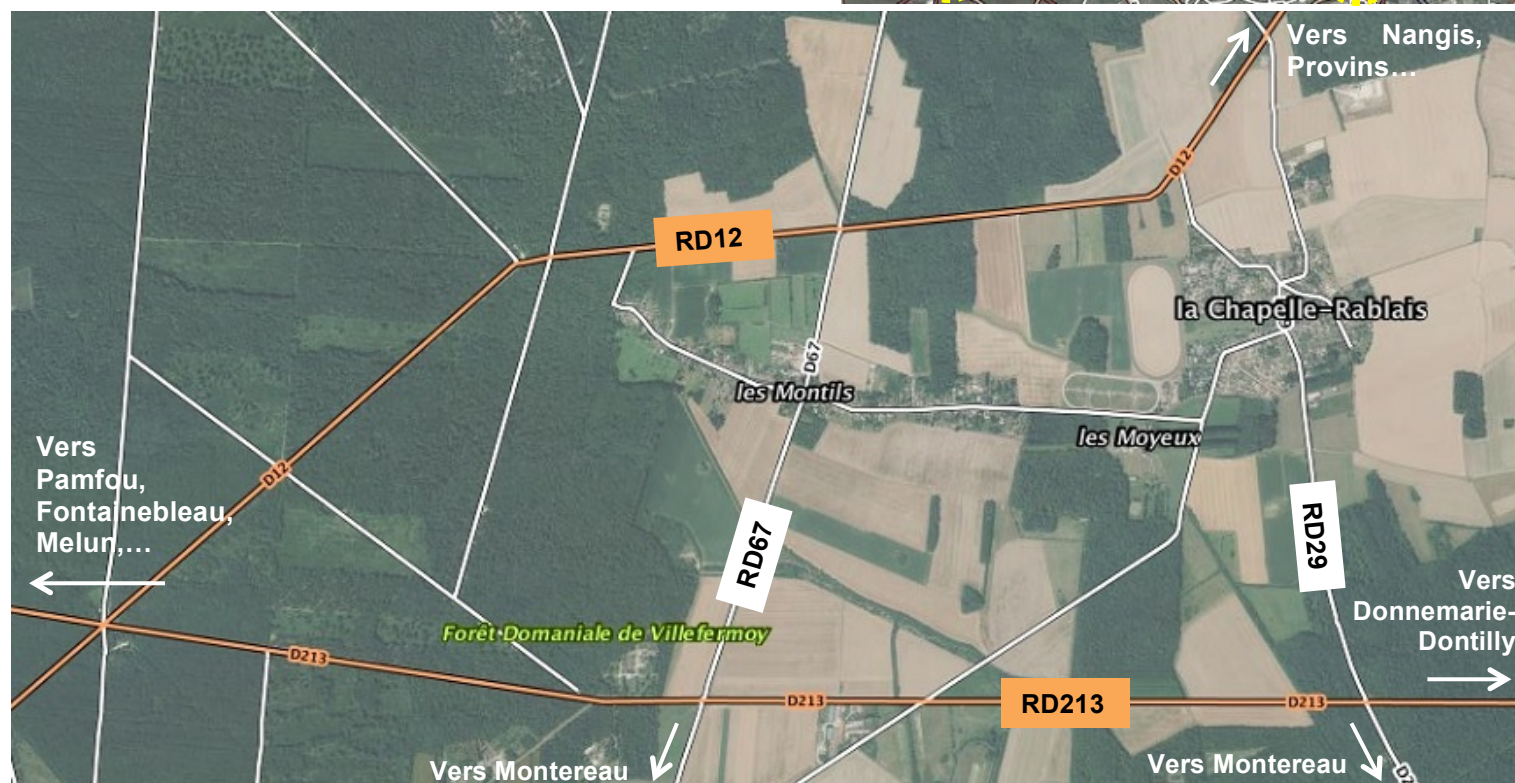
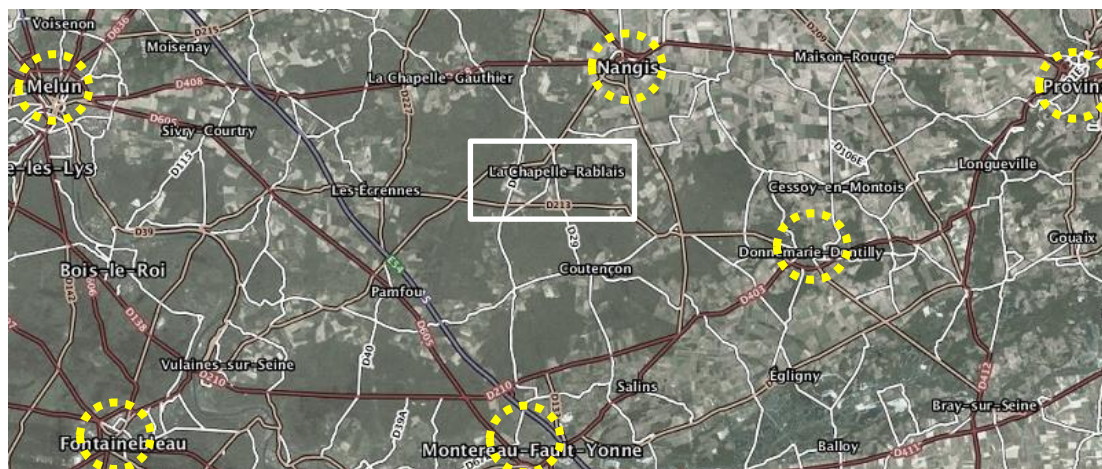


Figure 7. Réseau routier à la Chapelle-Rablais et dans le territoire environnant (source : Géoportail).

2.1.3. Circulations piétonnes

Pour rappel, la marche à pied représente 2,8 % des déplacements domicile-travail des Capello-Rablaisiens en 2012.

Dans la Rue du bois Chapelle et des Vieux Près, les **aménagements dédiés aux piétons** sont **peu satisfaisants** : trottoir discontinu ou très étroit ou absents, stationnement non organisé,....

Le **tracé du GR11** et sa variante traversant le village de La Chapelle-Rablais sont signe d'un certain potentiel touristique pouvant être développé.

2.1.4. Circulations vélo

Pour mémoire, les deux roues constituent 2,1 % des déplacements domicile-travail des Capello-Rablaisiens en 2012. Ce faible taux est lié non seulement à l'**absence d'un réseau local de pistes cyclables**, mais également à des besoins de déplacement sur des distances très élevées.

Cependant, le potentiel développement des circulations cyclables pourrait se faire au profit des déplacements de proximité au sein de la Commune.

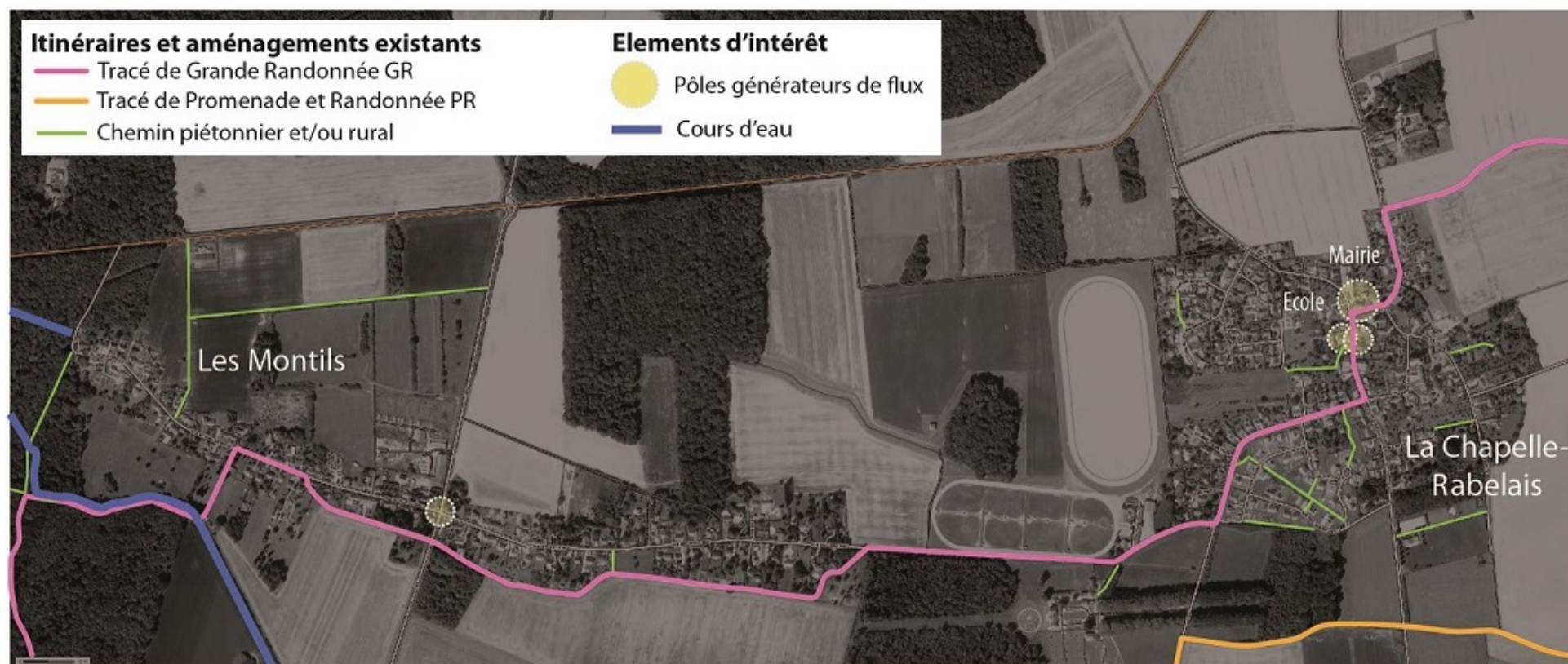


Figure 8. Etat des lieux des circulations douces dans le village et le hameau.

2.2. Les objectifs du projet de PLU concernant les conditions de déplacement

Des objectifs retenus dans le cadre de l'élaboration du PLU renvoient à la thématique de la mobilité, notamment :

- 1) **Marquer le seuil d'entrée du village** afin d'améliorer sa perception et d'inciter l'automobiliste à ralentir. Notion de transition et de passage d'un paysage non urbanisé à un paysage urbanisé.
- 2) **Améliorer le traitement de la voirie et de ses abords** (traitement urbain aux entrées du village) : améliorer le traitement des revêtements de voirie, les aménagements paysagers, l'enfouissement des réseaux. Mettre en valeur les espaces paysagers existants ; valoriser les points de vue et les repères existants.
- 3) **Assurer un partage de la voirie entre les usagers** : créer un maillage continu de voies douces. Organiser le stationnement, créer des obstacles à la vitesse et sécuriser les carrefours comme les traversées piétonnières.
- 4) **Sécuriser les traversées piétonnières et cyclistes** : veiller à relier les différentes parties du village en sécurité pour les piétons et les cyclistes. La mise en place de resserrements de la voie peut entraîner une circulation moins rapide.
- 5) **Sécuriser la circulation le long des voies** : une interdiction d'accès direct des propriétés riveraines apparaît souhaitable sur certaines sections, de manière à préserver les conditions de circulation. A fortiori lorsqu'une autre voie permet l'accès aux mêmes terrains.

L'objectif, concernant les circulations douces, est d'aménager la rue principale des Montils pour une meilleure liaison piétonnière vers le chef-lieu communal. Un chemin de promenade est aussi projeté entre l'entrée Ouest des Montils et le ru Guérin.

Dans le PADD, concernant la rubrique « transports et déplacements », les objectifs suivants sont affichés :

- Favoriser les circulations douces et interdire les aménagements de voies en impasse dans les nouvelles opérations.
- Prescrire des règles de stationnement qui libèrent la circulation piétonnière. Aménager l'offre de stationnement résidentiel.
- [Projet de liaison douce entre le village et le hameau des Montils.](#)
- Projet de liaison entre le bout du hameau des Montils et le Ru Guérin.
- Intégrer dans le P.L.U le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Source : Rapport de Présentation du PLU, 2015



Figure 9. Aux Montils : le stationnement riverain peu régulé, la rue des Vieux prés, la rue du Bois Chapelle (source : Rapport de Présentation du PLU, 2015).

3. L'étude des perspectives d'aménagement au sein de la Commune

3.1. Propositions d'aménagements cyclables

La Chapelle-Rablais est située dans un plateau agricole, à la frontière de la forêt de Villefermoy. On observe un léger relief marquant le territoire, toutefois le dénivelé n'est jamais très important dans les parties bâties de la commune. Par conséquent, la **topographie ne représente pas une contrainte forte** vis-à-vis du potentiel de circulation des vélos.

Parmi les principaux **éléments générateurs de mobilité** au sein de la commune, on peut citer les suivants :

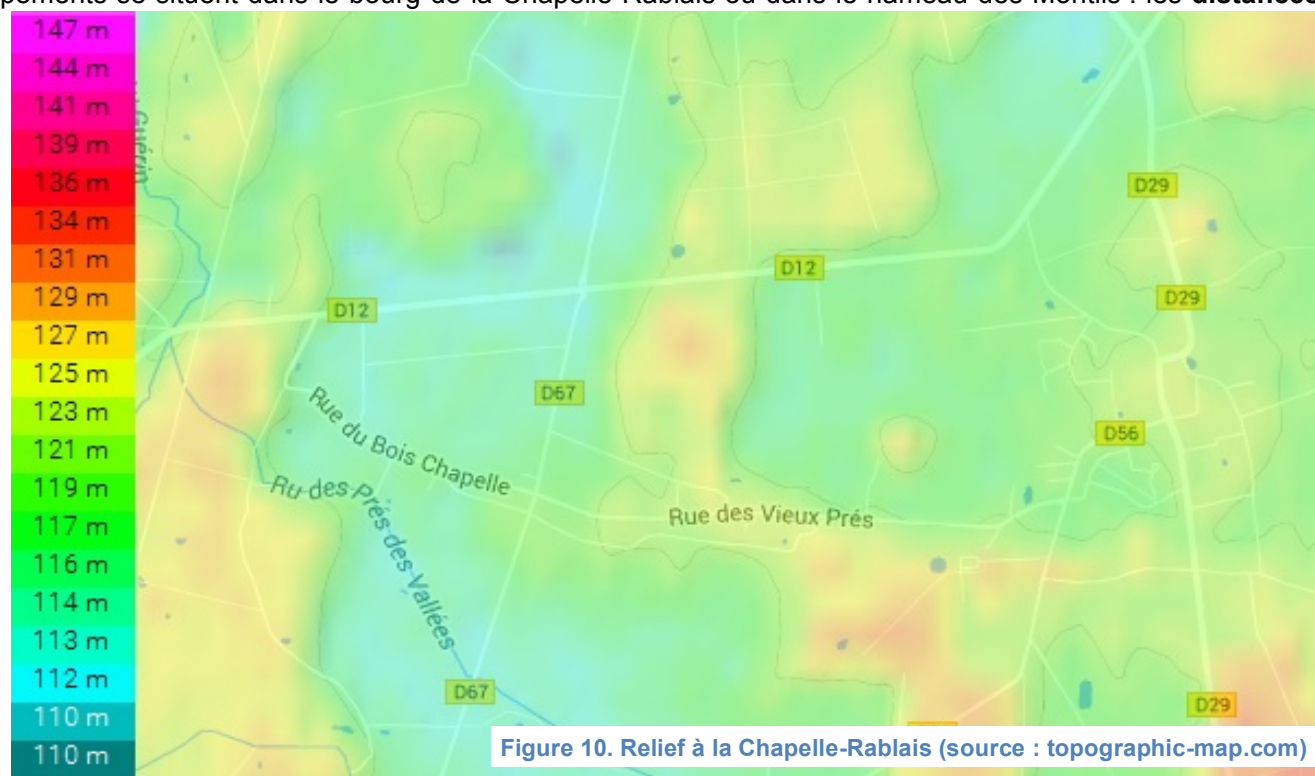
- l'école ;
- les secteurs résidentiels ;
- les commerces ;
- les édifices administratifs (la Mairie) ;
- les équipements socio-culturels (la salle des fêtes) ;
- les équipements sportifs.

Il est intéressant de souligner que tous ces équipements se situent dans le bourg de la Chapelle-Rablais ou dans le hameau des Montils : les **distances** sont donc **très courtes** (inférieures à 3 km).

En conclusion, **le potentiel** en matière de développement de la pratique du vélo réside essentiellement sur :

- un relief peu marqué,
- la présence de pôles générateurs de mobilité de proximité (< 3 km).

L'**objectif** sera donc de capter tous les usagers effectuant ces déplacements de proximité en voiture et de favoriser un report modal vers la marche à pied et le vélo.



En analysant la localisation des principaux pôles générateurs de flux de proximité, la configuration urbaine du système village-hameau, ainsi que les souhaits exprimés par la Municipalité, un itinéraire cyclable est proposé. Il serait composé de 3 sections principales :

- 1) la traversée des Montils,
- 2) la liaison entre le hameau et le bourg,
- 3) la traversée de la Chapelle-Rablais.

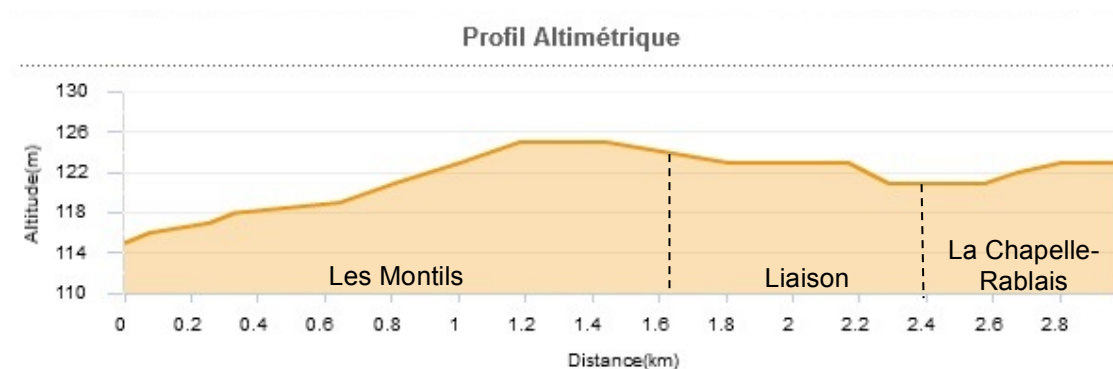
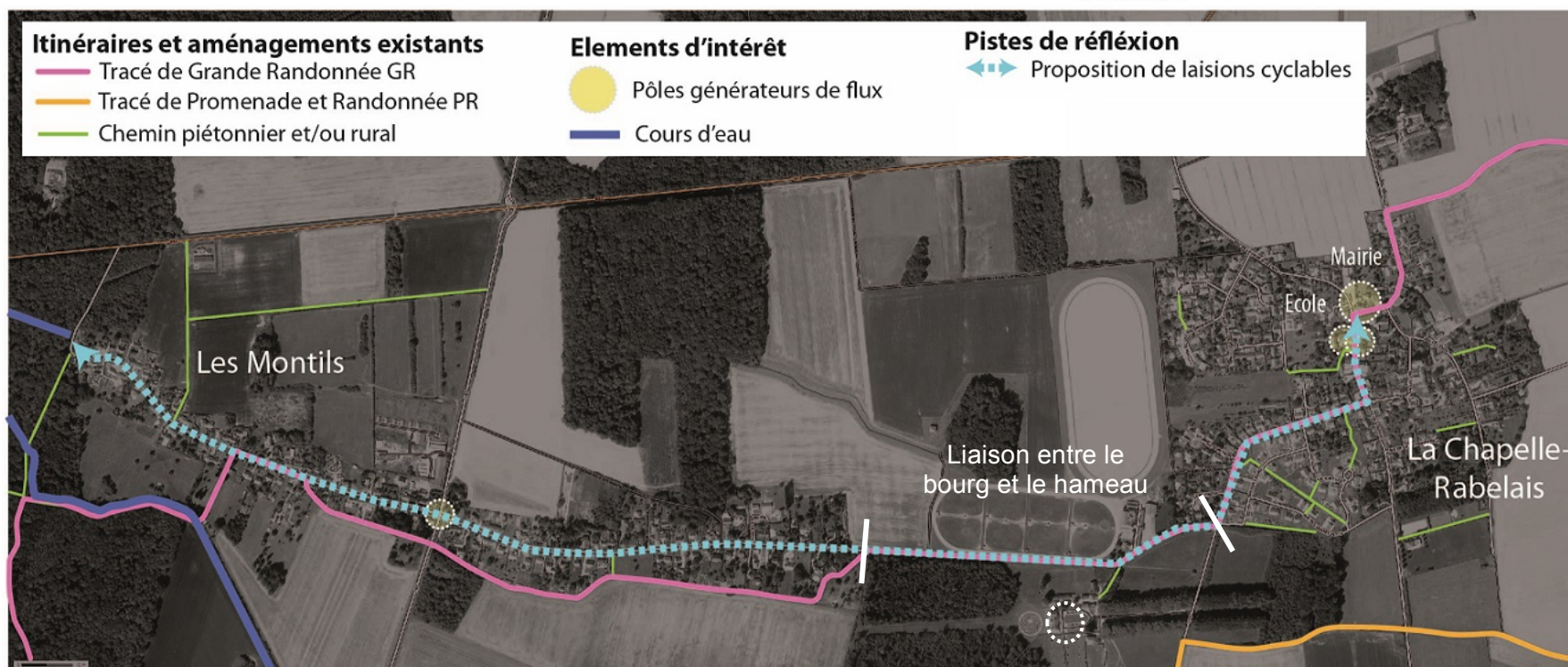


Figure 11. Proposition d'itinéraire cyclable au sein de la commune et profil altimétrique (Géoportail).



3.2. Principes d'aménagement

Afin de choisir la typologie d'aménagement la plus adaptée, des considérations peuvent être faites.

En premier lieu, il faut tenir en compte de 2 grands principes de traitement :

- la mixité modale si le trafic et/ou la vitesse sont faibles (routes secondaires),
- la séparation si le trafic et/ou la vitesse sont élevés (routes principales).

Le graphique ci-contre met en évidence ce principe.

La mixité avec les véhicules motorisés ou la séparation des flux se traduisent dans les dispositifs suivants :

Mixité	Séparation « souple »	Séparation « forte »
Zone 30	Bande cyclable	Piste cyclable séparée
Zone de rencontre		Voie verte
Aire piétonne		

En outre, il faut prendre en compte :

- la continuité des aménagements,
- l'itinéraire le plus court,
- le jalonnement.

Enfin, l'aménagement doit être plus attractif que la voirie si l'on veut qu'il soit utilisé : confortable, sûr et bien entretenu.

En général, les dimensions de principaux aménagements cyclables sont :

Aménagement	Largeur
Bande cyclable	1,50 m
Piste unidirectionnelle	2 – 2,50 m
Piste bidirectionnelle	2,50 – 3 m
Voie verte	3 – 5 m

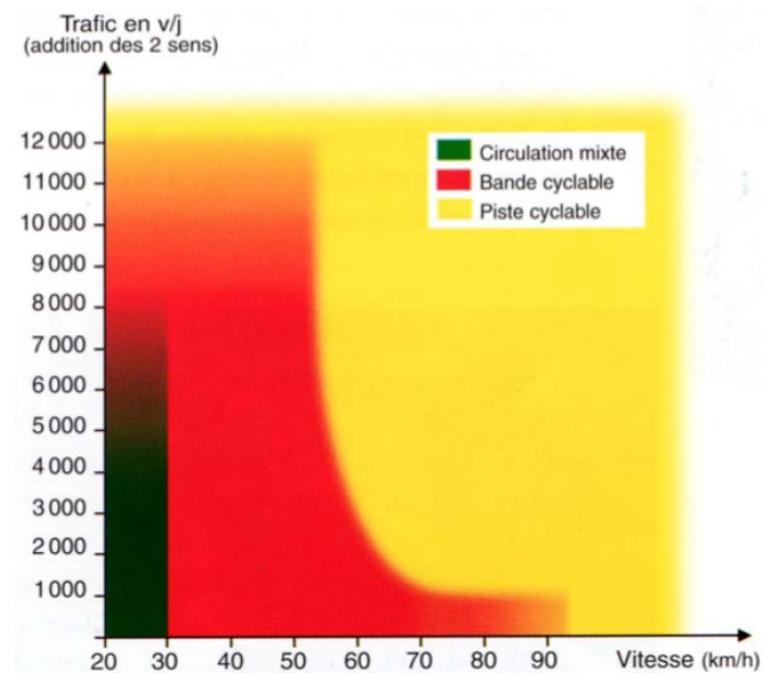


Figure 12. Schéma théorique pour le choix d'un aménagement cyclable (source : Certu, Recommandations pour les aménagements cyclables).

3.2.1. Les Montils

Voies concernées	Rue du Bois Chapelle et Rue des Vieux Près
Intérêt / objectif	Conforter les déplacements à vélo dans le hameau
Gabarit de la voie	Moyen (8-9 m de largeur)
Longueur du tracé	1 650 m
Niveau de circulation actuel	Moyen
Vitesses	Moyennes
Trottoirs	Trottoirs discontinu, peu qualitatifs, stationnement riverain
Autres aménagements existants	Dos d'âne, zone 30
Milieu traversé	Tissu d'habitat pavillonnaire, accès des maisons individuelles directement sur la voie
Pôles d'intérêt	Traiteur (au carrefour avec la RD67), Ru Guérin et Forêt de Villefermoy

Une zone 30 est déjà en place, pouvant assurer une certaine prise en compte des déplacements doux.

Outre cela, un aménagement de type « **bande cyclable** » pourrait être mis en place, en raison du trafic et de la vitesse relativement faibles.



Figure 13. Rue du Bois Chapelle et des Vieux Près dans le hameau des Montils (photo sur site).

3.2.3. Liaison entre le hameau et le bourg

Voie concernée	Rue des Vieux Près
Intérêt / objectif	Relier les deux portions bâties de la commune
Gabarit de la voie	Moyenne (9,4 m de largeur totale, dont 5 m de chaussée)
Longueur du tracé	750 m
Niveau de circulation	Moyen
Vitesses	Importantes (rectiligne), absence de ralentisseurs
Trottoirs existants	Bandes enherbées en bordure de la voie carrossable
Autres aménagements existants	-
Milieu traversé	Milieu ouvert (champs agricoles, bois, équipement sportif d'équitation)
Pôles d'intérêt	Equipeement sportif d'équitation, le Château

En raison de la circulation s'effectuant à vitesses importantes et de la configuration rectiligne de la voirie, l'aménagement le plus adapté semblerait une **voie mixte** (piétons + vélo).



Figure 14. La Rue des Vieux Près depuis les Montils (source : photo sur site).

3.2.4. La Chapelle Rablais

Voies concernées	RD56 et RD29
Intérêt / objectif	Conforter les déplacements à vélo dans le bourg et l'accessibilité à l'école et à la Mairie
Gabarit de la voie	Moyen (7-8 m de largeur)
Longueur du tracé	600 m
Niveau de circulation	Important (RD29)
Vitesses	Moyennes
Trottoirs existants	Plus ou moins qualitatifs selon les cas, stationnement sur le trottoir dans certains secteurs
Autres aménagements existants	Présence de quelques espaces publics (jardin devant la Mairie,...)
Milieu traversé	Tissu urbain d'habitat pavillonnaire et centre-bourg (bâtiments alignés sur la rue)
Pôles d'intérêt	Mairie, Ecole, Commerces (auberge, restaurant,...)

En raison de la circulation importante (notamment sur la RD29) et s'effectuant à des vitesses plus ou moins élevées, l'aménagement le plus adapté semblerait une **bande cyclable**.



Figure 15. La RD29 (à gauche) et l'école et la Mairie de la Chapelle-Rablais (à droite).

3.3. Fiches descriptives des aménagements cyclables

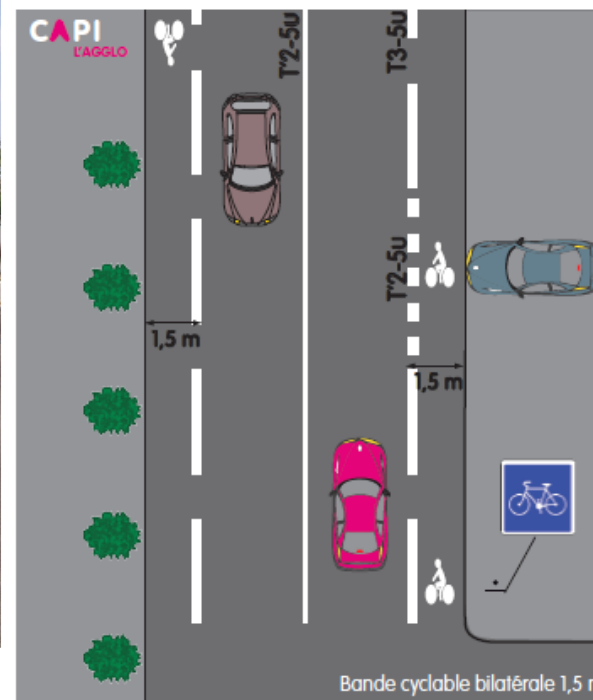
Bande cyclable : fiche descriptive

Source : Guide des aménagements cyclables de la CAPI, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Septembre 2013

Bande cyclable bilatérale	
Caractéristiques	Avantages
- La largeur normale de la bande est de 1,50 m, marquage compris. - La bande cyclable est réalisée parallèlement à la voie de circulation générale et dans le même sens que celle-ci. - L'emprise de la bande cyclable peut varier entre 1,20 m et 1,50 m en milieu urbain et 1,50 m et 1,70 m en interurbain, marquage compris. - Le marquage : ligne pour délimiter l'aménagement + figurine vélo tous les 30 m en milieu urbain dense, tous les 50 m en milieu urbain et jusqu'à 250 m en interurbain.	- Coût réduit et mise en œuvre rapide - Maintient l'accès au stationnement - Peut permettre une modération des vitesses du trafic motorisé (si partage de l'espace et réduction des largeurs de voies)



Exemple de bande cyclable - Bourgoin Jallieu



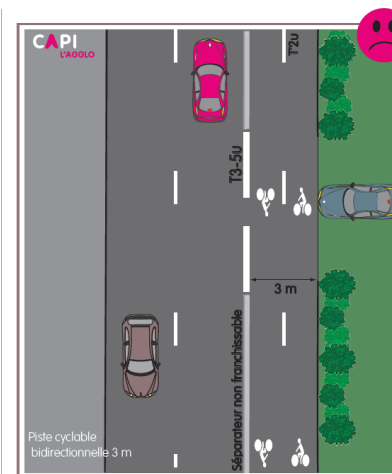
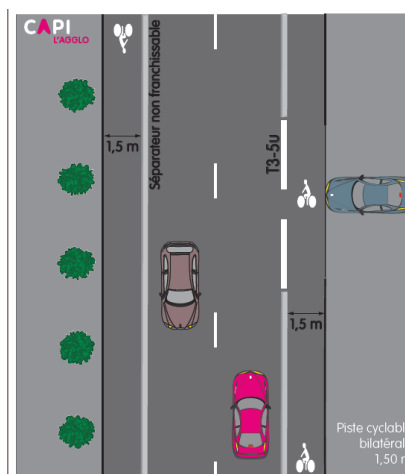
Piste cyclable : fiche descriptive

Source : Guide des aménagements cyclables de la CAPI, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Septembre 2013

Piste cyclable sur chaussée	
Caractéristiques	Avantages / Inconvénients
- Séparateur non franchissable de type bordure standard hauteur minimale 15 cm. - Interruption du séparateur : devant les avaloirs pour l'écoulement des eaux, 20 à 30 m avant les carrefours (pour la co-visibilité des modes) et avant les entrées riveraines. - L'aménageur vérifiera localement les nécessités d'entretien afin d'adapter les largeurs de pistes cyclables (engins de nettoyage et de déneigement), - Marquage : figurine vélo tous les 30 m en milieu urbain dense, tous les 50 m en milieu urbain et jusqu'à 250 m en interurbain. Piste cyclable unidirectionnelle sur chaussée - La largeur de la piste est de 1,50 m hors séparateur. - La piste cyclable est réalisée parallèlement à la voie de circulation générale et dans le même sens que celle-ci. Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée - Il s'agit d'un aménagement de type piste cyclable dont les deux sens de circulation vélo sont contigus. Sur le côté de la piste contiguë à la chaussée, les vélos circulent donc en sens opposé à la circulation générale. - La largeur de la piste peut varier de 2,50 m à 3 m hors séparateur.	Avantages : - Bonne sécurité du cycliste, - Respect de l'aménagement par les autres usagers, - Aménagement volontariste. Inconvénients : - L'utilisateur est « captif » (réinsertion difficile des cyclistes dans la circulation générale). - Aménagement difficile en milieu urbain. - Incompatible avec du stationnement - Accessibilité : détection difficile de l'aménagement par les personnes en situation de handicap (traversées), - Entretien et déneigement régulier pour maintenir la largeur de l'espace « roulant » (feuilles, débris...), - Coût plus élevé que celui d'une bande cyclable.



Exemple de piste cyclable sur chaussée



Voie verte : fiche descriptive

Source : Guide des aménagements cyclables de la CAPI, Communauté d'agglomération Porte de l'Isère, Septembre 2013

Caractéristiques

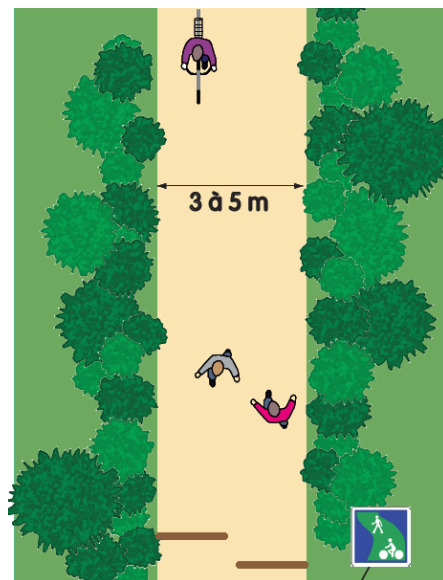
- Largeur de la voie verte : 3 m minimum en indépendance du réseau routier, entre 3 m et 5 m aux abords des villes où les piétons sont plus nombreux
- Les piétons et les cycles peuvent être séparés si nécessaire. Dans ce cas une largeur minimale de 1,40 m dégagée de tout obstacle est nécessaire pour les piétons. Une largeur minimale de 2,50 m est recommandée pour les cyclistes.
- Les cavaliers ne sont pas nécessairement acceptés.
- Marquage : la nature même des revêtements fréquemment choisis pour l'aménagement des voies vertes (matériaux non liés) ne sont pas adaptés au marquage au sol. La signalisation verticale informera l'utilisateur.
- En amont et en aval de l'aménagement : des barrières sont parfois nécessaires pour dissuader la circulation des 2 roues motorisées.
- Leur présence ne doit cependant pas gêner la circulation des personnes en situation de handicap ainsi que les cyclistes avec remorque.
- Veiller aux opérations régulières d'élagage et de fauchage pour maintenir la largeur de l'espace « roulant » (feuilles, détritus...). Veiller à éviter les essences à baies toxiques et les plantes fortement épineuses pour éviter les blessures et les crevaisons.

Avantages

- Peut-être aménagée hors agglomération et en milieu urbain.
- Bonne insertion paysagère (avantage en milieu naturel).
- Bonne cohabitation entre les différents usagers (y compris les PMR, attention toutefois au revêtement).
- Permet de faciliter la pratique du vélo à vitesse maîtrisée par des usagers débutants ou des enfants.
- Offre un espace de convivialité entre usagers.
- Permet de relier différents types de réseaux cyclables et ainsi de favoriser le maillage



Exemple de voie verte - L'Isle d'Abeau



3.4. Approfondissement de l'aménagement entre les Montils et la Chapelle-Rablais

Pour ce tronçon, l'aménagement le plus adapté paraît une « **voie mixte** », pouvant accueillir au même temps toutes les circulations « douces » : vélos, piétons, trottinettes,...

La largeur totale de la voie serait donc répartie entre la chaussée (5 m), la voie pour les circulations douces (3 m) et une berme herbacée (1,40 m). Il faudra en outre veiller à bien séparer les flux doux des flux routiers.

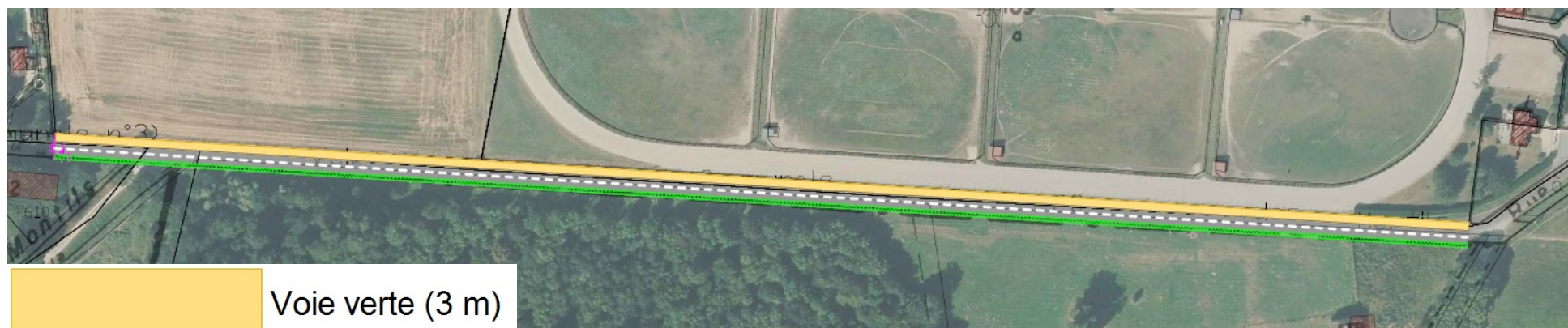
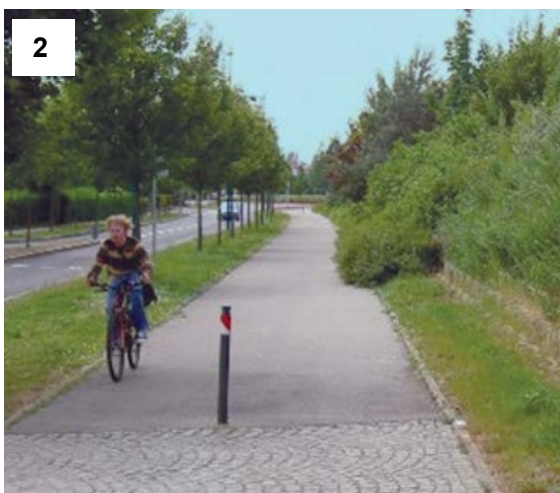


Figure 16. Schéma d'aménagement proposé pour la liaison douce entre le bourg et le hameau.

Ici-bas : exemples de voies vertes en France :

- 1) une voie mixte à Hyères (Provence),
- 2) un aménagement pour les circulations douces en Normandie,
- 3) Route du Mans à Sablé-sur-Sarthe (Pays de la Loire).



3.5. D'autres pistes à explorer : les propositions d'itinéraires du SDIC

Le Schéma Départemental des itinéraires Cyclables identifie une variante des itinéraires 54 et 48 passant par la Commune.

En particulier, l'itinéraire 54 correspond, en partie, à celui étudié précédemment (entre les Montils et la Chapelle-Rablais).

Il serait intéressant d'explorer également la possibilité de prolonger cette liaison douce :

- vers l'ouest, jusqu'à le Chatelet-en-Brie (environ 10km),
- vers le nord-est, jusqu'à Nangis (environ 5 km).



Figure 17. Tracé du SDIC concernant les villages de la Chapelle-Rablais.

ITINÉRAIRE 54 DU CHÂTELET-EN-BRIE À LA FORÊT DE VILLEFERMOY



Descriptif des variantes

Variante	Km	Voie	Etat	Aménag. préconisé
54 A	14,0	D 213	Bon	RA
		D 12	Bon	RA
		VC	Bon	RA
54 B	13,6	D 213	Bon	RA
		D 227	Bon	RA
		VC	Bon	RA

En raison du caractère rectiligne et dangereux de certaines voies départementales, comme la D 213 et la D 12 (variante 54a,) la recherche de tracés s'est orientée autour de voies secondaires plus adaptées à la pratique du vélo. La variante 54b qui répond mieux à cet objectif conduit donc à déplacer la croisée des itinéraires cyclables vers Echouboulains, pour en faire le centre effectif de la Forêt de Villefermoy.

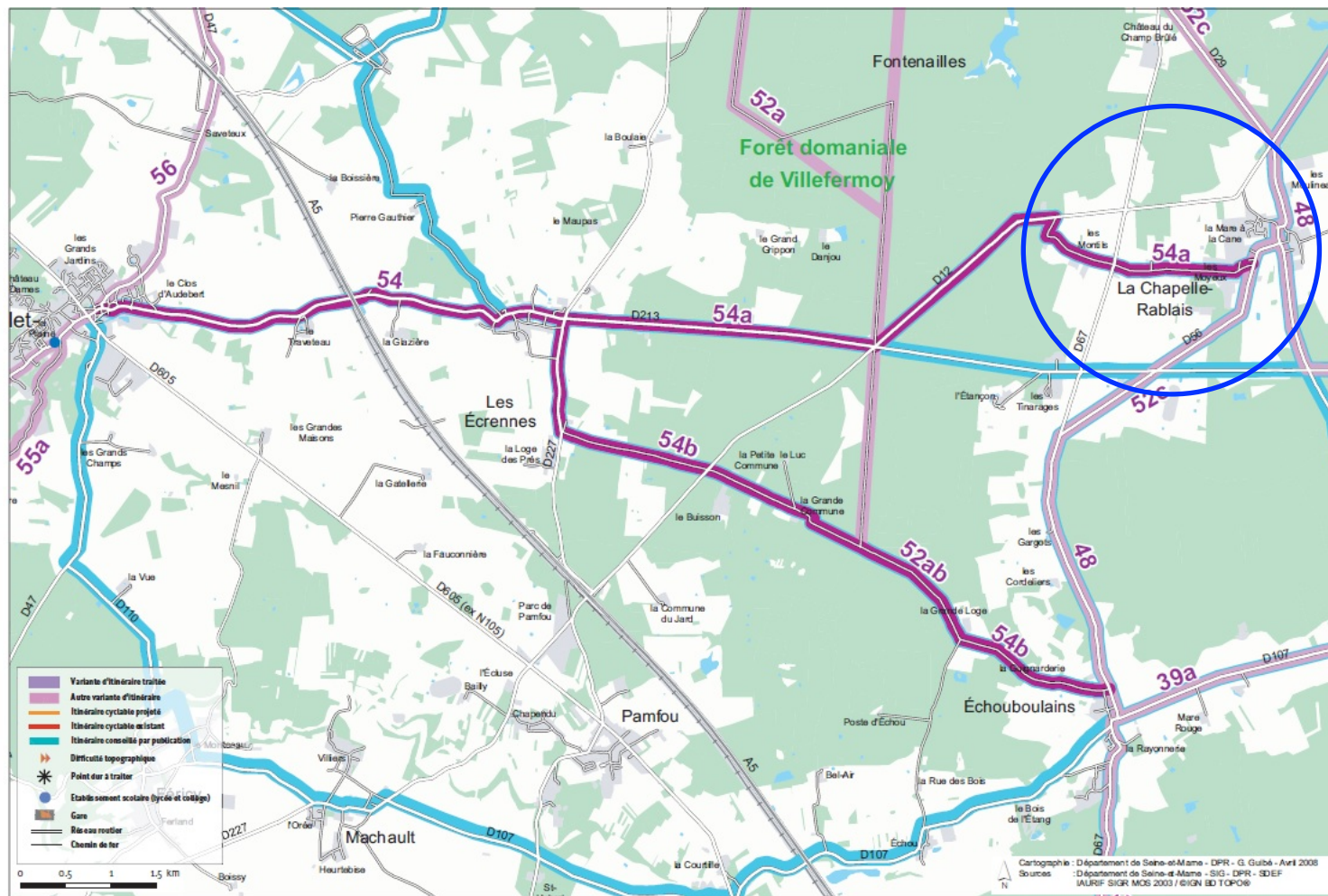


Figure 18. La fiche de l'itinéraire 54 du SDIC (source : SDIC 2007).

4. Les orientations d'aménagement et de programmation pour les zones AU

Les orientations d'aménagement et de programmation présentées ci-après sont issues des réflexions menées lors de l'étude du plan local d'urbanisme, à partir des données du site, de l'orientation des terrains, de différentes hypothèses de desserte en voirie, notamment, ainsi que de construction de logements, en termes de taille et de statut d'occupation diversifiés.

Elles seront précisées, en même temps que leurs dispositions réglementaires, et en tant que de besoin, lors de l'ouverture à l'urbanisation de ces zones, aujourd'hui non constructibles. Les simulations présentées ci-après ne sont donc pas opposables en l'état.

4.1. La mare à la Canne

- Dans une hypothèse d'urbanisation, on privilégiera une orientation des bâtiments au Sud (pour des raisons de performances énergétiques).

Cela implique un schéma de voirie implanté principalement dans le sens Est-Ouest.

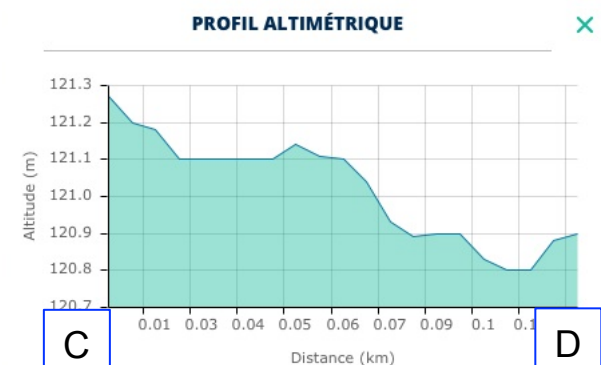
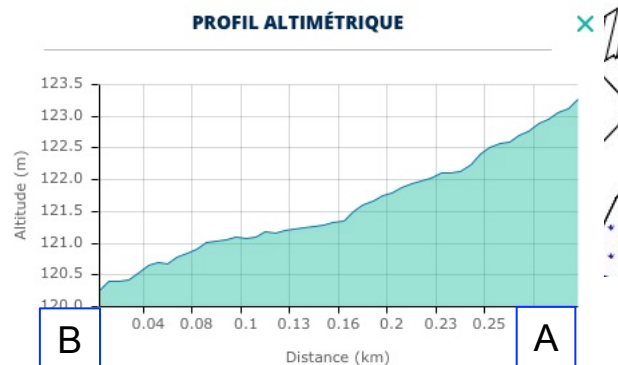
L'aménagement d'un espace de régulation des eaux pluviales en partie basse de la zone apparaît nécessaire (traité en jardin public).

- Les principes de composition urbaine répondent aux objectifs suivants :

- gérer la transition paysagère avec la périphérie d'espaces naturels ou agricoles,
- favoriser une meilleure perméabilité aux circulations piétonnières et cyclables,
- optimiser le foncier disponible, au regard d'un principe de densité construite.



- principe tracé de voirie
- voies douces
- espaces récréatifs et paysagers
- espace affecté à l'habitat intermédiaire ou collectif
- espace affecté principal à l'habitat individuel



4.2. Rue des Noyers – rue des Clos

- Dans une hypothèse d'urbanisation, on privilégiera une orientation des bâtiments au Sud (pour des raisons de performances énergétiques).

Cela implique un schéma de voirie implanté principalement dans le sens Est-Ouest.

- Les principes de composition urbaine répondent aux objectifs suivants :

- relier la rue des Noyers à la rue des Clos, par une voirie à sens unique,
- favoriser une meilleure perméabilité aux circulations piétonnières et cyclables,
- optimiser le foncier disponible, au regard d'un principe de densité construite.

