STRATÉGIE VÉLO DÉPARTEMENTALE

Un nouveau plan et des actions pour le vélo en Val-de-Marne



Eric Legrand CD94

Direction de la Voirie et des Mobilités

2023

VAL de MARNE Le Département

SOMMAIRE

1/ BILAN ET OBJECTIFS DÉPARTEMENTAUX : VERS UN NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR STRATÉGIQUE 5

- **Éléments de bilan** 6
- **Objectifs** 11

> 1. Renforcer la cyclabilité du territoire 11
> 2. Réaliser des aménagements toujours mieux adaptés aux besoins 12
> 3. Créer un environnement favorable au vélo : mobiliser toutes les composantes du système vélo 14

2/ UN NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR STRATÉGIQUE : OBJECTIF 660 KM 16

> 1. Une cartographie des objectifs du Département pour un maillage cyclable encore plus performant 17
> 2. Une hausse du linéaire cyclable à terme 19

3/ PLAN D'ACTIONS : 3 AXES ET 22 ACTIONS POUR LE VÉLO EN VAL-DE-MARNE 21

- **Axe 1 : Réaliser un programme d'aménagements cyclables ambitieux de 450 km à l'horizon 2030** 22

> 1.1. Développer des aménagements majeurs 22
> 1.2. Compléter le maillage à l'échelle locale 25
> 1.3. Proposer des aménagements transitoires pour permettre d'identifier les besoins et les usages et accélérer encore l'augmentation du linéaire cyclable 27
> 1.4. Synthèse du programme 2024-2030 29

- **Axe 2 : Conforter le développement du stationnement vélo** 30

> 2.1. Recenser l'offre de stationnement 30
> 2.2. Renforcer la politique de stationnement vélo pour couvrir l'ensemble de la chaine de mobilité 31

- **Axe 3 : Promouvoir, concerter et évaluer les actions du Département** 34

> 3.1. Créer, animer un réseau partenarial d'échanges et d'expertise 34
> 3.2.Agir vis-à-vis des collégiens 36
> 3.3.Promouvoir la pratique du vélo 36
> 3.4.Poursuivre les actions du Plan de Mobilité d'Administration 38
> 3.5.Développer la connaissance et l'évaluation des pratiques 39
> 3.6.Suivre la mise en œuvre des actions départementales 41

CONCLUSION 42

ÉDITO



Olivier Capitanio
Président
du Département
du Val-de-Marne

La bicyclette est l'une des rares inventions humaines qui ne servent qu'au bien.

Paul Guth

PORTER LE DÉVELOPPEMENT DU VÉLO DANS LE VAL-DE-MARNE : DU PLAN À LA STRATÉGIE

Avec plus de 400 km de routes départementales, le Val-de-Marne est un acteur important de la promotion du vélo en Ile-de-France.

La diversité de son territoire, composé de zones à l'urbanisme très prononcé, mais aussi d'espaces naturels de grande qualité, en fait la richesse mais aussi la complexité d'aménagement, rendant plus difficile la mise en œuvre d'infrastructures adaptées à chaque contexte.

Ainsi fragmenté par la présence de très nombreuses coupures urbaines (voies d'eau, voies ferrées, autoroutes…), le Val de Marne est cependant le support de nombreuses pratiques cyclables, tant pour les trajets du quotidien que pour les loisirs et le tourisme.

La politique départementale en faveur du vélo s'est longtemps appuyée sur le Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) voté en 2002, qui a permis jusqu'à présent l'aménagement d'environ 269 km d'itinéraires cyclables, tant sur voies départementales (dont 164 km sont dotés d'aménagements destinés à la pratique cyclable), que communales et autres (VNF, ONF…), et prévoyait un objectif à terme de 540 km à réaliser.

Face aux défis écologiques et économiques d'aujourd'hui et de demain, le Département s'est engagé, dans le cadre de son Plan de Déplacement du Val-de-Marne (PDVM), dans l'amélioration et le développement des transports pour tous les Val-de-Marnais et ainsi donner à chacun la possibilité de se déplacer dans les meilleures conditions. La pratique du vélo constitue en cela une alternative majeure pour les déplacements du quotidien.

De plus, les enjeux de santé publique ont rejoint ceux de la pratique du vélo, de nombreuses études ayant montré que l'activité physique prévient, notamment, les maladies chroniques, et que la pratique du vélo réduit de 22% les risque de mortalité en cas de diabète, indépendamment des autres facteurs liés au mode de vie. Le Département, qui promeut les activités physiques accessibles au plus grand nombre, ne pouvait que se saisir de cet avantage supplémentaire.

Ces dernières années, le vélo a pris une place toujours plus importante dans les déplacements des franciliens, en lien entre autres avec le développement des vélos à assistance électrique (VAE), mais aussi dans le contexte de la distanciation sociale liée à la crise sanitaire du COVID. Nous avons

assisté à une augmentation historique de la pratique cyclable entre 2019 et 2020 en première couronne (hausse de 80% de la fréquentation sur certains points du Val-de-Marne), progression confirmée en 2021 et 2022 avec une hausse des attentes des usagers sur la qualité des aménagements. Les associations de cyclistes rassemblées au sein du Collectif vélo Ile-de-France, sont devenues des interlocutrices majeures pour les collectivités.

Plusieurs acteurs institutionnels sont venus soutenir cette croissance en s'appuyant largement sur le SDIC et en proposant la réalisation d'un réseau structurant à grande capacité en Ile-de-France : la Région (réseau vélo Ile-de-France : RVIF), la Métropole du Grand Paris (MGP, avec le réseau vélo métropolitain), l'Etat (plan vélo annoncé et appels à projets), les EPT et les Communes (plans vélo locaux).

Conscients de ces enjeux multiples, nous avons redressé les montants investis chaque année. Les aménagements cyclables livrés en 2021 et 2022 ont représenté un total de 22 M€, alors qu'ils s'équilibraient à 15M€ pour ceux livrés en 2019 et 2020. Cette hausse de 50% confirme la volonté départementale d'amplifier les investissements pour la mobilité cyclable.

Ainsi, notre département a commencé à prendre de l'avance sur ses voisins, en termes de linéaire cyclable tout d'abord, mais aussi en matière de sécurité de ces aménagements, en grande majorité réalisés en site propre.

Pour autant, la pratique du vélo en Val-de-Marne reste encore à améliorer et à mieux sécuriser sur certaines voies départementales sur lesquelles la circulation automobile prédomine. Le réseau existant d'itinéraires cyclables reste incomplet et insuffisamment maillé, parfois vieillissant ; certaines discontinuités d'itinéraires peuvent parfois constituer un frein important à cette pratique, en particulier pour les utilisateurs les moins aguerris comme les collégiens, mais aussi certains publics plus fragiles comme les personnes âgées ou handicapées.

Pour répondre à ces enjeux, nous avons décidé de dépasser le Schéma directeur de 2002, et de passer de ce simple *plan* d'aménagement à une véritable *stratégie* vélo volontariste, associant tous les acteurs concernés de notre territoire, et qui permettra d'accentuer et d'accompagner l'évolution durable de la pratique cyclable des Val-de-Marnais.

Sur la base du bilan des actions réalisées jusqu'à ce jour, ce document définit les nouveaux objectifs de notre stratégie vélo. Je ne doute pas que celle-ci participera grandement à l'amélioration de la qualité de vie des Val-de-Marnais, qui est l'une des priorités majeures de notre politique au service de notre Département.

Olivier Capitanio

Président du Conseil Départemental du Val-de-Marne

1

BILAN ET OBJECTIFS DEPARTEMENTAUX :

VERS UN NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR STRATÉGIQUE

ÉLÉMENTS DE BILAN
UN AVANTAGE POUR LE VÉLO VAL-DE-MARNAIS

Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC), conçu en 2002, a été actualisé régulièrement pour suivre l'évolution des enjeux vélos. Sa dernière mise à jour représentait un réseau cyclable d'intérêt départemental de 540 km à terme, sur voirie départementale et communale, et des itinéraires prioritaires à réaliser.

MÉTHODOLOGIE DE CALCUL DU LINÉAIRE CYCLABLE

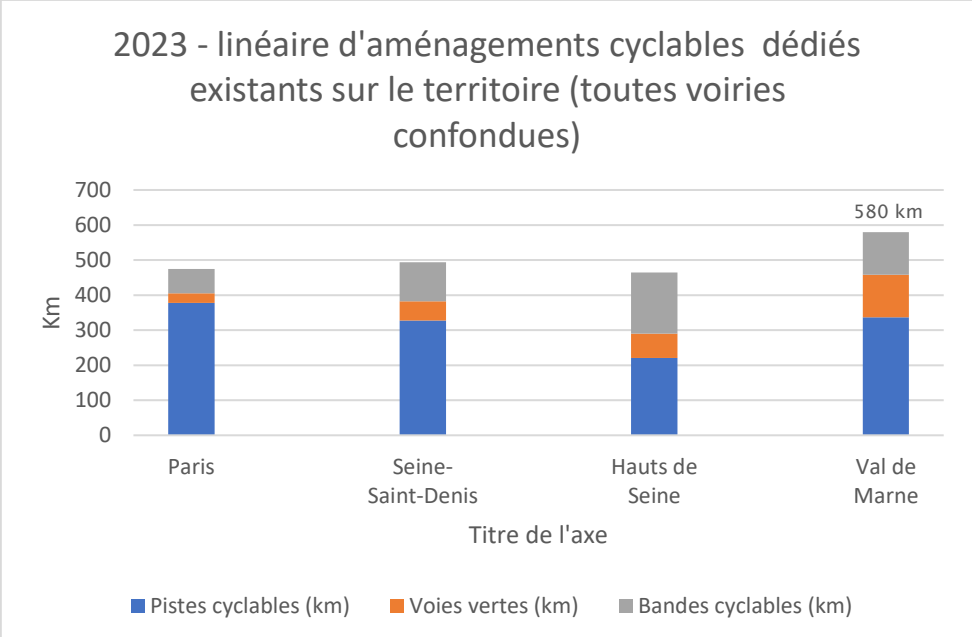
La méthodologie utilisée pour le comptage des km d'aménagement est celle mise au point par le chercheur Frédéric Héran. La base des aménagements existant utilisée est celle d'OpenStreetMap. **Cette méthodologie détaillée en annexe n°1 est partagée par l'ensemble des acteurs (associations, Ile-de-France Mobilités ...).**

- **Aménagements**

Les sections de ce schéma déjà réalisées représentent environ 269 km dont la majorité (164 km) a été réalisée par le Département sur ses voiries (cf. carte du réseau existant ci-après). Le reste du linéaire est situé principalement sur des voies communales et territoriales, le Département ayant subventionné la réalisation de 11 km d'aménagements sur ces voiries depuis 2018.

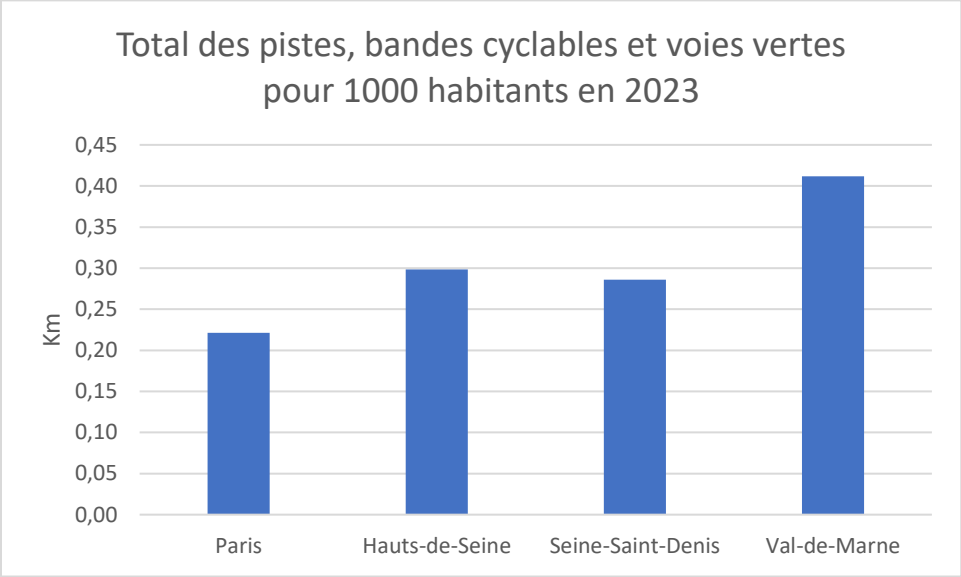
Des aménagements diffus réalisés sur le domaine communal complètent les itinéraires du Schéma Directeur, portant le linéaire d'aménagements cyclables existants sur l'ensemble du territoire départemental à 580 km, toutes voiries confondues.

Au regard de ce linéaire, le Val-de-Marne est aujourd'hui dans une situation légèrement supérieure aux autres départements sur le volume d'aménagements cyclables réalisés sur leur territoire. Paris et la Première couronne apparaissent aujourd'hui comme des territoires qui ont fortement investi dans la pratique cyclable.



Source : Données Open Street Map, IDFM 2023

Rapporté au nombre d'habitants, le Val-de-Marne marque une avance en matière de linéaire cyclable. On compte 0,4 km d'aménagements cyclables (pistes, bandes et voies vertes) pour 1000 habitants en 2023 en Val-de-Marne. Il est à noter une majorité de pistes en site propre (pistes cyclables et voies vertes), qui prime à la sécurité des cyclistes.



Source : Données Open Street Map, IDFM 2023

Sur les voiries départementales, les aménagements vélos ont permis d'amorcer la réalisation d'un maillage cyclable à l'échelle départementale (RD6, RD19, le long du 393, T7, T9…) et de résorber quelques coupures fortes (les Ponts Mandela, Passerelle de Nogent-sur-Marne, passerelle de Choisy, …).

En 2021 et 2022, sur l'impulsion de l'exécutif départemental, des aménagements importants et recouvrant des typologies variées ont été livrés, notamment :

- Traitement de grandes coupures : pont Mandela et sa rampe (Charenton-Ivry), carrefour Pompadour (Créteil), création de pistes cyclables sur le pont d'Ivry.

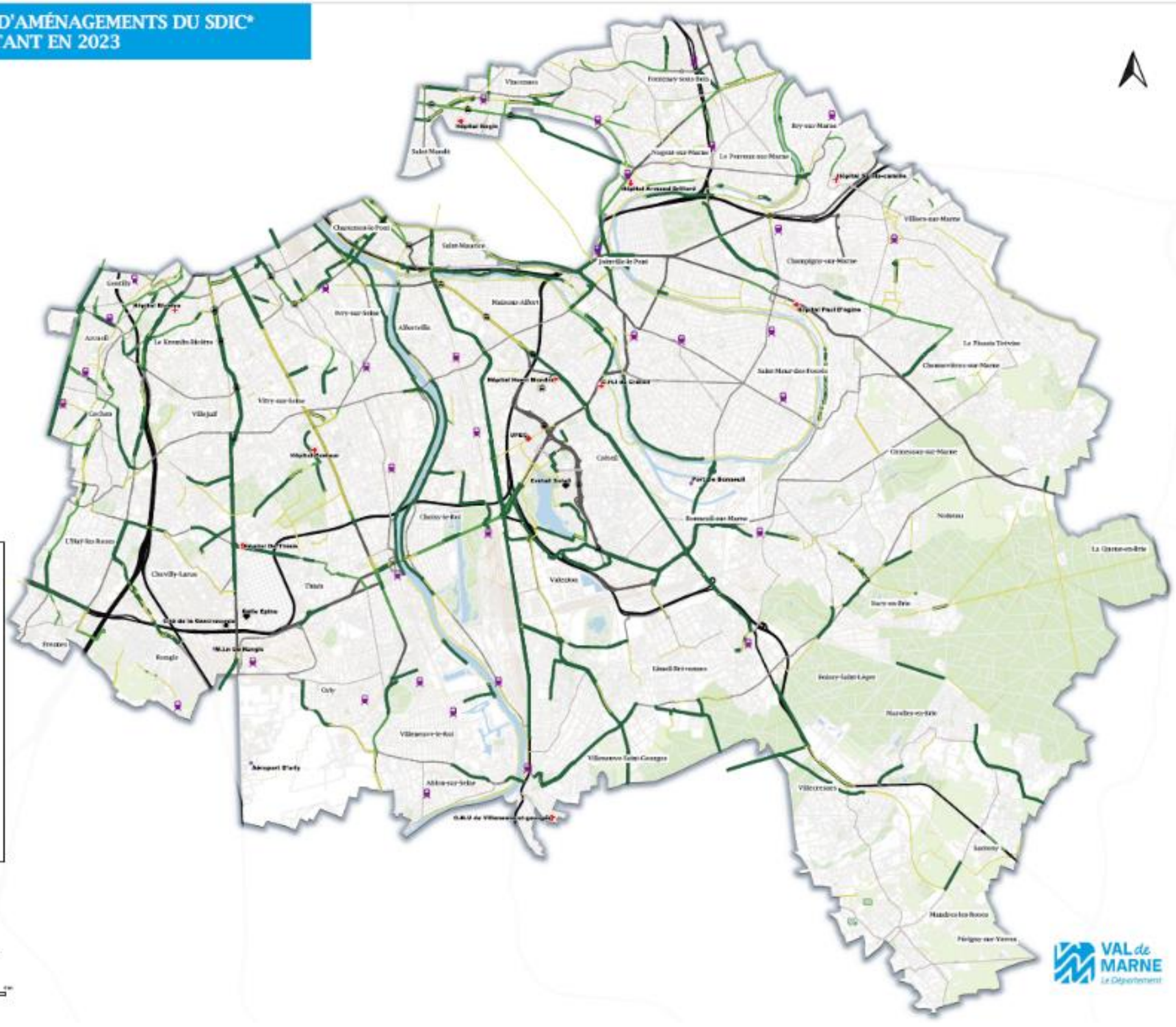
- Pérennisation des pistes sanitaires : avenue de Joinville à Nogent (RD86), avenue Leclerc et pont à Joinville (RD4), RD19 à Alfortville.

- Traitement de discontinuités : avenue de la Liberté à Charenton (RD154) et avenue Descartes (RD 204) à Limeil-Brévannes.

- Accompagnement des évolutions urbaines : RD136 à Valenton (nouveau collège), RD7 à Chevilly-Larue le long d'un nouveau quartier.

Cela représente un linéaire total de **6 km**, pour un montant d'environ **22 M€.**

PLAN VELO - TYPES D'AMÉNAGEMENTS DU SDIC* EXISTANT EN 2023



LÉGENDE

Types d'aménagements du SDIC*

- Piste
- Bande
- Passage adapté

Réseau routier

- Autoroute,Nationale
- RD Magistrale
- RD Principale
- RD Secondaire
- Communale

Éléments de fond de plan

- Limites communales
- Espaces verts
- Espaces agricoles

Source : OSM, SIGR4
DVM/STEG/NT-TLGD
Date : 10/10/2023
Ref: 2325001
*SDIC : Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables

VAL de MARNE
Le Département

De nombreux aménagements en faveur des vélos sont également réalisés par les communes, souvent accompagnées techniquement ou aidées financièrement par le Département. Sur leurs territoires, en complément d'aménagements dédiés, la création de zones 30 et de double-sens cyclables permet de créer de véritables continuités cyclables dans les voies résidentielles à faible trafic.

Au-delà du kilométrage des aménagements, la qualité des réalisations et du maillage des itinéraires est déterminante pour entrainer une évolution effective des pratiques. Aujourd'hui, le maillage cyclable départemental doit encore être renforcé en ciblant les grandes sections de voiries non aménagées (notamment sur les RD les plus contraintes par la largeur ou le contexte urbain…), les discontinuités d'itinéraires identifiées et les coupures complexes qui restent à traiter par des aménagements conséquents.

Certains aménagements existants sur voirie départementale sont inégaux et améliorables : quelques aménagements déjà réalisés par le passé sont à adapter car ils sont parfois générateurs de conflits d'usages (piétons/vélos), alors que d'autres, plus récents, sont considérés comme des réussites : avenue de la Liberté à Charenton, passerelle de Choisy, RD6 à Maisons-Alfort…

- **Stationnement**

Le Département a soutenu le développement du stationnement en gare depuis 2014 (plus de 1200 places, soit 600 arceaux posés), subventionné certaines communes pour l'implantation d'arceaux sur leur domaine, implanté du stationnement dans ses collèges (2/3 des collèges sont équipés) et ses parcs ainsi qu'au droit de traversées piétonnes (19 villes ont déjà fait l'objet de cette action). Aujourd'hui le développement du stationnement en gare relève directement d'Ile-de-France Mobilités et des transporteurs (SNCF, RATP) mais les arceaux implantés restent en nombre insuffisant au regard des besoins. Il convient de dynamiser et recentrer la politique départementale sur le déploiement du stationnement sur l'ensemble de la chaîne de mobilité.

- **Actions de promotion et de développement de la pratique du vélo**

En complément des aménagements réalisés, des actions ont été menées pour favoriser le développement du vélo en soutenant des initiatives locales innovantes :

- soutien à des associations locales pour l'organisation d'ateliers d'auto-réparation vélo, de cours de pratique, d'ateliers mécanique, de balades en groupes ;

- soutien à des ressourceries spécialisées sur le vélo ;

- soutien d'activités de cyclo-logistique de proximité.

Le Comité Départemental du Tourisme (CDT) du Val-de-Marne offre en parallèle de découvrir des itinéraires, sous la forme de randonnées organisées.

Le Département propose également une offre vélo pour les loisirs de proximité. En effet, deux grandes coulées vertes (Végétale et Coulée verte Bièvre-Lilas)

permettent une pratique de loisir du vélo dans un cadre apaisé. Les parcs départementaux sont également accessibles aux cyclistes.

- **Protection des publics fragiles**

Le Département favorise la pratique du vélo adaptée pour les personnes en situation de handicap ou les personnes âgées via des financements dédiés (conférence des financeurs de la prévention de perte d'autonomie). Cela s'inscrit en lien avec les aides à l'achat d'IDFM pour des vélos adaptés ;



OBJECTIFS

DEVANCER, PROMOUVOIR ET SOUTENIR LA CROISSANCE DU VÉLO

La vague actuelle d'essor du vélo, la mise en service des lignes M14 et M15sud, du Grand Paris Express (GPE) avec du stationnement bien dimensionné en gare, le développement urbain l'accompagnant et la définition de grands itinéraires structurants vélo (Réseau Vélo d'Ile-de-France : RVIF, Réseau Métropolitain de la Métropole du Grand Paris : MGP), vont encore améliorer l'intermodalité et modifier les pratiques de déplacement. Il est donc nécessaire de revoir le SDIC actuel pour accompagner et développer cette croissance du vélo de manière significative et qualitative, et contribuer à en faire un véritable mode de transport alternatif dans les déplacements du quotidien. Le Département se fixe donc les objectifs suivants :

1. Renforcer la cyclabilité du territoire

Le Département tient à **augmenter significativement la pratique en poursuivant le développement d'un réseau cyclable confortable, maillé et sécurisé,** et donc attractif pour les différents publics pour renforcer la « cyclabilité » du territoire.

La nature des aménagements sera à adapter au contexte de chaque voie (urbain, trafic…) pour garantir la circulation des cyclistes en toute sécurité. Des aménagements protégés ou des dispositifs plus rapides à mettre en œuvre (marquage, signalétique, revêtements…) pourront être réalisés. En effet, les pistes cyclables sanitaires aménagées en 2020 ont révélé le potentiel des aménagements transitoires ou expérimentaux dans l'augmentation rapide de la pratique cyclable.

Les choix des solutions d'aménagements seront concertés avec les collectivités concernées et les associations de cyclistes pour répondre aux besoins des usagers.

Ces aménagements seront engagés en priorité sur :

- **Les sections stratégiques du réseau structurant en privilégiant les voies qui ne disposent d'aucun aménagement pérenne.**
- **Les sections servant au rabattement sur les gares, en particulier celles du GPE**
- **Les discontinuités, soit majeures liées à des coupures urbaines, soit celles complétant des itinéraires en grande partie déjà réalisés.**

Ils tiendront compte :

- Des grands itinéraires supra-départementaux et des nouveaux plans de la Région Ile-de-France (RIF) et de la Métropole du grand Paris (MGP) ; et plus généralement de la constitution d'aménagements cyclables de plus grande capacité ;
- Des itinéraires définis par les plans vélos locaux des communes et des EPT qui participent au maillage général du territoire départemental.

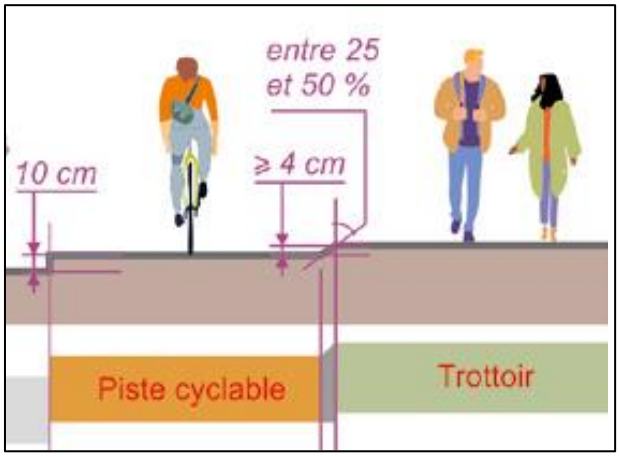
Ces aménagements constitueront un programme d'opérations qui pourra évoluer en fonction des opportunités, des priorités, des échanges avec les villes…

2. Réaliser des aménagements toujours mieux adaptés aux besoins

Les aménagements existants sur voirie départementale et ceux réalisés par les communes sont parfois anciens ou hétérogènes. Certains peuvent être générateurs de conflits piétons/vélos. L'objectif est de réaliser, subventionner ou apporter une expertise aux communes pour réaliser des aménagements cyclables qui répondent aux besoins et aux usages de manière qualitative tout en respectant les piétons, et en cohérence avec les engagements environnementaux du Département.

Une exigence de qualité des aménagements

- La mise en œuvre de la stratégie vélo départementale passe par la prise en compte des recommandations élaborées par le CEREMA, établissement public produisant du conseil et des guides en direction des collectivités locales (disponibles gratuitement sur le site du CEREMA : www.cerema.fr). Le respect de ces recommandations est demandé par les financeurs, y compris par le Département pour ses aides aux collectivités au titre du SDIC.
- Une piste cyclable doit être conçue avec la même exigence qu'une voie de circulation motorisée, c'est-à-dire qu'elle doit être continue, dimensionnée en fonction des flux attendus, respectant des girations adaptées en fonction des vitesses prévisionnelles… Une largeur suffisante pour que 2 cyclistes se doublent doit être systématiquement recherchée lorsque cela est techniquement possible ; cela permet en effet leur utilisation par l'ensemble des usagers (vélo cargo, tricycle adapté pour les usagers de fauteuil roulant…)
- Les aménagements cyclables doivent se poursuivre au travers des carrefours, afin de ne pas laisser les cyclistes sans protection dans les zones les plus dangereuses ;



Exemple d'insertion : CEREMA - 2021

Une cohérence avec les engagements environnementaux et sanitaires du Département

Les aménagements cyclables du Département doivent s'inscrirent dans une démarche plus large de prise en compte des enjeux environnementaux et climatiques.

Le vélo, en remplacement des mobilités motorisées, joue un rôle direct pour l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des émissions de CO2. La pratique du vélo améliore la santé. Une étude réalisée en 2012 par l'observatoire régional de la Santé d'Ile-de-France a montré que les bénéfices de sa pratique sont vingt fois supérieurs à ses risques.

La création d'un aménagement cyclable doit s'intègrer aujourd'hui dans une réflexion plus large sur les différents enjeux environnementaux auquels est confronté le Département : gestion des eaux pluviales et desimperméabilisation des sols, végétalisation, plantation d'arbres…

Protection des publics les plus vulnérables

La hausse de la pratique cyclable peut augmenter les conflits avec les piétons, quand les aménagements cyclables sont réalisés sur trottoir ou sans séparation physique claire avec les espaces dédiés aux piétons.

- Les piétons doivent faire l'objet d'une attention particulière afin que les aménagements cyclables ne se fassent pas à leur détriment et ne créent pas de nouvelles situations de conflit.
- La séparation de l'aménagement cyclable par rapport au trottoir doit être visible mais également facilement détectable, en particulier pour les personnes malvoyantes.
- Certains aménagements existants peuvent augmenter le risque de conflits piétons/vélos du fait de l'augmentation du nombre de cyclistes. C'est pourquoi le Département portera également des projets d'amélioration ou de mise à niveau des aménagements cyclables existants.
- D'une manière générale au regard des compétences du Département, un aménagement cyclable est considéré comme réussi si un collégien peut y rouler en sécurité.

- Pour accentuer les actions déjà engagées en la matière, la concertation préalable avec des personnes âgées ou en situation de handicap sera systématisée afin que les aménagements cyclables répondent à leurs besoins, tant pour les vélos adaptés (tricycles) que sur la protection de la piste vis-à-vis des différents handicaps.

Associer les différents partenaires (usagers, associations, collectivités) pour répondre aux besoins

Afin de réaliser des aménagements adaptés aux besoins des usagers, le Département renforcera l'association des partenaires aux différentes étapes du sujet. Les recommandations des associations d'usagers, tant de cyclistes que de piétons et de personnes à mobilité réduite ainsi que l'expertise territoriale des collectivités seront sollicitées.

3. Créer un environnement favorable au vélo : mobiliser toutes les composantes du système vélo

Pour accompagner le développement d'un réseau d'aménagements cyclables lisible, sécurisé et cohérent, il est nécessaire de tendre vers un « système vélo » efficace. L'économiste des transports et urbaniste Frédéric Héran définit le système vélo comme l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre.

Systématiser l'offre de stationnement à toutes les étapes des chaînes de déplacement

Le stationnement est une composante essentielle d'une politique cyclable réussie. Dans une démarche d'exemplarité, l'objectif du Département est tout d'abord d'assurer une offre de stationnement vélo à proximité de tous les bâtiments départementaux. Il s'agit ensuite de s'assurer d'une diffusion la plus large d'une offre de stationnement adaptée, en particulier sur la voirie communale, autour des pôles de proximité, chez les bailleurs sociaux, et près des pôles gare existants ou futurs (compétence reprise par les transporteurs).

Mobiliser l'ensemble des compétences du Département pour promouvoir la pratique et la culture vélo

Au-delà de ses compétences sur ses routes départementales, le Département souhaite mobiliser ses différentes politiques publiques afin de favoriser la pratique du vélo : sensibilisation et accès au vélo des publics fragiles, soutien aux initiatives locales, développement de voies vertes et de parcs accueillants pour les vélos…

Connaître les pratiques

Le Département souhaitant faire de la bicyclette un mode de transport à part entière, il est indispensable que sa pratique soit aussi bien connue que le sont les autres modes de transport (modes motorisés et transports publics). L'objectif est donc d'arriver, à l'échelle de sa stratégie vélo, à mettre en place des outils de suivi précis et fiables, et qui puissent produire des données diffusables au public et utilisables pour développer nos installations et nos actions.

2

UN NOUVEAU SCHEMA DIRECTEUR STRATEGIQUE

OBJECTIF 660 KM

UN NOUVEAU SCHÉMA DIRECTEUR STRATÉGIQUE *OBJECTIF 660 KM*

1. Une cartographie des objectifs du Département pour un maillage cyclable encore plus performant

Au regard des nouvelles orientations, un nouveau schéma directeur est défini, pour prendre en compte :

- La volonté du Département d'aménager au bénéfice des cyclistes les routes départementales les plus structurantes afin d'offrir un réseau toujours plus performant,
- Les grands itinéraires supra-départementaux et les nouveaux plans de la Région Ile-de-France et de la Métropole du Grand Paris ; et plus généralement la constitution d'aménagements cyclables de plus grande capacité pour développer et accompagner la croissance du vélo en Ile-de-France,
- L'essor des plans vélos communaux et territoriaux qui participent au maillage général du territoire départemental,
- Les retours d'expérience sur les usages des aménagements existants.

La nouvelle hiérarchie identifie 3 niveaux de classification du réseau cyclable départemental à développer, ayant des vocations complémentaires, allant du grand axe de transit intercommunal à la desserte des polarités locales.



UNE HIERARCHIE EN TROIS NIVEAUX	
<u>Niveau 1</u> : Réseau cyclable magistral, structurant et de grande capacité	Le niveau 1 est très majoritairement situé sur des routes départementales. Il correspond à des axes voués à accueillir des aménagements capacitaires répondant à des flux importants, et comprend : • Des axes radiaux majeurs pour assurer les liaisons Paris – banlieue – départements limitrophes, • Des rocades de liaison inter-banlieue et avec les départements limitrophes, • Les accès aux gares existantes et futures. Il intègre notamment les axes identifiés au sein du Réseau Vélo Île-de-France (porté par la Région) et du Réseau Vélo métropolitain (porté par la Métropole).
<u>Niveau 2</u> : Réseau cyclable principal de rabattement	Le niveau 2 correspond à des axes qui desservent des grands pôles générateurs de déplacements ainsi qu'aux itinéraires de promenades emblématiques du département (coulées vertes et berges) • Axes structurants entre les différentes polarités urbaines (gares, pôles d'emplois, équipements, parcs, …) • Berges de la Seine et de la Marne, liaison intersites du CD94 à Créteil • Coulées vertes avec une double fonction : loisirs et domicile travail, mais souvent aménagés en mixte piétons/cycles
<u>Niveau 3</u> : Réseau cyclable secondaire	Le niveau 3 est constitué d'itinéraires sur des voies principalement communales ayant une fonction de transit à l'échelle de la ville et qui ont vocation à être intégrées au SDIC. Il intègre notamment des éléments des plans vélos des villes. Ce réseau secondaire a d'avantage vocation à évoluer au fur et à mesure de l'adoption des plans vélos par les collectivités locales.

2. Une hausse du linéaire cyclable à terme

Le linéaire total du tracé du précédent Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) représentait 540 km, dont 281 km sur RD.

Le linéaire total du nouveau schéma directeur stratégique vélo représente une augmentation du linéaire cyclable inscrit de 120 km (dont 48km sur RD). En effet, il intègre les réseaux structurants de grande capacité de la Région (101 km dont 60 km sur RD) et de la Métropole du Grand Paris (92 km dont 63km sur RD) et les nouveaux itinéraires répondant aux objectifs départementaux (aménagement de sections stratégiques, desserte des polarités urbaines importantes (pôles gares…), traitement des discontinuités…).

Le nouveau schéma directeur stratégique vélo présente 660 km d'itinéraires cyclables, dont 329 km sur voirie départementale.

Sur l'ensemble du SDIC, la répartition des aménagements entre les différents niveaux est la suivante :

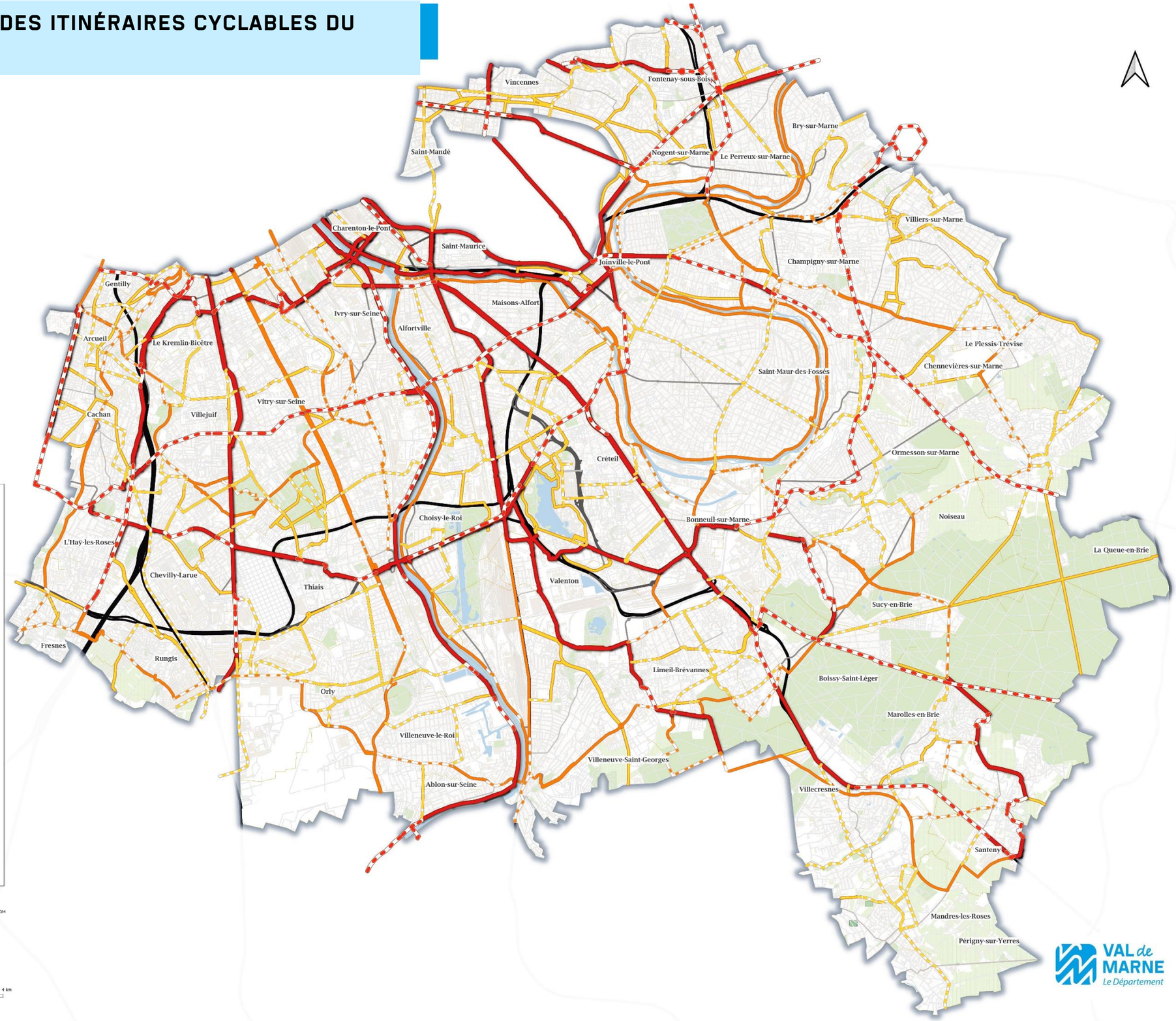
- **Niveau 1** (Réseau cyclable magistral, structurant et de grande capacité): **188 km, dont 130,6 km sur RD**

- **Niveau 2** (réseau cyclable principal de rabattement): **191 km dont 86 km sur RD**

- **Niveau 3** (réseau cyclable secondaire) : **281,6 km dont 112 km sur RD**

La carte des aménagements cyclables sera complétée ou modifiée selon les évolutions des schémas locaux et supra-départementaux.

SCHÉMA DIRECTEUR DES ITINÉRAIRES CYCLABLES DU VAL-DE-MARNE



LÉGENDE

Hiérarchisation des aménagements du SDIC*

Aménagements existants en 2023

- NIVEAU 1
- NIVEAU 2
- NIVEAU 3

Aménagements à réaliser

- NIVEAU 1
- NIVEAU 2
- NIVEAU 3

Réseau routier

- Autoroute,Nationale
- RD Magistrale
- RD Principale
- RD Secondaire
- Communale

Éléments de fond de plan

- Limites communales
- Espaces verts
- Espaces agricoles

Source : OSM, SIGIM
DVM/STRSI/NT-TLGO
Date : 12/10/2023
Ref. : 2329001
*SDIC : Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables

0 2 4 km

VAL de MARNE Le Département

3

PLAN D'ACTIONS

3 AXES ET 22 ACTIONS POUR LE VÉLO EN VAL-DE-MARNE

AXE 1 : RÉALISER UN PROGRAMME D'AMÉNAGEMENTS CYCLABLES AMBITIEUX DE 450 KM À L'HORIZON 2030

Pour arriver à créer de grandes continuités cyclables et atteindre la réalisation de 450 km de linéaire cyclable dès 2030, le programme d'aménagement à mettre en œuvre comprend des aménagements majeurs comme la réalisation d'axes structurants ou la résorption de coupures, mais également la reprise d'aménagements existants vieillissants et inadaptés aux nouvelles pratiques, le traitement de petites discontinuités pénalisantes au niveau local, ainsi que le soutien aux réalisations communales.

1.1. Développer des aménagements majeurs

Sur la base des objectifs du Département, afin de réaliser un programme d'opérations cyclables ambitieux, plusieurs actions sont à engager de 2024 à 2030 :

- ACTION 1 : **Réaliser les opérations de développement du réseau cyclable structurant** permettant la mise en œuvre d'un linéaire important et efficace pour les cyclistes, notamment sur les axes prioritaires (phase 1 du RVIF, plan vélo MGP, continuité d'aménagements existants…). Elles comprennent :

  - **Les opérations majeures de requalification ou de Transport en Commun en Site Propre (18 km)** qui intègrent une composante cyclable importante mais qui disposent de modalités d'avancement et de financement spécifiques, par exemple au Contrat de Plan Etat/Région (ex. ALTIVAL, Tzen5, RD5 à Orly…).

  - **Les opérations cyclables spécifiques (48 km)** (ex : RD6 à Charenton, RD120 à Vincennes). Une volonté forte des villes est indispensable pour mener à bien ces opérations qui ont toujours un impact sur la place donnée à la circulation générale et/ou au stationnement des véhicules motorisés.

- **ACTION 2 : Réaliser les opérations de résorption des coupures cyclables majeures**

Il s'agit d'aménager des franchissements ou des carrefours, stratégiques pour le maillage du réseau, souvent difficilement praticables voire dangereux pour les cyclistes. Certains de ces franchissements sont traités pour permettre des continuités cyclables de grande portée. Exemple : passerelle d'Ablon, carrefour Pompadour… Bien que limitées dans l'espace, ces opérations représentent un engagement financier important. 3 à 6 résorptions de coupures seront engagées à horizon 2030.

L'ensemble de ces opérations les plus structurantes représente environ 66 km d'aménagements sur RD, de 2024 à 2030 et 3 à 6 résorptions de coupures

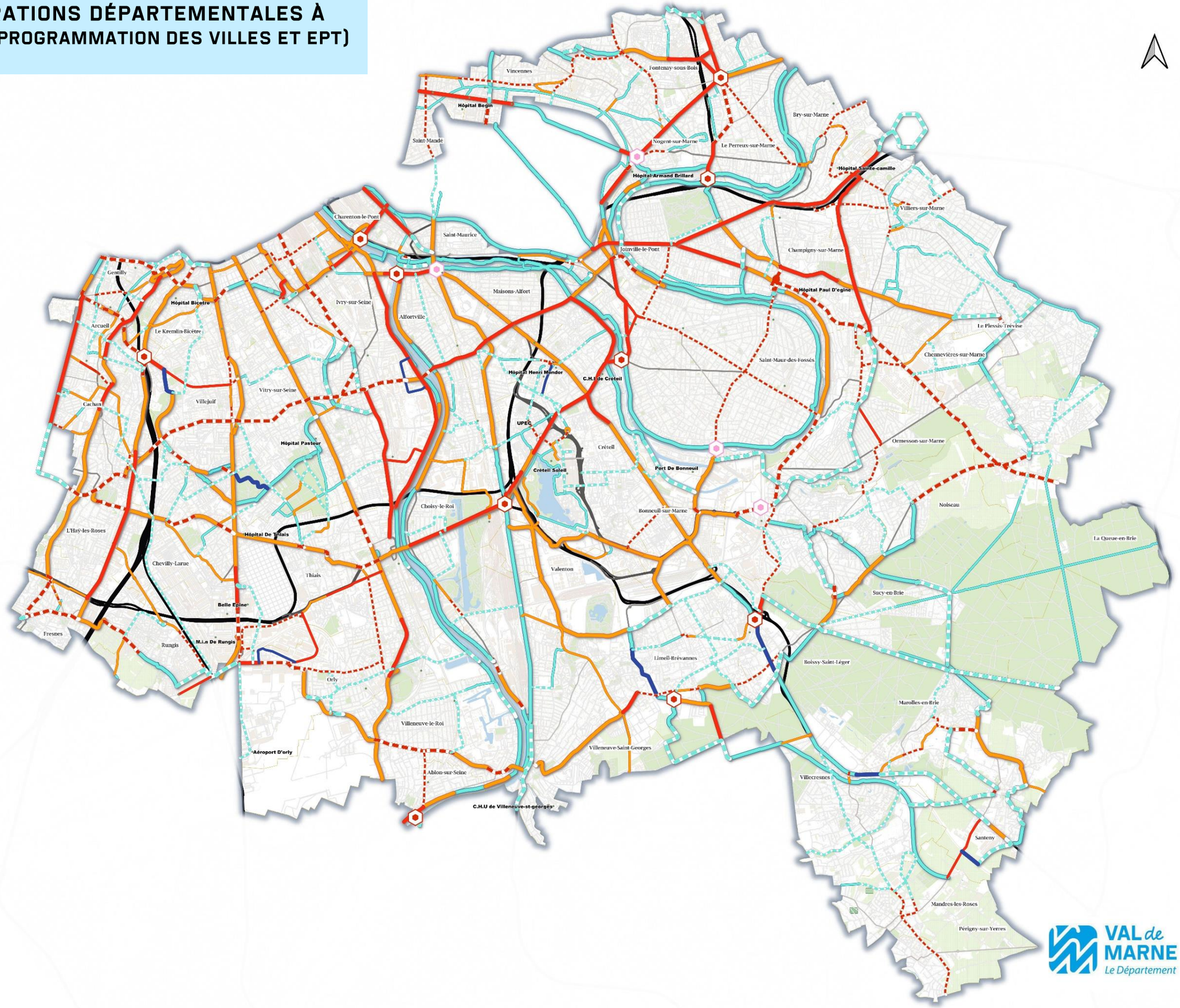
Ce programme très ambitieux s'appuiera sur un partenariat financier large. Il existe en effet aujourd'hui plusieurs dispositifs cumulables, de l'Etat, de la Région et de la Métropole du Grand Paris.

En particulier **le programme triennal 2024-2026 figurant en annexe 2** constitue avec le Plan Vélo le « document stratégique territorial » demandé par la Région Ile-de-France pour accorder ses aides aux opérations cyclables. Ce programme triennal pourra être mis à jour annuellement en fonction de l'avancée des projets.

Le Département veillera à **compléter le financement de ce programme** par la recherche d'autres partenariats sous forme, par exemple, de conventionnements spécifiques avec les financeurs habituels ou de nouveaux.



PANORAMA DES OPÉRATIONS DÉPARTEMENTALES À HORIZON 2030 (HORS PROGRAMMATION DES VILLES ET EPT)



LÉGENDE

État d'avancement en 2030 et au-delà

- Existant sur RD, réalisé avant 2021
- Existant hors RD, réalisé avant 2021
- Nouveaux aménagements sur RD (2021-2030)
- Nouveaux aménagements hors RD (2021-2030)
- Projeté sur RD après 2030
- Projeté hors RD
- Coupures à résorber avant 2030
- Coupures à résorber après 2030

Réseau routier

- Autoroute,Nationale
- RD Magistrale
- RD Principale
- RD Secondaire
- Communale

Éléments de fond de plan

- Limites communales
- Espaces verts
- Espaces agricoles

Source : OSM, SIG94
DVM/STEG/NT-TLGD
Date : 27/09/2023
Ref: 2325001

0 2 4 km

VAL de MARNE Le Département

1.2. Compléter le maillage à l'échelle locale

Au-delà des opérations structurantes et de la résorption de coupures nécessitant des investissements lourds, la réalisation au quotidien d'aménagements permet de traiter les discontinuités, de rénover l'existant, et de compléter le maillage à l'échelle locale. Le Département poursuivra, développera, et mettra à jour sa politique en ce sens, au moyen des actions qui suivent :

- **ACTION 3 : Définir un programme annuel de travaux pour réaliser les opérations du quotidien** :

  - Traiter les discontinuités d'itinéraires qui découragent la pratique : petites sections manquantes ou discontinuités au niveau des carrefours (par exemple les discontinuités sur la RD127…).
  - Reprendre des itinéraires vieillissants et rénover des aménagements existants en mauvais état ou inadaptés (conflits piétons/vélos).

L'ensemble de ces opérations à engager représente entre 10 et 20 km d'aménagements cyclables sur RD d'ici 2030.



- **ACTION 4 : Renforcer la politique de soutien aux projets locaux :**

Pour obtenir un réseau maillé et rendre le réseau cyclable départemental cohérent avec le réseau local, il est indispensable que les voiries communales et territoriales soient praticables dans de bonnes conditions par les cyclistes. C'est pourquoi le Département soutient financièrement les communes et les EPT dans la réalisation d'aménagements cyclables figurant au Schéma directeur ou desservant des sites spécifiques comme les collèges, les équipements publics structurants, les pôles gare…

A cet effet, la carte des aménagements cyclables sera complétée ou modifiée selon les évolutions des schémas locaux et supra-départementaux pour prendre en compte ces enjeux.

Par exemple, de 2018 à 2022, ce dispositif d'aide a permis de subventionner la réalisation de plus de 11 km d'aménagements cyclables et de zones 30, pour un montant total de 1,06 millions d'euros.

Pour continuer dans ce sens, le dispositif actuel d'aides est maintenu et renforcé avec :

- **Un taux d'aide unique de 30% d'un plafond de :**
  - 610€HT/ml pour l'aménagement de pistes et de bandes cyclables ;
  - 480€HT/ml pour l'aménagement de zones 30 ou de zones de rencontre,

  pour des aménagements cyclables figurant au SDIC réalisés par les collectivités locales hors voirie départementale. Cela leur permet, avec les aides de la Région (50%) d'avoir un reste à charge minimal de 20%.

- **La mise en place d'un dispositif complémentaire de financement spécifique pour les communes disposant d'une desserte insuffisante par un mode de transport collectif structurant**[1], dédié à la réalisation d'aménagements, de stationnements mais également en termes d'accompagnement et conseil**.**

  12 Communes concernées :
  Chennevières-sur-Marne, La Queue-en-Brie, Le Plessis-Trévise, Limeil-Brévannes, Mandres-les-Roses, Marolles-en-Brie, Noiseau, Ormesson-sur-Marne, Périgny-sur-Yerres, Santeny, Valenton et Villecresnes

  Pour ces communes, les aides apportées par le Département seront renforcées pour favoriser le rabattement vélo en gare, les déplacements du quotidien dans des secteurs où la fréquence des transports en commun (bus) est souvent faible, et pour prendre en compte les difficultés de financement de ces communes. Cela concerne à la fois les aménagements cyclables, le stationnement et d'autres dispositifs visant à développer la pratique.

  Le taux de subvention de 30% apporté sur les projets d'aménagements sera conservé mais l'assiette subventionnable des projets sur ces territoires sera réhaussée à :
  - 1000€HT/ml par mètre linéaire pour les pistes cyclables
  - 800€HT/ml par mètre linéaire pour les zones 30 et zones de rencontre

  En complément, le subventionnement d'autres dispositifs comme l'élaboration de plans vélos, le soutien à une vélo école (achat de matériel), de campagnes de sensibilisation, d'actions spécifiques (investissement et

[1] Communes dont moins de 50% de la population réside à moins de 2 km d'une gare ou d'une station de RER, de métro (y compris lignes 14 et 15 du Grand Paris Express) ou de bus en site propre (TVM, 393)

fonctionnement) autour des collèges sera possible (voir également l'action 11 pour le stationnement).

- Enfin, le Département a créé une cellule « Cadre de vie » qui pourra, à la demande des communes, les accompagner et les conseiller dans leurs projets d'amélioration de leur cadre de vie intégrant notamment des aménagements cyclables.

Sur ces dispositifs d'aide aux projets locaux, la priorité sera donnée au financement d'aménagements autour des pôles (nouvelles gares du GPE notamment).

Les projets devront chercher à respecter les recommandations du CEREMA pour répondre aux attentes du Département en matière de qualité des aménagements (gestion des conflits piétons/cyclistes en particulier).

Le détail du règlement des modalités de subvention figure en annexe n°3.

Ce dispositif doit ainsi aider à la création de 15 à 20 km d'aménagements cyclables réalisés sur voies communales d'ici 2030.

1.3. Proposer des aménagements transitoires pour permettre d'identifier les besoins et les usages et accélérer encore l'augmentation du linéaire cyclable

- **ACTION 5 : Développer des expérimentations et des aménagements transitoires, à moindre coût et rapides à mettre en œuvre**

Les bandes cyclables provisoires créées pour le 1er déconfinement (« coronapistes » ou « pistes cyclables sanitaires ») et des expérimentations d'aménagements ont permis de créer des continuités cyclables sur des axes structurants qui étaient inaccessibles aux cyclistes, comme la RD86 à Choisy-le-Roi, Créteil, Le Perreux-sur-Marne et Fontenay-sous-Bois. Les continuités cyclables ainsi créées se sont traduites par une augmentation rapide de la fréquentation de ces axes par les cyclistes, malgré des aménagements parfois sommaires car déployés en urgence. Ces pistes provisoires étaient cependant peu esthétiques et pouvaient se dégrader rapidement. Aujourd'hui, certains aménagements ont pu être pérennisés.

Les aménagements cyclables programmés pourront désormais faire l'objet d'expérimentations ou d'aménagements transitoires plus qualitatifs, pérennes et sécurisés, pour pouvoir créer rapidement des continuités cyclables et, le cas échéant, identifier les besoins et usages avant de réaliser des aménagements définitifs.



Le Département proposera aux villes intéressées, de créer sur les voies les plus larges des aménagements « légers » mais néanmoins qualitatifs. La forme de ces aménagements sera définie pour être à la fois très identifiable et rapide à mettre en œuvre. Ils seront spécifiquement dessinés pour le Département du Val-de-Marne, seront aisément reconnaissables et sécurisés, et pourront être paysagés lorsque cela sera techniquement possible et lorsque les communes accepteront de les entretenir.

1.4. Synthèse du programme 2024-2030

Ce programme opérationnel permet d'être ambitieux sur le développement d'un réseau cyclable structurant et capacitif, en permettant de poursuivre la rénovation, le développement du réseau local et l'amélioration de l'existant.

Le tableau ci-dessous résume les objectifs de ce programme.

TYPE D'OPERATIONS	LINEAIRE ENGAGE DE 2024 A 2030
• **Opérations individualisées** de requalification générale / TCSP avec part cyclable	18 km
• **Opérations majeures d'aménagements cyclables et traitement des coupures urbaines**	48 km et 3 à 6 résorptions de coupures
Opérations cyclables locales discontinuités / rénovation	10 à 20 km
Subventions aux projets locaux	15 à 20 km
TOTAL	**91 à 106 km**
Budget prévisionnel	**12 à 17 M€ par an**

Ce Plan vélo représente un investissement pouvant aller jusqu'à 100 M€ d'ici à 2030 (entre 72 et 102M€).

- **<u>Soit un investissement annuel doublé</u>, rapporté aux dépenses spécifiques au vélo des dernières années qui étaient en moyenne de 7 à 8 millions d'euros par an.**

Ce plan se déclinera sous la forme de plans triennaux comprenant les opérations individualisées majeures identifiées (cf. tableau ci-dessus)**.**

Ainsi, à l'horizon 2030, ce seront jusqu'à 450 km d'aménagements cyclables qui seront réalisés, dont environ 254 km sur les routes départementales

AXE 2 : CONFORTER LE DÉVELOPPEMENT DU STATIONNEMENT VÉLO

2.1. Recenser l'offre de stationnement

Au quotidien ou à l'occasion des avis qu'il rend sur les documents de planification et d'urbanisme (**SDRIF-E, PLU intercommunaux et modifications régulières des PLU communaux),** le Département rappelle toujours l'importance d'offrir aux usagers un stationnement confortable et accessible dans les nouveaux bâtiments de logement et d'activités pour faciliter la pratique régulière du vélo.

Le Département a également soutenu le développement du stationnement en gare depuis 2014 (plus de 1200 places, soit 600 arceaux posés). Mais aujourd'hui ce sujet relève directement d'Ile-de-France Mobilités et des transporteurs (SNCF, RATP). Il convient aujourd'hui de recentrer et dynamiser le développement du stationnement pour couvrir l'ensemble de la chaîne de mobilité.

- **ACTION 6 : Réaliser un diagnostic exhaustif, en partenariat avec les Villes, permettant d'établir un suivi durable de l'offre de stationnement**

Il n'y a pas aujourd'hui en Ile-de-France de suivi quantitatif précis des stationnements vélo existant sur l'espace public. L'ensemble des stationnements existants dans le Val-de-Marne (toutes domanialités) est estimé à environ 16 000 places (open data IDFM avril 2023). Cela représente environ 11,6 places pour 1 000 habitants. Un diagnostic élaboré et partagé avec les Villes permettra d'affiner ce chiffre qui semble sous-estimé, d'en préciser les emplacements afin de pouvoir identifier les secteurs où porter le développement et pouvoir recenser le nombre de stationnements implantés chaque année.

2.2. Renforcer la politique de stationnement vélo pour couvrir l'ensemble de la chaine de mobilité

Au-delà des aides apportées aux communes décrites dans l'action 4, le département s'investira sur ses propres installations ou en partenariat avec les autres acteurs de son territoire.

Pour véritablement favoriser l'usage du vélo, l'offre de stationnement doit couvrir l'ensemble des besoins : domicile, travail, achats, loisirs, études… La politique de stationnement vélo du Département se concentre et se poursuivra sur les actions suivantes :

- **ACTION 7 : Déployer l'implantation d'arceaux sur RD** dans le cadre des opérations de voirie et, de façon systématique, en amont des passages piétons (obligation réglementaire issue de la Loi Organisant les Mobilités de supprimer le stationnement automobile en amont des passages piétons avant 2026). 19 villes ont déjà fait l'objet de cette action qui doit se poursuivre sur l'ensemble du territoire. A cet effet, il sera défini une doctrine d'implantation afin de disposer d'une offre de stationnement homogène, confortable et lisible en lien avec les usagers, les communes et les associations et en s'appuyant sur le retour d'expérience des implantations existantes.


Michael Lumbrosco - CD94

- **ACTION 8 : Implanter du stationnement vélo à proximité des bâtiments départementaux** :

Cette action déjà engagée notamment dans les collèges sera progressivement étendue à l'ensemble des sites du Département et pourra s'appuyer sur le dispositif Alvéole-Plus[2]. Un diagnostic préalable et la réalisation d'un plan pluriannuel inter-directions de déploiement seront nécessaires à la mise en œuvre de cette action.

[2] Le programme Alvéole Plus, géré par la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), vise à déployer 100 000 places de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos avec des financements issus des « Crédits d'économie d'énergie » (CEE).

- **ACTION 9 : Déployer le stationnement vélo (et trottinettes) dans les collèges,** afin d'adapter l'offre aux besoins identifiés, aux évolutions des effectifs ou de la carte scolaire, aux demandes spécifiques des établissements, à leur programme pédagogique, etc.

- **ACTION 10 : Accompagner le déploiement de stationnement en gare sous l'égide d'IDFM** : en tant que partenaire d'IDFM, le Département facilitera l'implantation par les opérateurs de stationnement vélo en gare, en mettant à disposition du foncier, ou en continuant à transférer la gestion des mobiliers de stationnement existants.

- **ACTION 11 : Soutenir les collectivités et les bailleurs sociaux souhaitant installer du stationnement vélo sécurisé**.

Le rôle des communes est majeur pour le développement fin du stationnement vélo. Le stationnement sécurisé chez les bailleurs est également un enjeu très fort pour faciliter l'usage du vélo par les locataires[3]. Le Département pourra venir en appui du dispositif Alvéole Plus pour les aider à le mettre en place. Au-delà des aides financières pouvant être apportées, des contrats de partenariat pourront être mis en place entre les bailleurs et le Département pour favoriser le déploiement de stationnement (ateliers d'autoréparation, de sécurité routière, cours de remise en selle, balades découvertes, guide méthodologique pour aménager les locaux vélos, sécurisation du stationnement...).

Pour soutenir les collectivités et bailleurs sociaux, le dispositif actuel d'aides est donc maintenu et renforcé avec :

- **Un dispositif de financement en faveur du stationnement**, pour les communes et pour les bailleurs sociaux (le stationnement en gare étant pris en charge par IDFM). Pour les communes, le taux d'aide maximal est de 30% d'un plafond de 2 300 €HT par place (ce qui correspond au prix moyen d'une place de stationnement sécurisé). Pour les bailleurs sociaux, le taux d'aide maximal est de 40% d'un plafond de 2 300 €HT par place.

  Pour accélérer le déploiement du stationnement vélo, les arceaux non-sécurisés seront eux aussi, subventionnables pour les dossiers représentant un minimum de 100 arceaux (200 places) dont la mise en œuvre sur le territoire communal peut s'étendre sur une période allant jusqu'à 3 ans. Ils seront subventionnés à hauteur de 40% si la demande concerne entre 100 et 200 arceaux et de 60% au-delà, sous réserve d'un reste à charge minimal de 20%.

  Pour les bailleurs sociaux, le taux d'aide peut monter à 40%, considérant l'absence d'aide de la Région.

[3] Selon une étude des bailleurs sociaux, les déplacements au quotidien peuvent représenter 60% des émissions de gaz à effet de serre d'un bâtiment sur sa durée de vie.

- **La mise en place d'un dispositif complémentaire de financement spécifique pour les communes disposant d'une desserte insuffisante par un mode de transport collectif structurant** (voir action 4) afin de développer le stationnement vélo : sur ces communes, le subventionnement des arceaux vélo sera conservé sans qu'un programme de déploiement minimum soit requis.

  12 Communes concernées :

Chennevières-sur-Marne, La Queue-en-Brie, Le Plessis-Trévise, Limeil-Brévannes, Mandres-les-Roses, Marolles-en-Brie, Noiseau, Ormesson-sur-Marne, Périgny-sur-Yerres, Santeny, Valenton et Villecresnes

AXE 3 : PROMOUVOIR, CONCERTER ET ÉVALUER LES ACTIONS DU DÉPARTEMENT

Au-delà de l'amélioration des infrastructures et du déploiement de l'offre de stationnement, le développement de la pratique du vélo et d'une culture vélo au sein de la population nécessite des actions de promotion, de connaissance de la pratique et de mise en place de dispositifs d'évaluation de cette politique, en lien avec les associations d'usagers.

L'action du Département en faveur du vélo s'appuiera sur l'ensemble de ses compétences, que ce soit les politiques de santé, l'économie sociale et solidaire, les parcs ou encore les bâtiments. Cela permettra de couvrir l'ensemble des champs d'un système vélo performant.

3.1. Créer, animer un réseau partenarial d'échange et d'expertise

Afin de réaliser des aménagements au plus proche des besoins et des usages des cyclistes, il est nécessaire de s'adjoindre l'expertise d'un réseau d'usagers, et de favoriser le partage, la diffusion des connaissances et les retours d'expérience sur les politiques en faveur du vélo.

A cet effet, le Département continuera à mettre en œuvre et accentuera les actions suivantes :

- **ACTION 12 : Poursuivre l'engagement établi avec les associations partenaires du Département :**

En tant que membre de **l'association Vélo & Territoires,** le Val-de-Marne fait partie du réseau des Départements cyclables et bénéficie de relais et d'expertises techniques. Cette association gère la plateforme nationale des fréquentations cyclables (voir ci-après).

Dans le cadre d'une convention avec le **Collectif Vélo Ile-de-France**, il bénéficie de l'expertise d'usage d'un réseau d'associations. La mise en place de réunions de concertation avec ces associations pour les projets d'aménagements cyclables fait évoluer leur conception pour attirer de nouveaux usagers.

- **ACTION 13 : Organiser des instances de partage avec les collectivités locales et les associations d'usagers :**

Le Comité départemental vélo sera réactivé et constituera un évènement annuel présidé par l'exécutif du Département. Il rassemblera les élus du Département, des Communes et des Etablissements Publics territoriaux (EPT), les associations d'usagers et différents partenaires (transporteurs, institutions…).

Il permettra d'assurer un suivi partenarial de la mise en œuvre du plan vélo. Il présentera des bilans d'étape des réalisations du Département, et l'actualité en matière de politique cyclable, tant au niveau départemental qu'à d'autres échelons. Le Comité pourra ainsi présenter les initiatives locales ou dispositifs supra-départementaux.

En parallèle, des temps de rencontre, d'échanges d'expériences et de formations pourront être organisés, en particulier avec les élus locaux.

La nouvelle cellule « cadre de vie » créée à l'été 2023, permet aux villes qui le souhaitent, de solliciter le Département, au titre de conseil sur des questions ou des idées d'aménagements de l'espace public ou amélioration du cadre de vie intégrant la pratique cyclable.

Signe de l'importance donnée par le Département à cette thématique, la cellule cadre de vie est placée directement sous l'autorité du Directeur Général des Services du Département et agit de manière transversale auprès de l'ensemble des directions concernées.

- **ACTION 14 : Structurer le soutien aux acteurs de l'économie sociale et solidaire (ESS) pour favoriser l'usage du vélo par les publics les plus fragiles :**

Le Département ciblera ses aides à l'ESS autour des mobilités actives, du réemploi et de l'économie circulaire. Cela permettra d'appuyer des initiatives telles que : recycleries vélo, cyclo-logistique de proximité, chantiers d'insertion (réparation de vélo), vélo-école, ateliers d'auto-réparation…

Il poursuivra notamment son action en faveur des personnes en insertion sociale et professionnelle à travers le financement de plateformes d'offre de mobilité. Cela permettra des accompagnements financiers spécifiques permettant au public concerné d'acquérir des vélos, favorisant ainsi leur accès à l'emploi et à la formation.

Dans le cadre de contrats de partenariat avec les bailleurs sociaux, le Département pourra également accompagner des actions de promotion du vélo en direction des locataires (cf. action 11).

Pour accentuer les actions déjà engagées en la matière, le Département systématisera la concertation préalable avec des personnes âgées ou en situation de handicap afin que les aménagements cyclables répondent à leurs besoins, tant pour les vélos adaptés (tricycles) que sur la protection de la piste vis-à-vis des différents handicaps.

3.2. Agir vis-à-vis des collégiens

Au regard de ses compétences et pour sensibiliser au plus tôt à l'usage du vélo, le Département entend cibler des actions envers les collégiens.

- **ACTION 15 : Sensibiliser et accompagner les collégiens val-de-marnais à la pratique du vélo :**

Plusieurs dispositifs sont envisageables pour inciter les collégiens à la pratique quotidienne du vélo et les sensibiliser à la sécurité routière : vélo-école, séances de « remise en selle », identification des itinéraires vers le collège, ateliers d'autoréparation, accès à une offre vélo (achat, location longue durée, libre-service…).

Par exemple, le développement de l'usage du vélo pour les collégiens sur le plateau briard est une action prioritaire et fait l'objet d'une étude spécifique. Une sensibilisation à la pratique, la sécurisation des itinéraires d'accès aux collèges et le renforcement de l'offre de stationnement sur ce territoire sont étudiés en partenariat avec les associations, les Communes et l'EPT Grand Paris Sud Est Avenir.

L'accompagnement à la pratique du vélo s'étend aussi à l'usage de la trottinette qui constitue aujourd'hui un des moyens privilégiés par les collégiens pour se rendre dans leurs établissements.

Dans le cadre de la poursuite du déploiement d'arceaux vélo dans les collèges, en adéquation avec les besoins et les pratiques constatées, le sujet du stationnement des trottinettes sera étudié. (Cf. action 9)

3.3. Promouvoir la pratique du vélo

Le développement de la pratique cyclable passe aussi par des campagnes d'information et de promotion afin d'inciter les usagers, mais aussi les communes, à avoir le « réflexe vélo » pour les déplacements quotidiens et de loisirs.

Plusieurs actions sont prévues ou seront pérennisées dans le cadre du plan vélo :

- **ACTION 16 : Réaliser des campagnes annuelles de communication**

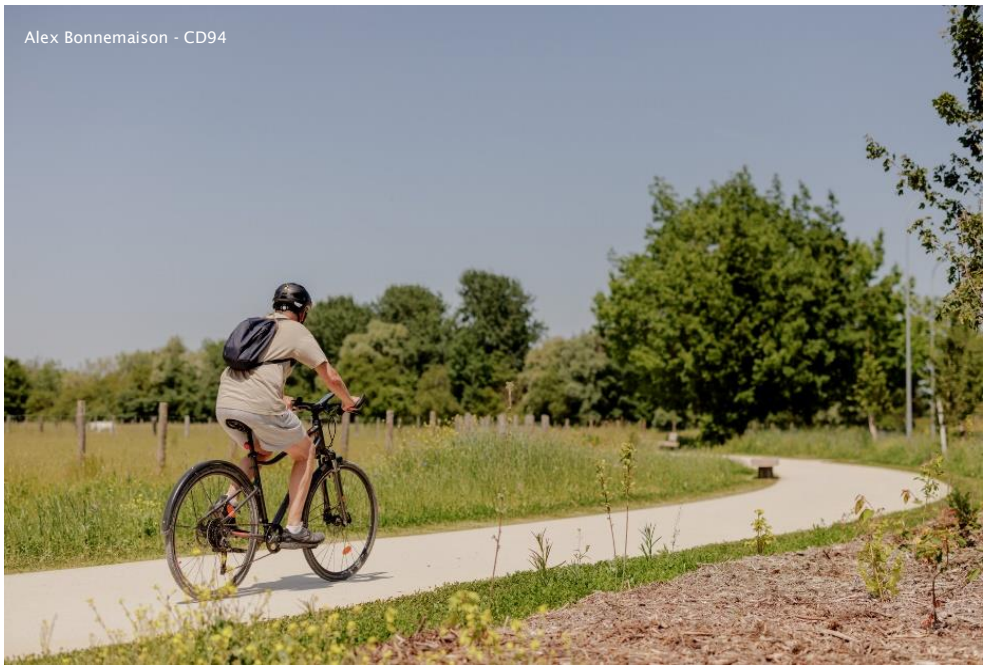
Les nombreux supports de communication du Département (journal, sites internet, affichage…) permettent de réaliser des campagnes régulières de communication sur la thématique du vélo pour faire la promotion de son usage.

Le Département relaiera, pour les soutenir, les actions de communication de partenaires comme les villes ou les bailleurs sociaux.

- **ACTION 17 : Accompagner le développement du cyclotourisme et du vélo loisir**

Le vélo est également un outil de plus en plus utilisé pour les loisirs et le tourisme.

Ainsi, Vélo et Territoires note en 2021, principalement sur des itinéraires EuroVélo, une augmentation de +19% de passages par rapport à 2019 et +15 % par rapport à 2020 ; la pratique de loisirs est celle qui a le plus progressé en 2021 (périodes de confinement comprises). Elle se caractérise par des pics d'activité le week-end et en été.



Au-delà de la pratique de courte distance dans le cadre d'un séjour touristique, il existe en Val-de-Marne un itinéraire de vélotourisme, qui traverse la France du Nord au Sud ; l'EuroVélo 3 (EV3) dite « Scandibérique » qui relie Trondheim en Norvège à St Jacques de Compostelle en Espagne. La section val-de-marnaise de l'EV3 est commune avec la véloroute nationale V33, dite « La Seine à Vélo ».

Déjà largement aménagé, cet axe devrait être totalement cyclable à l'horizon 2028, en particulier en lien avec les aménagements cyclables réalisés dans le cadre du Tzen 5.

La promotion de cet itinéraire est assurée par le Comité Départemental du Tourisme et par l'équipe du Comité pour la Scandibérique, avec un site internet dédié et, dès 2024, sera réalisé un topoguide en détaillant les étapes. Le CDT du Val-de-Marne offre en parallèle de découvrir d'autres itinéraires, sous la forme de randonnées organisées.

Le Département propose également une offre vélo pour les loisirs de proximité qu'il souhaite développer. Deux grandes coulées vertes (Végétale et Coulée Verte Bièvre Lilas) permettent aujourd'hui une pratique de loisir du vélo dans un cadre apaisé. Certains parcs départementaux sont également accessibles aux cyclistes.

La création de nouveaux itinéraires est d'ores et déjà à l'étude dans le secteur du Morbras et du ru de la Fontaine de Villiers.

LA SCANDIBERIQUE

L'Eurovélo 3 longe la Seine en rive droite depuis Paris, traverse le fleuve via le pont Mandela, suit la rive gauche avant de retraverser la Seine par la passerelle du barrage d'Ablon. Elle correspond à des itinéraires du Réseau Vélo Ile-de-France.
www.scandiberique.fr

LA SCANDIBERIQUE
Le chemin qui vous emmène loin

3.4. Poursuivre les actions du Plan de Mobilité d'Administration

- **ACTION 18 : Poursuivre la mise en œuvre du Plan de Mobilité d'Administration**

Dans le cadre de son plan de mobilité d'administration, le Département a adopté un plan d'actions qui vise à promouvoir les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme.

Ainsi, le forfait Mobilité Durable a été mis en place, permettant d'indemniser les agents venant à vélo ou en covoiturage.

De plus, le Département a mis en place une location longue durée de vélos pour ses agents afin de favoriser la pratique du vélo pour les déplacements domicile-travail. 25 VAE et 25 vélos mécaniques sont disponibles dès 2023. L'objectif est d'atteindre une centaine de vélos. Le Département mobilisera les aides disponibles et en particulier celles de l'Ademe.

Par ailleurs une flotte de vélos (VAE) est mise à disposition des agents (en pool) pour leurs déplacements professionnels quotidiens.

Les sites départementaux sont progressivement dotés de parkings sécurisés et abrités, comme par exemple au sein du nouveau bâtiment Eiffel (photo ci-dessous).



Enfin l'utilisation d'une application spécifique à la pratique du vélo au sein des services sera promue (type Géovélo-entreprise ou autre) pour encourager la mobilité durable dans notre administration, organiser des animations collectives et des challenges ludiques qui motiveront les agents à utiliser le vélo. Elle permettra de mesurer le bilan carbone des déplacements domicile / travail, de garantir des trajets plus sécurisés, de favoriser la cohésion d'équipe et la bonne santé des agents, etc.

3.5. Développer la connaissance et l'évaluation des pratiques

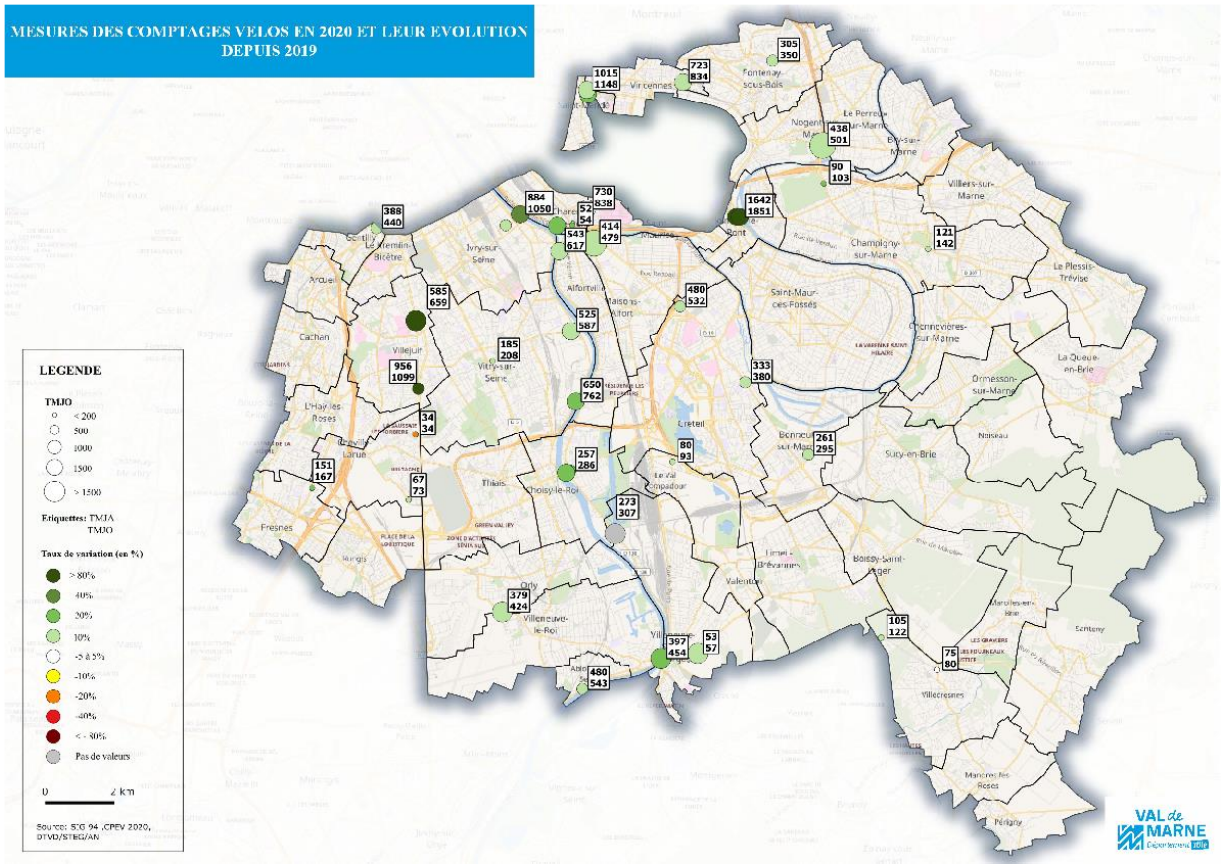
La pratique cyclable est en constante évolution, et les aménagements à réaliser doivent en tenir compte. La connaissance des pratiques des cyclistes est donc nécessaire pour évaluer la politique cyclable, faire évoluer la stratégie vélo départementale et offrir des aménagements adaptés à la pratique.

Alors qu'il existe depuis longtemps une carte des fréquentations routières, l'objectif est d'offrir le même niveau de connaissance pour les cyclistes. A cet effet, le Département réalise déjà un certain nombre de comptages en la matière, qu'il souhaite conforter et développer. Les données collectées permettent de suivre l'évolution de la fréquentation, et d'évaluer les aménagements réalisés (bilan « avant / après »).

- **ACTION 19 : Poursuivre les dispositifs de comptage existants :**

Depuis 2018, des campagnes annuelles de comptage sont réalisées sur environ 35 points du territoire (voir la carte des fréquentations 2020 ci-après)

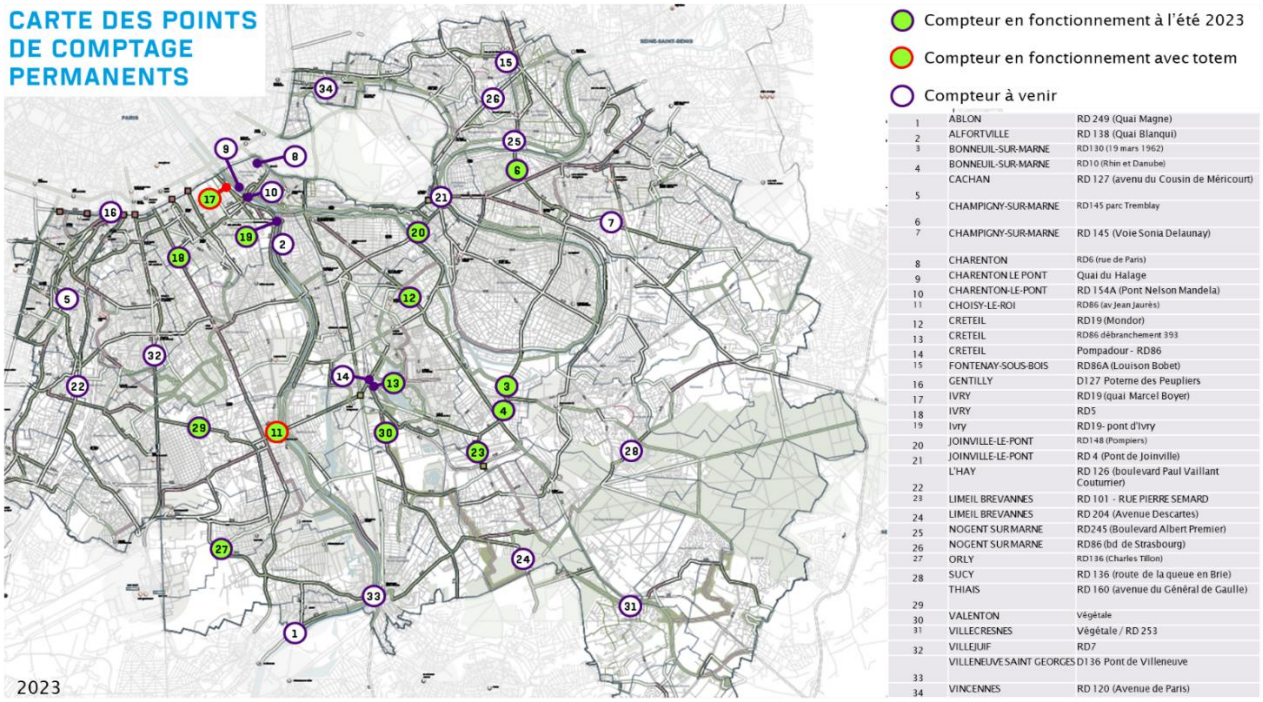
Depuis la création des pistes cyclables sanitaires (« coronapistes ») en mai 2020, des comptages sont réalisés tous les mois sur les axes concernés (12 points).



- **ACTION 20 : Poursuivre et systématiser le déploiement de compteurs permanents pour consolider l'appréciation de la pratique du vélo sur le territoire**

Depuis 2020, le Département met progressivement en place des compteurs permanents. Ceux-ci (utilisant plusieurs techniques : capteurs magnétiques, caméras…) permettent de recueillir des données en continu et ainsi d'avoir une vision beaucoup plus fine de la pratique tout au long de l'année. Certains compteurs sont dotés de « totems » qui permettent aux usagers de voir la fréquentation en temps réel (photo ci-après).

Le Département poursuit le déploiement de ces compteurs permanents avec un premier objectifs de disposer de 35 compteurs à l'horizon 2024 (voir la carte du déploiement des compteurs permanents ci-après).



1	ABLON	RD 249 (Quai Magne)
2	ALFORTVILLE	RD 138 (Quai Blanqui)
3	BONNEUIL-SUR-MARNE	RD130 (19 mars 1962)
4	BONNEUIL-SUR-MARNE	RD10 (Rhin et Danube)
5	CACHAN	RD 127 (avenu du Cousin de Méricourt)
6	CHAMPIGNY-SUR-MARNE	RD145 parc Tremblay
7	CHAMPIGNY-SUR-MARNE	RD 145 (Voie Sonia Delaunay)
8	CHARENTON	RD6 (rue de Paris)
9	CHARENTON LE PONT	Quai du Halage
10	CHARENTON-LE-PONT	RD 154A (Pont Nelson Mandela)
11	CHOISY-LE-ROI	RD86 (av Jean Jaurès)
12	CRETEIL	RD19 (Mondor)
13	CRETEIL	RD86 débranchement 393
14	CRETEIL	Pompadour - RD86
15	FONTENAY-SOUS-BOIS	RD86A (Louison Bobet)
16	GENTILLY	D127 Poterne des Peupliers
17	IVRY	RD19 (quai Marcel Boyer)
18	IVRY	RD5
19	Ivry	RD19- pont d'Ivry
20	JOINVILLE-LE-PONT	RD148 (Pompiers)
21	JOINVILLE-LE-PONT	RD 4 (Pont de Joinville)
22	L'HAY	RD 126 (boulevard Paul Vaillant Couturier)
23	LIMEIL BREVANNES	RD 101 - RUE PIERRE SEMARD
24	LIMEIL BREVANNES	RD 204 (Avenue Descartes)
25	NOGENT SUR MARNE	RD245 (Boulevard Albert Premier)
26	NOGENT SUR MARNE	RD86 (bd de Strasbourg)
27	ORLY	RD136 (Charles Tillon)
28	SUCY	RD 136 (route de la queue en Brie)
29	THIAIS	RD 160 (avenue du Général de Gaulle)
30	VALENTON	Végétale
31	VILLECRESNES	Végétale / RD 253
32	VILLEJUIF	RD7
33	VILLENEUVE SAINT GEORGES	D136 Pont de Villeneuve
34	VINCENNES	RD 120 (Avenue de Paris)

- **ACTION 21 : Diffuser les données de fréquentation cyclable des axes départementaux :**

La diffusion des données de comptage des cyclistes est une attente forte et croissante des usagers et des communes.

Pour améliorer la connaissance de la pratique, la mise en place de compteurs permanents permet de partager directement sur le site internet du Département, les données de fréquentation des pistes cyclables, mais aussi sur la plateforme nationale des fréquentations (Vélo & Territoires) :

  - En tant que membre de l'association Vélo et Territoires qui gère la plateforme,
  - Conformément à son engagement dans le cadre des appels à projet de l'Etat.

Enfin, le Département travaille à la mise en ligne des données de comptage directement sur le site Internet du Département pour fournir des données plus régulières :

- Production et diffusion d'une carte annuelle des comptages (permanents + récurrents).
- Mise en ligne mensuelle sur geo.valdemarne.fr des données des compteurs permanents déployés par le CD94.



Totem implanté sur le quai Boyer à Ivry-sur-Seine

3.6. Suivre la mise en œuvre des actions départementales

- ACTION 22 : **Mettre en place un comité de suivi interne** car la stratégie départementale nécessite de mettre en œuvre de nombreuses actions relevant de ses diverses compétences. Il est nécessaire de pouvoir en assurer le suivi en interne. A cet effet, un comité de suivi interne se réunira plusieurs fois par an. Il sera animé par la Direction de la Voirie et des Mobilités du Département et associera toutes les directions concernées par la stratégie vélo, notamment la cellule Cadre de vie, la Direction des Espaces Verts et du Paysage, la Direction de l'Habitat, la Direction de l'Accompagnement à la Transition Ecologique et Solidaire, la Direction de l'Autonomie, la Direction de l'Action Sociale, de l'Insertion et des Parcours vers l'Emploi, la Direction de l'Aménagement, de l'Innovation et des Solidarités territoriales….qui apporteront leurs compétences à cette politique majeure et transversale du Département.

CONCLUSION

Face aux défis écologiques et économiques d'aujourd'hui et de demain, la pratique du vélo constitue une alternative majeure pour les déplacements du quotidien et de loisirs. Pour accroitre et dynamiser cette pratique, il est donc essentiel pour le Département de s'engager dans une stratégie de développement du vélo toujours plus dynamique et volontariste pour faire du vélo un des moyens de déplacement fort de demain.

A cet effet, la nouvelle stratégie vélo départementale **s'appuie sur un nouveau schéma directeur stratégique, porte 3 grands objectifs et déploie un plan opérationnel de 22 actions**, mobilisant l'ensemble de ses compétences, **avec des moyens multipliés et un doublement des investissements**, pour tendre vers un « système vélo » efficace. **Jusqu'à 100M€ seront investis à horizon 2030 pour mettre en œuvre cette nouvelle stratégie.**

Ainsi, la cyclabilité du territoire sera renforcée avec **un schéma stratégique beaucoup plus ambitieux, de 660 km d'itinéraires cyclables à terme, dont 450 km seront réalisés d'ici 2030 sur l'ensemble du territoire**.

La **qualité des aménagements** répondant aux besoins des usagers sera recherchée en concertation avec les acteurs locaux, les usagers, les associations… La politique de développement du **stationnement** sur le territoire sera accrue. Un ensemble d'actions favorables à la **création d'un environnement vélo** sera mis en place ainsi que des actions permettant l'évaluation de la politique cyclable départementale.

Cette nouvelle dynamique permettra de renforcer l'ambition du Département pour le développement du vélo en Val-de-Marne, gage de santé, de préservation de notre environnement, et tout simplement de bien-être dans notre Département.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Méthodologie de calcul du linéaire cyclable

ANNEXE 2 : Programme triennal 2024-2026

ANNEXE 3 : Règlement du dispositif de subvention pour la réalisation d'aménagements cyclables et de stationnement par les acteurs locaux

Rédacteur :

Direction de la Voirie et des Mobilités

Contributeurs :

Direction de l'Aménagement, de l'Innovation et des Solidarités Territoriales

Direction des Espaces Verts et du Paysage

Direction de l'Habitat

Direction de l'Accompagnement à la Transition Ecologique et Solidaire

Direction de l'Autonomie

Direction de l'Action Sociale, de l'Insertion et des Parcours vers l'Emploi

Direction de la Communication

Cellule Cadre de Vie

Collectif vélo Ile-de-France

Département du Val-de-Marne

Direction de la Voirie et des Mobilités

Service Transports et Etudes Générales

Plan Vélo
de Grand Paris Sud Est Avenir

Version adoptée par le conseil de territoire
du 15 décembre 2021

Sommaire

Préambule p. 4

PARTIE 1 Diagnostic du Plan Vélo de GPSEA p. 5

Approche générale de la pratique cyclable p. 6
De réelles coupures pour la pratique cyclable p. 7
Les aménagements cyclables sur GPSEA en 2018 p. 8
La qualité des aménagements sur GPSEA p. 13
Qualité des intersections sur GPSEA p. 17
Les conflits cycles / autres modes sur GPSEA p. 22
Le stationnement des cycles p. 23
Les conditions de jalonnement p. 32
Les services complémentaires aux modes actifs sur GPSEA p. 33
Retour des questionnaires aux communes p. 35
Retour du questionnaire aux associations p. 37

PARTIE 2 Le plan d'actions du Plan Vélo de GPSEA p. 38

1. Les infrastructures du plan vélo p. 39

1.1 La réalisation des aménagements cyclables *p. 40*
ACTION SOCLE – Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA p. 41

1.2 Le traitement des intersections *p. 62*
ACTION 1 Intersections – Traitement des intersections dans le cadre du plan vélo de GPSEA p. 63
ACTION 1.1 Intersections – Traitement Alfortville : Gestion de l'intersection Pont d'Ivry / Quai Blanqui (itinéraire T1) p. 64
ACTION 1.2 Intersections – Créteil : Gestion de l'intersection Avenue de Verdun (D86) / pont de Créteil / Rue du Port (D215) / Rue de la Prairie (itinéraire T2) p. 65
ACTION 1.3 Intersections – Créteil : Continuité cyclable au niveau de la station de Métro Pointe du Lac (itinéraire T6) p. 66
ACTION 1.4 Intersections – Bonneuil-sur-Marne : Gestion de la traversée de la D60 sur l'axe de la 393 (D1) (itinéraire T6) p. 67
ACTION 1.5 Intersections – Bonneuil-sur-Marne : Gestion de l'intersection Avenue du 19 mars 1962 (D130) / D10 (itinéraire T6) p. 68
ACTION 1.6 Intersections – Boissy-Saint-Léger : Gestion de la traversée de l'Avenue du Général de Gaulle depuis l'Avenue du Général Leclerc (itinéraire T7) p. 69
ACTION 1.7 Intersections – Sucy-en-Brie : Gestion de l'intersection Rue de Paris (D111) / Rue du Général Leclerc (D111) / Rue Thérouanne (itinéraire T9) p. 70
ACTION 1.8 Intersections – Boissy-Saint-Léger : Gestion de l'intersection Rue de Sucy (D136) / Rue de Marolles / Rue Royale (itinéraire T12) p. 71
ACTION 1.9 Intersections – Ormesson-sur-Marne : Gestion de la traversée de l'Avenue Maurice Schumann (itinéraire T12) p. 72
ACTION 1.10 Intersections – Ormesson-sur-Marne : Gestion de l'intersection Avenue d'Olivier d'Ormesson (D111) / Avenue Maurice Schumann (D233) (itinéraire T12) p. 73
ACTION 1.11 Intersections – Créteil : Gestion de l'insertion sur la piste cyclable de l'Avenue du Dr Paul Casalis (maillage Gare) p. 74
ACTION 1.13 Intersections – Le traitement type des intersections en T p. 75

Sommaire

ACTION 1.14 Intersections – Le traitement type des intersections avec voie verte p. 78
ACTION 1.15 Intersections – Le traitement type des extrémités et insertions p. 79
ACTION 1.16 Intersections – Le traitement type des giratoires p. 80

1.3 Les franchissements *p. 83*
Nouveau franchissements à créer dans le cadre du plan vélo p. 84
ACTION 1 Nouveaux franchissements – Passerelle GRT Gaz sur la Seine (T1) p. 85
ACTION 2 Nouveaux franchissements – Franchissement ferroviaire (T2) p. 86
ACTION 3 Nouveaux franchissements – Franchissement de la D86 à l'arrêt TVM Créteil Université (itinéraire T2) p. 87
ACTION 4 Nouveaux franchissements – Pont de Créteil D 86 (itinéraire T2) p. 88
ACTION 5 Nouveaux franchissements – Le carrefour Pompadour (itinéraire T4) p. 89
ACTION 6 Nouveaux franchissements – Franchissement de la Marne D 130 (itinéraire T6) p. 90
ACTION 7 Nouveaux franchissements – Franchissement de la Marne (itinéraire BMint) p. 91
ACTION 8 Nouveaux franchissements – Franchissement du faisceau ferroviaire sur la route de Bonneuil (itinéraire T6) p. 92
ACTION 9 Nouveaux franchissements – Franchissement du Morbras (itinéraire T12) p. 93
ACTION 10 Nouveaux franchissements – Côte de Chennevières-sur-Marne (itinéraire CMint) p. 94
ACTION 11a Nouveaux franchissements – Franchissement de l'ex ligne de la Bastille (LMBR) p. 95
ACTION 11b Nouveaux franchissements – Franchissement de l'ex ligne de la Bastille (T8) p. 96
ACTION 12 Nouveaux franchissements – Franchissement Nord Seine p. 97
ACTION 13 Nouveaux franchissements – Passerelle de la Pie (itinéraire CRET) p. 98
ACTION 14 Nouveaux franchissements – Passerelle de Charenton (itinéraire T1) p. 99

2. Les services associés au plan vélo **p. 100**

ACTIONS SERVICES 1 – Développer l'offre de stationnement des cycles p. 101
ACTIONS SERVICES 2 – Mettre en place un jalonnement adapté aux cycles pour favoriser la pratique p. 106
ACTIONS SERVICES 3 – Prendre en compte la spécificité des cycles au niveau des carrefours p. 107
ACTIONS SERVICES 4 – Gérer la continuité de l'aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus p. 108
ACTIONS SERVICES 5 – S'appuyer sur le développement attendu des vélos à assistance électrique (VAE) en location en lien avec le projet de déploiement régional mené par IDFM p. 109
ACTIONS SERVICES 6 – Communiquer sur les itinéraires cyclables via les outils numériques et des plans dédiés p. 110
ACTIONS SERVICES 7 – Faciliter l'installation d'ateliers vélo sur le territoire p. 111
ACTIONS SERVICES 8 – Développer des points relais techniques vélo p. 112
ACTIONS SERVICES 9 – Mieux connaître la fréquentation des cycles sur les itinéraires de GPSEA p. 113

Annexes **p. 114**
Les pôles générateurs équipés en stationnement vélo p. 115
Les fiches itinéraires intercommunaux (T1 à T15) p. 117
Les fiches itinéraires pour les itinéraires communaux p. 149

Préambule

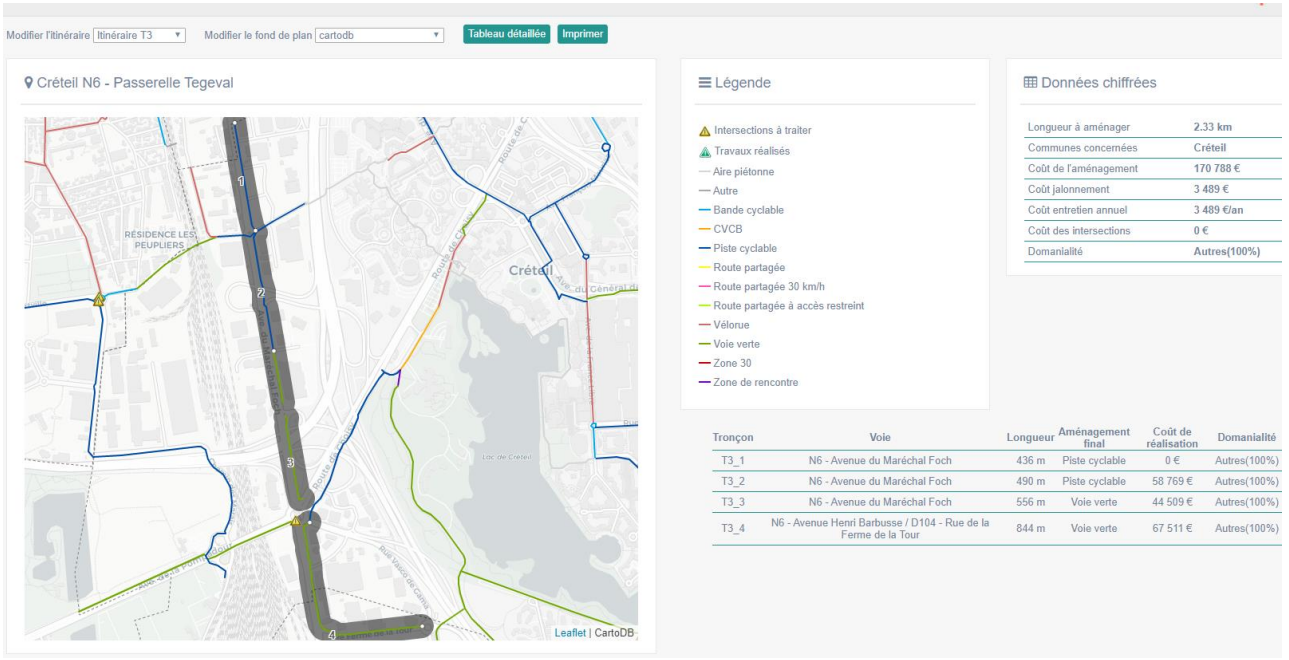
Une élaboration du Plan Vélo de GPSEA réalisé en lien avec le PLM

GPSEA a souhaité mener ces deux documents en même temps afin d'assurer la cohérence des documents. Le travail partenarial a ainsi été réalisé de concert ce qui permet au deux documents de « parler » dans le même sens.
Ainsi, les fiches actions présentes dans le PLM sur la partie cyclable sont directement issues du plan vélo.

Un Plan Vélo qui n'est pas qu'un document papier mais qui est complété par un outil informatique dédié

L'outil mis en place dans le cadre du plan vélo constitue une application décisive pour le suivi et l'opérationalité des aménagements proposés. Il est composé à la fois d'un atlas cartographique qui permet sous la forme d'une application SIG de faire apparaître différentes cartographies sur la base des aménagements existants, schéma cyclable départementaux et régionaux ainsi que le plan vélo de GPSEA.
Cet outil permet de réaliser différents zooms à l'échelle choisi par l'utilisateur tout en lui fournissant des informations précises sur l'itinéraire à aménager avec une fiche récapitulative et la possibilité d'extraire les informations par tronçon d'itinéraire sur la longueur, l'aménagement préconisé, le coût de réalisation par ratio, la domanialité…
La réalisation de cet outil permet au document du plan vélo d'être plus global puisque l'ensemble des informations précises sont incluses dans l'outil.





Partie1.

Diagnostic du Plan Vélo de GPSEA

Approche générale de la pratique cyclable

La pratique du vélo

Les ménages franciliens disposent de 5,3 millions de vélos personnels et 22 000 vélos en libre service (VLS). En cœur d'agglomération et donc sur le territoire de GPSEA, cela représente 0,95 vélo par ménage et **55 % des ménages ne sont pas équipés en vélo.** Sur ce même territoire, cela représente **0,05 déplacement à vélo par personne et par jour.** C'est inférieur à Paris où 0,12 déplacement par jour et par personne est effectué.
Néanmoins, **entre 2001 et 2010, le nombre de déplacements réalisés à vélo a presque doublé en milieu dense** (de type cœur d'agglomération), passant de 190 000 à 360 000 déplacements.

	Nombre de déplacements à vélo par personne et par jour
Paris	0,12
Cœur d'agglomération	0,05
Agglomération centrale	0,05
Autres territoires	0,03
Île-de-France	0,06

Source : EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA renouveau du vélo en IDF.

29 % des déplacements en vélo ont pour motif le trajet **domicile-travail** et 22 % les loisirs/visites (en Ile-de-France, EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA).

C'est un **mode de transport plutôt masculin** puisque l'EGT 2010, IDFM-Omnil-DRIEA révèle que 60 % des déplacements à vélo sont effectués par des hommes. De plus, les déplacements à vélo en Ile-de-France sont réalisés à 48 % par des actifs occupés.

Comme la marche, le vélo est un **mode de déplacement de proximité qui a une portée de 2 km** en moyenne.

Les objectifs du PDIUF concernant les modes actifs sont de :

*-**Pacifier la voirie** pour redonner la priorité aux modes actifs (d'ici à 2015 aux abords de tous les équipements scolaires et d'au moins un quartier par commune de plus de 10 000 habitants),*
*- **Résorber les principales coupures urbaines** (d'ici 2015),*
*- **Aménager la rue pour le piéton** (itinéraires, cycles de feux),*
*- **Rendre la voirie cyclable** (3 500 km d'ici 2020),*
*- **Favoriser le stationnement des vélos** (en cœur d'agglomération, 1 place réservée aux vélos pour 40 places de véhicules particuliers),*
*- **Favoriser et promouvoir la pratique du vélo** auprès de tous les publics (dès que possible et dans la durée).*

La pratique des modes actifs doit s'observer à 4 niveaux :
- 1 : les qualités de déplacements des piétons au regard des aménagements présents ;
- 2 : les possibilités de cohabitation modale (zone 30, zone de rencontre…) ;
- 3 : les aménagements réalisés pour faciliter la pratique cyclable ;
- 4 : les temps de parcours en modes actifs pour relier les principaux pôles générateurs de déplacements.

Bande cyclable :



voie réservée aux cycles sur une chaussée dont la séparation s'effectue par du marquage au sol.

Piste cyclable :



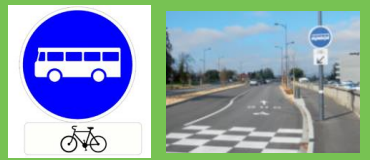
voie réservée aux cycles, séparée physiquement de la chaussée

Double sens cyclable :



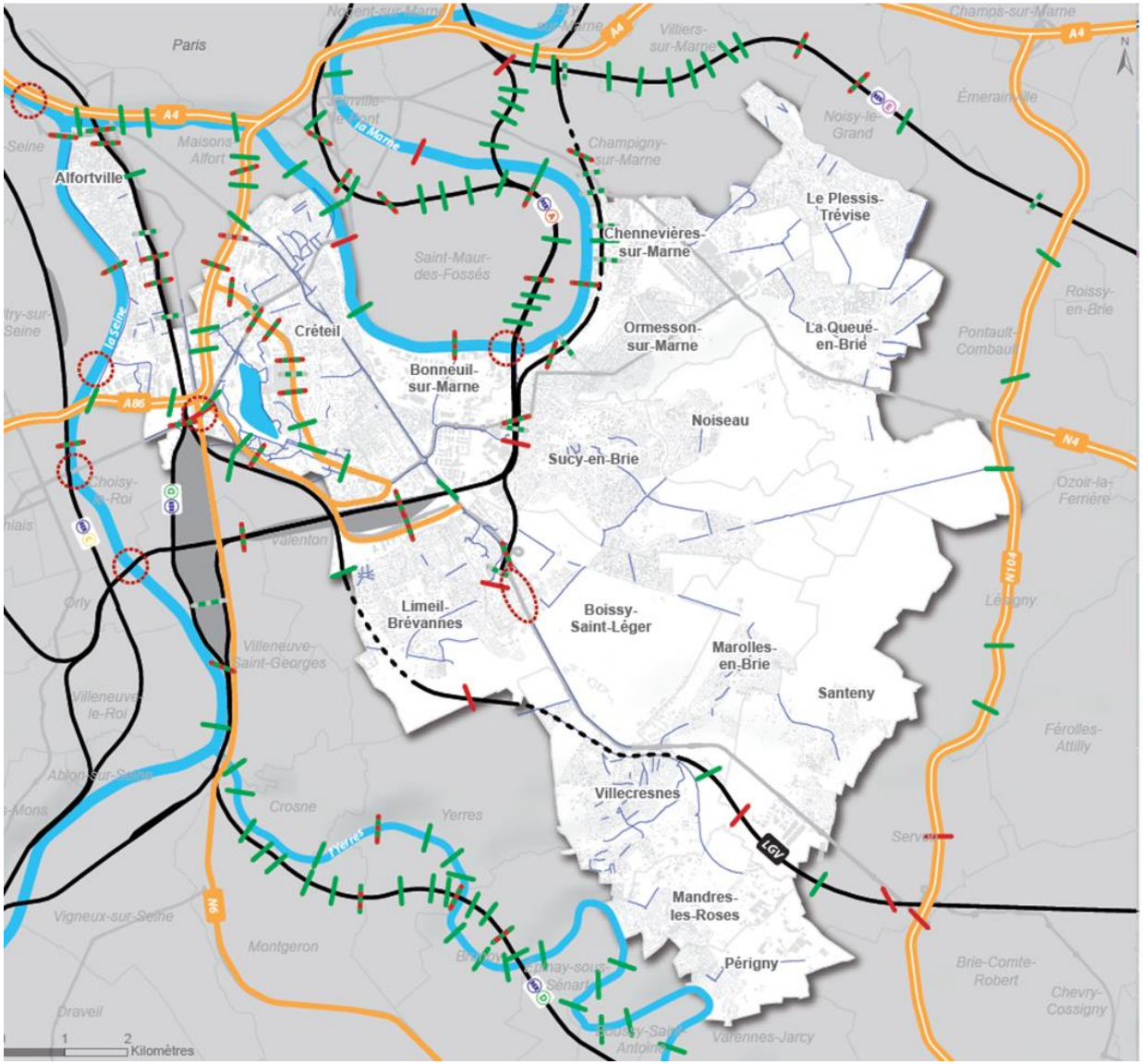
autorisation pour les cycles de prendre à contresens un sens unique voiture, permettant ainsi de raccourcir son itinéraire

Couloir mixte bus/vélo :



voie bus ouverte à la circulation des cycles

De réelles coupures pour la pratique cyclable



« L'insularité » de GPSEA

Des coupures importantes

- Autoroute
- Route avec terre plein central
- Voies ferroviaires
- Hydrographie
- Infrastructures de triage
- Coupure identifiée au PDUIF

Des franchissements parfois insécures

- piéton / vélo | trait plein = piéton + vélo
- Non sécurisés
- Sécurisés / sur route à faible trafic
- Interdits / inadaptés (escalier)

- ✓ **Un territoire soumis à de fortes ruptures tant au niveau des infrastructures** *(Seine, Marne, emprises ferroviaires, infrastructures routières)* **qu'au niveau des emprises foncières** *(Forêt,…) ;*
- ✓ **Une forme d'insularité** avec à l'ouest une frontière avec la Seine, RER D / A, A86, à l'est avec la N104, au Nord avec la Marne et l'A4 ;
- ✓ **Des franchissements et des ruptures stratégiques pour l'accès à GPSEA,** et souvent pénalisantes pour les modes actifs.

Sources : IGN 2018, IDF mobilités 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Août 2018

Les aménagements cyclables sur GPSEA en 2018

Près de 25 % de la voirie *(exceptés autoroutes et sentiers)* ***de GPSEA aménagés pour la pratique cyclable***

Lorsque l'on prend en compte l'ensemble des aménagements destinés aux modes actifs utilisables par les cyclistes, il apparaît que les habitants de GPSEA disposent d'une part élevé de la voirie pour pratiquer le vélo.

39 % sont des aménagements cyclables (bandes, pistes…) dont 18 % de contresens cyclables.

En fonction des communes, la part de voirie varie fortement avec Villecresnes en premier lieu (72 %) et à l'opposé Santeny (5 %).

Une majorité des aménagements sont des zones pacifiées

Limitation à 30, zone 30 ou zone de rencontre sont légion sur GPSEA où 62 % des axes « cyclables » sont de ce type. Villecresnes qui a généralisé le 30 en ville possède à elle seule 22 % des zones pacifiées et seule Santeny n'en dispose pas.

Des aménagements cyclables surtout dans le secteur Nord-Ouest

Alfortville, Bonneuil et surtout Créteil concentrent 42,5 % des aménagements cyclables (piste, bande, voie verte). Il est à noter que seule Ormesson n'en dispose pas.

Linéaire de voies aménagées pour les cycles *(Km)*

Commune	*Zones pacifiées*	*Aménagements cyclables*	*Total (% de voirie aménagée pour les modes actifs)*
Alfortville	5	8,5	13,5 *(20,5 %)*
Boissy-Saint-Léger	2,9	8,8	11,8 *(19,4 %)*
Bonneuil-sur-Marne	6	7,1	13,1 *(15,6 %)*
Chennevières-sur-Marne	4,8	4,8	9,6 *(14,6 %)*
Créteil	27,4	25,7	53,1 *(24,4 %)*
La Queue-en-Brie	8,9	7,8	16,7 *(29,2 %)*
Le Plessis-Trévise	13,6	4	17,5 *(30,8 %)*
Limeil-Brévannes	9,8	5,2	15 *(20,5 %)*
Mandres-les-Roses	6,4	1,5	*7,8 (26,7 %)*
Marolles-en-Brie	0,7	3,4	4,1 *(11 %)*
Noiseau	2,5	0,6	3,1 *(14,7%)*
Ormesson-sur-Marne	6,1	0	6,1 *(12,7 %)*
Périgny-sur-Yerres	8	1,2	9,2 *(48,4 %)*
Santeny	0	1,6	1,6 *(4,6 %)*
Sucy-en-Brie	17,7	7,8	25,4 *(23,3 %)*
Villecresnes	33,8	6,6	40,4 *(72,2 %)*
GPSEA	**153,4**	**94,5**	**247,9** *(23,8 %)*

Source GPSEA – ITEM 2018

Voie Verte :





espace protégé de la circulation ouvert aux cyclistes et aux piétons

Chaussée à voie centrale banalisée :



chaussée sans marquage axial et dont les rives sont élargies. Les cyclistes circulent sur les rives et les automobilistes sur la voie centrale.

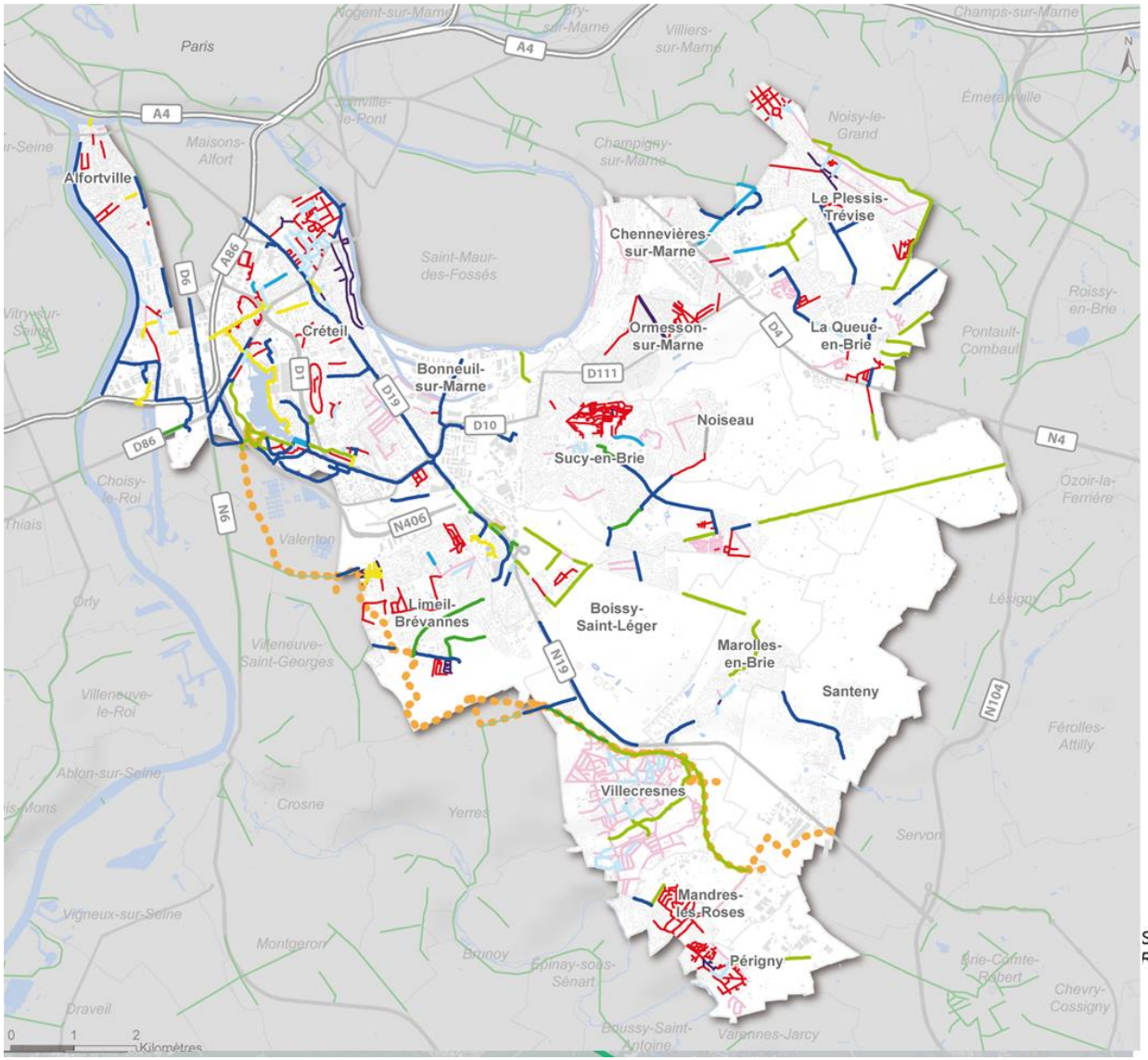
Route partagée :





route à faible trafic où une signalisation verticale et horizontale rappelle la présence de cyclistes.

Cartographie des aménagements favorisant la pratique cyclable sur GPSEA



Un réseau cyclable en cours de construction

Aménagements cyclables

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Contre sens cyclable
- Voie verte
- Voie mixte piéton-cycle
- Aire piétonne
- Autres

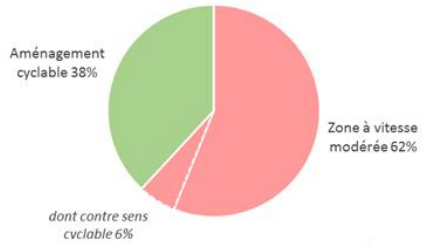
Zone de modération de vitesse

- Limité à 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre

Autres

- *Bandes / pistes hors GPSEA*
- *Tégéval*

Répartition des aménagements en faveur des cycles

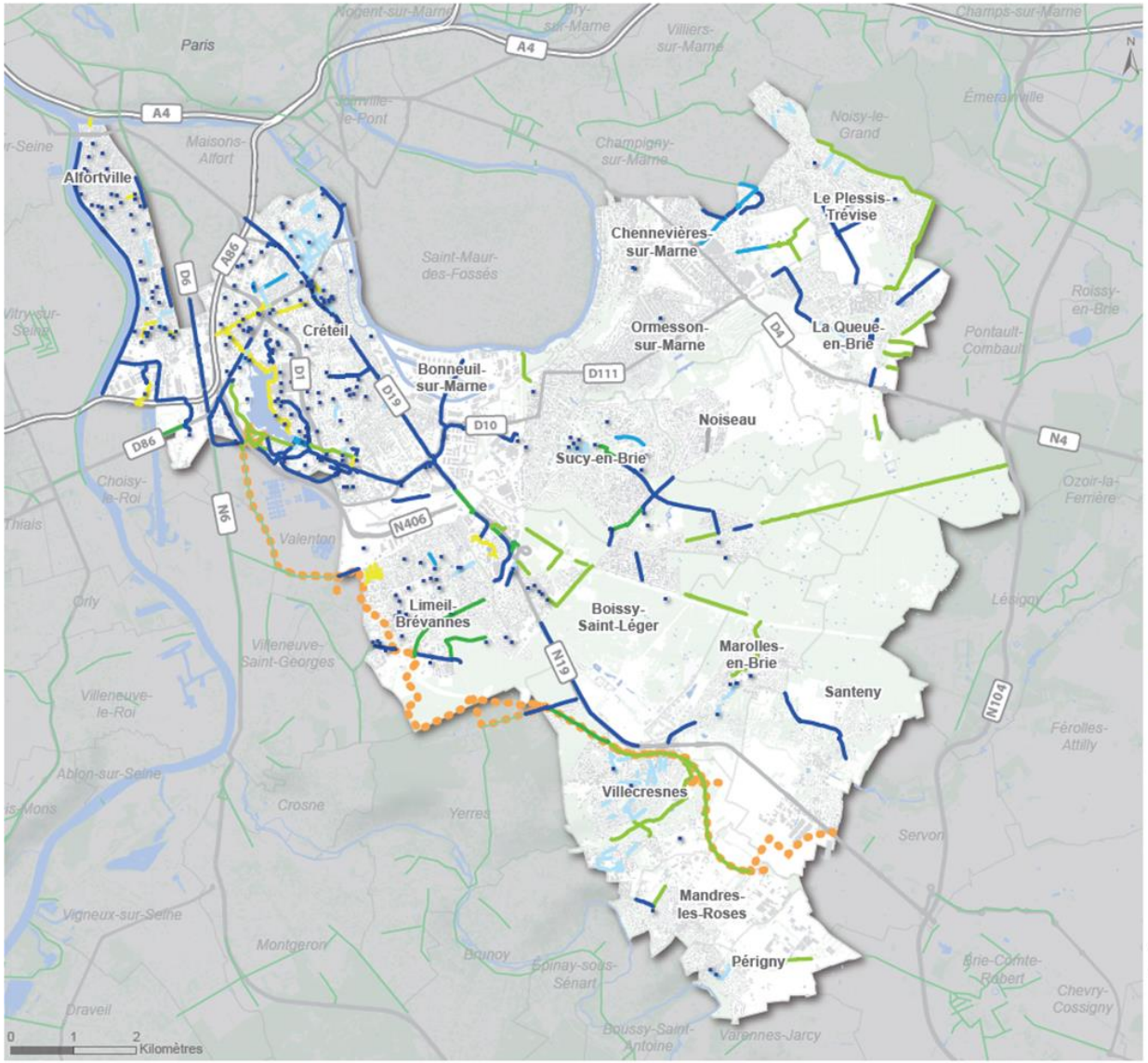


- ✓ *Des **aménagements discontinus**, à **l'exception de Créteil et Bonneuil.***
- ✓ ***Apparition d'un axe structurant sud-est – nord-ouest** Villecresnes <> Boissy-Saint-Léger <> Bonneuil <> Créteil*

Sources : IGN 2018, communes 2018, ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2018

Version adoptée CT 15.12.2021

Les aménagements cyclables sur GPSEA



95 Km de voies dévolues aux cycles

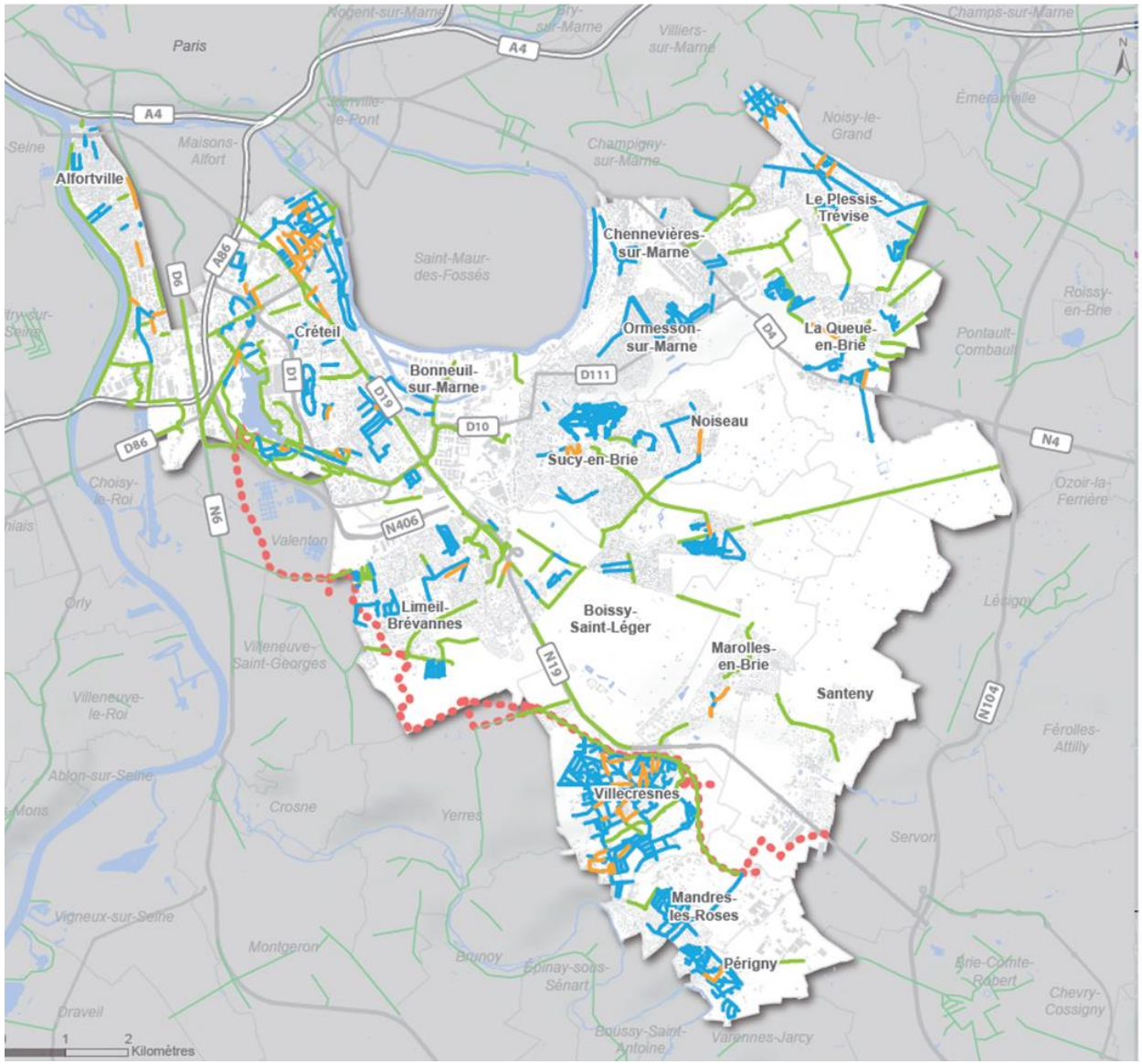
Types d'aménagements

- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Double sens cyclable
- Voie verte
- Voie mixte
- Aire piétonne
- Autres
- Stationnement des cycles
- *Bande / piste hors GPSEA*
- *Tégéval*



Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Novembre 2018

Typologie des aménagements favorisant la pratique cyclable sur GPSEA



Le réseau « cyclable » en trois grandes catégories

Types d'aménagements

- Aménagement cyclable existant
- Zone à trafic modéré
- Aménagement cyclable existant et zone à trafic modéré
- *Bande / piste hors GPSEA*
- *Tégéval*

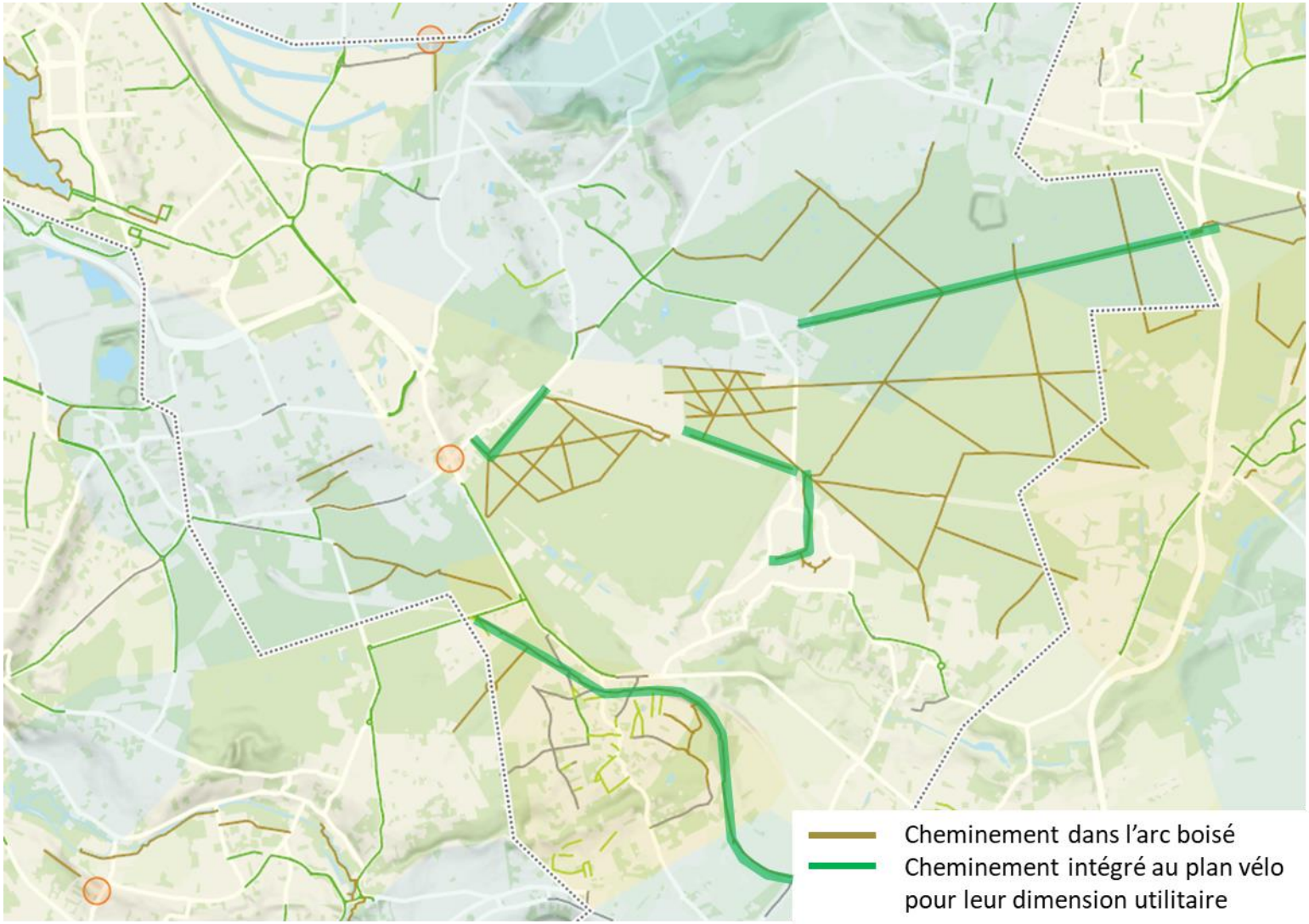


Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Novembre 2018

Des cheminements complémentaires dans le massif de l'arc boisé pour une pratique loisirs

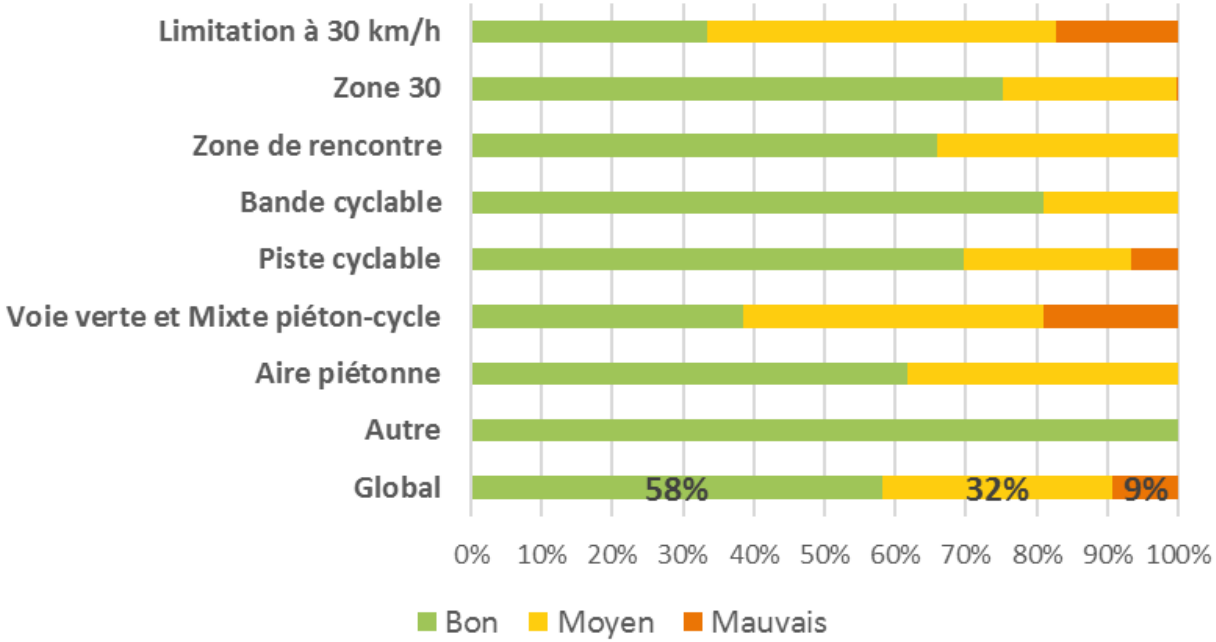
Certaines voies forestières cyclables ont été intégrées au maillage global car elles forment des liaisons pertinentes pour des déplacements utilitaires sur des axes à fort potentiel :

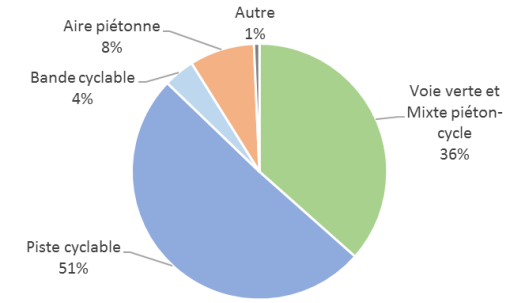
- *Vers Pontault-Combault*
- *Vers le centre de Boissy-Saint-Léger*
- *La Tégéval*
- *Entre Marolles-en-Brie et Boissy-Saint-Léger*



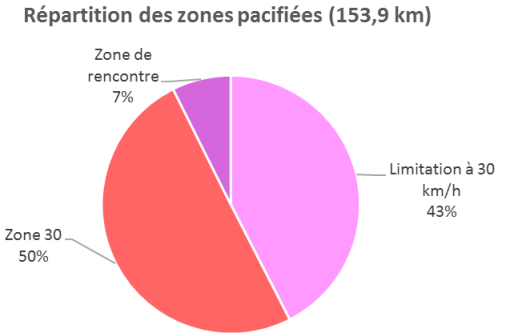
AU Occupation du sol 2012, IGN, © OpenStreetMap contributors | IAU îdF, IGN | Communes, EPCI, Conseils Généraux, Région ÎdF, IAU îdF

La qualité des aménagements sur GPSEA





Des aménagements majoritairement en site propre avec notamment 42 % de pistes bi-directionnelles. Attention, 8 % des aménagements sont des aires piétonnes, usitées par les cyclistes mais légalement la circulation des cycles doit se faire au pas.



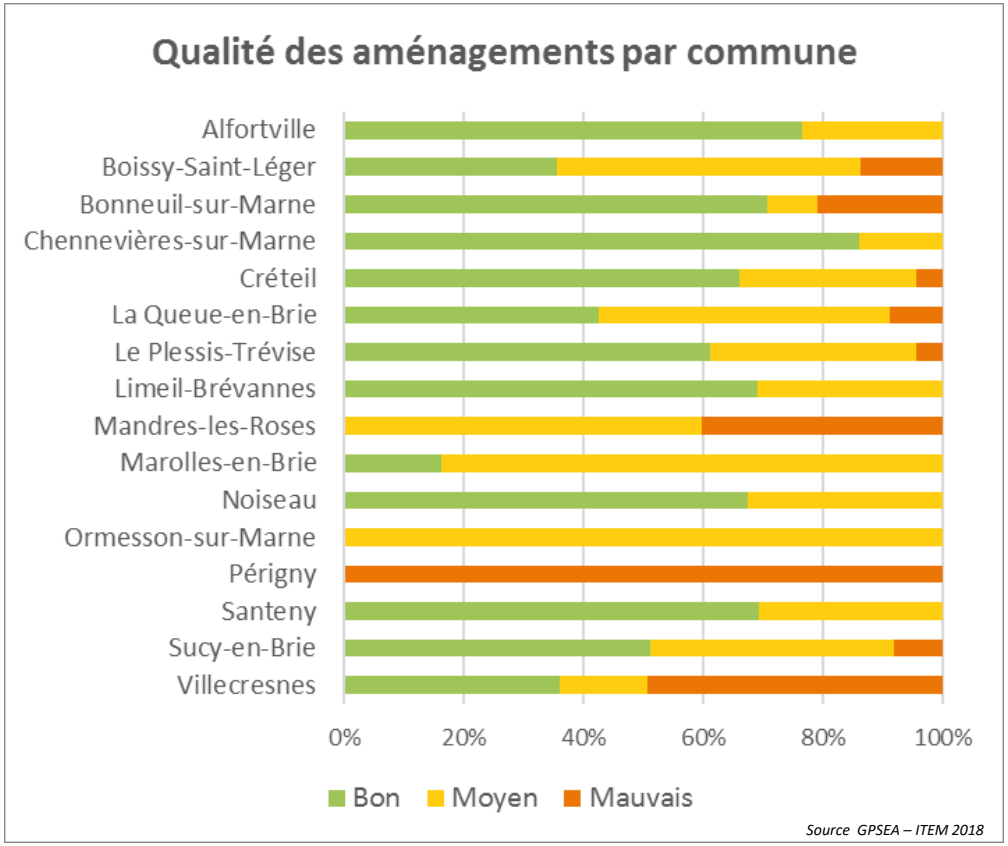
Des zones pacifiées mais dont près de la moitié se résume à une limitation de vitesse donc souvent sans aménagement permettant de garantir la cohabitation modale.

58 % des voies « cyclables » sont de qualité

Ici, la qualité de l'aménagement s'entend en section courante et porte sur la qualité du revêtement, la largeur, la lisibilité, la continuité et l'entretien.
Une forte variation selon les types d'aménagements s'observe. En effet, 1/3 des voies limitées à 30 Km/h est adaptée à la pratique cyclable contre 80 % des bandes cycles ou 75 % des zones 30.

Il est à noter que même des voies dédiées aux modes actifs comme les voies mixtes piéton/cycle sont souvent des voies non revêtues ce qui limite souvent l'utilisation aux seuls VTT.

Qualité des aménagements par commune



Chennevières : Route du Plessis
Bon revêtement + largeur suffisante



Créteil : Avenue Pierre Brossolette
Revêtement dégradé + circulation VL



Mandres-les-Roses : Rue René Thibault
Faible largeur + baïonnette + surélévation



Une qualité des aménagements cyclables** (voie verte, voie mixte, bande et piste cyclable) **très disparate selon les communes.

Ici, seuls les aménagements cyclables sont observés en termes de qualité et comparés à l'échelle communale ainsi que les zones pacifiées qui s'inscrivent dans un itinéraire cyclable. L'objectif est de dégager les trajets où la pratique cyclable est possible et ceux où elle est plus délicate malgré des aménagements en place. Les communes urbaines présentent globalement des aménagements de meilleure qualité et s'opposent aux communes périurbaines comportant des aménagements moins entretenus et plus fréquemment non revêtus (davantage de mixte piéton-cycle sur chemin).

Qualité des aménagements : principaux problèmes recensés (1/2)

⇒ ***Principalement des problèmes de revêtement***







revêtement en dalle qui engendre de nombreux ressauts

⇒ ***Des problèmes de largeur***







Qualité des aménagements : principaux problèmes recensés (2/2)

⇒ ***Des problèmes lisibilité de l'espace ou de praticabilité de l'aménagement :***



une séparation cycle / stationnement / piéton difficilement lisible



un parcours cyclable tout sauf rectiligne



une absence de matérialisation des espaces piétons et cycles

⇒ ***Des problèmes flagrants de sécurité, vis-à-vis de la voiture ou des piétons :***



pas d'espaces piétons avec pourtant des sorties d'habitation



une insertion des cycles délicate



un conflit entre sortie de véhicules et cycle est prévisible

Qualité des intersections sur GPSEA

Moins d'une intersection sur deux est jugée de bonne qualité

Les difficultés rencontrées sur les sections courantes en termes de qualité d'aménagements peuvent être fortement pénalisantes et nuire ainsi au développement de la pratique cyclable.
Mais la qualité des intersections est essentielle pour assurer une bonne sécurisation des cycles.

Les communes de l'ancienne CA Plaine centrale disposent d'un Schéma Vélo et d'un maillage d'aménagements cyclables développé. Néanmoins, il est à noter que ces 3 communes ne présentent pas forcément les meilleures qualités au niveau des intersections.
Une nette amélioration du traitement des intersections est en cours sur le territoire, car les aménagements les plus récents ont bien pris conscience du problème comme le montre le traitement réalisé au niveau des différents carrefours sur Bonneuil.

Un des points les plus délicats et récurrents se situe sur le mouvement des tourne-à-gauche.

Qualité des intersections par commune

Commune	*Bonne*	*A parfaire*	*Mauvaise*
Alfortville	7	2	22
Boissy-Saint-Léger	4	6	12
Bonneuil-sur-Marne	19	0	3
Chennevières-sur-Marne	9	0	7
Créteil	36	7	25
La Queue-en-Brie	6	6	3
Le Plessis-Trévise	1	0	3
Limeil-Brévannes	8	4	5
Mandres-les-Roses	2	0	1
Marolles-en-Brie	3	2	1
Noiseau	1	1	1
Ormesson-sur-Marne	0	0	0
Périgny-sur-Yerres	0	2	1
Santeny	3	1	1
Sucy-en-Brie	13	0	10
Villecresnes	3	2	4
GPSEA	**115** *47 %*	**33** *13 %*	**99** *40 %*

Une intersection est jugée bonne lorsque :
Le cycliste peut traverser l'intersection et effectuer tous les mouvements de manière sécurisée et adaptée entre toutes les branches de l'intersection et l'aménagement cyclable

Une intersection est jugée à parfaire lorsque :
L'intersection a été traitée mais que certains mouvements restent délicats/peu aisés

Une intersection est jugée mauvaise lorsque :
Tous les mouvements restent délicats/peu aisés.

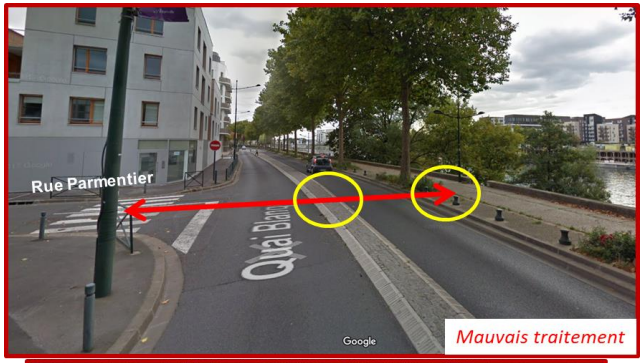


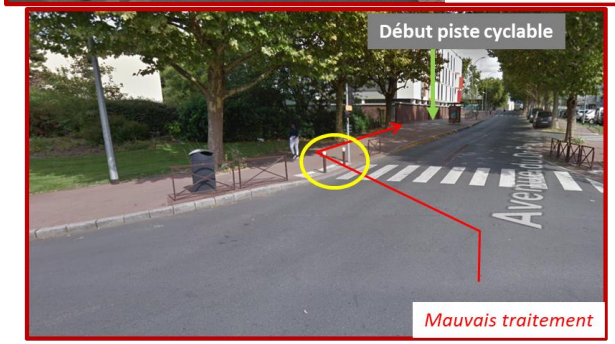
La Queue-en- Brie : *Av. Pompidou/ Allée des Clémentatites*
Bonne signalisation au sol de la traversée de cycle et bonne visibilité.

Des exemples d'intersections (1/2)

Alfortville : Quai Blanqui / Rue Parmentier

- Impossibilité de relier la piste cyclable et la Rue Parmentier : TPC + bordure



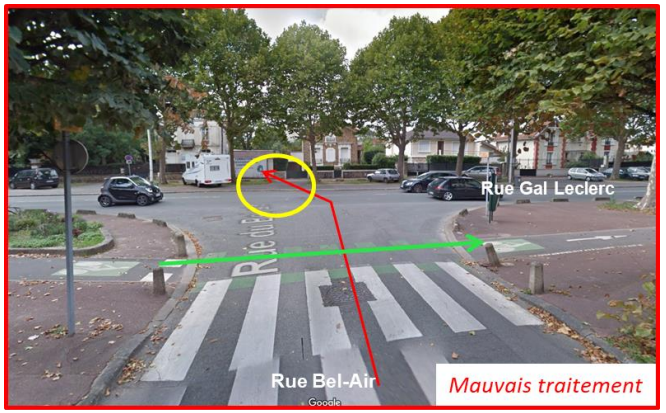


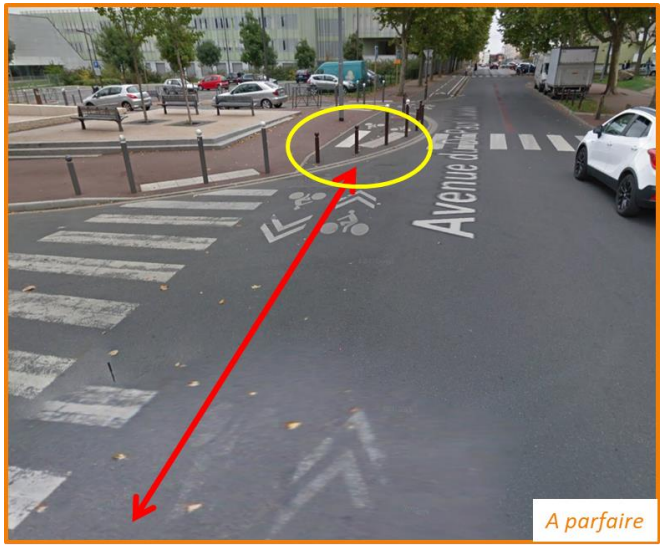
Créteil : Avenue Dr Paul Casalis / Rue Juliette Savar

- Impossibilité de rejoindre la piste sans circuler sur le trottoir…
- Et accès délicat au trottoir : nécessité de tourne-à-gauche + potelets + baïonnette

Créteil : Rue du général Leclerc / Rue du Bel Air

- Bon traitement pour aller tour droit sur la Rue du Général Leclerc
- Impossibilité de tourner à gauche vers et depuis la Rue Bel-Air : traversée insécure de la Rue du Général Leclerc + bordure de trottoir pour rejoindre la piste sur le côté opposé





Créteil : Avenue Dr Paul Casalis / Rue du Porte Diner

- Bonne signalisation au sol de la traversée de cycle
- Bonne visibilité
- Mais des potelets trop rapprochés : risque de collision

Des exemples d'intersections (2/2)

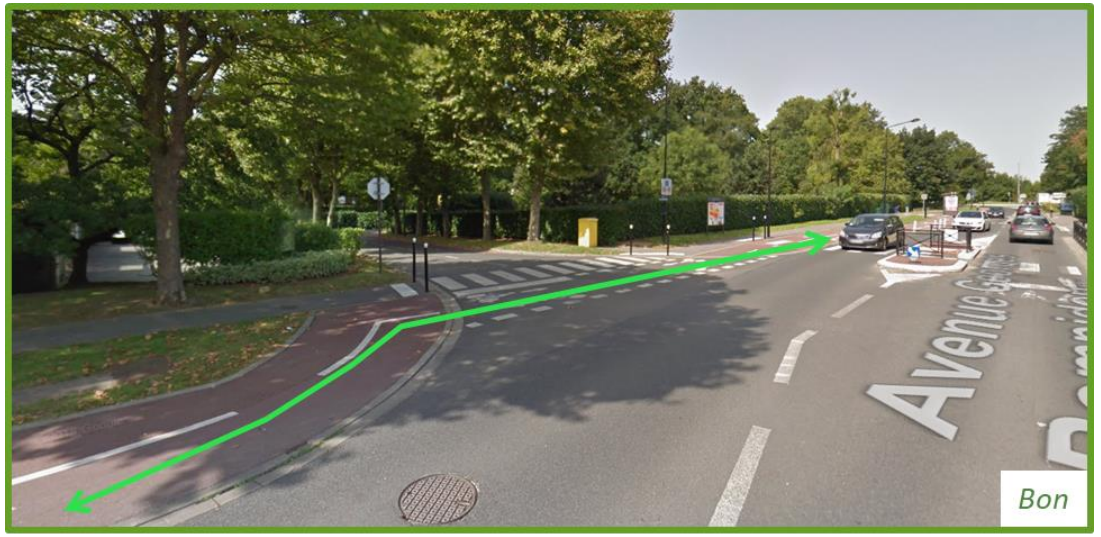
Sucy-en-Brie : Route de la Queue-en-Brie / Rue du Tilleul

- Bonne signalisation au sol de la traversée de cycle
- Bonne visibilité
- Une véritable continuité cyclable pour traverser l'intersection

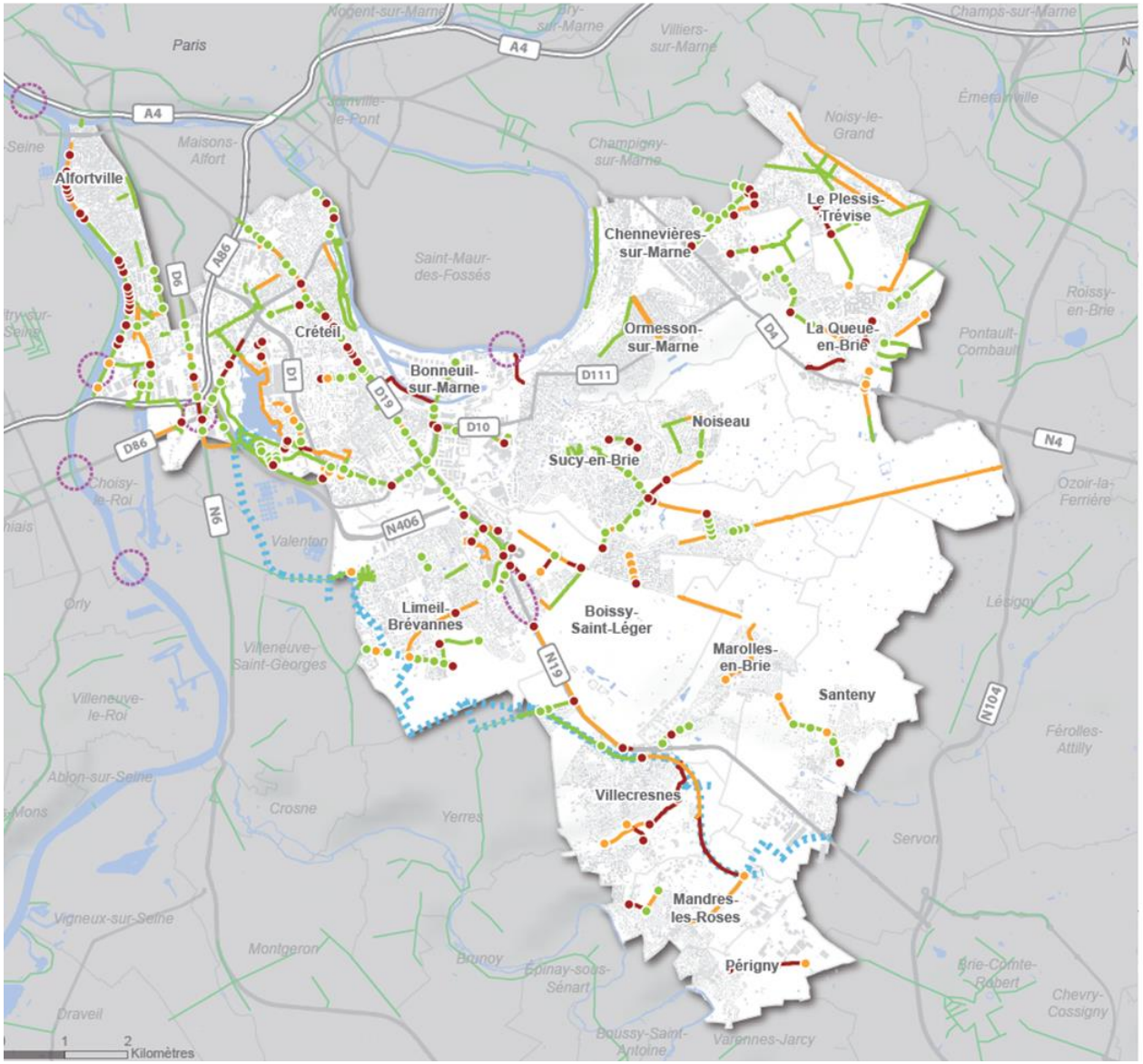


La Queue-en-Brie : Avenue Pompidou / Allée des Clémentatites

- Bonne signalisation au sol de la traversée de cycle
- Bonne visibilité



Cartographie de la qualité des aménagements cyclables



Des difficultés régulières pour la pratique cyclable

QUALITE DES AMÉNAGEMENTS

- Intersection de bonne qualité
- Intersection à parfaire
- Intersection de qualité médiocre
- Aménagement de bonne qualité
- Aménagement à parfaire
- Aménagement de qualité médiocre
- *Bandes / pistes hors GPSEA*
- *Tégéval*
- *Coupure identifiée au PDUIF*

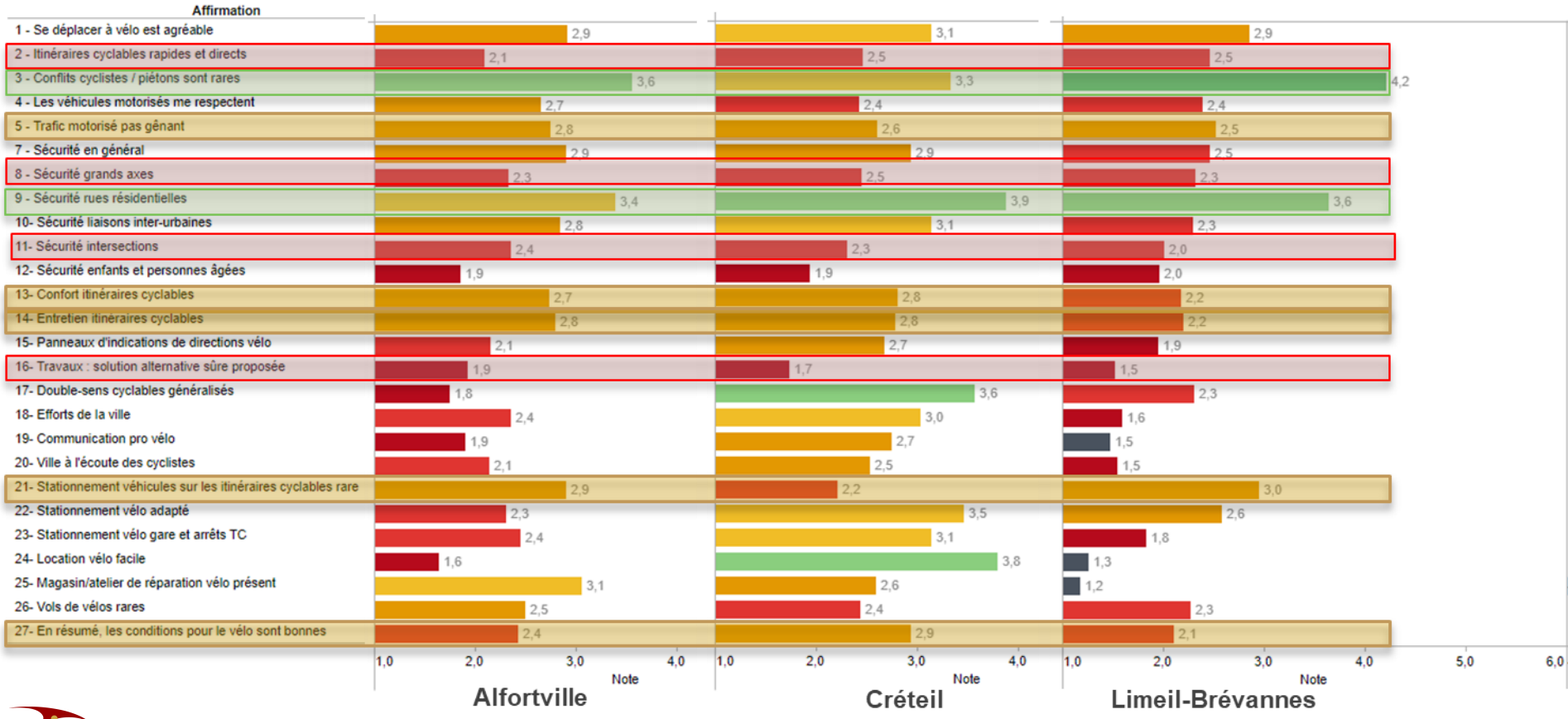


✓ ***Même sur les itinéraires les plus structurants, la qualité des aménagements ou les difficultés aux intersections ne permettent pas d'assurer un parcours sécure et agréable aux cyclistes.***

Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Novembre 2018

La qualité des aménagements selon les résultats de l'enquête FUB *(enquête en ligne de 2017 avec prise en compte des communes au-delà de 50 réponses)*

	Alfortville	Créteil	Limeil-Brévannes	Marolles-en-Brie
Nombre de réponses	148	51	95	59
Taux de réponse / 1000 hab	**3,3**	**0,6**	**3,8**	**12,4**
Climat vélo général	**2,5 / 6 F : défavorable**	**2,8 / 6 E : plutôt défavorable**	**2,2 / 6 G : très défavorable**	**3,0 / 6 E : plutôt défav.**



Les conflits cycles / autres modes sur GPSEA

Plus de 85 % des aménagements cyclables sujets à des sources de conflits

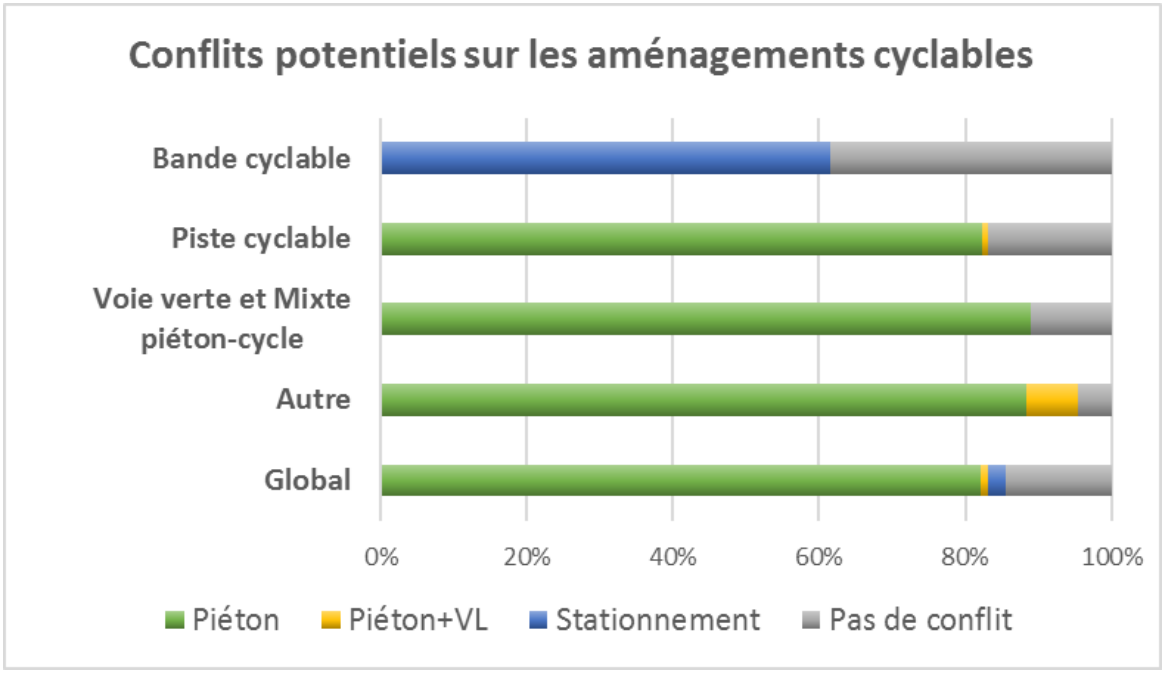
82 % du linéaire d'aménagements cyclables (hors ZMV) sont concernés par des conflits potentiels entre piétons et cyclistes, et s'explique par :

- une forte présence d'aménagements de type voie verte et mixte piéton-cycle, qui par nature peuvent mettre en conflit cyclistes et piétons ;
- L'aménagement quasi systématique de piste cyclable sur les trottoirs, avec un espace dévolu aux piétons finalement peu large, entraînant un report naturel du piéton sur la piste cyclable.

Les conflits liés au stationnement concernent les bandes cyclables qui sont soit utilisées comme stationnement (infraction), soit d'une largeur insuffisante pour éloigner le cycliste de la file de stationnement (dangers liés à l'ouverture des portières et aux manœuvres). Il est ainsi à noter que seulement 14 % du linéaire ne comportent pas de conflits particuliers.

Bonneuil-sur-Marne :
Conflit potentiel vélo / piéton





Le stationnement des cycles

Un trajet à vélo, comme en automobile, commence et se termine sur un lieu de stationnement

Ainsi, sans stationnement, la pratique du vélo ne pourra pas décoller.

Une concentration de l'offre de stationnement sur les communes urbaines

2 048 places de stationnement vélo dont 80 % concentrés sur les communes urbaines (Alfortville / Créteil / Bonneuil).

Du stationnement majoritairement sous forme d'arceaux (93 %),

Le type de stationnement à proscrire est celui sous forme de rack, à la fois pour des raisons de sécurité (attache par la roue) que pour le caractère pratique (risque de voiler les roues). Sur GPSEA, la prédominance des arceaux montre une bonne réponse aux attentes des cyclistes.

***Seulement 1 box Véligo** (au niveau de la gare de Boissy) **sur le territoire,** qui offre un bon niveau de sécurité pour du stationnement longue durée.*

Stationnements vélo		
Type	**Nombre de places**	**Part**
Arceaux non abrités	1 484	72 %
Arceaux abrités	427	21 %
Racks non abrités	29	1 %
Racks abrités	20	1 %
Box Véligo	32	2 %
Box individuels fermés	8	1 %
Non précisé	48	2 %
GPSEA	**2 048**	

Source GPSEA – ITEM 2018

Stationnements vélo		
Commune	*Nombre de points*	*Nombre de places*
Alfortville	45	368
Boissy-Saint-Léger	8	56
Bonneuil-sur-Marne	6	62
Chennevières-sur-Marne	3	32
Créteil	134	1 171
La Queue-en-Brie	-	-
Le Plessis-Trévise	6	41
Limeil-Brévannes	28	210
Mandres-les-Roses	1	2
Marolles-en-Brie	6	40
Noiseau	-	-
Ormesson-sur-Marne	2	5
Périgny-sur-Yerres	2	4
Santeny	-	-
Sucy-en-Brie	18	32
Villecresnes	4	25
GPSEA	**263**	**1 960**

Source GPSEA – ITEM 2018

Sur GPSEA en moyenne 0,006 place vélo sur l'espace public par habitant soit :

Près de 23 fois moins qu'à Strasbourg (0,14 place/hab.)

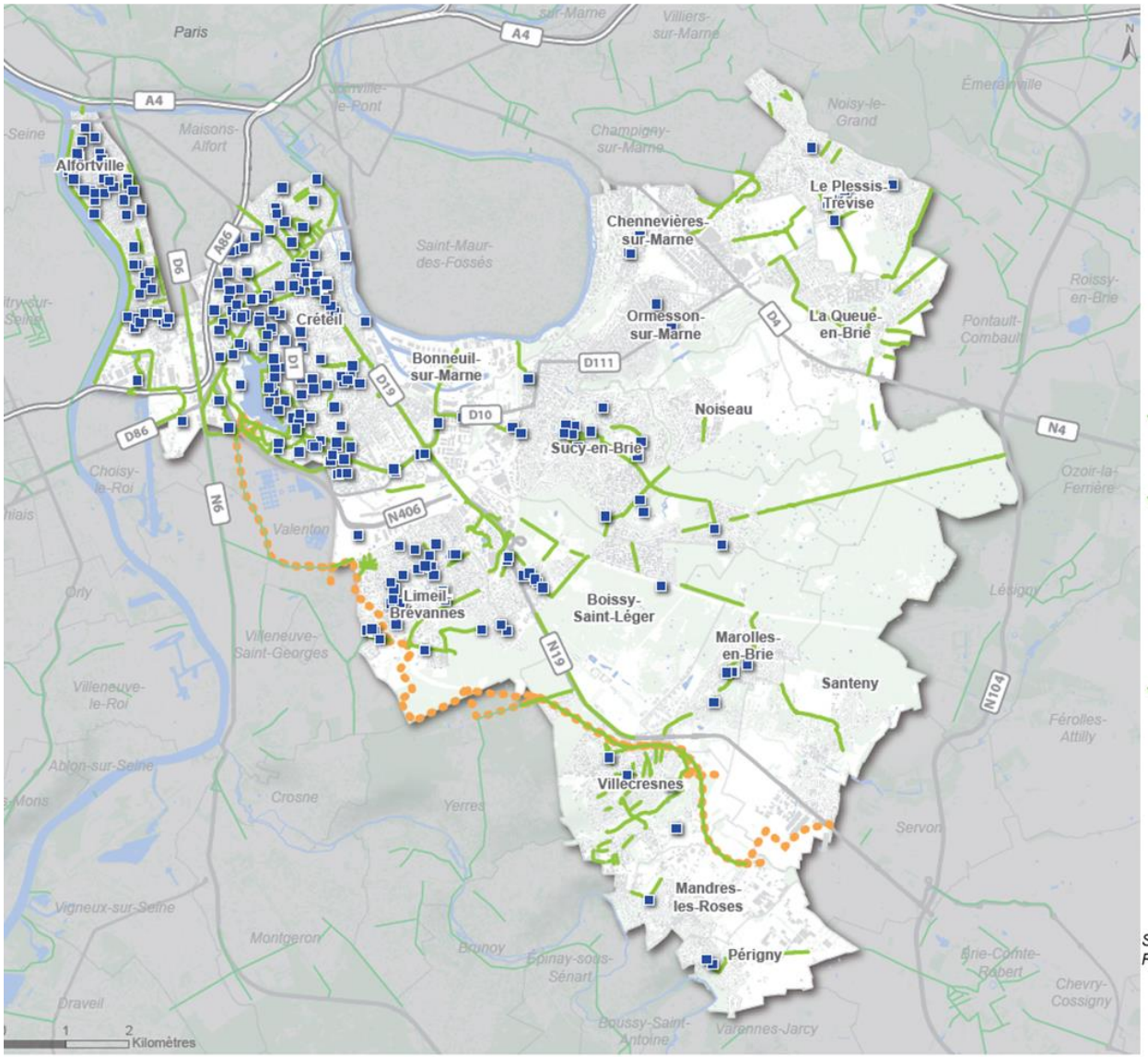
3,3 fois moins qu'à Paris (0,02 place/hab.)

Alfortville :

Stationnement illicite de vélo sur du mobilier urbain



Cartographie du stationnement des cycles sur GPSEA



Une concentration des emplacements vélos dans la zone dense

Aménagements cyclables

- Aménagements existants
- Stationnement des cycles
- *Bandes / pistes hors GPSEA*
- *Tégéval*

- ✓ **Une prise en compte très différenciée selon les communes.**
- ✓ **Les 3 communes issues de Plaine Centrale sont plutôt exemplaires** en la matière et montrent la prise en compte des cycles avec notamment un schéma des itinéraires cyclables déjà réalisé
- ✓ Créteil concentre 60 % des places de stationnement vélo et offre un ratio proche de celui de Paris (0,13 place par hab.).

Sources : IGN 2018, communes 2018, ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2018

Des exemples de stationnement de bonne qualité

Arceaux offrant une très bonne sécurité d'accroche avec une double sécurisation possible (cadre + roue arrière)



Arceau en U



Arceau design



Arceau en S



Kiosque à vélo



Arceau boucle



Arceau rectangle

Des exemples de stationnement de qualité moyenne



Arceau trop haut



Arceau trop bas

Arceaux n'offrant pas des conditions suffisantes en termes d'accroches pour sécuriser le vélo (un seul point d'accroche est possible)



Arceau trop courbé



Arceau trop long

Des exemples de stationnement de mauvaise qualité





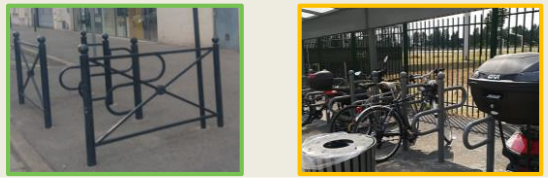






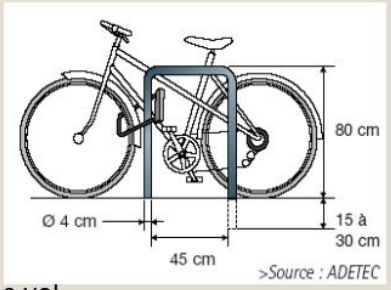
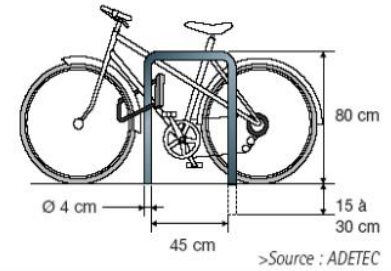
Arceau n'offrant pas des conditions suffisantes en termes d'accroches pour sécuriser le vélo et risque de voiler la roue avant du cycle

Synthèse de la qualité des stationnements vélo sur GPSEA

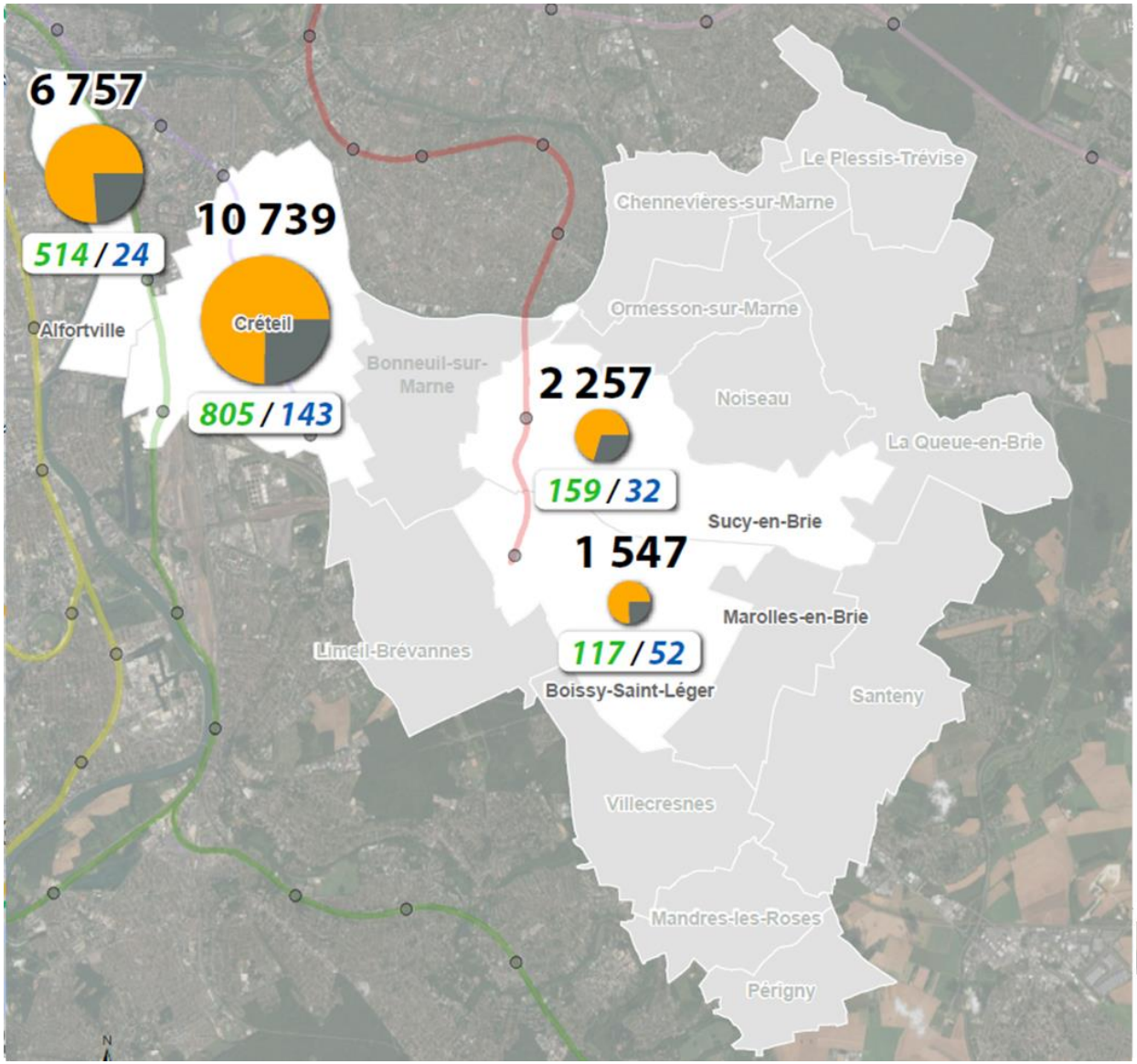
Exemple de stationnement sur GPSEA	Commodité	Sécurité	Facilité d'implantation
	3/3	3/3	3/3
	2/3	2-3/3 Selon les dimensions des « oreilles »	3/3
	1/3	2/3	2/3
	0/3	1/3	3/3
	0/3	0/3	3/3
	2/3	3/3	1/3

Version adoptée CT 15.12.2021

Recommandations en termes de stationnement pour les cycles

Durée du stationnement	Recommandations	Lieux type	Exemple de stationnement
Courte durée < 1h30	- Equipements de type arceau permettant d'attacher les 2 roues au cadre et à l'arceau à l'aide d'un antivol rigide de type « U » - Accessible depuis un aménagement cyclable ou la chaussée (pas de ressaut) - Implanté hors des cheminements piétons sur une place de stationnement ou à l'écart des lignes de désir des piétons - Être signalé et à la vue de tous pour dissuader le vol - Un écart de 90 cm minimum entre chaque arceau 	Commerces de proximité Administration	
Moyenne durée ½ journée	- Même type d'équipement que pour le stationnement de courte durée avec en plus la réalisation d'un abris 	Centres commerciaux Equipements culturels et de loisirs	
Longue durée Journée (ou +)	- Equipement de type box collectif ou consignes individuel - Prévoir une fermeture du box par clef ou par badge (éviter les fermetures par cadenas, facilement fracturable) et un point où attacher le vélo et l'antivol - Prévoir des dimensions permettant d'accueillir une personne debout et tenant son vélo sur le côté (min. 80 cm de large et 1,90 m de haut) - Maintenance nécessaire des équipements	Gare RER Station de métro Zone résidentielle	

L'inadéquation de l'offre de stationnement cycle en gare au regard du potentiel de cyclistes



Un stationnement des cycles insuffisant au niveau des pôles d'échanges au regard du potentiel de cyclistes

Flux d'actifs vers Paris

4 000 — Flux total

Dont transports collectifs

Dont autres

Potentiel / offre de stationnement cycle

117 / 52

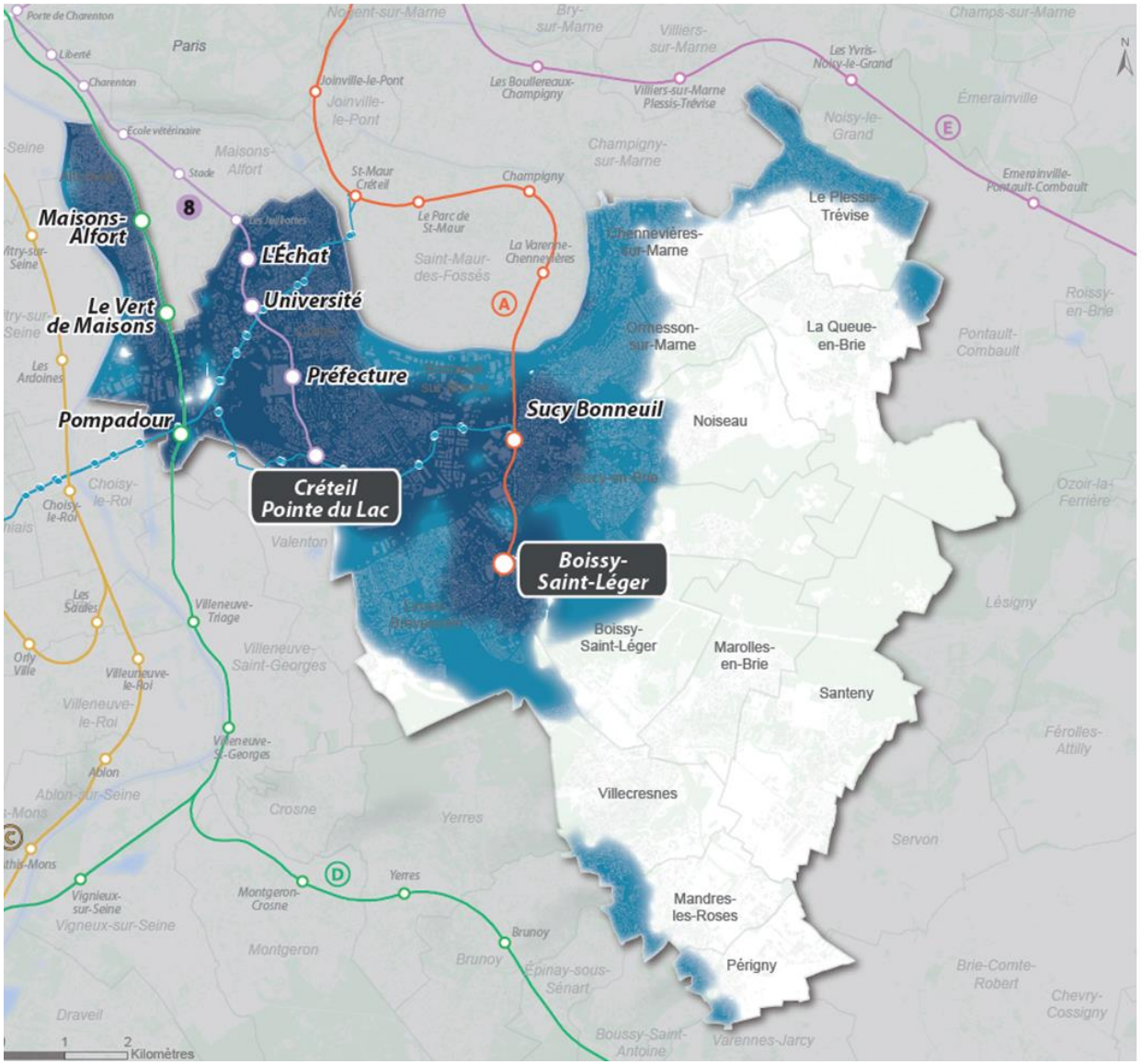
10% des actifs vers Paris utilisant les TC

Nombre de stationnements cycles en gare

- ✓ **L'offre de stationnement cycle ne répond pas aux besoins. En effet, pour les seuls actifs travaillant sur Paris et qui utilisent aujourd'hui les TC avec comme hypothèse 10 % accédant aux RER ou Métro en vélo un déficit de places s'observent.**
- ✓ Ainsi, les places présentes ne permettent qu'à **1,6 % des actifs** travaillant sur Paris et utilisant les TC **de se rendre en vélo au niveau des gares ou métro de GPSEA**

Sources : IGN 2018, communes 2018, ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2018

Le rabattement potentiel en vélo sur l'offre structurante de transports collectifs



Un fort potentiel de rabattement en cycle sur l'offre structurante

- Ligne et stations du RER A
- Ligne et stations du RER C
- Ligne et stations du RER D
- Ligne et stations du RER E
- Ligne et stations du Métro 8

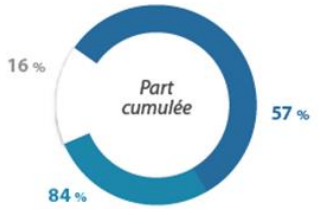
Lignes de bus structurantes

- Arrêts de bus et tracés des lignes TVM et 393

Accessibilité en cycle

- 5 minutes
- 10 minutes

Part de la population de GPSEA dans l'aire de chalandise du réseau structuant de TC en vélo



Sources : IGN 2018, Vianavigo 2018, ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Novembre 2018

Les conditions de jalonnement

Un jalonnement présent uniquement sur les itinéraires départementaux

Le jalonnement est présent et qualitatif le long des itinéraires départementaux « Réseau Vélos ». C'est un jalonnement clair qui est présent aux intersections stratégiques.
Néanmoins, seules les grandes directions sont jalonnées : en dehors des gares, peu d'équipements ou de quartiers sont jalonnés le long des itinéraires.
Il est à noter l'absence dommageable de continuité lorsque l'on sort d'un itinéraire SDIC.

Une signalétique « Réseau Vélos » continue mais souvent trop présente et n'apportant pas d'information sur les directions à suivre.

Ailleurs, peu de jalonnements vélo identifiés, mais un jalonnement piéton à Créteil utile pour les cyclistes



Marquage du réseau vélos

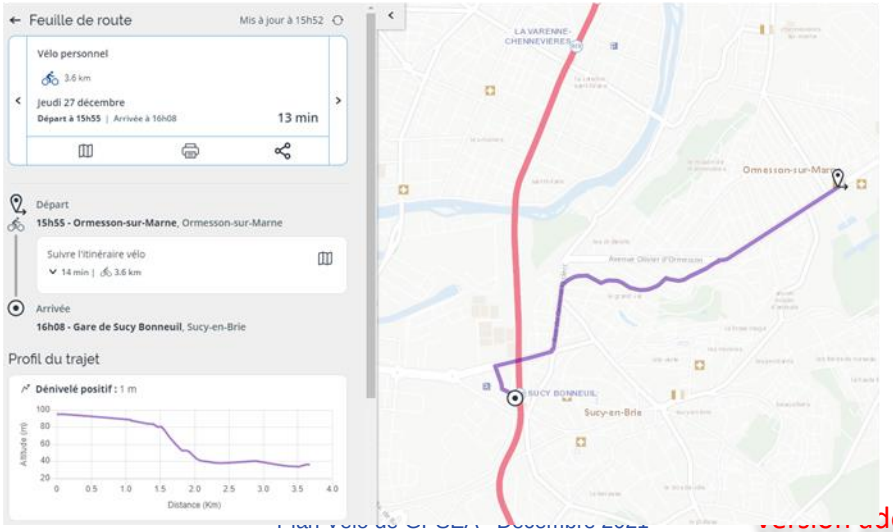


Exemple de jalonnement piéton à Créteil



L'utilisation de plus en plus forte des nouvelles technologies pour les trajets en cycle

Que ce soit sur les sites de calcul d'itinéraire de Google, Vianavigo ou autres, il est désormais possible de planifier un trajet en vélo.
Des GPS spécifiques pour les vélos sont disponibles tout comme des supports pour accueillir un smartphone.
Ainsi, comme pour l'automobile, le cycliste peut être guidé sur son trajet.



Le jalonnement des itinéraires départementaux

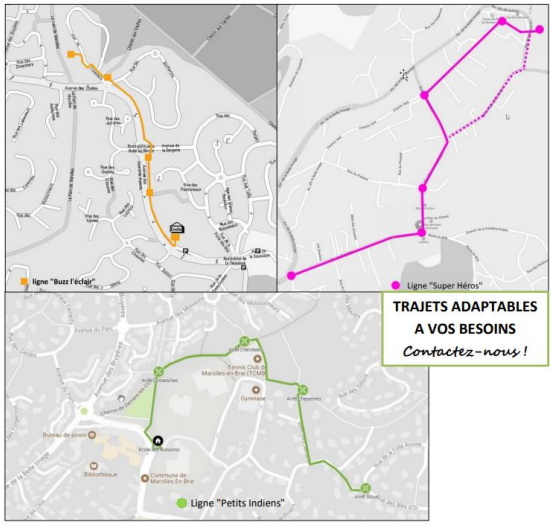
Les services complémentaires aux modes actifs sur GPSEA

4 communes ont mis en place un système d'écomobilité scolaire via les pédibus et/ou vélobus

Mandres-les-Roses, Limeil-Brévannes, Périgny ou Marolles-en-Brie. Pour Mandres, le pédibus part de l'école maternelle pour rejoindre l'école primaire où les horaires sont décalés.

Marolles dispose de pédibus depuis plus de 10 ans ce qui montre également que ce type de dispositif peut être pérenne dans le temps.

A l'opposé, Sucy-en-Brie et La Queue-en-Brie ont abandonné ce type de dispositif.



Sur GPSEA des services complémentaires sont en place :
Pédibus,
Location longue durée de vélos
Vélos en libre service
Mais pas de stratégie globale et uniquement des initiatives communales

Le Plessis-Trévise :
Carrousel à vélo



3 communes disposent de service de location de vélo longue durée

Le Plessis-Trévise, Limeil-Brévannes et Marolles-en-Brie. Pour le Plessis-Trévise le service de location peut être en lien avec le carrousel à vélo qui permet également de louer un box sécurisé. Trois carrousels sont implantés sur la commune.

La commune de Créteil dispose de vélos en libre service

Sur le même modèle que le premier Vélib' à Paris ou Vélov' à Lyon. Les VLS de Créteil sont accessibles après abonnement (ou prise d'un ticket 1 ou 7 jours), le service est alors gratuit la première ½ heure. 10 stations et 250 emplacements sont accessibles sur Créteil.

Créteil :
CristoLib



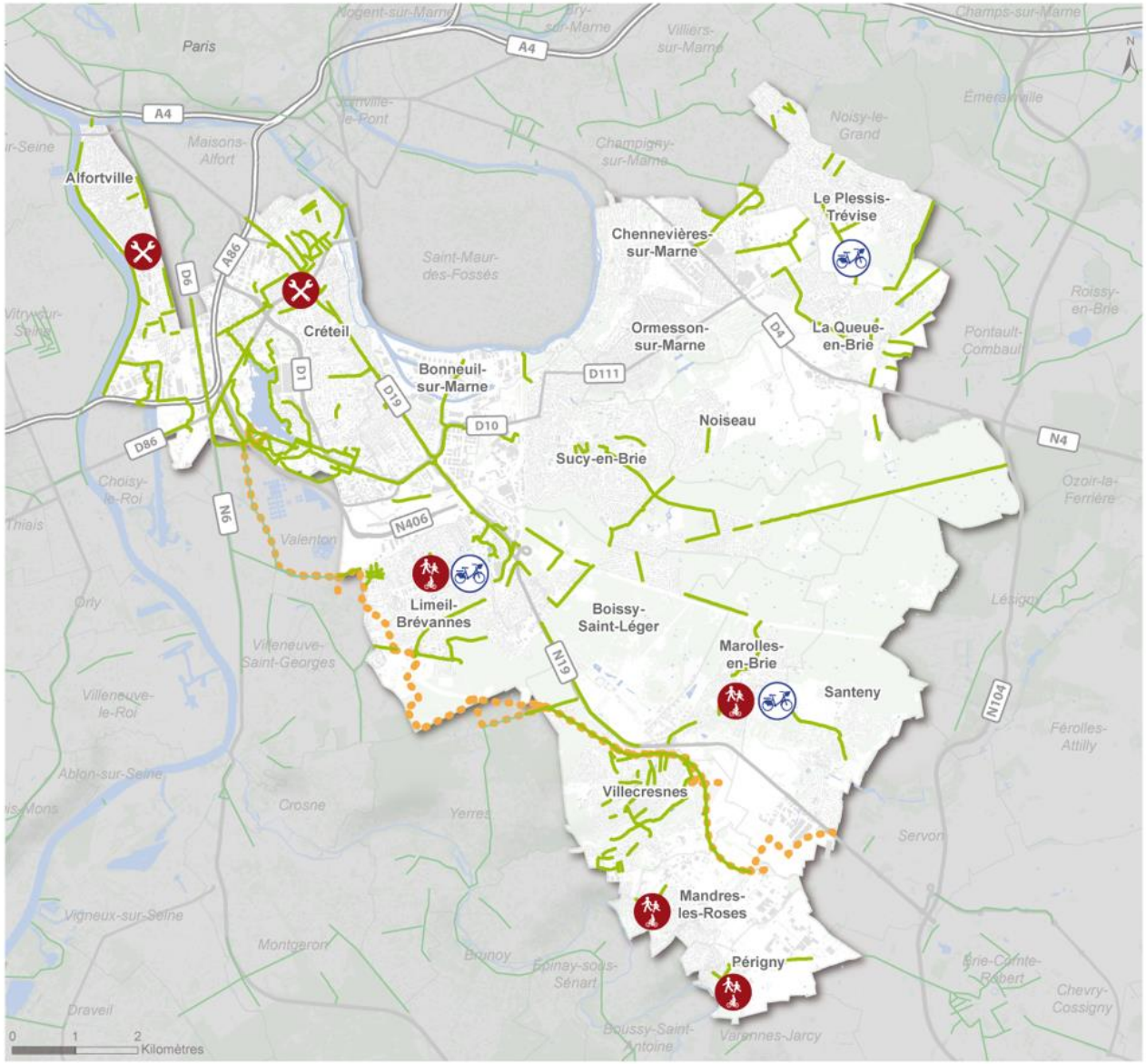
Des ateliers de réparation de vélo sont présents qui sont gérés par des professionnels. On ne relève pas d'ateliers associatifs sur le territoire.

Des ateliers de réparation de vélo comme le garage Héritage à Alfortville, cycles Evolution à Boissy, Vélobrunoy (associatif) à Brunoy qui peut être intéressant pour les habitants des communes du Sud de GPSEA.
Des ateliers ponctuels en lien avec la Tégéval : ex du 14/10/18 avec l'association Pluriels94
Des réparateurs à domicile, par exemple Rénov-Cyclos à Alfortville.

RÉNOV'CYCLOS
L'atelier vélos d'Alfortville qui se déplace chez vous

adoptée CT 15.12.2021

Les services complémentaires aux modes actifs sur GPSEA



Les services vélo existants

Services vélo

- Eco-mobilité scolaire
- Location longue durée
- Atelier de réparation

Aménagements cyclables

- Aménagements existants
- *Bandes / pistes hors GPSEA*
- *Tégéval*

Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2018
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Novembre 2018

Retour des questionnaires aux communes
Le niveau de pratique cyclable ressenti

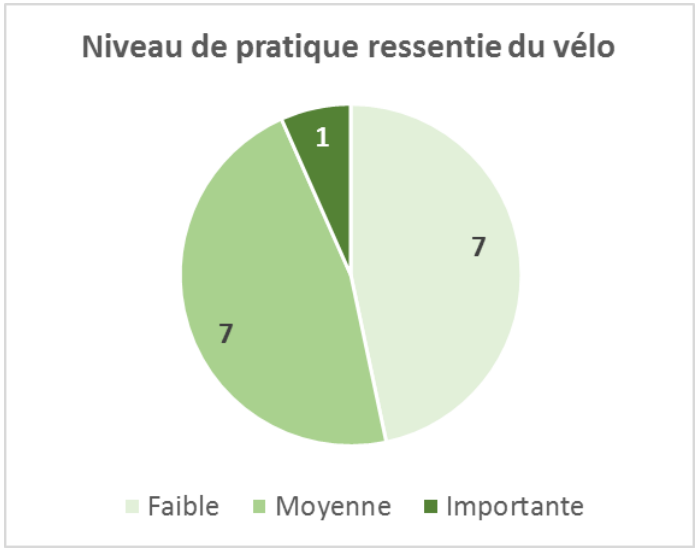
Un questionnaire a été transmis en août / septembre 2018 à l'ensemble des communes de GPSEA, l'élu et le technicien référent du PLM au sein de chaque ville devait remplir ce questionnaire

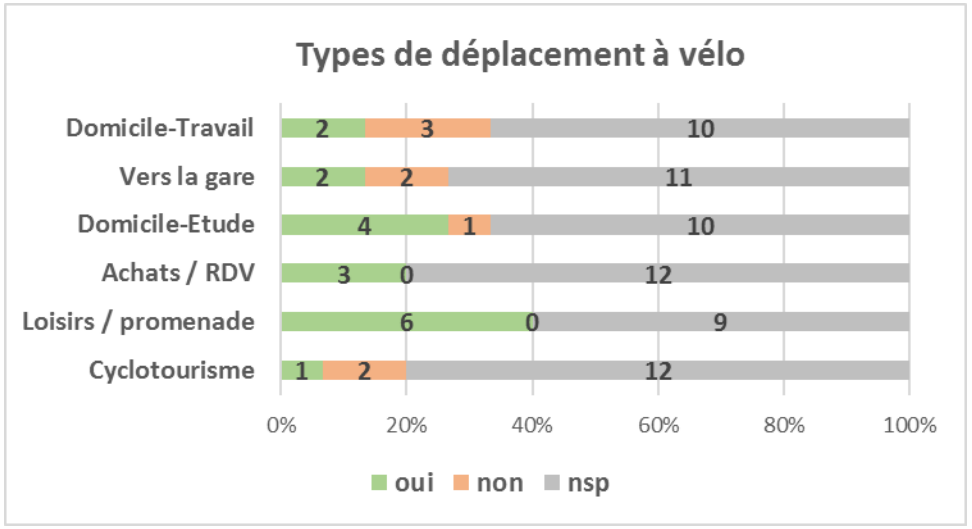
Une pratique ressentie du vélo Faible à Moyenne selon les communes mais des différences difficilement explicables

- Pas de logiques géographiques : pas de distinction urbain / périurbain
- Pas de logique en fonction du degré de développement d'un maillage cyclable : pratique moyenne à Bonneuil et Marolles-en-Brie / pratique faible à Créteil et Ormesson
- Pratique importante à Alfortville

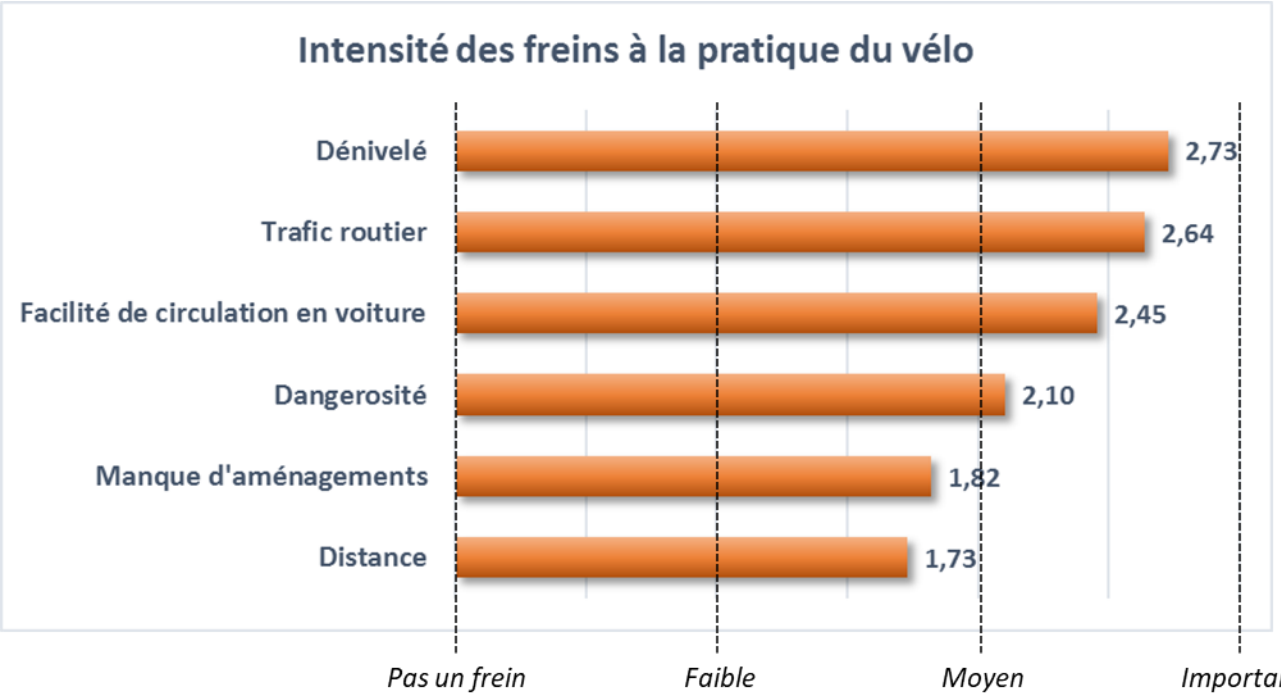
Dans le détail, la pratique du vélo s'observe en majorité sur :
- Les trajets domicile-études
- Les promenades à vélo

Attention : beaucoup de non-réponses, sans doute liées à un manque de connaissance de la pratique cyclable !





Retour des questionnaires aux communes
Les freins à la pratique



L'importance de la voiture est mis en avant comme facteur contraignant la pratique cyclable :

- Le trafic routier et la cohabitation délicate avec les automobilistes
- La dangerosité du réseau viaire
- Les facilités à se déplacer en voiture

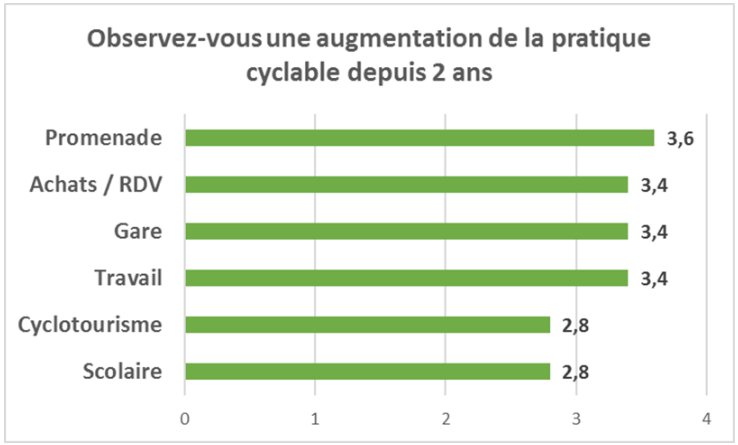
Contrairement à la distance, le dénivelé est considéré comme un frein, constat toutefois à nuancer sur les principales communes du territoire (peu de relief sur Plaine Centrale) et avec le développement des vélos à assistance électrique

Retour du questionnaire aux associations cyclistes

6 associations sur 7 ont répondu (seule l'association Place au vélo à Créteil n'a pas répondu)

Des remarques faites sur les axes à aménager, des intersections à traiter, des discontinuités à combler… prises en compte dans la construction du maillage globale

Les associations ont le sentiment d'observer une hausse importante de la pratique cyclable notamment pour le rabattement vers les gares, pour aller au travail.

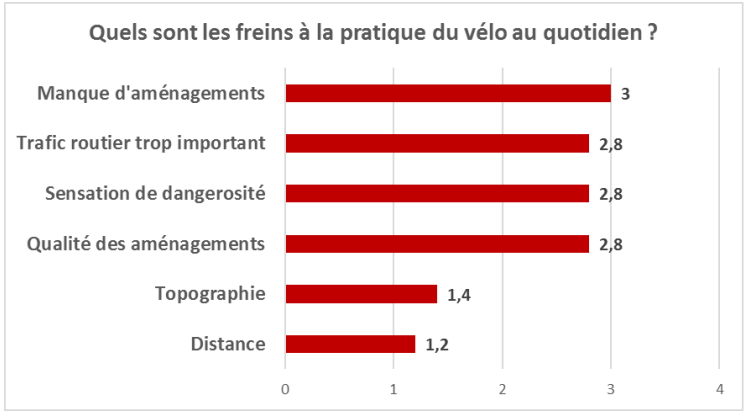


0 : pas d'augmentation

4 : forte augmentation

Les associations ne considèrent pas le relief et les distances à parcourir comme des freins. Les autres facteurs sont jugés plutôt important. Mais d'autres freins ont été mentionnées :

- *Manque de communication*
- *Manque de stationnements vélo sécurisés dans les logements*
- *Manque de jalonnement*
- *Manque d'aménagement de fluidification du trajet à vélo : tourne-à-droite, DSC…*



0 : pas un frein

4 : frein important

Associations interrogées :

- *Sucy en Transition*
- *Place au vélo à Alfortville*
- *Place au vélo à Créteil*
- *Renov'cyclo à Alfortville*
- *Le Nez au Vent*
- *MDB94*
- *La Cour Cyclette à Alfortville*

Les principales demandes des associations en termes de rabattement :

Rabattement aux gares + gares extérieures (notamment Brunoy)
Rabattement vers les principaux pôles générateurs (établissements scolaires, pôles d'emplois…)
Les centres-villes

Les principales demandes en termes de résorption des discontinuités :

Des axes Est-Ouest dans Alfortville
Quai d'Alfortville
Axe RN19
Liaison Marolles <> Boissy <> Sucy
Bords du Revillon
Carrefour Pompadour

Partie2.

Le plan d'actions du Plan Vélo de GPSEA

1. Les infrastructures du plan vélo

1.1 – La réalisation des aménagements cyclables
1.2 – Le traitement des intersections
1.3 – Les franchissements

1.1 – La réalisation des aménagements cyclables

Action Socle

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

- ✓ La pratique du vélo est encore faible sur GPSEA malgré l'existence d'un maillage de 276 km de voies favorables aux cycles, dont 112 km comportent des aménagements cyclables mais le Territoire est marqué par une absence de continuité globale.
- ✓ L'objectif est de faire du vélo une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements de courte et moyenne distances.

Impacts

Faibles — Elevés

1 2 3

Report modal

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Mesures à mettre en place

En s'appuyant sur les aménagements déjà réalisés, il s'agit de proposer un maillage cyclable complet et sans discontinuités pour des déplacements quotidiens entre les communes et vers les principales centralités.

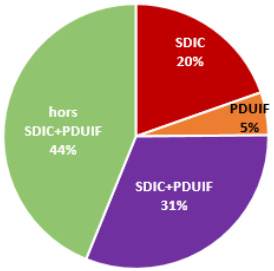
Dans cette action il s'agira ainsi de :

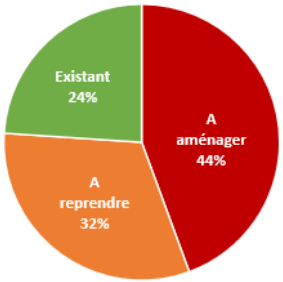
- ✓ **Créer un réseau cyclable à l'échelle de GPSEA** sur base du maillage proposé dans le cadre Plan Vélo GPSEA ;
- ✓ **De traiter les coupures urbaines** définies dans le PDUIF.

L'objectif du plan vélo de GPSEA est de déterminer un **réseau structurant de 242,2 Km** *(dont 63 % sont commun avec le SDIC)* en se basant sur **2 types de liaisons** :

- ✓ Les **itinéraires structurants à rayonnement territorial** qui constituent le maillage principal. Cœur du plan vélo, il permet d'assurer la continuité des itinéraires sur GPSEA.
- ✓ **Le réseau complémentaire** : il complète le réseau territorial et assure une continuité cyclable à l'échelle locale, avec une plus faible vocation stratégique à l'échelle de GPSEA.

Part de linéaire commun avec les autres documents de planification cyclable





Estimation financière

Coût de réalisation du maillage cyclable (ouvrages de franchissements inclus) : **39,9 M € sur 10 ans.** Des subventions importantes sont possibles notamment dans le cadre du plan régional pouvant aller jusqu'à 50 % des coûts des travaux et une part importante des aménagements est commune avec le SDIC qui sera majoritairement réalisé par le CD 94

Suivi des mesures

✓ Linéaire d'aménagements cyclables et de zones pacifiées

✓ Part modale du vélo

Acteurs	Rôle
Communes, GPSEA, Département, Etat, Région, VNF et ONF	*Maître d'ouvrage ou partenaire technique selon la domanialité de la voirie*

Planning et faisabilité

Mise en œuvre

Court Terme < 2 ans — *Moyen Terme de 2 à 5 ans* — *Long Terme + 5 ans*

Faisabilité

Simple — Complexe

1 2 3 — Technique

1 2 3 — Financière

1 2 3 — Coordination des acteurs

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place

1. Créer un réseau cyclable à l'échelle de GPSEA

Conjointement au PLM, un plan vélo est réalisé. **Le plan vélo s'appuie sur le réseau existant et le maillage projeté dans les différents documents de planification en vigueur sur GPSEA**. Il reprend :

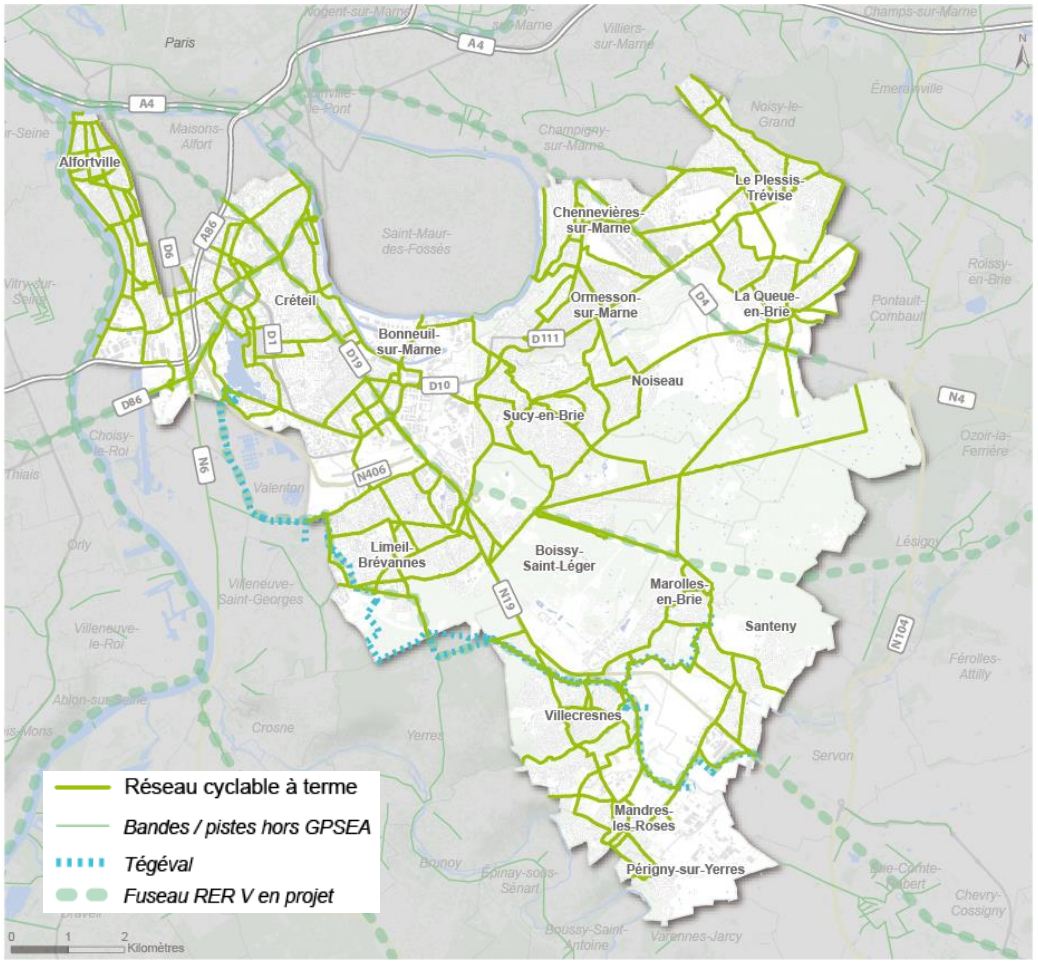
- ✓ Les aménagements existants ;
- ✓ Le réseau régional structurant identifié au PDUIF *(dans sa majorité)* ;
- ✓ Le Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables *(SDIC)* du département du Val-de-Marne *(dans sa majorité)* ;
- ✓ Le Schéma Directeur des Circulations Douces de Plaine Centrale (dans sa majorité).

PARK(ING) DAYS

« Quand je serai grand, il y aura des pistes cyclables à la place des routes »

Estéban, 7 ans





Ce réseau a une vocation intercommunale. Il constitue l'armature principale du réseau cyclable de GPSEA. Il est complété notamment à l'échelle locale par les zones de modérations de vitesse *(action 1.3)* et par les aménagements cyclables existants ou en projets de chaque ville.

Détail de l'action à mettre en place

Un plan vélo organisé selon 2 niveaux hiérarchiques

L'objectif du plan vélo de GPSEA est de déterminer un réseau structurant de 242 km en se basant sur 2 types de liaisons, spatialisés dans la carte page suivante :

- ✓ **Le réseau PRIMAIRE** : il constitue le maillage principal. Cœur du plan vélo, il permet d'assurer la continuité des itinéraires sur GPSEA ;
- ✓ **Le réseau complémentaire :** il complète le réseau territorial et assure une continuité cyclable à l'échelle locale, avec une plus faible vocation stratégique à l'échelle de GPSEA ;

Niveau hiérarchique	Linéaire
PRIMAIRE	92,3 km
Complémentaire	149,9 km
Total	**242,2 km**

76 % du linéaire à aménager ou à reprendre

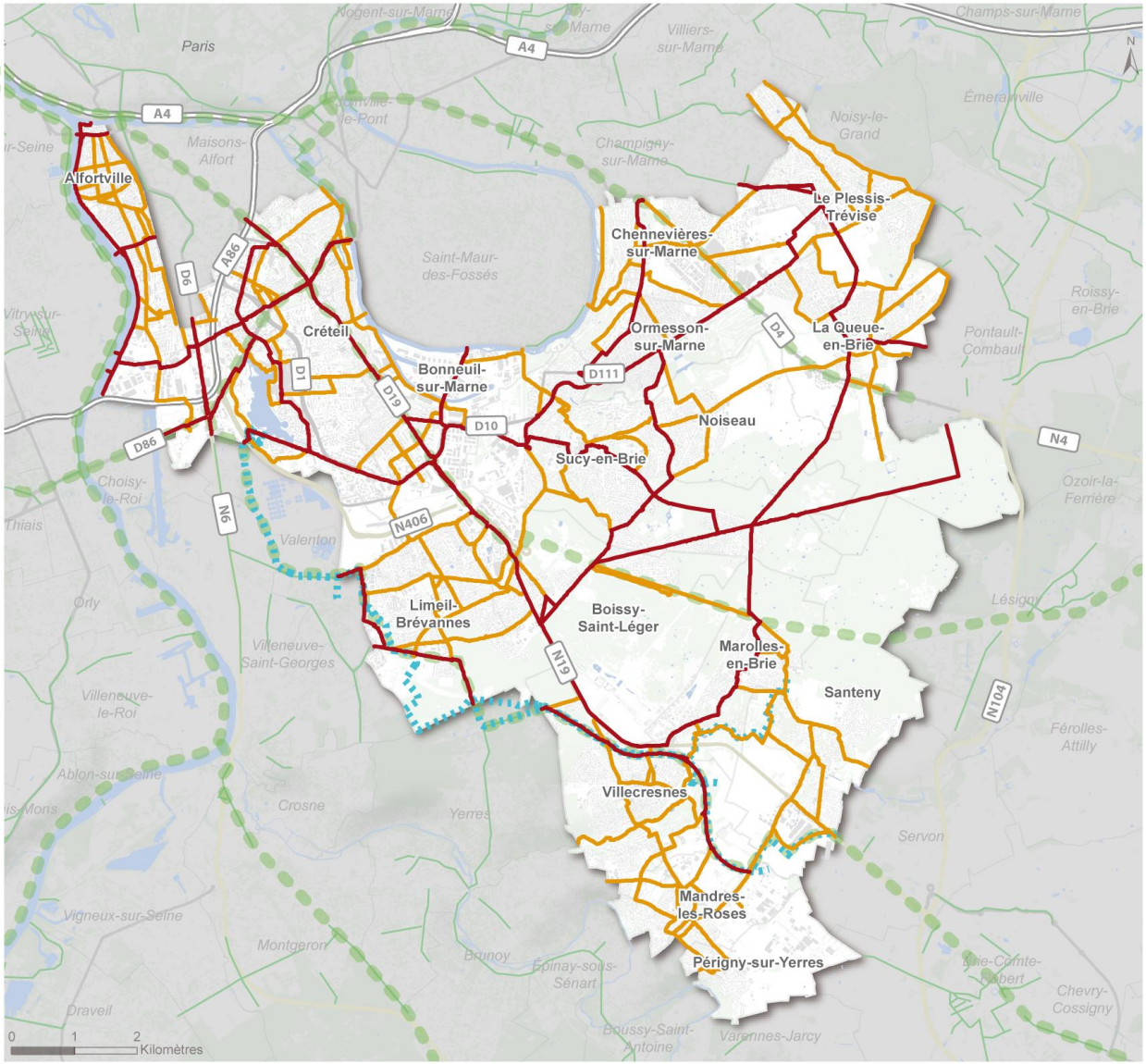
Sur les 242 km proposés dans le Plan vélo, 56 % sont déjà réalisés. Mais parmi les aménagements déjà réalisés, 57 % sont à reprendre car ils ont été identifiés comme de qualité moyenne ou mauvaise dans le diagnostic. **Au final 76 % du linéaire doit faire l'objet de travaux d'aménagement afin d'obtenir un réseau cyclable continu et de qualité.**

Le réseau primaire présente la plus forte proportion d'aménagement existant et de qualité (35 %), notamment en raison des réalisations du département du Val-de-Marne le long du site propre de la ligne 393.

Hiérarchie	A aménager	Existant à reprendre	Existant de bonne qualité	Total
PRIMAIRE	31,0	29,1	32,2	92,3 km
Complémentaire	76,6	47,5	25,8	149,9 km
Total	**107,6 km**	**76,6 km**	**58,0 km**	**242,2 km**

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place



Un schéma cyclable décliné en 3 niveaux hiérarchiques

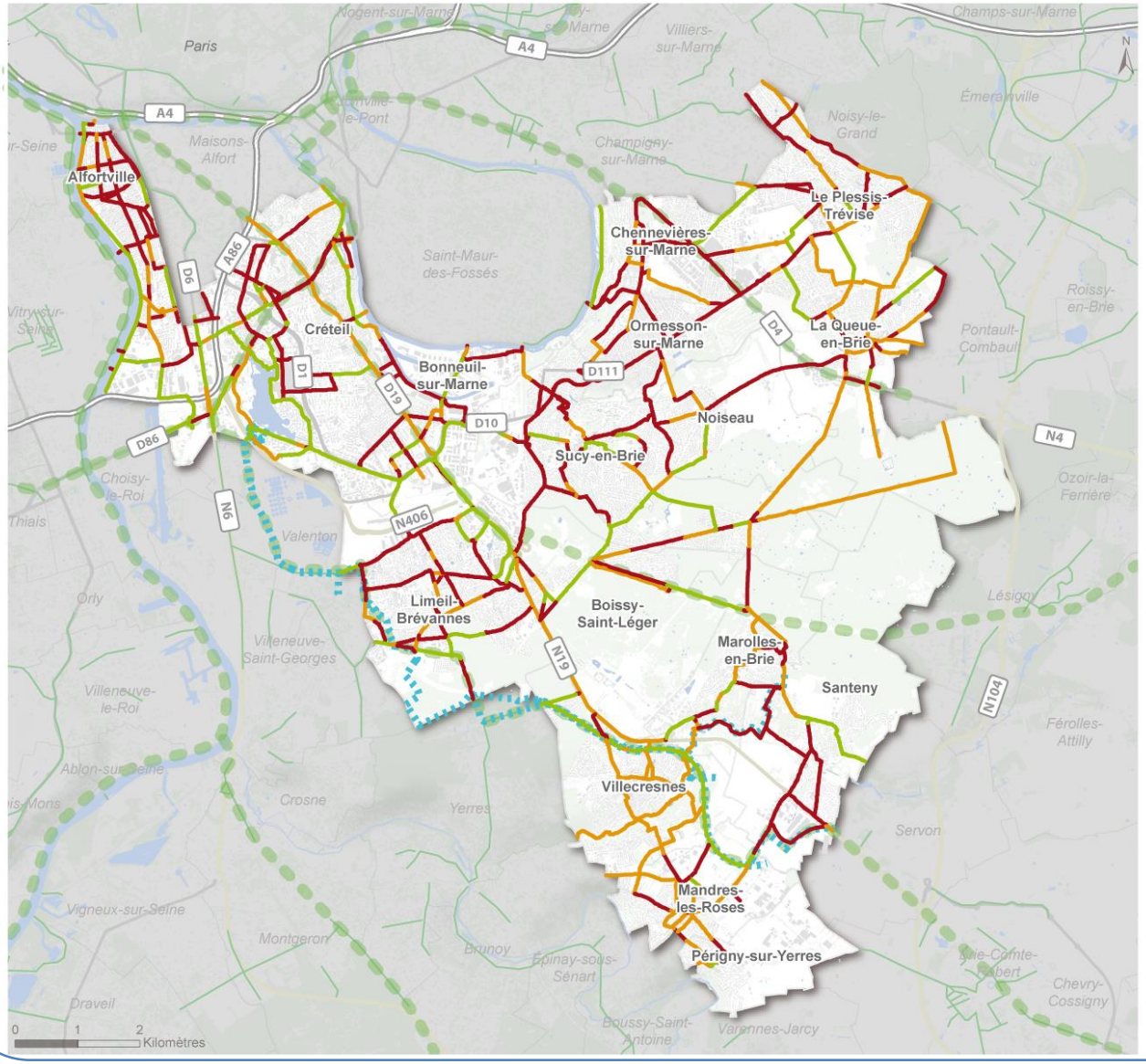
Hiérarchisation du Schéma cyclable

- Réseau Primaire
- Réseau complémentaire de liaison intercommunale
- *Bandes / pistes hors GPSEA*
- *Tégéval*
- *Fuseau RER V en projet*

Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2021

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place



Etat des itinéraires cyclables

Type d'opération

- Aménagement existant
- Aménagement à reprendre
- Aménagement à créer
- *Bandes / pistes hors GPSEA*
- *Tégéval*
- *Fuseau RER V en projet*

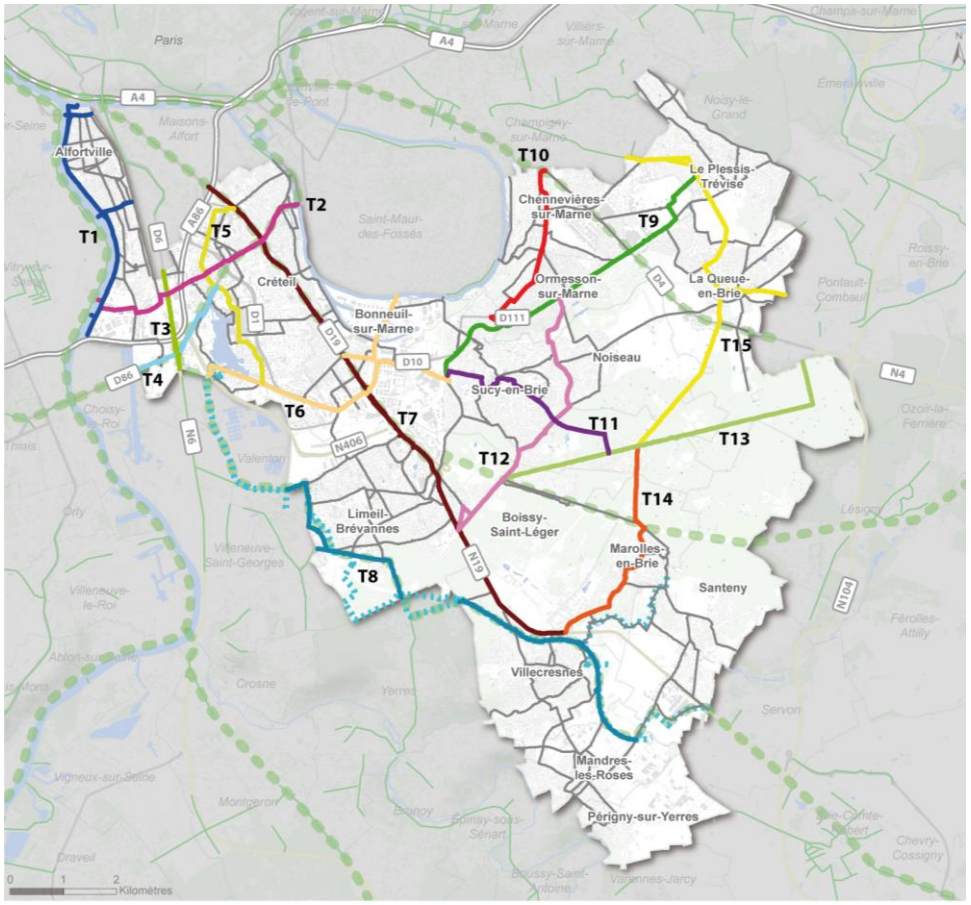
Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Février 2021

Détail de l'action à mettre en place

Zoom sur le réseau primaire

Pour plus de clarté dans la lecture du plan vélo, le réseau primaire a été subdivisé en 15 itinéraires définis selon les logiques de déplacements sur le territoire.

N° itinéraire	Nom de l'itinéraire	Total
T1	Alfortville / Liaison Maisons-Alfort	6,61
T2	Alfortville - Créteil Université - Saint-Maur	6,09
T3	Créteil N6 - Passerelle Tegeval	2,20
T4	Créteil Pompadour - Créteil Université	2,51
T5	Créteil l'Echat - Créteil Pointe du Lac	4,35
T6	Créteil passerelle Tegeval - Bonneuil - Gare de Sucy-Bonneuil	7,62
T7	Créteil - Boissy-Saint-Léger - Villecresnes (D19-N19)	11,82
T8	Tegeval	9,10
T9	Gare de Sucy-Bonneuil - Ormesson - Le Plessis-Trévise	6,98
T10	Ormesson - Chennevières-sur-Marne	3,68
T11	Gare de Sucy-Bonneuil - Sucy-Les-Bruyères	4,26
T12	Boissy-Saint-Léger - Sucy-en-Brie - Ormesson	6,36
T13	Boissy-Saint-Léger - Sucy-Les-Bruyères - Pontault-Combault	6,82
T14	Villecresnes - Marolles-en-Brie - Sucy-Les-Bruyères	4,50
T15	Sucy-Les-Bruyères - La Queue-en-Brie - Le Plessis-Trévise	9,37
Total		92,3 km



Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place

N° itinéraire	Nom de l'itinéraire	A aménager	Existant à reprendre	Existant de qualité	Total
T1	Alfortville / Liaison Maisons-Alfort	1,70	1,27	3,64	**6,61**
T2	Alfortville - Créteil Université - Saint-Maur	3,95	0,35	1,79	**6,09**
T3	Créteil N6 - Passerelle Tegeval	0,00	0,78	1,42	**2,20**
T4	Créteil Pompadour - Créteil Université	0,84	0,43	1,24	**2,51**
T5	Créteil l'Echat - Créteil Pointe du Lac	2,78	0,00	1,58	**4,35**
T6	Créteil passerelle Tegeval - Bonneuil - Gare de Sucy-Bonneuil	1,15	0,74	5,73	**7,62**
T7	Créteil - Boissy-Saint-Léger - Villecresnes (D19-N19)	0,58	9,29	1,95	**11,82**
T8	Tegeval	2,06	0,73	6,31	**9,10**
T9	Gare de Sucy-Bonneuil - Ormesson - Le Plessis-Trévise	5,89	0,24	0,86	**6,98**
T10	Ormesson - Chennevières-sur-Marne	2,72	0,95	0,00	**3,68**
T11	Gare de Sucy-Bonneuil - Sucy-Les-Bruyères	0,61	1,01	2,64	**4,26**
T12	Boissy-Saint-Léger - Sucy-en-Brie - Ormesson	3,09	0,41	2,86	**6,36**
T13	Boissy-Saint-Léger - Sucy-Les-Bruyères - Pontault-Combault	1,40	5,14	0,29	**6,82**
T14	Villecresnes - Marolles-en-Brie - Sucy-Les-Bruyères	1,42	2,11	0,97	**4,50**
T15	Sucy-Les-Bruyères - La Queue-en-Brie - Le Plessis-Trévise	2,79	5,67	0,91	**9,37**
Total		**31,0 km** *33 %*	**29,1 km** *32 %*	**32,2 km** *35 %*	**92,3 km**

Détail de l'action à mettre en place

Les principaux types d'aménagements cyclables préconisés

Aménagement		Définition	Remarques	Largeur	Illustrations
Site propre	***Les voies vertes***	Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. La voie verte n'est réglementairement ni une véloroute, ni une aire piétonne, ni une piste cyclable, ni un trottoir.	Elles sont principalement implantées hors agglomération, par exemple le long d'une route, ou en milieu urbain sur des voies fermées à la circulation motorisée. Comme l'ensemble des aménagements cyclables en lien avec la loi LOM, les trottinettes notamment électriques devraient pouvoir les emprunter.	Entre 3 et 5 m	
	Les pistes cyclables	C'est une chaussée, ou une portion de la voirie, réservée exclusivement à la circulation des cycles et physiquement séparée de la circulation motorisée.	Elles sont principalement implantées le long des axes de circulation qui accueillent un trafic dense, à vitesse élevée. En zone urbaine dense, elles sont généralement bilatérales (un sens de chaque côté de la voirie) pour permettre des insertions plus simples.	Entre 2,50 m et 3 m en bidirectionnel, entre 1,60 et 2 m en unidirectionnel	
Aménagement sur chaussée	***Les bandes cyclables***	Voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.	Leur implantation ne doit pas mettre en danger le cycliste (conflits avec le stationnement des véhicules motorisés), ni les piétons (laisser un espace de circulation piéton suffisant).	Entre 1,20 et 1,80 m Surlargeur de 0,5 m en cas de stationnement longitudinal	
	La chaussée à voie centrale banalisée	Chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.	Voie à double-sens et à trafic modéré trop étroite pour aménager des bandes cyclables . La largeur de la chaussée est comprise entre 6 m et 8 m, et le trafic est inférieur à 5 000 véh/j.	Largeur des rives : au moins 1,20 m et jusqu'à 1,80 m pour ne pas encourager le stationnement	

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place

Les espaces partagés

Aménagement		Définition	Remarques	Illustrations
Cohabitation modale	***La zone de rencontre***	Ensemble de rues limitées à 20 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.	Aménagement dans les secteurs où la fonction urbaine prime sur la fonction circulatoire (zone commerçante, secteur gare, quartier résidentiel). Les zones pacifiées s'accompagnent d'aménagements de pacification : plateaux, coussins, écluses…	
	La zone 30	Ensemble de rues limitées à 30 km/h, qui constitue une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.		
	La limitation à 30 km/h	Section de rue où la vitesse est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police.		
	La vélorue	Il s'agit de donner une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé. Ainsi, le cycliste se positionne au milieu de la voie et la voiture reste derrière le cycliste. Pour cela, la position du cycliste est matérialisée au milieu de la chaussée à l'aide d'un marquage spécifique constitué de la figurine vélo et d'un double chevron.	La vélorue s'aménage en agglomération dans les rues à trafic modéré où il n'est pas possible de réaliser d'autres aménagements. La vitesse doit être limitée à 30 km/h.	
	La route partagée	Il s'agit d'une route à faible trafic où cohabitent cycliste et automobile. Pour renforcer la sécurité du cycliste ou matérialiser une continuité, une signalisation horizontale rappelle la présence de cyclistes.		

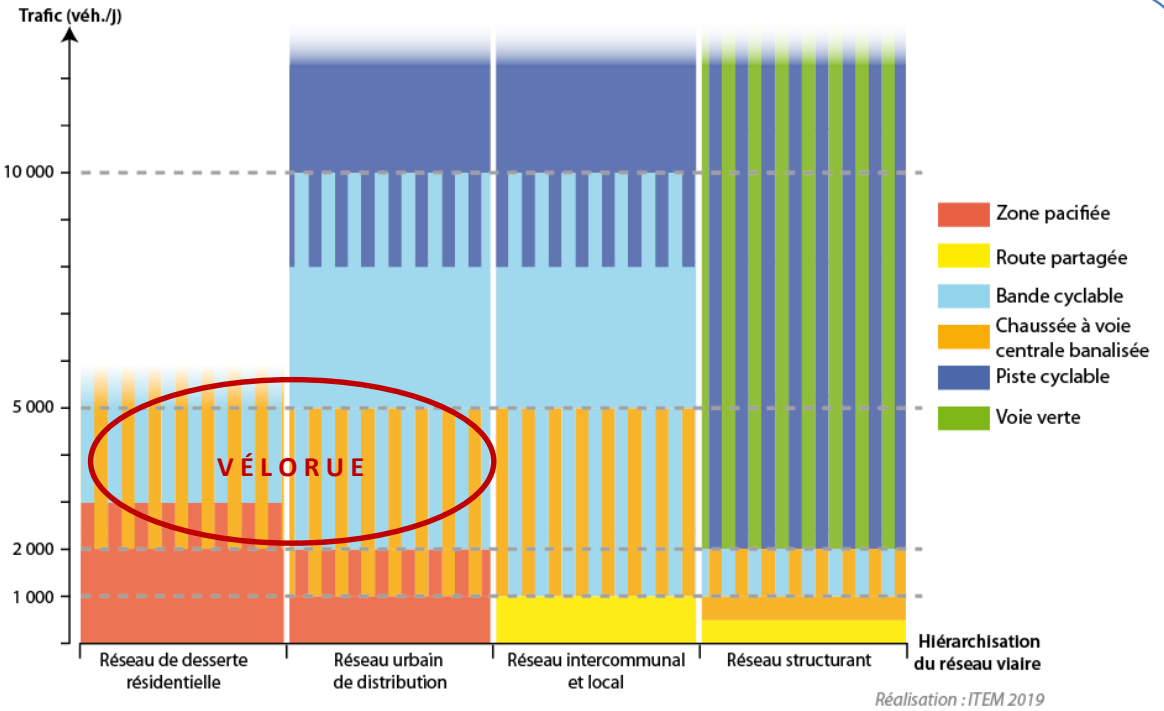
Développer la pratique cyclable grâce aux aménagements

Détail de l'action à mettre en place

Domaine de pertinence des aménagements

Les aménagements seront proposés en fonction du type de voie, de sa localisation en milieu urbain ou non et de l'intensité du trafic.

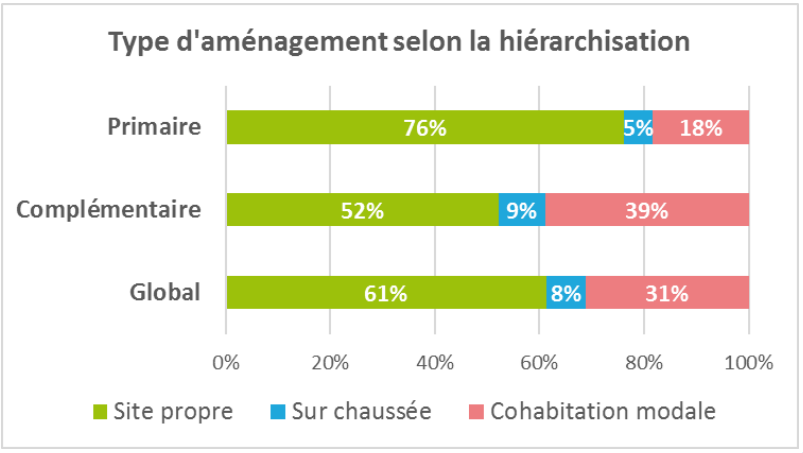
La pertinence d'un aménagement cyclable est également conditionnée par les caractéristiques géométriques de la voirie : une rue étroite est difficilement aménageable en piste ou bande cyclable. La vélorue est une solution dans les rues contraintes en zone urbaine.



Répartition des types d'aménagement selon la hiérarchisation

Le réseau primaire comporte sur 76 % de son linéaire des aménagements en site propre permettant d'accueillir des flux de cyclistes importants sur des liaisons directes et présentant de bonnes conditions de sécurité.

Le réseau complémentaire présente davantage d'aménagements centrés sur la cohabitation modale. En effet, ces liaisons sont davantage insérées dans un tissu urbain dense où les contraintes physiques de la voirie sont plus fortes, ne permettant pas l'intégration d'aménagements lourds, et où les enjeux de pacification de la voirie sont prédominants.

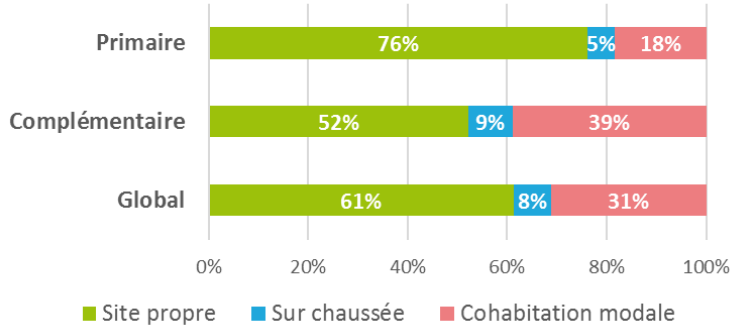


Détail de l'action à mettre en place

Répartition des types d'aménagement selon la hiérarchisation

Le réseau PRIMAIRE comporte sur 76 % de son linéaire des aménagements en site propre permettant d'accueillir des flux de cyclistes importants sur des liaisons directes et présentant de bonnes conditions de sécurité.

Le réseau complémentaire présente davantage d'aménagements centrés sur la cohabitation modale.

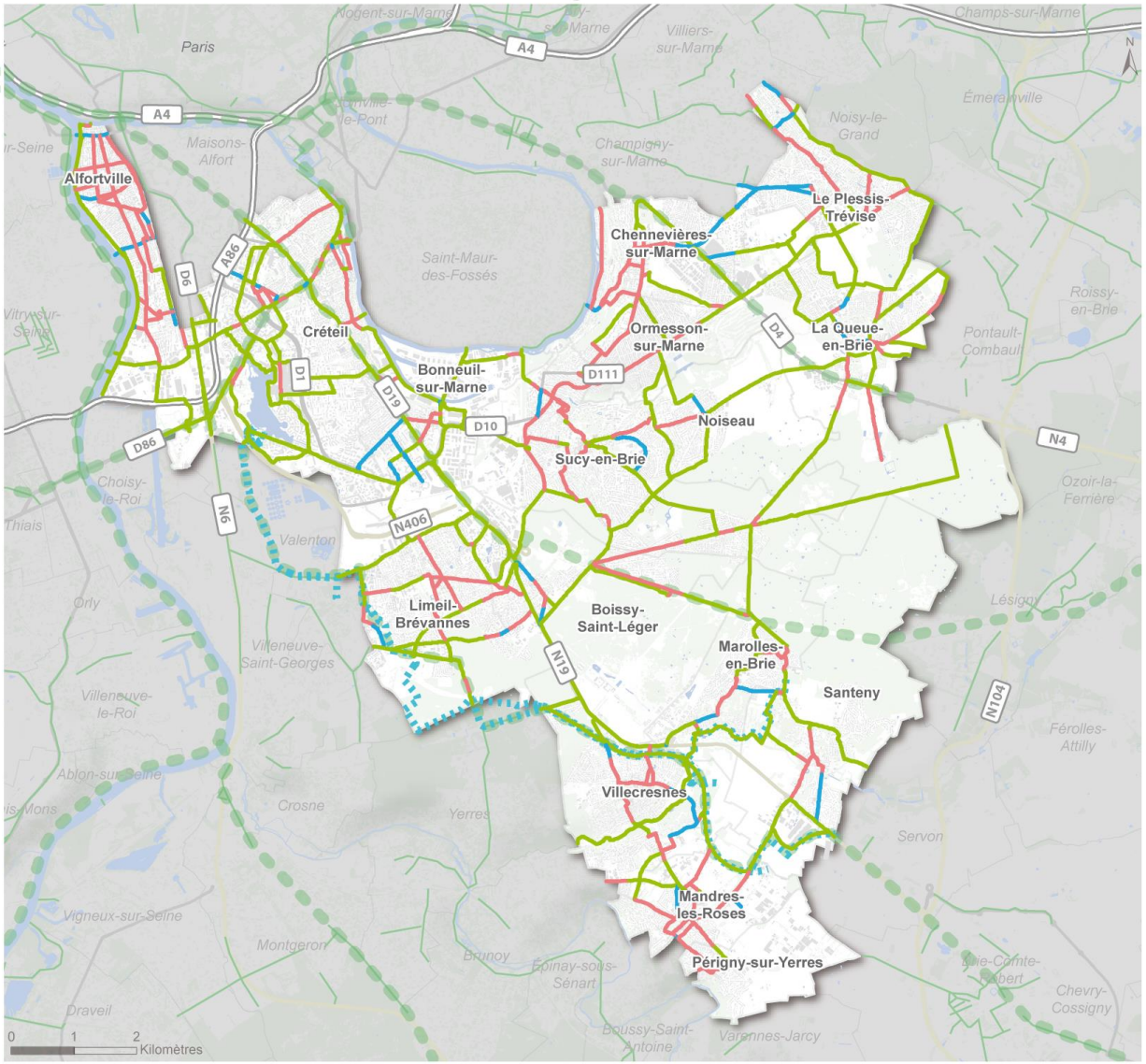


En effet, ces liaisons sont davantage insérées dans un tissu urbain dense où les contraintes physiques de la voirie sont plus fortes, ne permettant pas l'intégration d'aménagements lourds, et où les enjeux de pacification de la voirie sont prédominants.

Type	Type d'aménagement	PRIMAIRE	Complémentaire	Total
Site propre	Voie verte	33,1	38,9	72,0
	Piste cyclable	35,1	33,5	68,6
	Route partagée à accès restreint	0,6	3,4	4,0
	Aire piétonne	1,5	2,3	3,8
	Autre (remonte pente, goulotte dans escalier)	0,0	0,2	0,2
	Total	70,3 km	78,3 km	148,7 km
Aménagement sur chaussée	Bande cyclable	3,8	9,1	12,9
	Couloir mixte bus/cycle	0,6	0,1	0,7
	Chaussée à voie centrale banalisée	0,7	4,0	4,7
	Total	5,0 km	13,2 km	18,2 km
Cohabitation modale	Route partagée	1,3	6,5	7,8
	Route partagée 30 km/h	0,2	2,1	2,3
	Zone 30	3,7	7,4	11,1
	Zone de rencontre	1,6	5,3	7,0
	Vélorue	10,1	37,0	47,1
	Total	16,9 km	58,4 km	75,3 km
Total		**92,3 km**	**149,9 km**	**242,2 km**

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

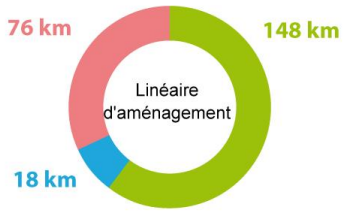
Détail de l'action à mettre en place



Les types d'aménagements préconisés sur GPSEA

Aménagement à terme

- Site propre
- Aménagement sur chaussée
- Cohabitation modale
- *Aménagement hors GPSEA*
- *Tégéval*
- *Fuseau RER V en projet*



Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2021

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place

Estimation des coûts pour le réseau PRIMAIRE

N° itinéraire	Nom de l'itinéraire	Aménagement	Intersections	Jalonnement	Total	Total du km à aménager
T1	Alfortville / Liaison Maisons-Alfort	3 733 000 €	26 200 €	9 900 €	**3 769 100 €**	1 271 325 €
T2	Alfortville - Créteil Université - Saint-Maur	5 592 000 €	1 001 700 €	9 100 €	**6 602 800 €**	1 535 446 €
T3	Créteil N6 - Passerelle Tegeval	47 000 €	900 €	3 300 €	**51 200 €**	65 532 €
T4	Créteil Pompadour - Créteil Université	197 000 €	1 500 000 €	3 800 €	**1 700 800 €**	1 333 506 €
T5	Créteil l'Echat - Créteil Pointe du Lac	1 333 000 €	0 €	6 500 €	**1 339 500 €**	482 240 €
T6	Créteil passerelle Tegeval - Bonneuil - Gare de Sucy-Bonneuil	3 782 000 €	10 700 €	11 400 €	**3 804 100 €**	2 010 124 €
T7	Créteil - Boissy-Saint-Léger - Villecresnes (D19-N19)	50 000 €	24 500 €	17 700 €	**92 200 €**	9 342 €
T8	Tegeval	1 111 000 €	1 700 €	10 500 €	**1 123 200 €**	402 498 €
T9	Gare de Sucy-Bonneuil - Ormesson - Le Plessis-Trévise	731 000 €	4 400 €	10 500 €	**745 900 €**	121 821 €
T10	Ormesson - Chennevières-sur-Marne	375 000 €	21 100 €	5 500 €	**401 600 €**	109 211 €
T11	Gare de Sucy-Bonneuil - Sucy-Les-Bruyères	553 000 €	24 100 €	6 400 €	**583 500 €**	360 343 €
T12	Boissy-Saint-Léger - Sucy-en-Brie - Ormesson	671 000 €	34 800 €	9 500 €	**715 300 €**	204 273 €
T13	Boissy-Saint-Léger - Sucy-Les-Bruyères - Pontault-Combault	111 000 €	300 €	5 300 €	**116 600 €**	17 837 €
T14	Villecresnes - Marolles-en-Brie - Sucy-Les-Bruyères	571 000 €	900 €	4 800 €	**576 700 €**	163 124 €
T15	Sucy-Les-Bruyères - La Queue-en-Brie - Le Plessis-Trévise	747 000 €	41 700 €	11 000 €	**799 700 €**	94 600 €
Total pour le réseau primaire		**19 605 300 €**	**2 692 900 €**	**125 300 €**	**22 423 500 €**	**373 102 €/km**

Détail de l'action à mettre en place

Estimation des coûts pour le réseau complémentaire

N° itinéraire	Commune	Aménagement	Intersections	Jalonnement	Total	Total du km à aménager
ALF	**Alfortville**	1 112 000 €	2 000 €	21 500 €	**1 135 500 €**	92 085 €
BONN	**Bonneuil-sur-Marne**	2 091 000 €	600 €	13 500 €	**2 105 100 €**	285 136 €
BSL	**Boissy-Saint-Léger**	581 000 €	300 €	12 500 €	**593 800 €**	98 560 €
CHNV	**Chennevières-sur-Marne**	1 394 000 €	22 500 €	18 600 €	**1 435 100 €**	153 735 €
CRET	**Créteil**	2 518 000 €	21 700 €	29 200 €	**2 568 900 €**	218 777 €
LMBR	**Limeil-Brévannes**	2 334 000 €	43 400 €	16 800 €	**2 394 200 €**	233 502 €
MROL	**Marolles-en-Brie**	580 000 €	2 000 €	5 400 €	**587 400 €**	149 864 €
MDLR	**Mandres-les-Roses**	792 000 €	600 €	11 500 €	**804 100 €**	88 400 €
NOI	**Noiseau**	736 000 €	0 €	5 700 €	**741 700 €**	217 592 €
ORM	**Ormesson-sur-Marne**	144 000 €	1 700 €	3 700 €	**149 400 €**	61 095 €
PERI	**Périgny**	137 000 €	0 €	2 500 €	**139 500 €**	110 082 €
PLTR	**Le Plessis-Trévise**	685 000 €	600 €	17 300 €	**702 900 €**	56 114 €
QEB	**La Queue-en-Brie**	1 107 000 €	27 100 €	13 700 €	**1 147 800 €**	148 329 €
SUCY	**Sucy-en-Brie**	1 152 000 €	900 €	12 800 €	**1 165 700 €**	143 099 €
SANT	**Santeny**	1 339 000 €	300 €	9 800 €	**1 349 100 €**	157 267 €
VILC	**Villecresnes**	405 000 €	23 200 €	15 600 €	**443 800 €**	44 934 €
Total pour le réseau complémentaire		**17 106 600 €**	**146 700 €**	**210 000 €**	**17 463 400 €**	**140 720 €/km**

Détail de l'action à mettre en place

Estimation des coûts globaux

N° itinéraire	Nom de l'itinéraire	Aménagement	Intersections	Jalonnement	Total	Total du km à aménager
Total pour le réseau PRIMAIRE		19 605 300 €	2 692 900 €	125 300 €	22 423 500 €	373 102 €/km
Total pour le réseau complémentaire		17 106 600 €	146 700 €	210 000 €	17 463 400 €	140 720 €/km
Total Plan Vélo		**37 712 000 €**	**2 840 000 €**	**335 000 €**	**39 887 000 €**	**216 542 €/km**

Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place

Ventilation du coût en fonction des Villes *(par entités géographiques et non selon la domanialité)*

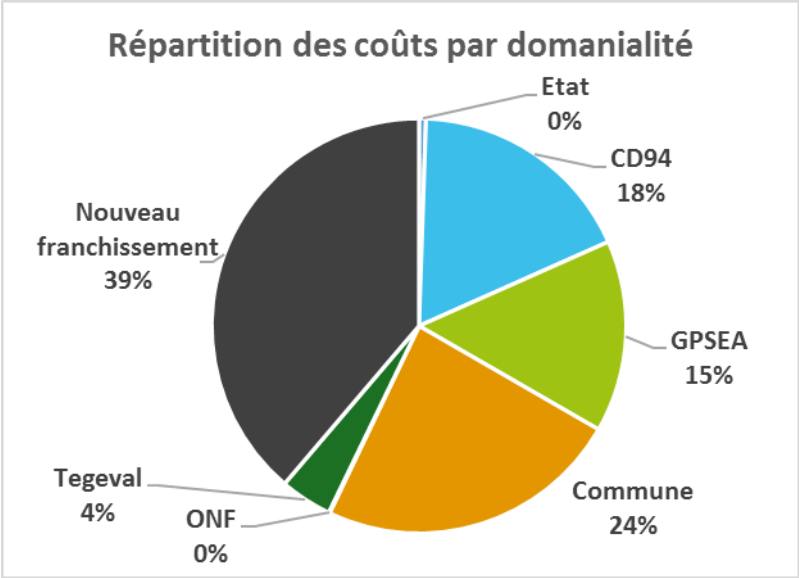
Commune	Linéaire		Total	
Alfortville	21,9 km	9%	4 952 866 €	12%
Boissy-Saint-Léger	15,5 km	6%	814 308 €	2%
Bonneuil-sur-Marne	16,9 km	7%	3 336 740 €	8%
Chennevières-sur-Marne	16,9 km	7%	1 983 573 €	5%
Créteil	39,4 km	16%	12 306 170 €	31%
La Queue-en-Brie	16,8 km	7%	1 589 670 €	4%
Le Plessis-Trévise	16,2 km	7%	948 664 €	2%
Limeil-Brévannes	15,3 km	6%	3 417 688 €	9%
Mandres-les-Roses	10,2 km	4%	804 270 €	2%
Marolles-en-Brie	9,7 km	4%	1 143 399 €	3%
Noiseau	5,5 km	2%	767 328 €	2%
Ormesson-sur-Marne	7,5 km	3%	894 968 €	2%
Périgny-sur-Yerres	1,6 km	1%	139 002 €	0%
Santeny	10,2 km	4%	1 349 385 €	3%
Sucy-en-Brie	23,8 km	10%	4 916 789 €	12%
Villecresnes	14,5 km	6%	465 386 €	1%
Total	**242,2 km**		**39,9 M€**	

Détail de l'action à mettre en place

Répartition des aménagements et des coûts selon la domanialité

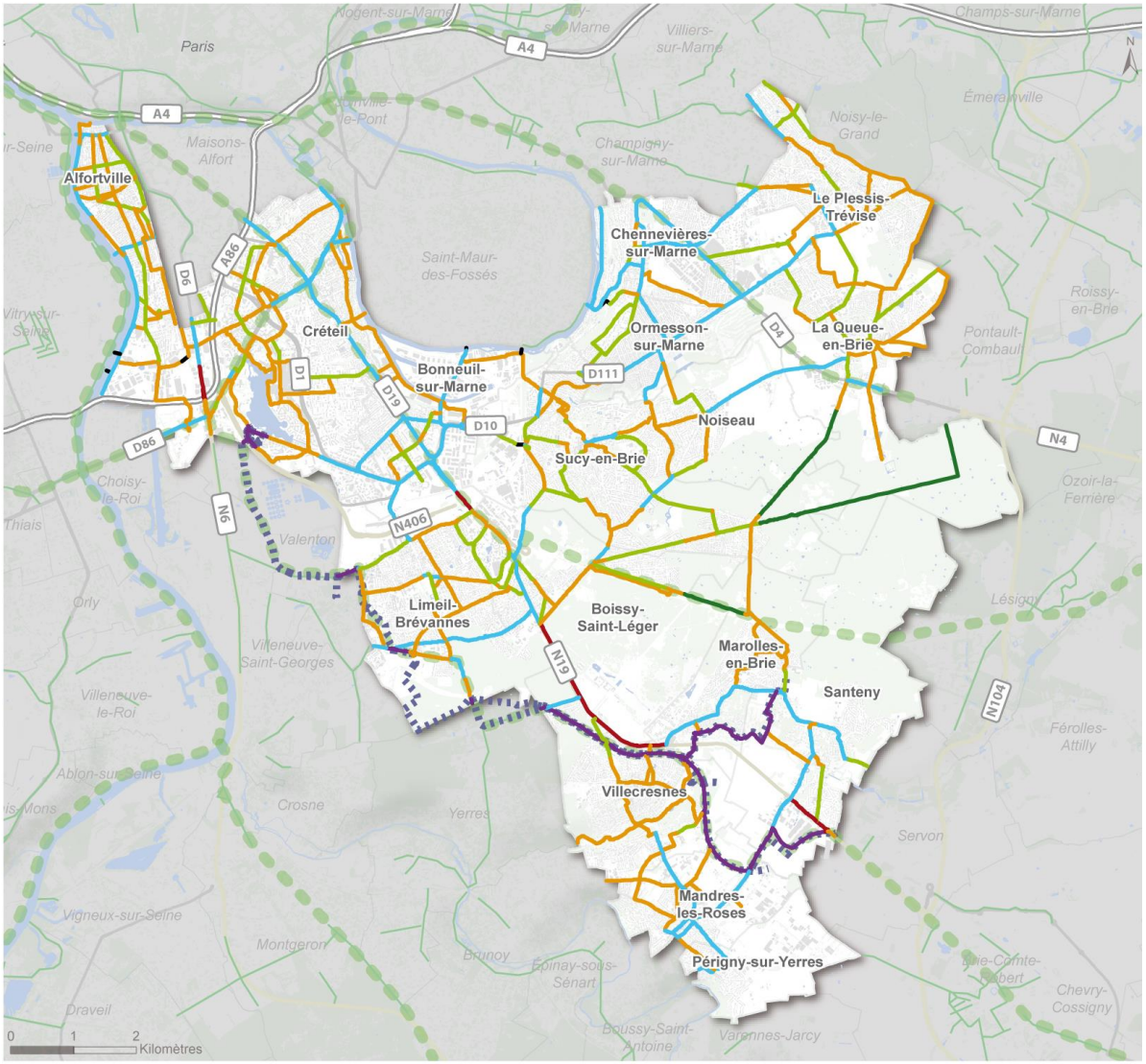
Le coût total par acteur comprend le coût des aménagements, le coût de traitement des intersections et le coût du jalonnement.
Le coût a été réparti selon la domanialité de la voie. Cette enveloppe globale reste estimative et sera modulée en fonction des compétences de chaque partenaire ainsi que des mécanismes de financement associés. Par exemple, la Région Ile-de-France et l'Etat ont peu ou pas de voiries mais participeront financièrement à la réalisation d'aménagements via leurs subventions respectives.
La modalité « nouveau franchissement » correspond aux franchissements à créer qui mobiliseront plusieurs acteurs et aux intersections qui dépendent de plusieurs domanialités.
En termes de répartition financière, les voies départementales et les franchissements représentent à eux seuls près des 2 tiers des investissements. Le Département du Val-de-Marne sera ainsi l'interlocuteur privilégié dans la mise en œuvre du Plan Vélo.

Domaine	Linéaire		Coût
Etat	5,0 km	2%	201 409 €
CD94	65,5 km	27%	6 595 092 €
GPSEA	45,1 km	19%	5 546 319 €
ONF	7,3 km	3%	33 563 €
Tegeval	11,4 km	5%	1 501 305 €
Communes	107,2 km	44%	8 809 881 €
Nouveaux franchissements	0,8 km	0%	14 359 736 €
Traitement intersection			2 852 695 €
Total	242,2 km		39,9 M€



Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place



Domanialité des voies aménagées sur GPSEA

Domanialité

- Etat
- CD94
- GPSEA
- Commune
- ONF
- TEGEVAL
- Nouveau franchissement

Bandes / pistes hors GPSEA
Tégéval
Fuseau RER V en projet

Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2021

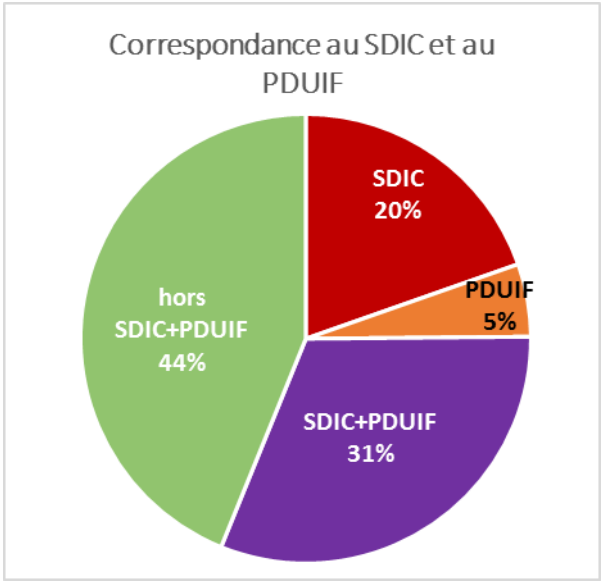
Détail de l'action à mettre en place

Répartition des aménagements selon leurs correspondances avec le PDUIF et le SDIC

56 % du linéaire du Plan vélo de GPSEA reprend le maillage cyclable proposé dans les documents de planification cyclable supra-territoriaux :

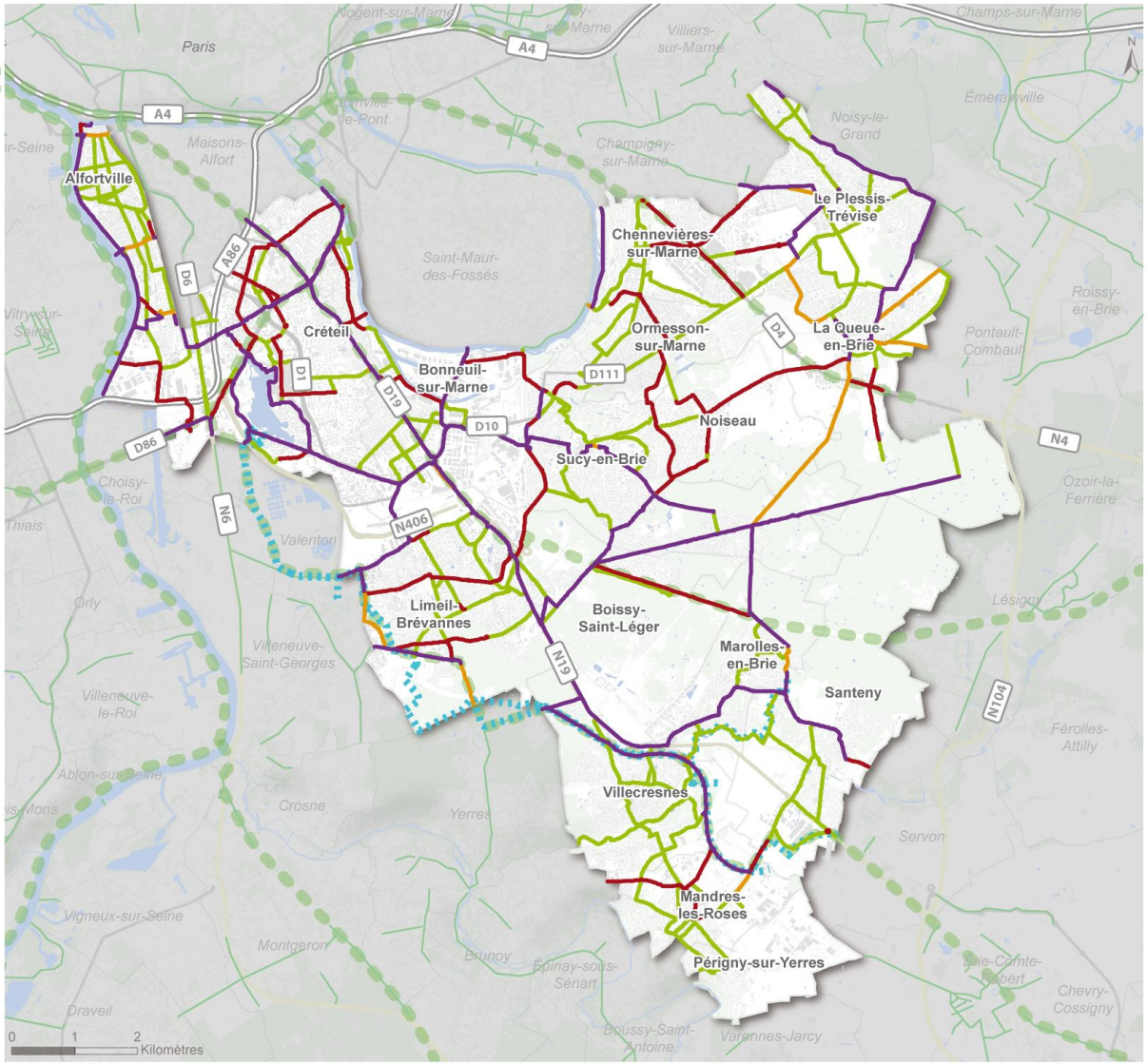
- ✓ 51 % correspond au Schéma Directeur des itinéraires Cyclables (SDIC) du Val-de-Marne ;
- ✓ 36 % correspond au réseau régional structurant d'itinéraires cyclables tel que proposé dans le PDUIF.

Domaine	Coût
Hors SDIC et PDUIF	106,2 km
PDUIF	12,7 km
SDIC	47,5 km
SDIC et PDUIF	75,8 km
Total	**242,2 km**



Mettre en œuvre le schéma directeur cyclable de GPSEA

Détail de l'action à mettre en place



Correspondance au PDUIF et au SDIC

Typologie

- Tronçon inscrit au PDUIF
- Tronçon inscrit au SDIC
- Tronçon inscrit au PDUIF et SDIC
- Tronçon non inscrit
- *Aménagement hors GPSEA*
- *Tégéval*
- *Fuseau RER V en projet*

Sources : IGN 2018, ITEM 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2021

Détail de l'action à mettre en place

3. Traiter les coupures urbaines

Les coupures identifiées au PDUIF

Sur GPSEA, le PDUIF répertorie 4 coupures urbaines qui restent à résorber aujourd'hui. Celles-ci sont traitées dans le cadre du Plan Vélo ou plus globalement dans le PLM :

- ✓ **La traversée de la Marne entre Bonneuil-sur-Marne et Saint-Maur** : création d'une passerelle inscrite au Plan Vélo inscrit dans le SCDIC du CD 94 ;
- ✓ **Le carrefour Pompadour** : en cours de traitement par la Région IDF avec comme maître d'ouvrage le CD 94 ;
- ✓ **La passerelle « GRTgaz »** : cheminement mixte piétons/cycles prévu dans le Plan Vélo et sous maîtrise d'ouvrage de GPSEA ;
- ✓ **RN19 à Boissy-Saint-Léger** : requalifiée en lien avec la réalisation de la déviation de Boissy, avec réalisation d'aménagements cyclables prévus avec le CD 94 comme maître d'ouvrage.

Les intersections à traiter dans les cadre du Plan Vélo

En outre, la Plan Vélo identifie d'autres intersections à traiter pour obtenir un réseau de qualité et sécurisé. Celles-ci se répartissent en 2 types :

- ✓ **10 intersections majeures** à traiter pour insérer les nouveaux itinéraires cyclables du Plan Vélo : D86 à Créteil Université, Quai Blanqui / Pont d'Ivry, D136 / Rue de Marolles à Boissy… ;
- ✓ **32 giratoires** où matérialiser la trajectoire des cycles ;
- ✓ **Les intersections à reprendre identifiées dans le diagnostic du Plan Vélo** : elles sont au nombre de 46 et présentent des situations très diverses (problème d'insertion, problème de sécurité, mouvement peu aisé, manque de marquage au sol…).

1.2 – Le traitement des intersections

Actions
Intersections
1

Traitement des intersections dans le cadre du plan vélo de GPSEA

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

Le diagnostic a mis en évidence de nombreuses difficultés en matière d'intersection. Or, c'est au niveau des carrefours que l'insécurité des cyclistes est la plus importante

Mesures à mettre en place

94 intersections sont à traiter dans le cadre du plan vélo :

- ✓ **10 intersections majeures** à traiter pour insérer les nouveaux itinéraires cyclables du Plan Vélo : D86 à Créteil Université, Quai Blanqui / Pont d'Ivry, D136 / Rue de Marolles à Boissy… ;
- ✓ **32 giratoires** où matérialiser la trajectoire des cycles ;
- ✓ **Les intersections à reprendre identifiées dans le diagnostic du Plan Vélo** : elles sont au nombre de 46 et présentent des situations très diverses (problème d'insertion, problème de sécurité, mouvement peu aisé, manque de marquage au sol…).

Exemples de traitements envisageables

- ✓ **12 carrefours font l'objet de zoom présenté ci-après qui montrent l'insertion possible des cycles.**
- ✓ **Pour les autres intersections, elles rentrent dans un traitement classique présenté de manière schématique en fonction du type de carrefours.**

Maître d'ouvrage pressenti

✓A définir selon la domanialité des voies mais souvent multiple du fait des intersections.

Estimation du coût

0,340 million d'€uros

Planning

Au fur et à mesure des aménagements

Alfortville : Gestion de l'intersection Pont d'Ivry / Quai Blanqui (itinéraire T1)

Détail de l'action à mettre en place

Il s'agit d'assurer de manière pratique et sécurisée tous les mouvements de cette intersection. La principale problématique est d'assurer la continuité entre la piste bidirectionnelle du Quai Blanqui et la zone 30 de la Rue de la Marne dans le sens Sud > Nord.



Créteil : Gestion de l'intersection Avenue de Verdun (D86) / pont de Créteil / Rue du Port (D215) / Rue de la Prairie (itinéraire T2)

Détail de l'action à mettre en place

Il s'agit d'assurer la continuité entre la piste bidirectionnelle existante de la Rue du Port et les futurs aménagements de l'Avenue de Verdun et du Pont de Créteil (D86) ainsi que de l'itinéraire démarrant Rue de la Pairie.



Créteil : Continuité cyclable au niveau de la station de Métro Pointe du Lac (itinéraire T6)

Détail de l'action à mettre en place

Il s'agit d'assurer la continuité cyclable de part et d'autre de l'arrêt de bus dans un secteur contraint et très fréquenté. Aujourd'hui le cycliste doit poser pied à terre au niveau de l'arrêt de bus et slalomer entre les barrières pour poursuivre son cheminement.



Bonneuil-sur-Marne : Gestion de la traversée de la D60 sur l'axe de la 393 (D1) (itinéraire T6)

Détail de l'action à mettre en place

Actuellement, la piste cyclable bidirectionnelle de la D1 présente une discontinuité au niveau de la traversée de la D60. En effet la présence de barrières sur les ilots centraux oblige à un mouvement à angle droit sur un espace réduit en présence de piétons.



Sources : IGN 2018, ITEM / Réalisation : ITEM 2019

Bonneuil-sur-Marne : Gestion de l'intersection Avenue du 19 mars 1962 (D130) / D10 (itinéraire T6)

Détail de l'action à mettre en place

Il s'agit d'assurer la continuité cyclable entre la piste cyclable bidirectionnelle existante de l'Avenue du 19 Mars 1962 (D130) et celle de la D10 le long de la 393.



Sources : IGN 2018, ITEM / Réalisation : ITEM 2019

Boissy-Saint-Léger : Gestion de la traversée de l'Avenue du Général de Gaulle depuis l'Avenue du Général Leclerc (itinéraire T7)

Détail de l'action à mettre en place

L'intersection ne prend pas en compte la continuité cyclable, notamment au niveau des traversées piétonnes et des ilots refuges. Les cyclistes doivent se reporter sur le trottoir et le passage piéton. D'autre part le mouvement de tourne-à-gauche de l'Avenue du Général Leclerc et l'Avenue du Général de Gaulle est malaisé pour les cycliste en provenance de la gare RER.



Sucy-en-Brie : Gestion de l'intersection Rue de Paris (D111) / Rue du Général Leclerc (D111) / Rue Thérouanne (itinéraire T9)

Détail de l'action à mettre en place

Il s'agit d'assurer la continuité cyclable entre la Rue Thérouanne (menant à la gare de Sucy-Bonneuil) et la Rue du Général Leclerc (D111) dans une intersection où les mouvements sont complexes et une large place est dédiée à l'automobile.



Boissy-Saint-Léger : Gestion de l'intersection Rue de Sucy (D136) / Rue de Marolles / Rue Royale (itinéraire T12)

Détail de l'action à mettre en place

Le traitement de cette intersection doit permettre d'articuler tous les mouvements sur les 4 itinéraires référencés au Plan Vélo (Rue de Sucy, Rue Royale, Rue de Marolles et forêt de Grosbois).



Ormesson-sur-Marne : Gestion de la traversée de l'Avenue Maurice Schumann (itinéraire T12)

Détail de l'action à mettre en place

L'Avenue Maurice Schumann (D233) présente une topographie marquée rendant impossible l'aménagement d'un site sur le même côté sur toute sa longueur. **La réalisation d'une traversée cycle de l'Avenue Maurice Schumann sera nécessaire.** L'accès au quartier résidentiel via la Rue de l'Ancien Moulin devra également être aménagé.



Sources : IGN 2018, ITEM / Réalisation : ITEM 2019

Ormesson-sur-Marne : Gestion de l'intersection Avenue d'Olivier d'Ormesson (D111) / Avenue Maurice Schumann (D233) (itinéraire T12)

Détail de l'action à mettre en place

L'intersection entre l'Avenue Olivier d'Ormesson (D111) et l'Avenue Maurice Schumann (D223) est stratégique car elle permet de relier Ormesson-sur-Marne à Sucy-en-Brie.

L'Avenue Olivier d'Ormesson (D111) ayant une largeur contrainte, il s'agira de veiller à insérer au mieux les cyclistes dans cette intersection pour éviter la constitution d'un point dur.



Sources : IGN 2018, ITEM / Réalisation : ITEM 2019

Créteil : Gestion de l'insertion sur la piste cyclable de l'Avenue du Dr Paul Casalis (maillage Gare)

Détail de l'action à mettre en place

Actuellement, la piste cyclable bidirectionnelle de l'Avenue du Dr Paul Casalis (côté Es) est inaccessible aux cyclistes qui doivent monter et circuler sur le trottoir.

L'objectif sur cette intersection est tripe :

- Assurer l'insertion et la réinsertion sur la piste existante
- Assurer la continuer cyclable vers le Métro Préfecture
- Assurer les mouvements vers la Rue Juliette Savar.

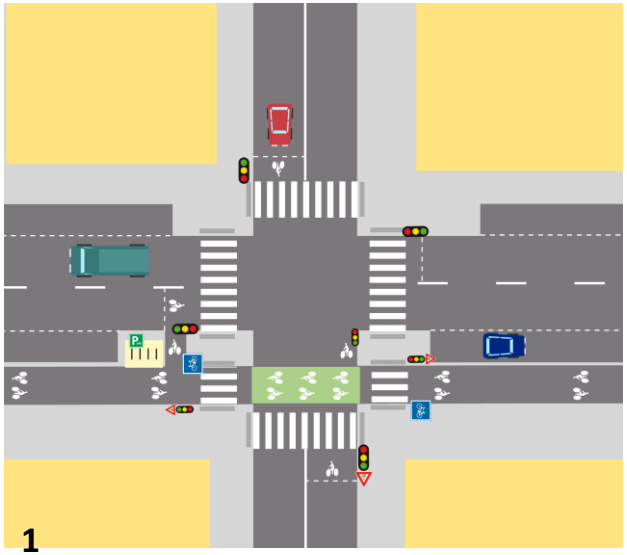


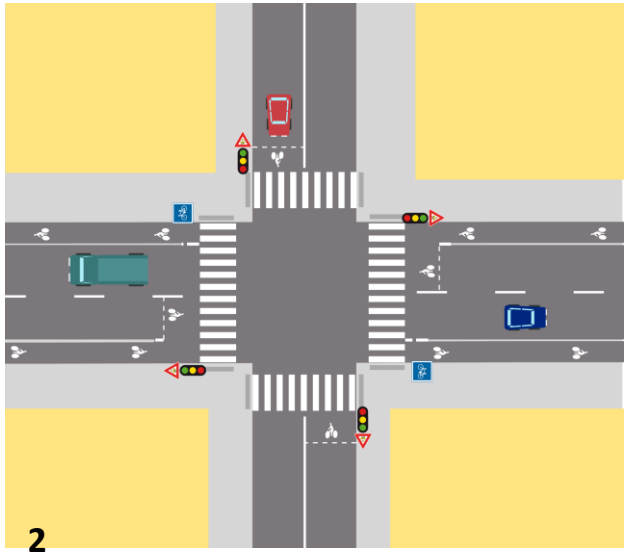
Le traitement type des intersections en T (1/3)

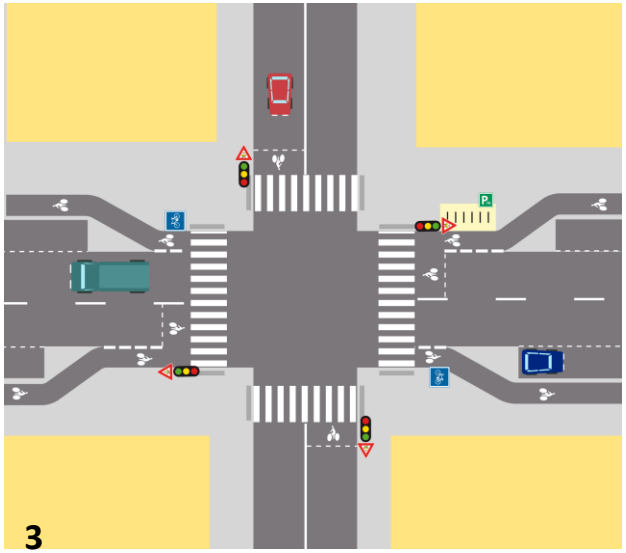
Détail de l'action à mettre en place

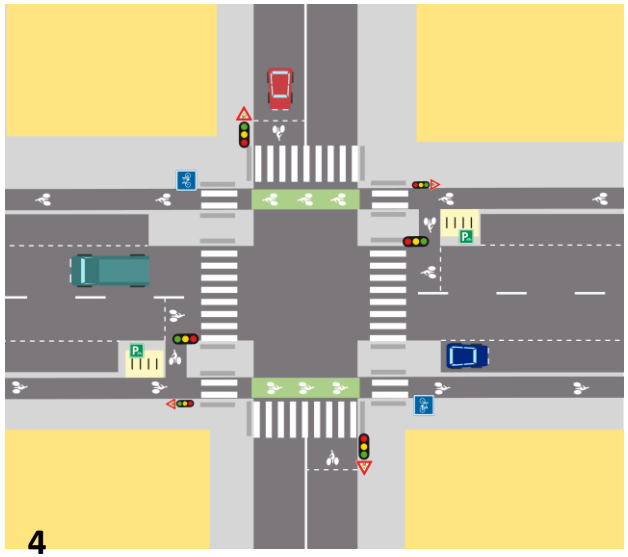
Piste cyclable et carrefour à feux

1. Cas d'une piste bidirectionnelle
2. Cas d'une piste bilatérale sans stationnement longitudinal
3. Cas d'une piste bilatérale avec stationnement longitudinal (cas 1)
4. Cas d'une piste bilatérale avec stationnement longitudinal (cas 2)









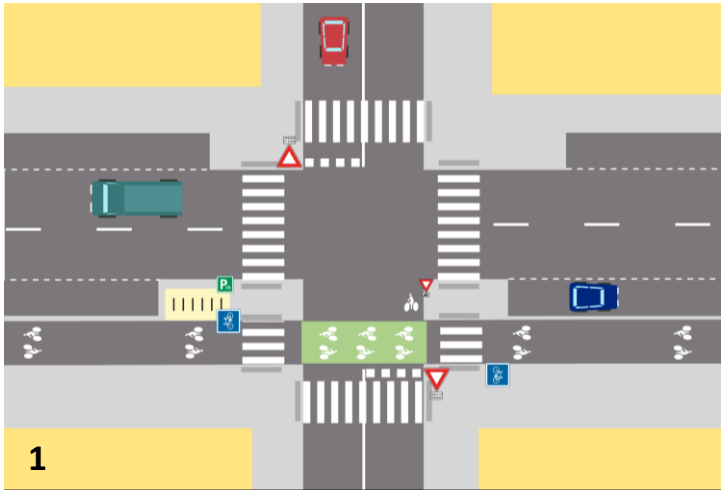
Réalisation : ITEM 2019

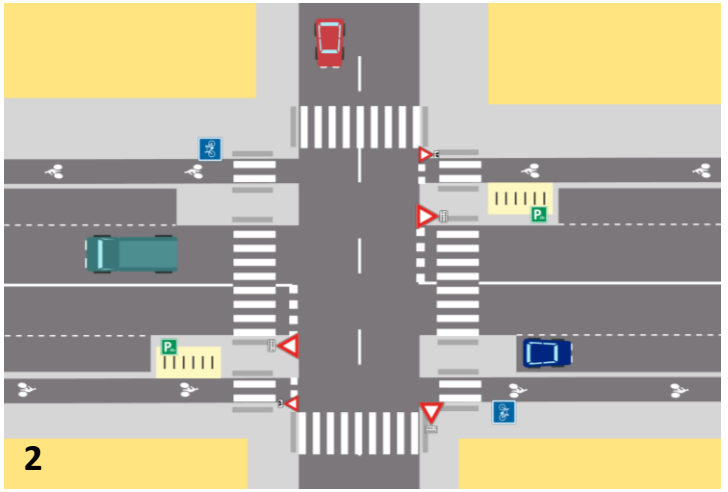
Le traitement type des intersections en T (2/3)

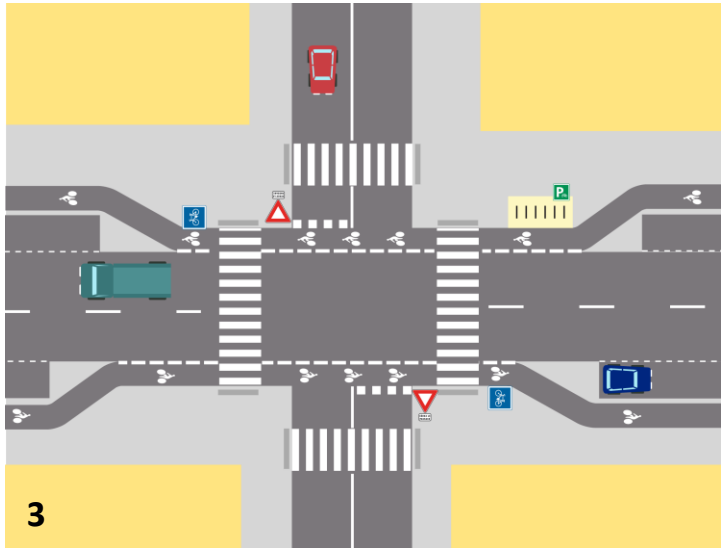
Détail de l'action à mettre en place

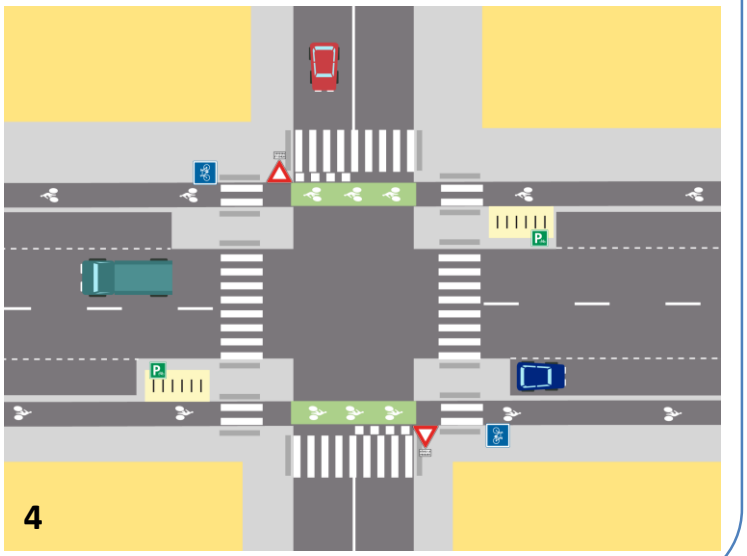
Piste cyclable et intersection à priorité

1. Cas d'une piste cyclable bidirectionnelle prioritaire
2. Cas d'une piste bilatérale non prioritaire
3. Cas d'une piste cyclable bilatérale prioritaire (cas 1)
4. Cas d'une piste cyclable bilatérale prioritaire (cas 2)









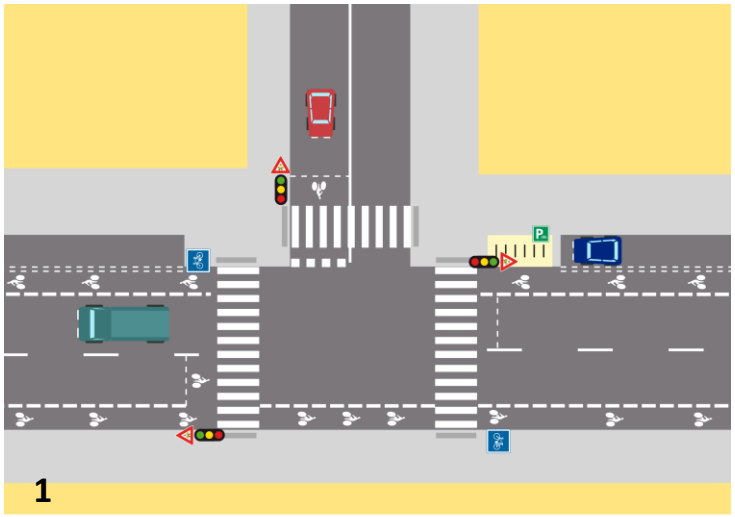
Réalisation : ITEM 2019

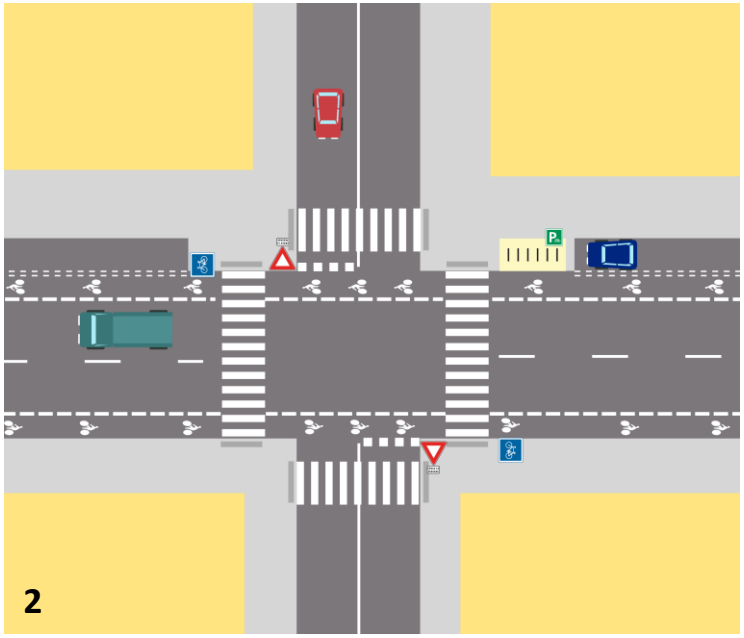
Le traitement type des intersections en T (3/3)

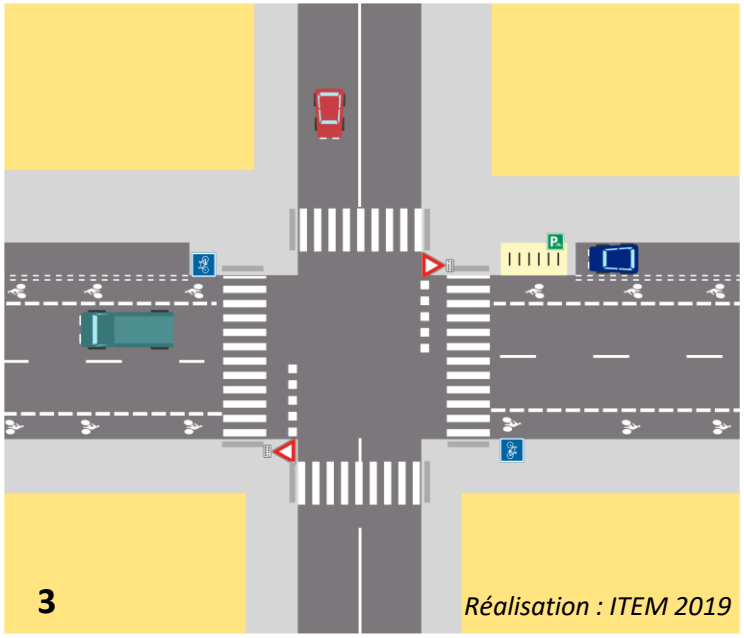
Détail de l'action à mettre en place

Bande cyclable

1. Cas d'une bande cyclable dans un carrefour à feux
2. Cas d'une bande cyclable prioritaire
3. Cas d'une bande cyclable non prioritaire





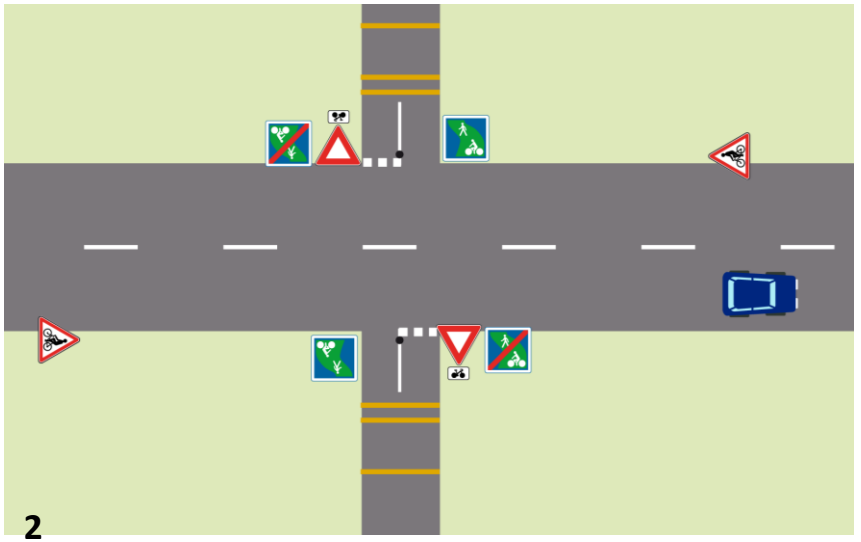


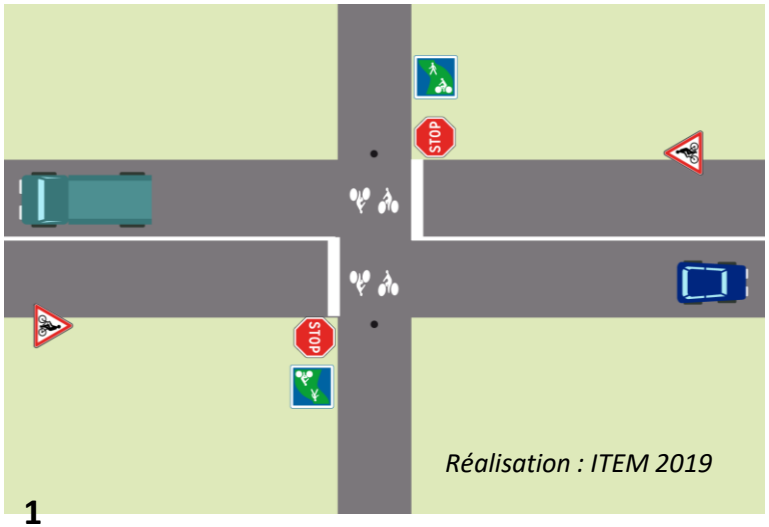
Le traitement type des intersections avec voie verte

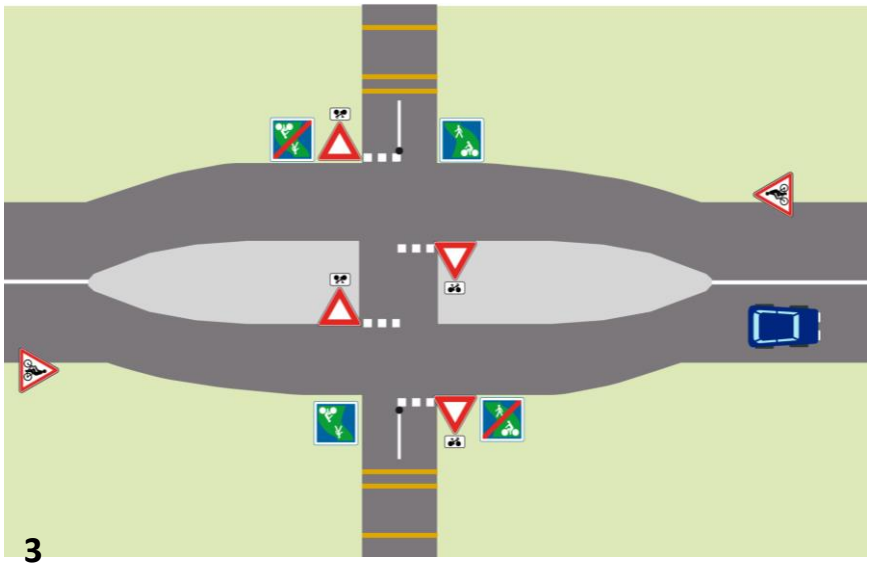
Détail de l'action à mettre en place

Voie verte

1. Cas d'une voie verte prioritaire
2. Cas d'une voie verte non prioritaire sur route à faible trafic
3. Cas d'une voie verte non prioritaire sur route à fort trafic





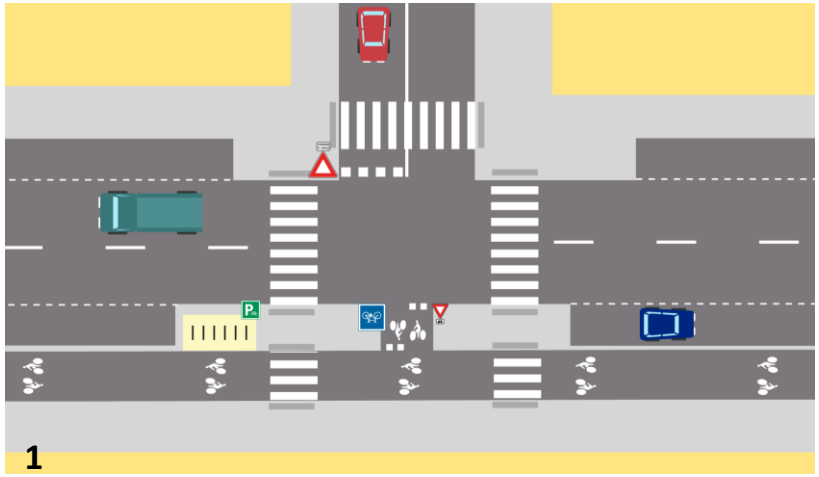


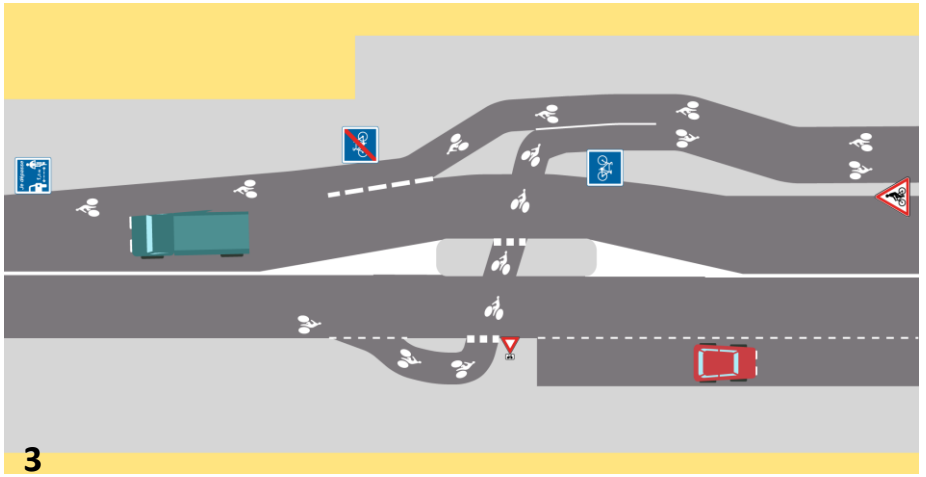
Le traitement type des extrémités et insertions

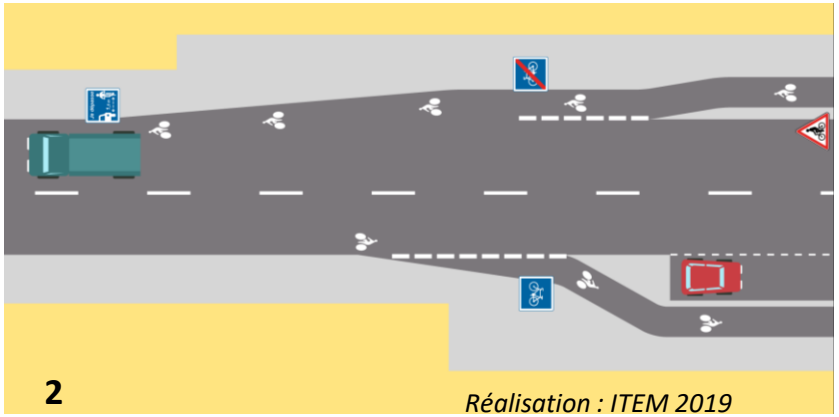
Détail de l'action à mettre en place

Insertion sur les pistes cyclables

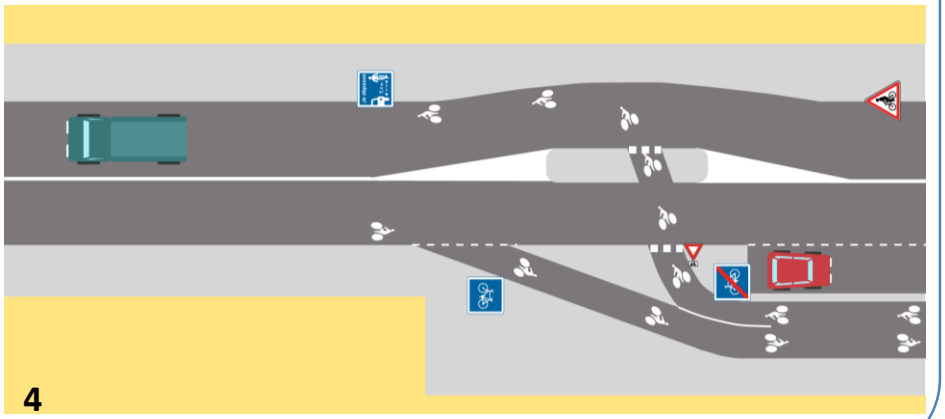
1. Insertion sur une piste bidirectionnelle en section courante
2. Extrémité d'une piste bilatérale
3. Extrémité d'une piste bidirectionnelle (cas 1)
4. Extrémité d'une piste bidirectionnelle (cas 2)







Réalisation : ITEM 2019

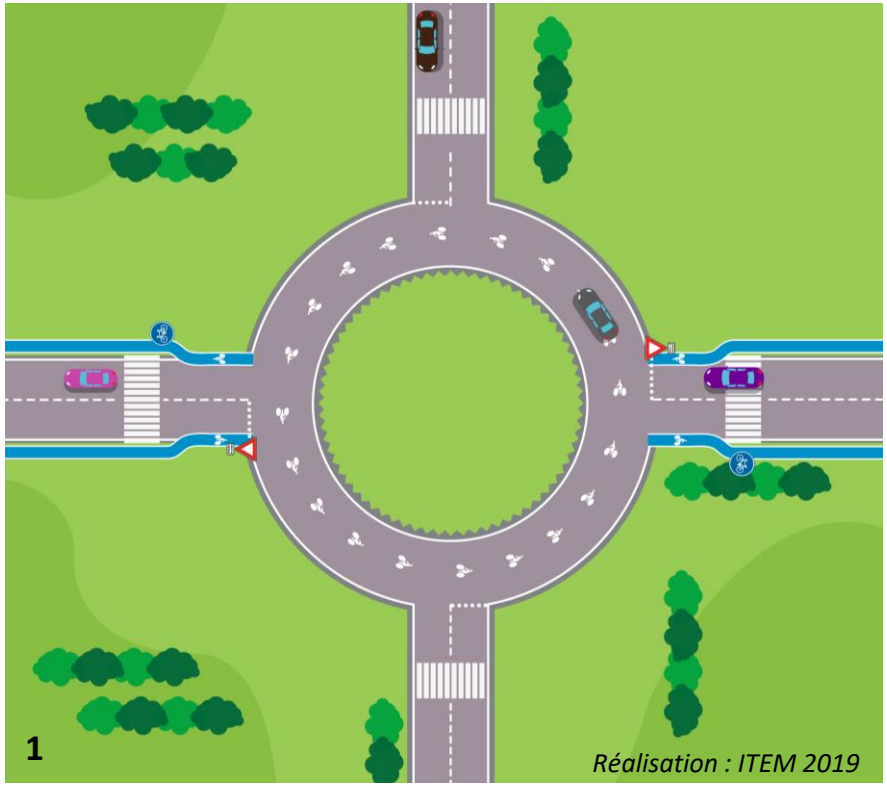


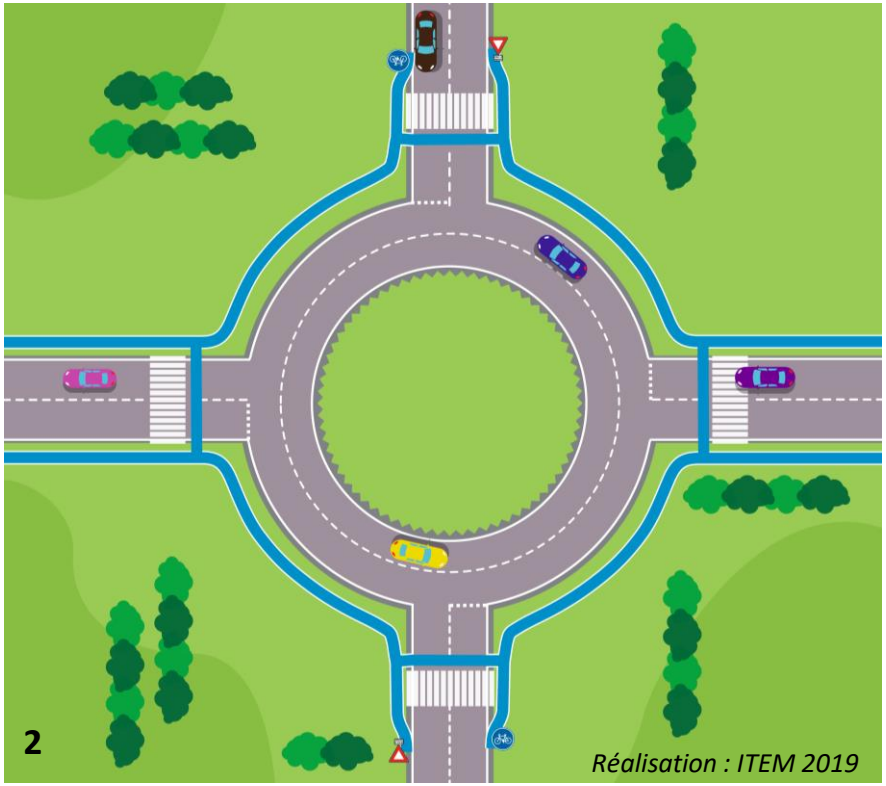
Le traitement type des giratoires (1/3)

Détail de l'action à mettre en place

Giratoire et piste cyclable

1. Cas d'une piste cyclable bilatérale et d'un giratoire de taille mineure (rayon < 28 mètres). Il s'agit de matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 7 mètres.
2. Cas d'une piste cyclable bilatérale et d'un giratoire de taille majeure (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé.





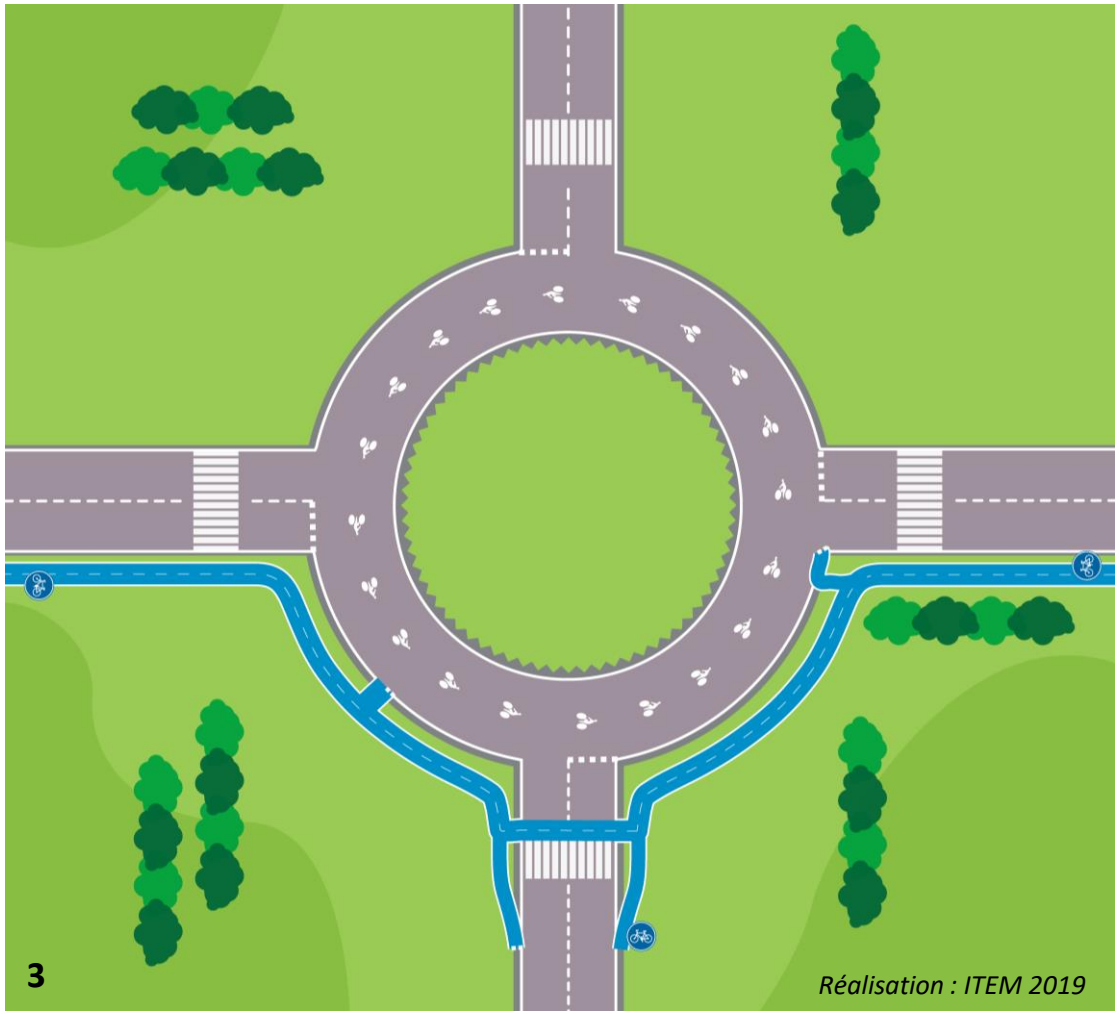
Le traitement type des giratoires (2/3)

Détail de l'action à mettre en place

Giratoire et piste cyclable

3. Cas d'une piste cyclable bidirectionnelle pour toutes tailles de giratoire et d'un rond point de taille mineure (rayon < 28 mètres). Il s'agit de matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 7 mètres.

Pour les giratoires de taille supérieure, il s'agit d'aménager en plus une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau sur l'ensemble du giratoire afin d'assurer tous les mouvements possibles avec toutes les branches.

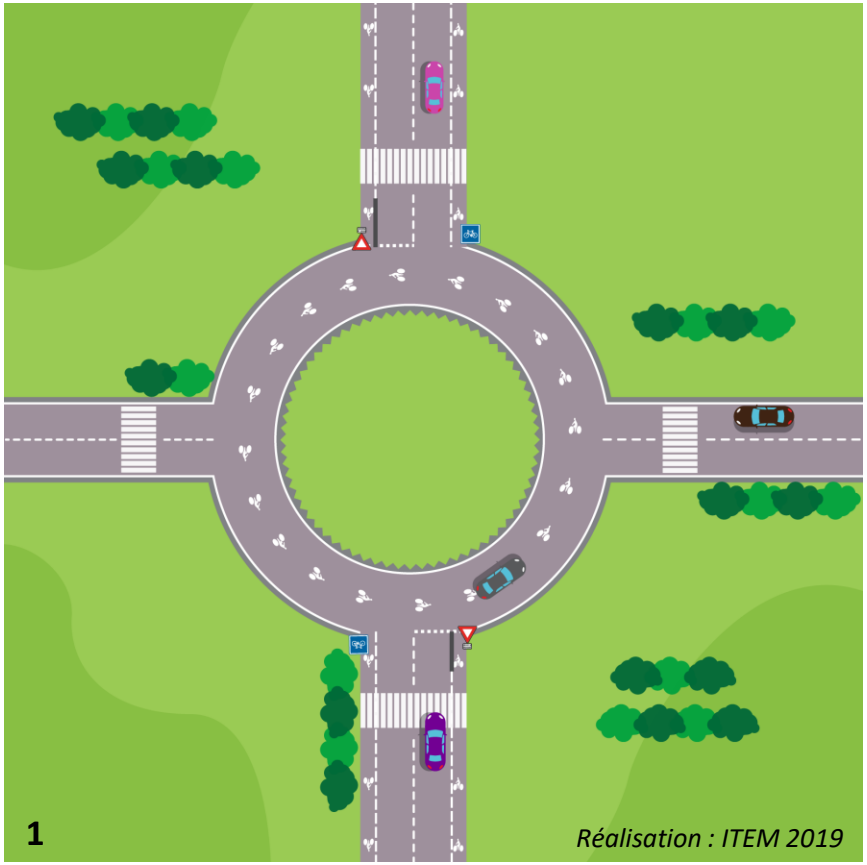


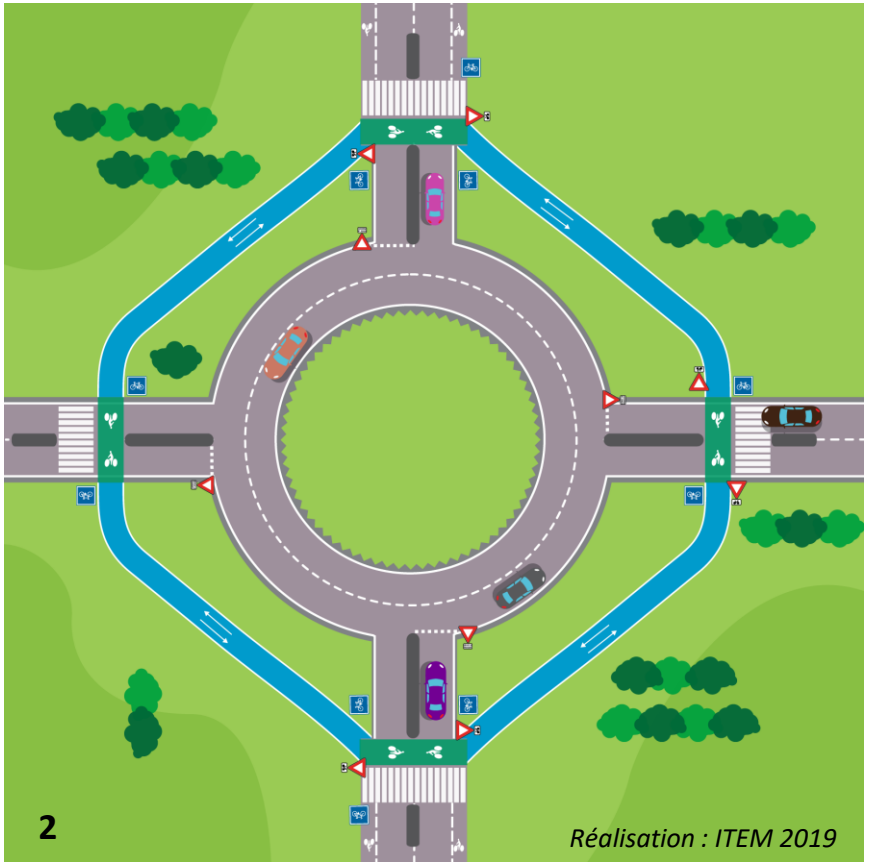
Le traitement type des giratoires (3/3)

Détail de l'action à mettre en place

Giratoire et bande cyclable

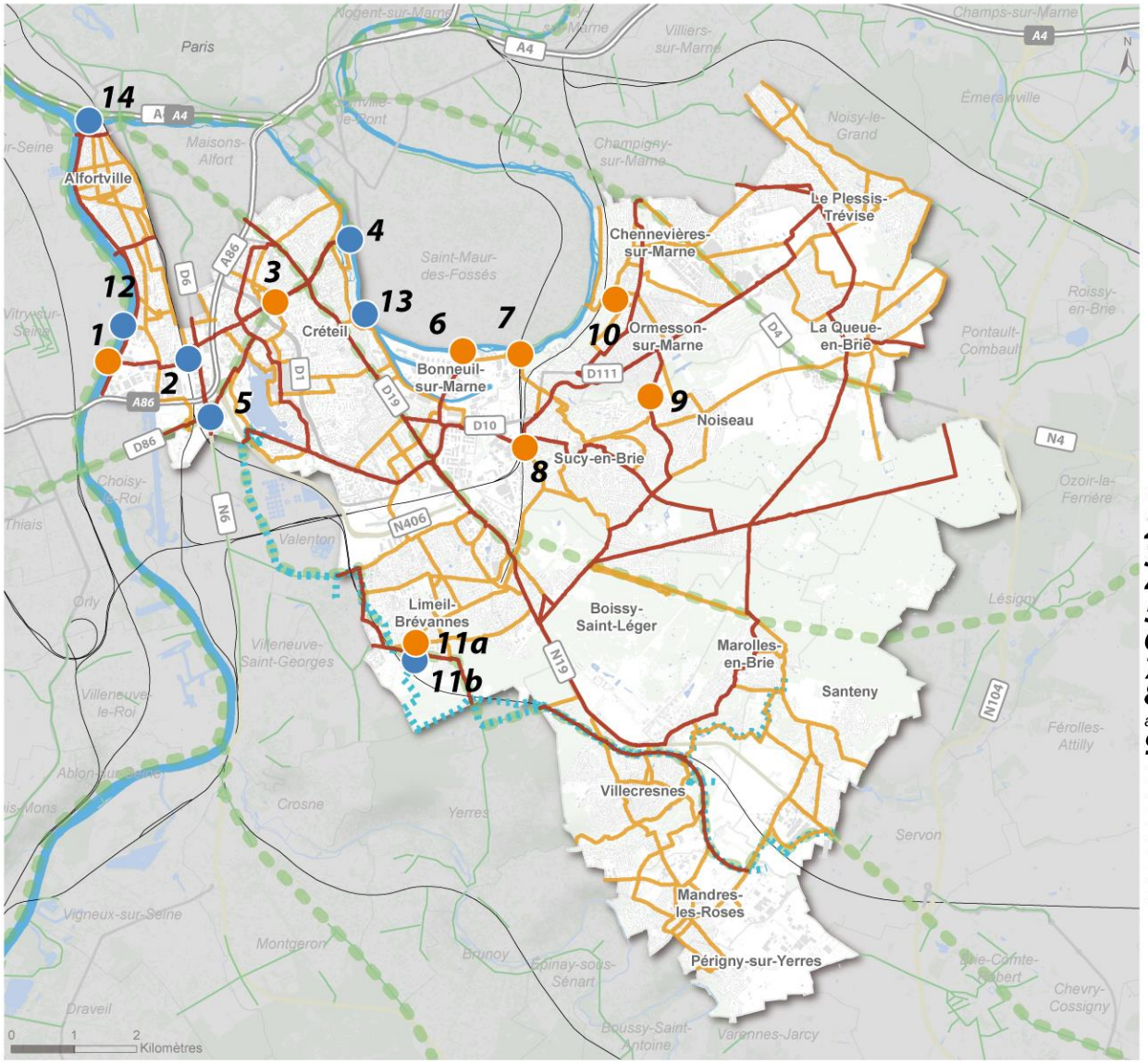
1. Cas d'une bande cyclable et d'un giratoire de taille mineure (rayon < 28 mètres). Il s'agit de matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 7 mètres.
2. Cas d'une bande cyclable et d'un giratoire de taille majeure (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Il s'agit d'aménager une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau.





1.3 – Les franchissements

Nouveaux franchissements à créer dans le cadre du plan vélo



Hiérarchisation du Plan Vélo

- Réseau Primaire
- Réseau complémentaire de liaison intercommunale
- *Bandes / pistes hors GPSEA*
- *Tégéval*
- *Fuseau RER V en projet*

Franchissements préconisés

- Programmé ou à l'étude
- A étudier

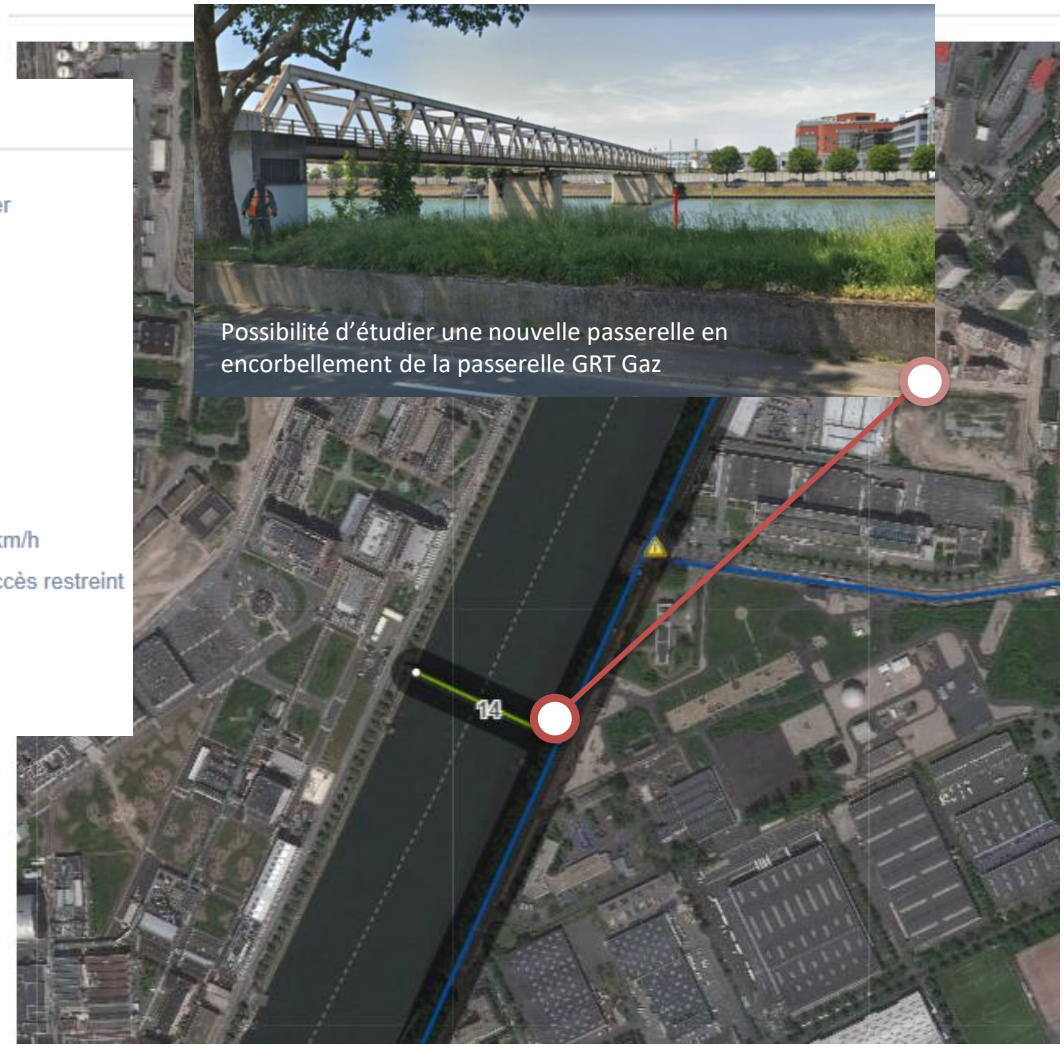
1 *Passerelle GRTgaz sur la Seine*
2 *Franchissement du faisceau ferroviaire*
3 *Station université*
4 *Pont de Créteil (D86)*
5 *Giratoire Pompadour*
6 *Franchissement de la Marne (D130)*
7 *Franchissement de la Marne*
8 *Franchissement du faisceau ferroviaire à Sucy-en-Brie*
9 *Franchissement du Morbras*
10 *Côte de Chennevières-sur-Marne*
11ab *Franchissement de l'ex ligne de la Bastille*
12 *Nouveau franchissement Nord de la Seine*
13 *Passerelle de la Pie*
14 *Passerelle de Charenton*

Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Octobre 2021

Version adoptée CT 15.12.2021

Passerelle GRT Gaz sur la Seine *(T1)*

Alfortville / Liaison Maisons-Alfort



Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

3,499 millions d'€uros

Objectifs du franchissement

COUPURE IDENTIFIEE PDU IF

Le faible nombre de franchissement de la Seine entre Vitry-sur-Seine et Alfortville rend délicat des trajets en cycles Est / Ouest.

Il est proposé d'étudier la réalisation d'une passerelle en encorbellement de la passerelle GRT gaz sous la forme d'une voie verte.



Source CD 94 / EPA Orly Rungis Seine Amont

NB : dans le cadre du projet de traversée Nord entre Vitry et Alfortville il est prévu un nouveau franchissement routier mais également avec TCSP et piste cyclable. Il convient, si ce projet est confirmé, que le franchissement proposé dans le plan vélo ne se réalise pas.

Franchissement ferroviaire *(T2)*



Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

5,01 millions d'€uros

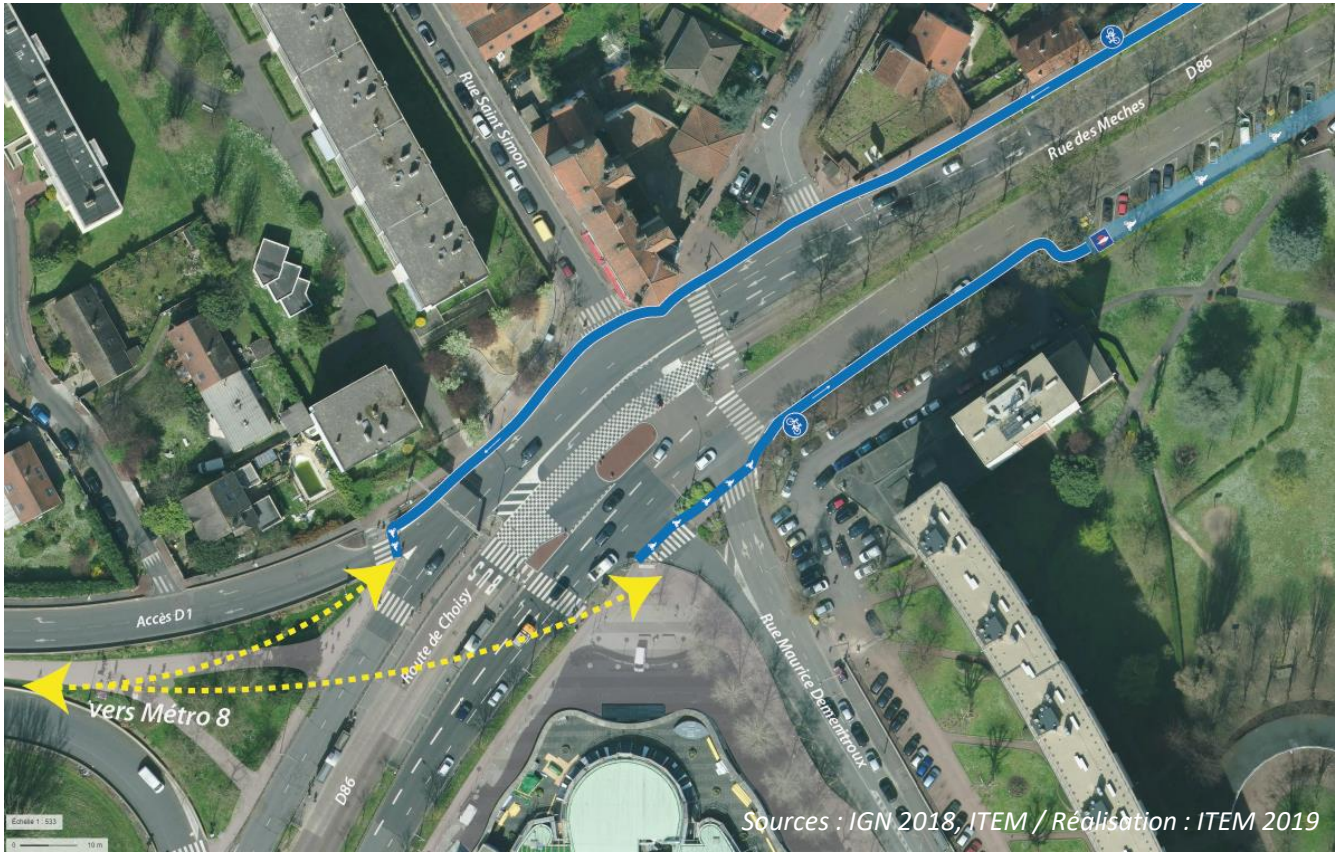
Objectifs du franchissement

En prolongement du nouveau franchissement de la Seine à Alfortville, une nouvelle coupure est occasionné par les voies ferroviaires.
Il est proposé la possibilité de créer un nouveau pont routier avec création de pistes cyclables.



NB : En lien avec le projet de traversée Nord entre Vitry et Alfortville il est prévu également un nouveau franchissement routier des voies ferroviaires. Il convient, si ce projet est confirmé et que les aménagements cyclables sont prévues, que le franchissement proposé dans le plan vélo ne réalise pas.

Franchissement de la D86 à l'arrêt TVM Créteil Université *(itinéraire T2)*



Maître d'ouvrage pressenti

✓A définir

Estimation du coût

1 million d'€uros

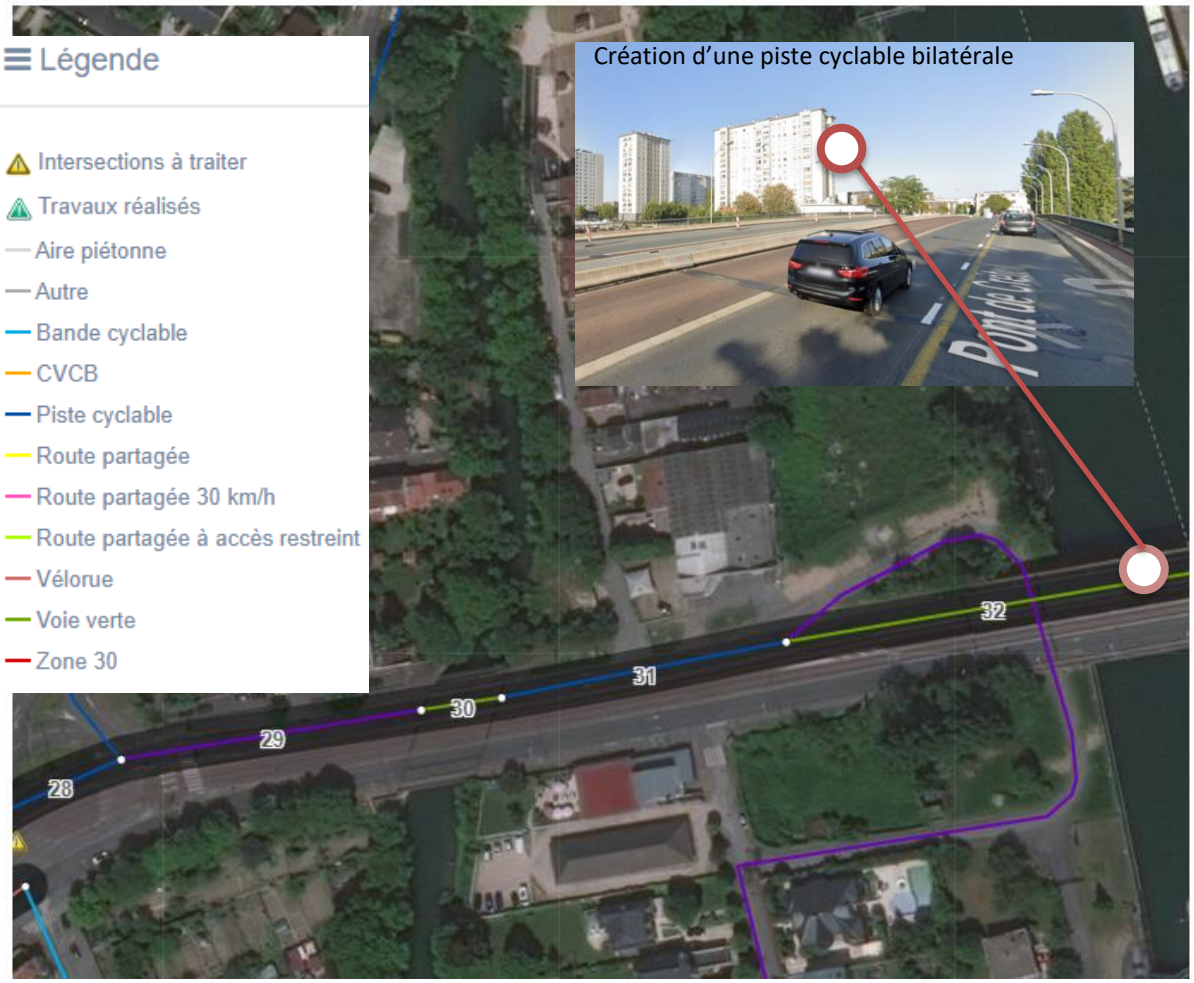
Objectifs du franchissement

Le secteur est actuellement très contraint et il est difficile d'insérer un parcours sécurisé et aisé pour les cycles en cheminement Ouest <> Est entre la D86 et le Mail des Mèches.

Plus globalement, il s'agit d'un secteur stratégique à forte fréquentation qui accueille l'université, l'hôpital Chennevier et le centre de Créteil et 2 lignes de transport majeures : le M8 et le TVM.

Pont de Créteil D 86 *(itinéraire T2)*

Alfortville - Créteil Université - Saint-Maur



Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

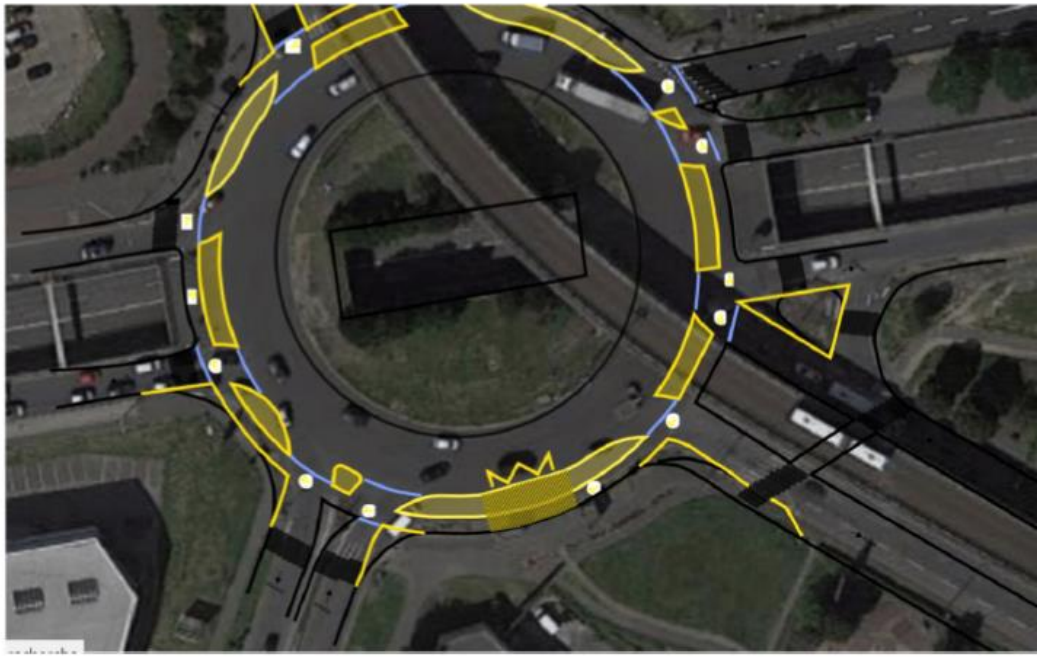
38 000 € pour la piste cyclable bilatérale

Objectifs du franchissement

Les 2 ponts actuels ne bénéficient pas d'aménagement cyclable. Ils constituent une réelle rupture pour la pratique cyclable et aucune alternative n'est possible à proximité pour franchir la Marne.

Suite au retour d'expérience des itinéraires sanitaires, le CD 94 va étudier l'aménagement d'une piste cyclable bilatérale en lieu et place d'une voie de circulation dans chaque sens.

Le carrefour Pompadour *(itinéraire T4)*



En attente plan définitif suite à l'évaluation réalisée par le CEREMA

Maître d'ouvrage pressenti

✓Conseil Départemental Val-de-Marne

Estimation du coût

1,5 millions d'€uros

Objectifs du franchissement

COUPURE IDENTIFIEE PDU IF

La principale problématique du giratoire Pompadour est le franchissement à niveau pour les cycles et les piétons du giratoire.

Les principes d'aménagement sont les suivants :

- Aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle de 2,50m de large sur trottoir, soit un anneau d'environ 360 mètres de long. La jonction avec les différentes pistes déjà existantes sera réalisée.

- Réduction des largeurs d'accès et réalisation de plateaux surélevés sur toutes les entrées et sorties du carrefour (soit 11 branches), pour sécuriser le cheminement des piétons.

- Rénovations des trottoirs

- Les équipements de voirie gênants sur trottoir seront déplacés ou rehaussés si besoin (candélabres, panneaux de police, panneaux publicitaires…)

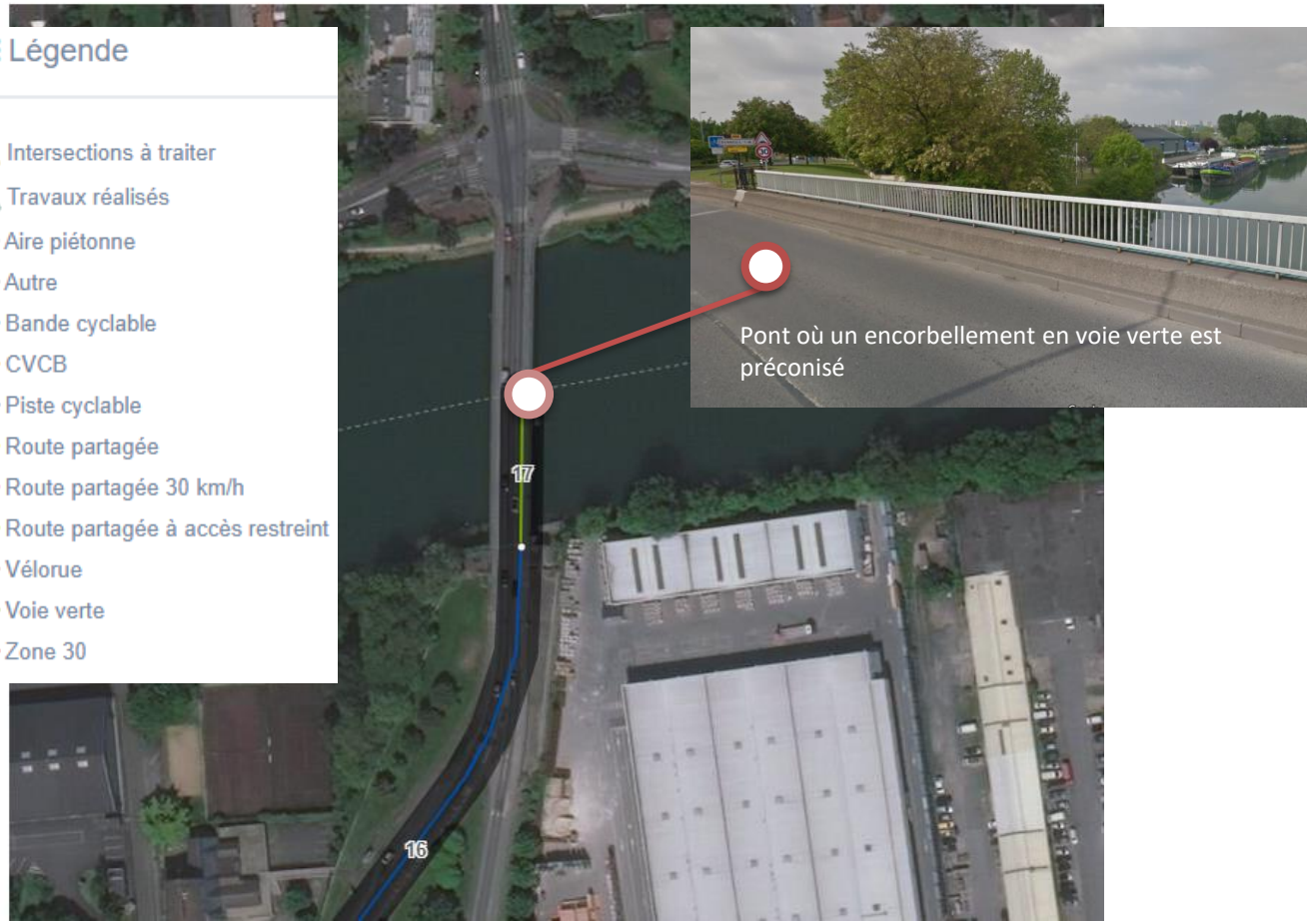
- Un jalonnement spécifique piétons et cycles sera mis en place.

Le CD 94 travaille sur la pérennisation de l'aménagement ainsi que sur la création et la réhabilitation d'infrastructures cyclables connectées au giratoire.

Version adoptée CT 15.12.2021

Franchissement de la Marne D 130
(itinéraire T6)

Créteil passerelle Tegeval - Bonneuil - Gare de Sucy-Bonneuil



Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

0,82 million d'€uros

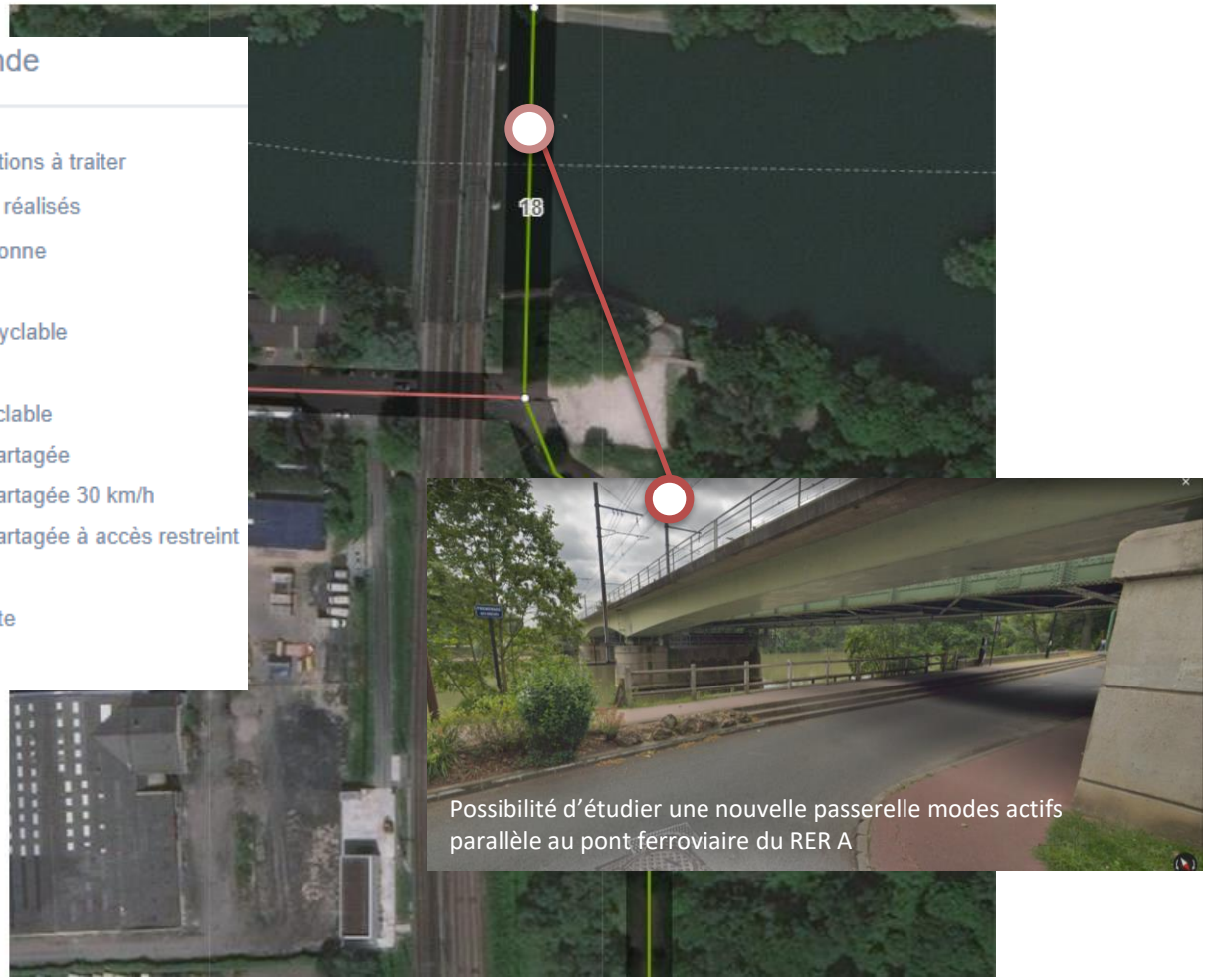
Objectifs du franchissement

Le pont actuel ne bénéficie pas d'aménagement cyclable. Il constitue une réelle rupture pour la pratique cyclable et aucune alternative n'est possible à proximité pour franchir la Marne.

Il est proposé la réalisation d'une passerelle en encorbellement sous la forme d'une voie verte.

Franchissement de la Marne

(itinéraire BONN)



Possibilité d'étudier une nouvelle passerelle modes actifs parallèle au pont ferroviaire du RER A

Maître d'ouvrage pressenti

✓ à définir

Estimation du coût

1,2 millions d'€uros

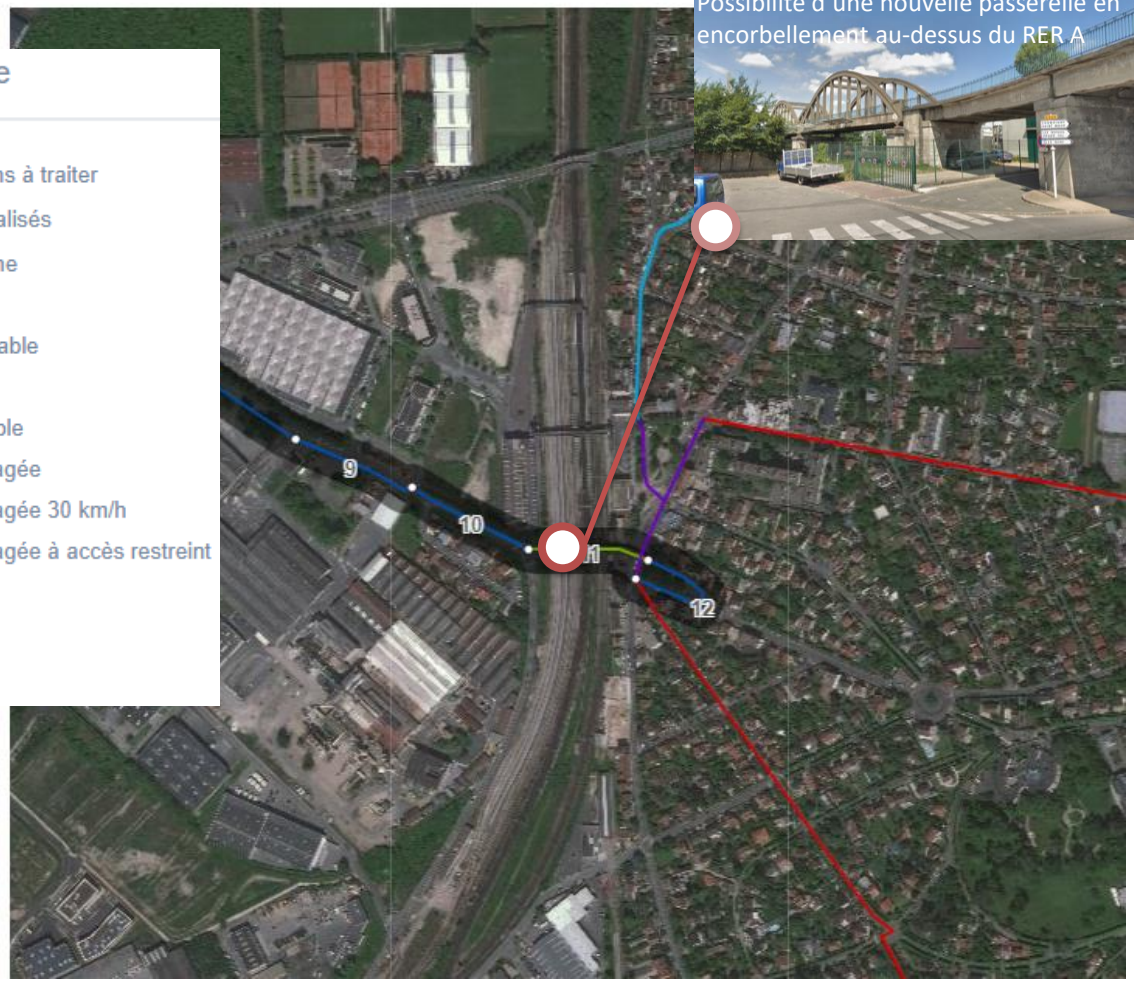
Objectifs du franchissement

COUPURE IDENTIFIEE PDU IF

Aucun continuité n'existe entre Bonneuil-sur-Marne et Saint-Maur-des-Fossés avec sur les berges de Marne côté St-Maur des itinéraires cyclables possibles ce qui n'est pas le cas côté GPSEA. Ainsi, il est préférable de franchir la Marne pour assurer à terme la continuité cyclable. **Il est proposé la possibilité d'étudier la création d'une passerelle sous la forme d'une voie verte.**

Franchissement du faisceau ferroviaire sur la route de Bonneuil *(itinéraire T6)*

Créteil passerelle Tegeval - Bonneuil - Gare de Sucy-Bonneuil



Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

2,464 millions d'€uros

Objectifs du franchissement

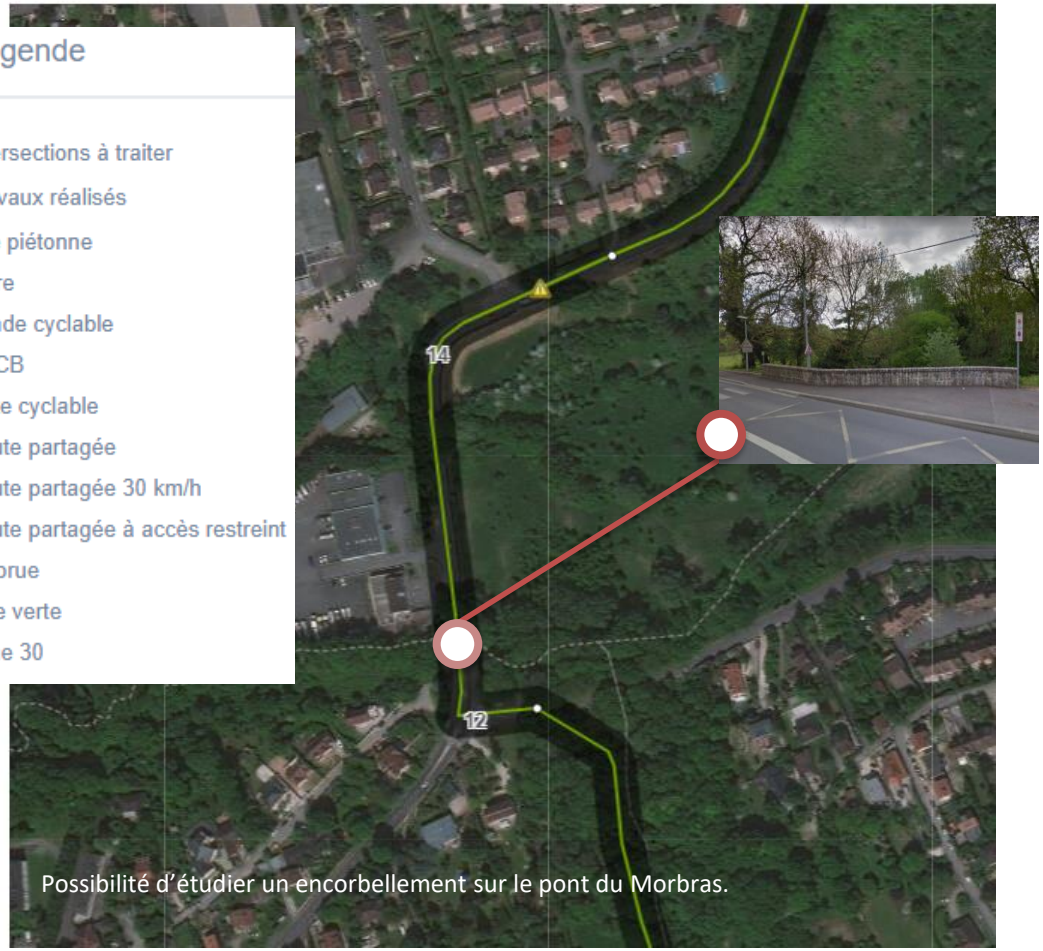
La largeur du pont situé sur la route de Bonneuil à Sucy-en-Brie ne permet pas d'assurer la continuité cyclable.
Il est proposé la possibilité de réalisation d'une passerelle en encorbellement sous la forme d'une voie verte.

Une attention particulière doit être réalisé sur l'engagement des travaux car, compte tenu de l'état actuel du pont routier, il peut être envisagé de réaliser conjointement des travaux de renforcement du pont et la mise en place d'aménagements cyclables.

Franchissement du Morbras

(itinéraire T12)

Boissy-Saint-Léger - Sucy-en-Brie - Ormesson



Possibilité d'étudier un encorbellement sur le pont du Morbras.

Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

0,153 million d'€uros

Objectifs du franchissement

Le franchissement de la rivière le Morbras se fait par un pont routier peu large avec un trottoir qu'il convient de maintenir. La continuité cyclable pour assurer un itinéraire Nord / sud sur GPSEA est essentiel.

Il est proposé d'étudier la réalisation d'une passerelle en encorbellement sous la forme d'une voie verte.

Côte de Chennevières-sur-Marne

(itinéraire CHNV)



Possibilité d'étudier la création d'un remonte-pente vélo pour franchir la côte de Chennevières.

Réalisation d'un remonte pente vélo le long du chemin piéton de la Vieille Montagne

Exemple de remonte pente vélo à Trondheim (Norvège)

Maître d'ouvrage pressenti

✓ à définir

Estimation du coût

0,608 million d'€uros

Objectifs du franchissement

Une pente importante sur la rue du Pont avec une impossibilité technique de créer une piste ou bande cyclable montante suffisamment large limiterait fortement l'utilisation du vélo.

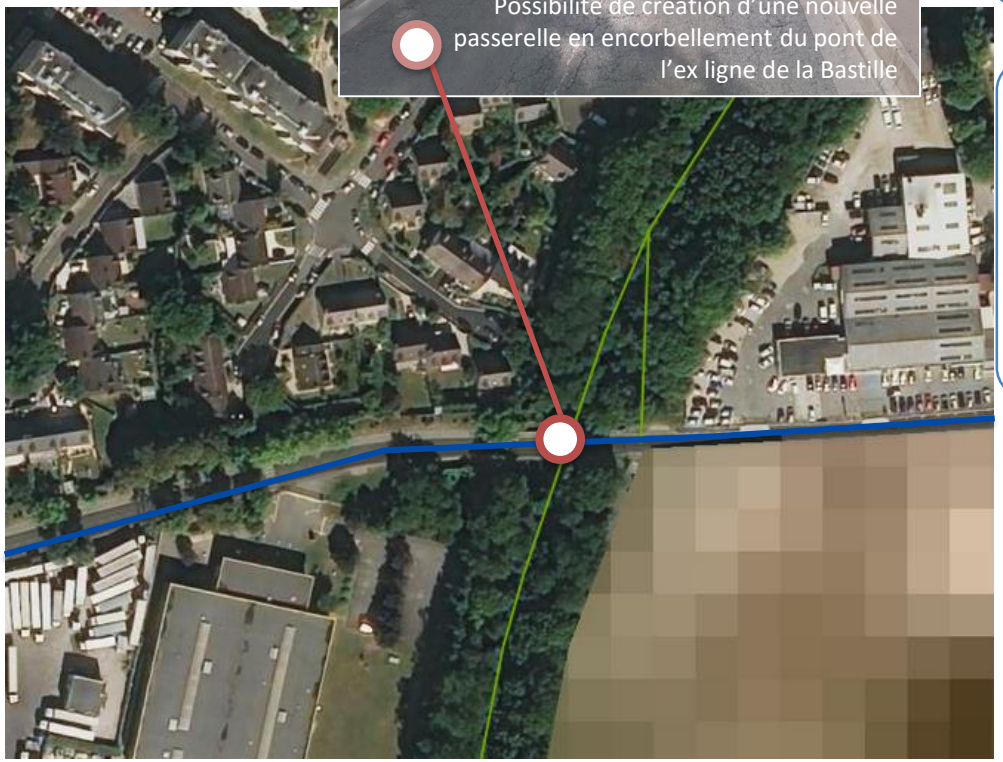
Il est proposé la mise en place d'un remonte pente vélo permettra de s'affranchir de cette contrainte tout en offrant un trajet plus court et donc un gain de temps.

Franchissement de l'ex ligne de la Bastille *(LMBR)*



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30



Maître d'ouvrage pressenti

✓ à définir

Estimation du coût

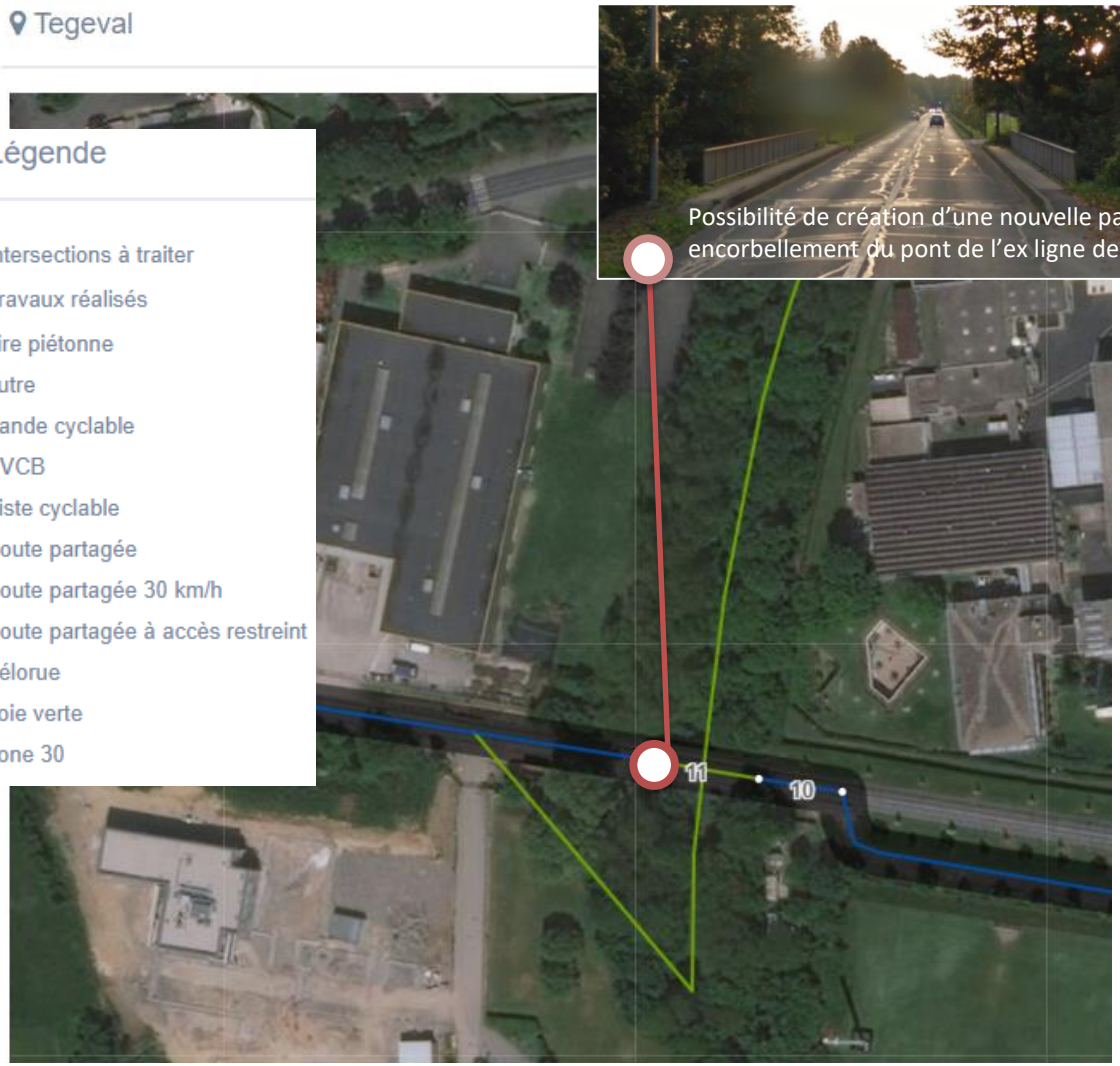
0,730 million d'€uros

Objectifs du franchissement

Cet itinéraire emprunte un pont au dessus de l'ancienne voie ferrée de la Bastille avec un rétrécissement important qui ne permet pas de réaliser un aménagement cyclable sur voirie.

Il est proposé d'étudier la réalisation d'une passerelle en encorbellement sous la forme d'une voie verte.

Franchissement de l'ex ligne de la Bastille *(T8)*



Possibilité de création d'une nouvelle passerelle en encorbellement du pont de l'ex ligne de la Bastille

Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit à la Tégéval

Estimation du coût

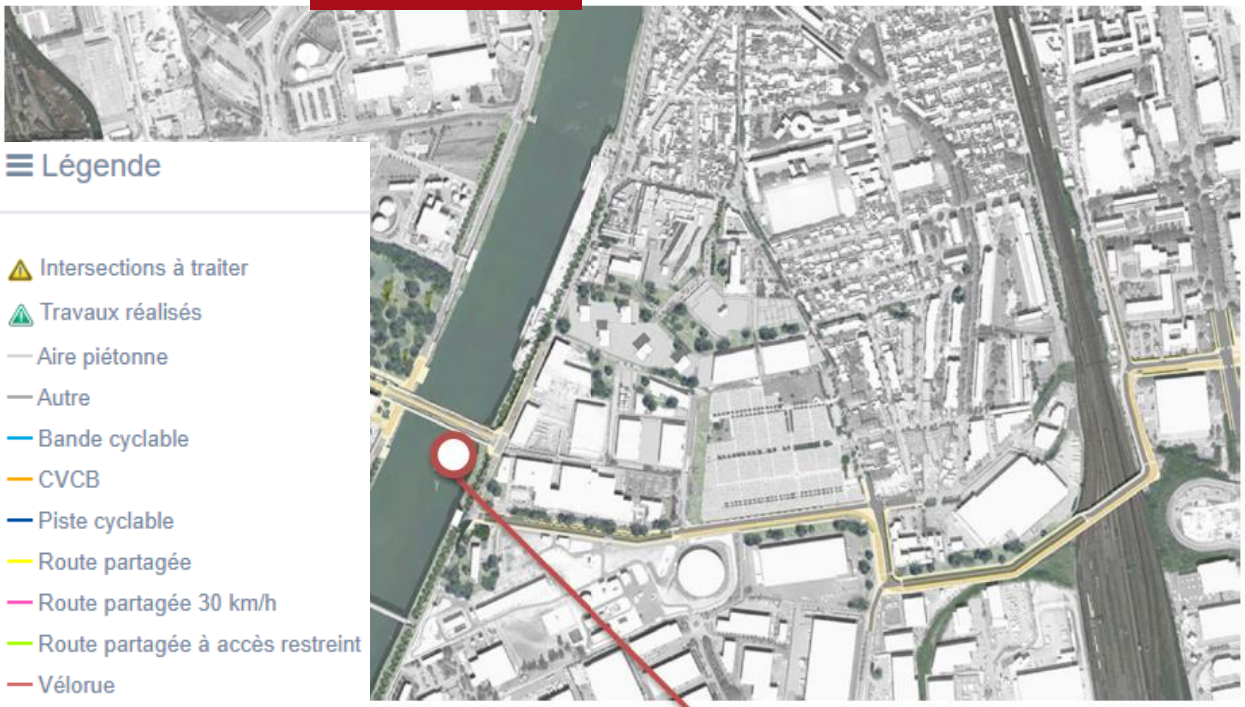
0,621 million d'€uros

Objectifs du franchissement

Sur un itinéraire de la Tégéval le tracé emprunte un pont au dessus de l'ancienne voie ferrée de la Bastille avec un rétrécissement important qui ne permet pas de réaliser un aménagement cyclable sur voirie.

Il est proposé d'étudier la réalisation d'une passerelle en encorbellement sous la forme d'une voie verte.

Franchissement Nord Seine





Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

A parfaire

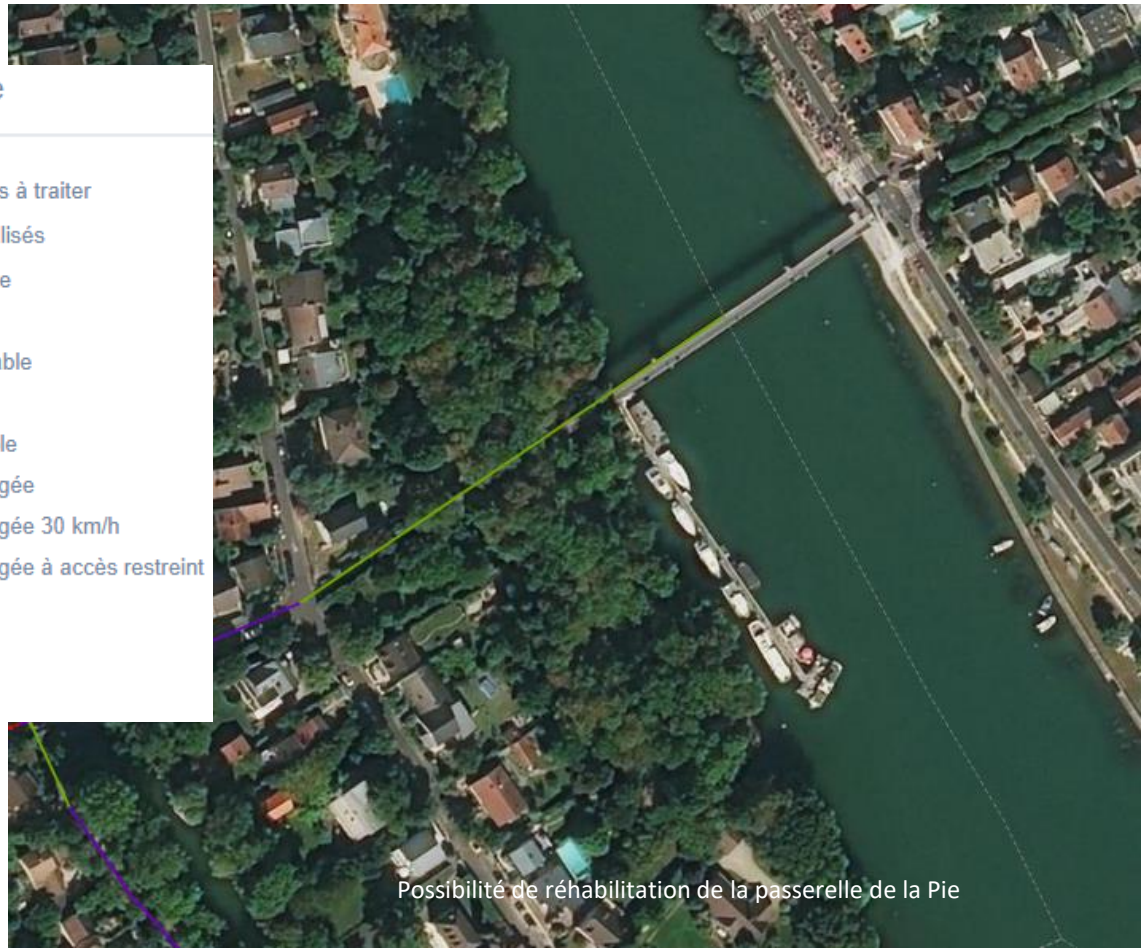
Objectifs du franchissement

Un nouveau franchissement Nord de la Seine.
Il est proposé d'étudier la réalisation d'un nouveau pont routier avec pistes cyclables.

NB : En lien avec le projet de traversée Nord entre Vitry et Alfortville il est prévu également un nouveau franchissement routier des voies ferroviaires. Il convient, si ce projet est confirmé et que les aménagements cyclables sont prévues, que le franchissement proposé dans le plan vélo ne réalise pas.

Passerelle de la Pie

(itinéraire CRET)



Possibilité de réhabilitation de la passerelle de la Pie

Maître d'ouvrage pressenti

✓ Inscrit au SDIC

Estimation du coût

Estimation à 270 k€

Objectifs du franchissement

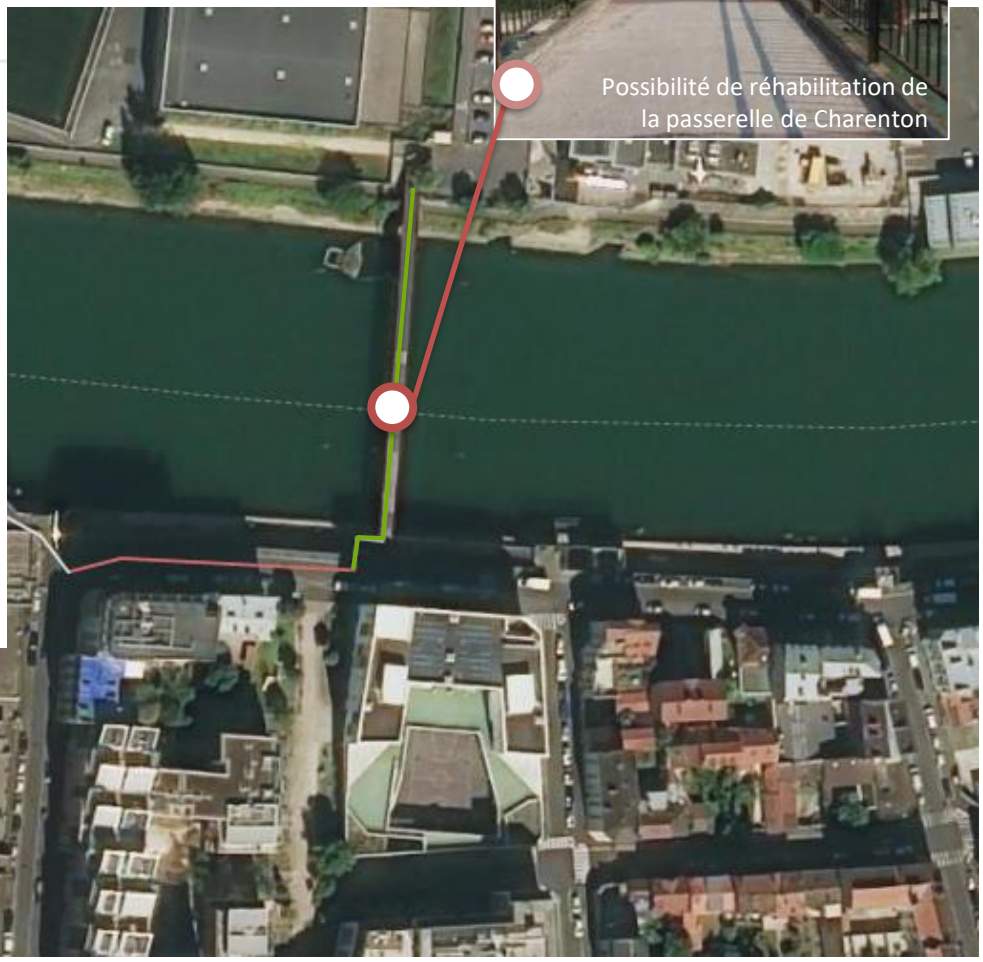
Etudier la possibilité de rénovation de la structure du pont et réfection du garde-corps et du revêtement.

Passerelle de Charenton

(itinéraire T1)



Possibilité de réhabilitation de la passerelle de Charenton



Maître d'ouvrage pressenti

✓A définir

Estimation du coût

À définir

Objectifs du franchissement

La réhabilitation de la passerelle de Charenton consiste à rénover la structure du pont et à permettre une meilleure cohabitation entre piétons et cyclistes.

2. Les services associés au plan vélo

Actions Services 1

Développer l'offre de stationnement des cycles

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

- ✓ Le diagnostic a montré un déficit de stationnements vélos.
- ✓ L'objectif est d'encourager le transfert modal vers le vélo par le développement de points de stationnement adaptés pour les cycles.

Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de stationnements vélos et taux d'occupation

Mesures à mettre en place

Il s'agit de développer l'offre de stationnement des cycles avec un mobilier de qualité dans les secteurs stratégiques : pôles d'échanges, lieux d'emplois, groupements commerciaux, pôles de loisirs. Le plan vélo reprend la prescription du PDUIF de la création d'une place de stationnement dédiée au vélo pour 40 à 50 places de stationnement automobile selon les communes. **L'offre de stationnement doit répondre à 3 critères :**

- ✓ *La sécurité (efficacité contre vols et dégradations) ;*
- ✓ *La commodité (accrochage et manipulation aisés des vélos) ;*
- ✓ *La proximité (faible distance entre parc de stationnement et pôle desservi).*

Pour accompagner la pratique cyclable, tous les pôles générateurs de déplacements et centralités du territoire devront être équipés *(gares et arrêts TC structurants, commerces, établissements scolaires, administrations, équipements culturels et de loisirs, centralités commerciales…).* **Les espaces de stationnement devront être aménagés en fonction de trois durées de stationnement envisagées :**

- ✓ *Des arceaux pour un stationnement quelques minutes ;*
- ✓ *Des abris vélos pour un stationnement de quelques heures (équipements de loisirs, administrations…) ;*
- ✓ *Des box sécurisés sur une journée entière (gares et arrêts de TC structurants).*

A noter que le stationnement pour les salariés des entreprises, les agents des administrations et les élèves des établissements scolaires, doit se faire de préférence sur un espace privatif et sécurisé. Leur développement n'est pas pris en compte dans cette action mais une sensibilisation doit être réalisé par GPSEA auprès des communes pour les écoles et dans le cadre de PDE pour les entreprises.

Estimation financière

Stationnement : **805 K€ pour 5 242 places** *(courte et moyenne durée)* **et 250 K€ pour 5 parcs à vélos sécurisés** *(250 places)*

Acteurs	Rôle
GPSEA et IDFM en priorité	*GPSEA pour l'aménagement des places de stationnement des vélos sur l'espace public en dehors des emplacements liés aux gares et stations de Métro sur espace foncier divers (RATP, SNCF, Villes…) mis en place par IDFM*
CD 94 RIDF	*Subvention pour les emplacements vélos*

Planning

- ✓ Implantation sous 5 ans des différents emplacements vélos

Durée	Type de pôles générateurs	Aménagement type	Eléments de coûts
Courte (< 1h)	Centres urbains, zones commerciales, commerces de proximité	**Arceaux, adaptés au rythme des centres-villes. Privilégier les arceaux en U plutôt que les pinces, plus sujettes aux dégradations**	**Mise en place d'un arceau** *(2 places)* **: 220 € HT**
Moyenne (quelques heures)	Administrations, établissements de santé, culturels et sportifs	**Abris à vélos, protégeant des intempéries**	**Abris vélos couverts 4-5 arceaux** *(8 à 10 places)* **: 2 500 € HT**
Longue (> ½ journée)	Gares, établissements scolaires, lieux de travail	**Box à vélos individuels ou abris collectifs fermés adaptés au stationnement en gare pour plus de sécurité**	**Box individuel : 2 000 € HT par vélo Box collectif 50 places : 50 000 € HT.**

Développer l'offre de stationnement des cycles

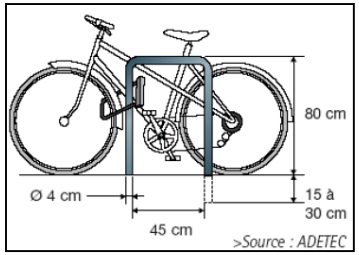
Détail de l'action à mettre en place

1.1 Le stationnement de courte durée sur voirie (moins d'une heure)

Ce stationnement doit se caractériser par la mise en place d'arceaux de qualité sur la voirie. Il doit être positionné au niveau des secteurs commerçants, des administrations et des établissements scolaires pour l'accueil des visiteurs de ces sites. Une part importante des stationnements de courte durée pourront se positionner en amont des traversées piétonnes. En effet, la loi LOM oblige la neutralisation des places de stationnement cinq mètres en amont des traversées piétonnes (cf. mesure 4.4).

Le territoire compte aujourd'hui près de 2 000 places de stationnements vélo. Près de **3 000 places de stationnement vélo supplémentaires pourraient donc être installées.**

BILAN : 2 924 places vélo donc implantation de ***1 462 arceaux*** sur une fourchette de 585 à 731 places de stationnement automobile ***de préférence localisées au droit des traversées piétonnes pour assurer une bonne co-visibilité.***
COUT ESTIMATIF POUR GPSEA : 322 K€ HT



Caractéristiques d'un arceau

NB : *une partie des arceaux implantés sur voirie seront en lien avec l'accès aux pôles générateurs et notamment des gares RER et stations de Métro.*

2. Réserver de l'espace pour le stationnement vélo sur l'espace public

Prendre les arrêtés municipaux permettant la mise en application des prescriptions suivantes :

Sur le domaine public, une partie des places de stationnement sera réservée au stationnement des vélos dans les zones urbaines et à urbaniser des PLU (zones U et AU), et dans un rayon de 800 m autour des gares. Le ratio à appliquer est différent selon les territoires franciliens.

Les places réservées pour les vélos sur la chaussée seront implantées de préférence aux carrefours et/ou à proximité des réseaux de transports en commun et des équipements.

Territoire	Paris	Cœur d'agglomération	Agglomération centrale	Autres agglomérations
Nombre de places de stationnement de véhicules particuliers à réserver au stationnement vélo	1 place sur 30	1 place sur 40	1 place sur 50	Selon les caractéristiques locales

On considère qu'un linéaire de 5 m (équivalent d'une place pour véhicule particulier) permet d'accueillir quatre à cinq vélos.

Communes	Nombre d'emplacements vélos envisageables *sur la base de 4 places par emplacement de stationnement automobile* (Nbre d'emplacements vélo existant)	Nombre d'emplacements vélos à créer
Alfortville	625 *(368)*	257
Boissy-Saint-Léger	186 *(56)*	130
Bonneuil-sur-Marne	360 *(62)*	298
Chennevières-sur-Marne	209 *(32)*	177
Créteil	1 908 *(1 171)*	737
La Queue-en-Brie	199 *(-)*	199
Le Plessis-Trévise	177 *((41)*	136
Limeil-Brévannes	262 *(210)*	52
Mandres-les-Roses	66 *(2)*	64
Marolles-en-Brie	89 *(40)*	49
Noiseau	69 *(-)*	69
Ormesson-sur-Marne	152 *(5)*	147
Périgny-sur-Yerres	44 *(4)*	40
Santeny	83 *(-)*	83
Sucy-en-Brie	360 *(32)*	328
Villecresnes	183 *(25)*	158
GPSEA	**4 972** *(2 048)*	**2 924**

Développer l'offre de stationnement des cycles

Détail de l'action à mettre en place

1.2 Le stationnement de moyenne durée (de une à quatre heures)

Actuellement, sur les 47 pôles générateurs identifiés pour du stationnement de moyenne durée *(établissements culturels, de santé et sportifs)*, seulement 46 % sont équipés de stationnements pour les cycles *(274 places)*. Pour les établissements scolaires et administrations l'objectif est de disposer de stationnement à l'intérieur des sites pour les trajets pendulaires des enfants/adolescents ou des actifs.

Afin d'équiper correctement ces pôles générateurs, environ 1 050 places supplémentaires sont nécessaires, à ajouter aux 3 781 places à créer sur voirie pour du stationnement de courte durée.



Type d'équipement	Nombre sur GPSEA	Dont équipés de stationnements vélo à moins de 70 m	Nombre de places *(places par point)*	Nombre de places préconisées / pôle	Places à créer
Culture / Loisirs	32	18	216 *(12)*	12 à 30	500
Sport	11	5	58 *(12)*	40	350
Santé	4	0	0	50	200
Total	**47**	**23**	**274**		**1 050**

BILAN : 1 050 places vélo a réalisé sous forme d'abris-couverts de 4-5 arceaux (8 à 10 emplacements vélo) soit entre 105 et 132 abris à réaliser.

COUT ESTIMATIF POUR GPSEA : 265 K€ HT

NB : *Les abris-couverts seront implantés de manière préférentielle au sein des sites des différents équipements. En cas d'impossibilité technique l'implantation se fera alors sur voirie mais sur la forme d'arceau simple non-couvert et implanté de manière préférentielle au droit des traversées piétonnes pour assurer une bonne co-visibilité.*



Exemple de signalisation pour du stationnement vélo

Développer l'offre de stationnement des cycles

Détail de l'action à mettre en place

1.3 Le stationnement de longue durée (plus de quatre heures)

Le stationnement de longue durée concerne les gares, les établissements scolaires et les lieux de travail. La présence d'une offre de stationnement sur ces pôles est nécessaire pour faciliter le rabattement en vélo, au même titre que les aménagements cyclables eux-mêmes. L'objectif du plan vélo sera que chaque station de Métro et gare de GPSEA dispose d'un parc vélo sécurisé d'ici à 2022 sous réserve des possibilités foncières d'implantation de ce type de dispositif *(à noter que les 2 gares du RER A dispose de parcs vélos sécurisés, que les 2 gares du M15 devront en disposer, il reste 5 gares et stations à pourvoir)*.



Parc vélo sécurisé

En prenant en compte le stationnement existant, il serait nécessaire de **disposer de plus de 1 500 stationnements vélo supplémentaires au niveau des pôles d'échanges dont 250 seront réalisés dans des parcs vélos sécurisés.**

BILAN : 250 places vélo dans des parcs vélos sécurisés + implantation de ***1 268 places*** à proximité des stations de Métro et Gares de RER. Il est à noter, que ***70 % des arceaux à implanter sur voirie sont comptabilisés et financés dans les emplacements de courte durée*** et ***30 % seront sous forme d'abris-couverts*** de 4-5 arceaux (8 à 10 emplacements vélo) soit ***48 abris à réaliser.***

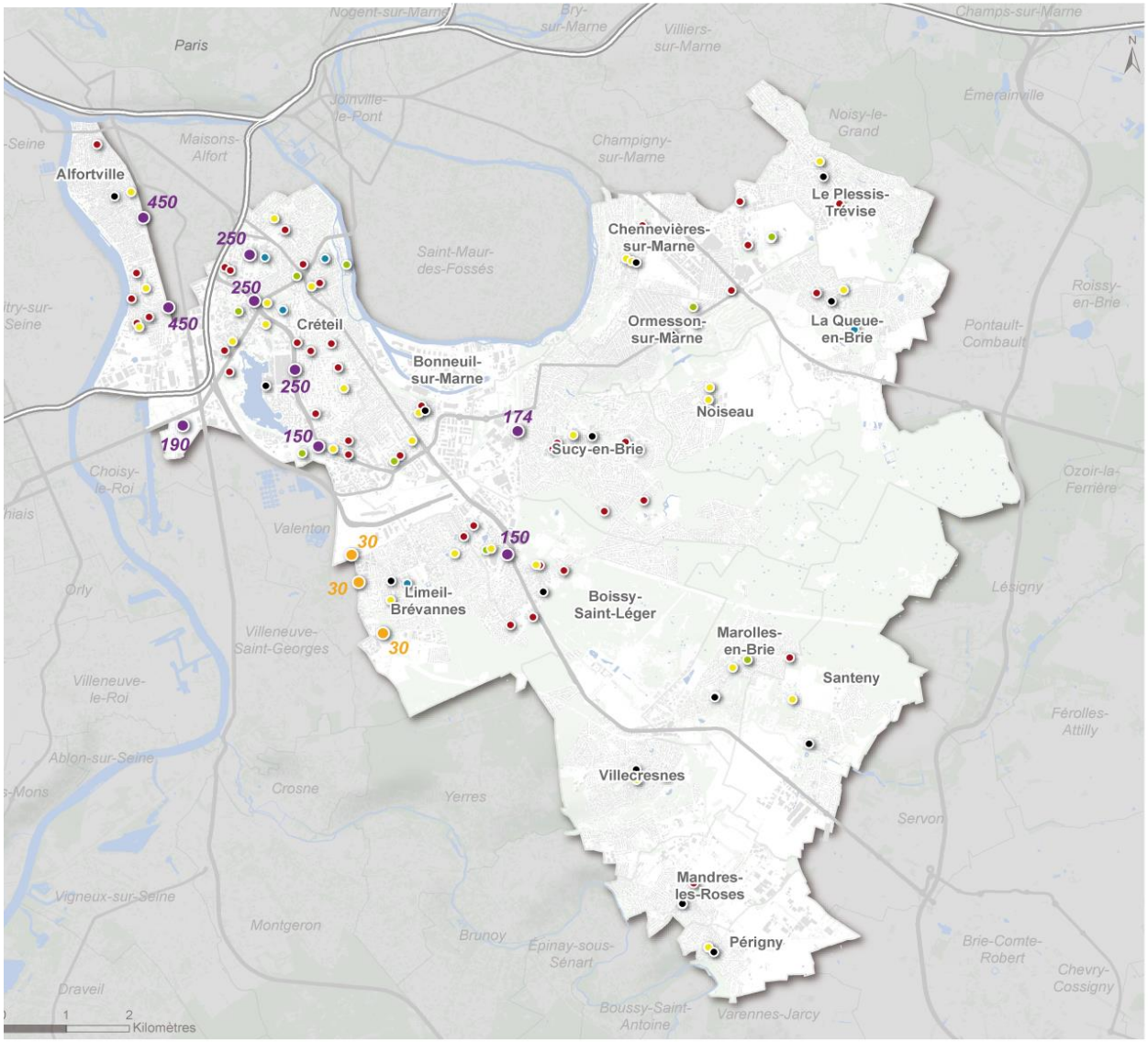
COUT ESTIMATIF POUR GPSEA : 120 K€ HT pour les 48 abris couverts et 98 K€ HT pour les arceaux

COUT ESTIMATIF SUBVENTION IDFM : 250 K€ HT *(NB : Foncier mis à disposition par RATP, SNCF, Villes…).*

Station / Gare	Commune en rabattement	Nombre de place nécessaire selon le décret de la loi LOM de juin 2021	Offre globale nécessaire en 2030 pour IDFM	Offre de stationnement à déployer à horizon du PLM (2026)	Offre actuelle
Alfortville – Maisons Alfort Le Vert de Maisons	Alfortville / Maisons-Alfort	530	*2 115*	900	296
L'Échat - Université – Préfecture - Pointe du Lac	Créteil	Non disponible	*1 730*	900	174
Boissy-Saint-Léger	Boissy-Saint-Léger Limeil-Brévannes	150	*330*	150	52
Sucy-Bonneuil	Sucy-en-Brie Bonneuil-sur-Marne	130	*325*	174	174
Pompadour	Créteil	190	*550*	190	100
Total		**1 000**	**5 050**	**2 314**	**796**

Développer l'offre de stationnement des cycles

Détail de l'action à mettre en place



Stationnement cycles préconisé

- Gares/stations *(2 314 places)*
- Stations Câble A *(90 places)*
- Mairie
- Collèges/lycées
- Santé
- Culture/loisirs
- Sport

Liste des pôles et offre de stationnement vélo existant en annexe du plan vélo.

NB : *Les volumes de stationnement au niveau des gares RER et stations de Métro ont été estimés en fonction des ambitions de la loi LOM et des objectifs d'IDFM à horizon 2030. Ces emplacements devront être ventilés sous la forme de parcs à vélos sécurisés de 50 places, de 5 à 6 abris couverts de 8 à 10 emplacements vélos (de 40 à 60 places) et de 888 emplacements vélos (444 arceaux) prévus par gare ou station.*

Sources : IGN 2018, Communes - Terrain ITEM 2019
Réalisation : ITEM Etudes et Conseil, Juin 2019

Actions Services 2

Mettre en place un jalonnement adapté aux cycles pour favoriser la pratique

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

- ✓ Le diagnostic a montré un déficit du jalonnement cyclable.
- ✓ L'objectif est à la fois d'informer le cycliste des différentes destinations et trajets sécurisés pour sa pratique mais également de jouer un rôle incitatif pour le changement modal en informant sur les possibilités de trajets à vélo.

Mesures à mettre en place

Les **objectifs du jalonnement et de la signalisation cyclables** sont :

- ✓ ***Identifier les itinéraires*** *adaptés et sécurisés ;*
- ✓ ***Guider*** *le cycliste tout au long de son parcours ;*
- ✓ ***Mettre en valeur les infrastructures réalisées*** *et matérialiser le réseau cyclable en lui donnant une image ;*
- ✓ ***Communiquer*** *sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations.*

Afin de **rendre ce jalonnement cohérent et pertinent**, il s'agira de le rendre efficace grâce à :

- ✓ ***L'uniformité et l'homogénéité*** *des panneaux sur le territoire : la Charte pour le jalonnement des itinéraires cyclables du Département du Val-de-Marne pourra être reprise ;*
- ✓ *La* ***simplicité et la lisibilité*** *des informations transmises ;*
- ✓ *La* ***visibilité des panneaux*** *sur le réseau ;*
- ✓ *La* ***continuité*** *des directions signalées.*

Les **informations à signaler** permettront de cibler les besoins quotidiens des habitants :

- ✓ *Les* ***communes alentours*** *(par exemple à Limeil-Brévannes, indiquer les directions de Créteil,*
- ✓ *Boissy-Saint-Léger, Villecresnes et Valenton)*
- ✓ *Les* ***principaux pôles générateurs*** *(pour Limeil-Brévannes : RER de Boissy, centre-ville, collège, hôpital…) ;*
- ✓ *Les* ***distances*** *et les* ***temps de parcours****.*

En termes d'implantation :

- ✓ *Privilégier les panneaux de position pour utiliser au maximum les supports existants ;*
- ✓ *Les panneaux de pré-signalisation ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux ;*
- ✓ *Les panneaux de confirmation seront réservés aux mouvements complexes ;*
- ✓ *Hors agglomération, des panneaux simplifiés sont suffisants pour matérialiser la continuité de l'itinéraire.*

Une identité visuelle forte et continue pourra être réalisée sur les itinéraires territoriaux, notamment sur les axes de GPSEA identifié dans le RER V et que fait la Métropole grenobloise sur ses axes avec Chronovélo.



Marquage Chronovélo à Grenoble

Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Linéaire d'itinéraires cyclables équipés de jalonnement

Estimation financière

Jalonnement : **335 K€**

Acteurs	Rôle
Communes, GPSEA et Département	*Le jalonnement sera à réaliser en même temps que les aménagements cyclables. Les coûts seront supportés par les différents acteurs selon la domanialité des voies*

Planning

- ✓ Implantation du jalonnement au fur et à mesure des aménagements



Panneau de pré-signalisation et de position

Actions Services 3

Prendre en compte la spécificité des cycles au niveau des carrefours

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

- ✓ Le diagnostic a montré que trop peu de carrefours sur GPSEA prenaient en compte les cycles.
- ✓ Or, les difficultés principales pour un déplacement en cycle se situent au niveau des carrefours.

Mesures à mettre en place

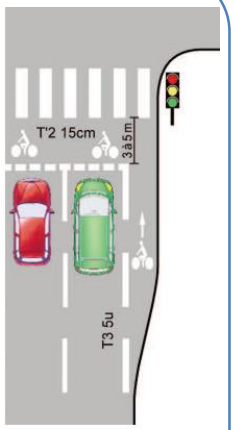
Développer les sas vélo aux feux

Le sas vélo est un espace réservé aux cyclistes. Il est placé juste avant le feu tricolore et est délimité par une ligne pointillée en amont de laquelle les véhicules motorisés doivent s'arrêter. Il peut être matérialisé par des pictogrammes vélo.

Le sas a pour objectif d'améliorer les conditions d'attente et de redémarrage des cyclistes :

- ✓ *Au feu rouge, **le cycliste est plus visible** grâce à sa position avancée (le cycliste n'est pas dans un angle mort) ;*
- ✓ *Il **facilite aussi les mouvements de tourne-à-gauche** en lui permettant de bien se positionner avant que la circulation ne redémarre et ne rende cette manœuvre plus difficile ;*
- ✓ *Il améliore le confort et la santé du cycliste en **réduisant son exposition aux gaz d'échappement**.*

Une bande cyclable d'accès, réalisée sur une vingtaine de mètres en amont, permet de faciliter l'accès du sas vélo lorsque le dimensionnement de la voirie le permet.

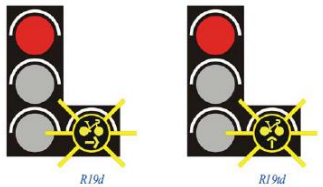


Sas vélo et bande d'approche (CEREMA)

Equiper les feux de Cédez-le-passage cycliste

Le Cédez-le-passage cycliste au feu permet aux cyclistes de franchir un feu rouge selon les directions indiquées par les flèches du panonceau sous réserve de céder le passage à tous les usagers qu'ils croisent, en particulier les piétons. En évitant des arrêts répétés, cette mesure facilite la circulation du cycliste, son trajet en ville devient plus fluide, plus rapide et moins fatiguant. Il dissocie le démarrage des cyclistes de celui des véhicules motorisés.

Le cédez-le-passage au feu permet d'adapter le code de la route aux spécificités du mode cyclable. En effet, la position avancée du cycliste en carrefour permise par le faible gabarit du vélo et sa vitesse d'approche modérée lui offrent une visibilité bien meilleure que celle dont disposent les usagers motorisés.



Echelle d'intervention

- ✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

- ✓ Les différents carrefours le long des itinéraires cyclables

Estimation financière

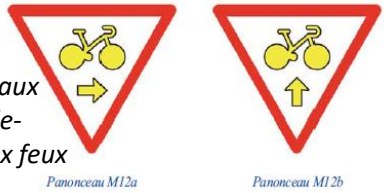
Inclus dans les aménagements cyclables

Acteurs	Rôle
Communes, GPSEA et Département	*La prise en compte des cycles au niveau des carrefours sera à réaliser en même temps que les aménagements cyclables. Les coûts seront supportés par les différents acteurs selon la domanialité des voies*

Planning

- ✓ Implantation de la prise en compte des cycles au niveau des carrefours au fur et à mesure des aménagements

Panonceaux Cédez-le-passage aux feux



Actions Services 4

Gérer la continuité de l'aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus

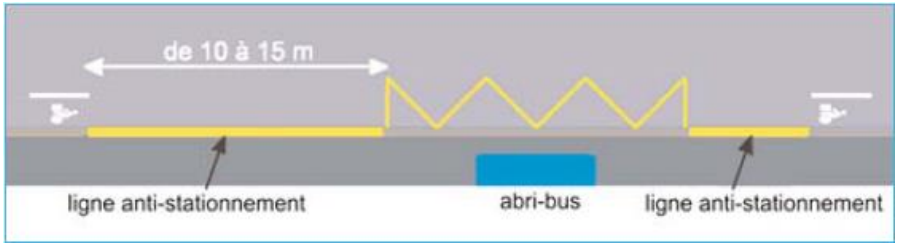
Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

✓ Les arrêts des bus peuvent constituer une rupture de l'itinéraire cyclable qui rend moins sécure la pratique du vélo.

Mesures à mettre en place

Lorsqu'une bande cyclable rencontre un arrêt de bus, il s'agit d'assurer la continuité de l'aménagement cyclable. Celle-ci peut être traitée de 2 manières différentes selon l'intensité du trafic :

✓ *Si le trafic routier et la fréquence des bus sont modérés, **la bande cyclable est interrompue 10 à 15 mètres avant l'arrêt** pour permettre au cycliste de se réinsérer facilement dans le flot du trafic et au bus de se positionner correctement aux quais ;*



✓ *Si la circulation est importante ou que la fréquence de bus à l'arrêt est élevée, le cycliste n'est pas en sécurité sur la voirie : **il peut être aménagé une piste à l'arrière de l'arrêt** se réinsérant ensuite sur la chaussée. Cet aménagement doit rester exceptionnel et garantir une bonne co-visibilité entre piétons et cyclistes.*

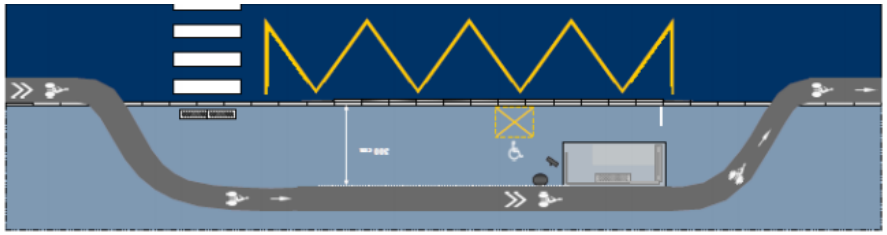


Schéma préférentiel à retenir dès que possible : Sas vélo et bande d'approche (CEREMA)

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Les différents arrêts de bus le long des itinéraires cyclables

Estimation financière

Inclus dans les aménagements cyclables

Acteurs	Rôle
Communes, GPSEA et Département	*La prise en compte de la continuité de l'aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus sera à réaliser en même temps que les aménagements cyclables. Les coûts seront supportés par les différents acteurs selon la domanialité des voies*

Planning

✓ Traitement de la continuité de l'aménagement cyclable au niveau des arrêts de bus au fur et à mesure de la réalisation des aménagements cyclables

Actions Services 5

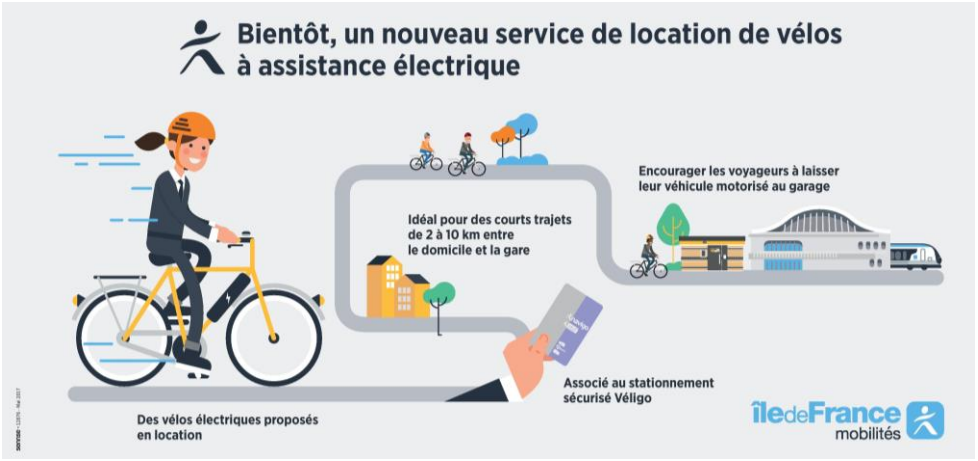
S'appuyer sur le développement attendu des vélos à assistance électrique (VAE) en location en lien avec le projet de déploiement régional mené par IDFM

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

✓ Afin de faciliter la pratique du vélo et pour favoriser le développement des vélos à assistance électrique il convient d'inciter les habitants à essayer les VAE pour qu'ils puissent arbitrer si leurs déplacements sont compatible avec les vélos du XXIème siècle.

Mesures à mettre en place

GPSEA et/ou les communes membres conventionneront avec Ile-de-France Mobilités dans le cadre de leur nouveau service de location de vélos à assistance électrique « Véligo Location ».
Ce système permet de proposer un VAE à la location pour une durée de 6 mois moyennant un tarif maximal de 40 €/ mois. L'abonnement ne sera pas renouvelable afin d'inciter à l'achat d'un vélo personnel en fin de location. Contrairement aux stations en libre-service, ce système ne disposera pas de station physique : chaque utilisateur est responsable de son vélo.
A son lancement, le service mettra à disposition un parc de 10 000 vélos. Ce parc pourra atteindre 20 000 vélos en fonction du succès du service. 500 vélos cargos *(vélo à trois roues permettant de transporter des enfants par exemple)* à assistance électrique pourront être également être mis à la location par la suite.
A noter qu'aucun financement de la part des communes ne sera demandé pour l'exploitation de ce service.



https://www.veligo-location.fr/

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Nombre de VAE en location sur GPSEA

Coûts

Inclus dans le déploiement régional des VAR en location d'IDFM

Acteurs	Rôle
IDFM	*Intégralité des coûts liés au service de location*
Communes et GPSEA	*Popularisation locale de ce service de location à destination de la population*

Planning

✓ A partir de 2019 pour le déploiement des premières stations de VAE en location par IDFM.

Actions Services 6

Communiquer sur les itinéraires cyclables via les outils numériques et des plans dédiés

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

✓ Afin de faciliter la pratique cyclable il convient que les itinéraires à destination de la population soit popularisés et facilement accessibles.

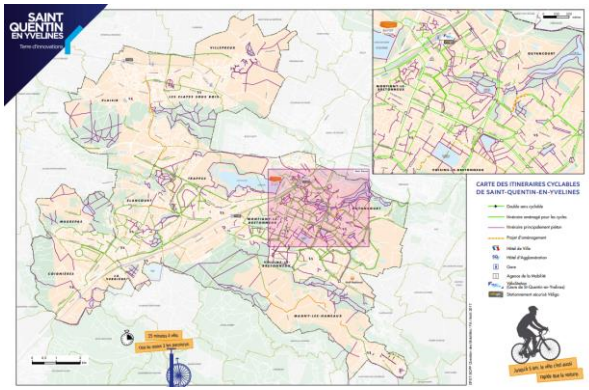
Mesures à mettre en place

Réaliser une carte des itinéraires cyclables

Une carte des itinéraires cyclables sera réalisée et régulièrement mise à jour au fur et à mesure des aménagements réalisés. Elle intégrera :

- ✓ *Les itinéraires conseillés, les pôles générateurs de déplacements, les temps de parcours (plus incitatifs que les distances à parcourir) ;*
- ✓ *Les points de stationnement et les services complémentaires offerts aux cyclistes (réparateurs, loueurs de vélo, stations de gonflage, ateliers vélo, initiatives vélobus…).*

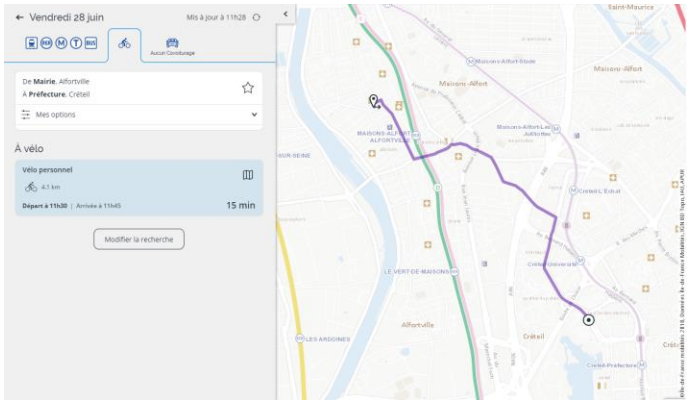
La carte des itinéraires cyclables sera mise à disposition dans différents lieux et équipements publics *(mairies, équipements sportifs…)* et disponible sur Internet.



Extrait du plan cyclable de Saint-Quentin-en-Yvelines

S'appuyer sur l'outil numérique régional

Les itinéraires et aménagements cyclables pourront être intégrés au calculateur d'itinéraires francilien Vianavigo. Si cet outil propose le calcul des itinéraires à vélo, ceux-ci seront ajustés en fonction des aménagements cyclables réalisés sur le territoire.



Extrait de l'application IDF Mobilité

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Réalisation de la carte des itinéraires cyclables

Estimation financière

15 K€ pour la réalisation et l'impression de 10 000 cartes d'itinéraires cyclables

Acteurs	Rôle
IDFM	*Intégration des données de GPSEA dans l'outil Vianavigo*
GPSEA	*Réalisation et impression de la carte des itinéraires cyclables et mise à disposition des données cyclables à IDFM*

Planning

✓ A partir de 2022 pour la mise en place des différents outils de communication.

Actions Services 7

Faciliter l'installation d'ateliers vélo sur le territoire

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

✓ S'appuyer sur le tissu associatif pour faciliter l'utilisation et un réapprentissage de la pratique du vélo

Mesures à mettre en place

Géré par une association, un atelier vélo accueille les cyclistes pour leur apprendre à entretenir et à réparer leur vélo, moyennant un coût d'adhésion minime. Des outils adaptés, des pièces détachées sont mis à disposition des cyclistes, conseillés par les bénévoles et/ou salariés de l'association.

Le principe est avant tout de développer l'autonomie à vélo par l'acquisition de connaissance mécanique sur le fonctionnement et la réparation d'un vélo.

Si la plupart des ateliers sont généralement fixes, ils peuvent aussi exister sous forme mobile, se déplaçant dans différents quartiers à la rencontre des habitants avec outils et pièces détachées.

Il pourra s'agir pour GPSEA et/ou les communes :

- ✓ *D'identifier des porteurs de projet ;*
- ✓ *De mettre à disposition un local adapté ;*
- ✓ *D'aider à la viabilité financière de l'atelier en engageant des subventions ;*
- ✓ *D'aider à la récupération structurée des vélos : les collectivités et les ateliers peuvent signer des conventions afin de collecter les vélos qui sont déposés en déchèterie ou abandonnés sur la voie publique ;*
- ✓ *De communiquer auprès des habitants les services proposés par les ateliers.*





Atelier vélo mobile
(source : Ville de Saint-Ouen-l'Aumone)

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Nombre d'associations aidées par GPSEA

Estimation financière

Aide à destination des associations arbitrée annuellement dans le cadre de la campagne de demandes de subvention

Acteurs	Rôle
GPSEA	*Soutien financier et logistique (recherche de locaux…) pour les associations s'inscrivant dans une démarche d'aide à la pratique cyclable.*
CD 94 - RIDF	*Aide possible sur ce type de dispositif*

Planning

✓ A partir de 2022 pour l'assistance aux associations.

Actions Services 8

Développer des points relais techniques vélo

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

- ✓ Permettre aux usagers utilitaires cyclistes de disposer sur leur parcours de points d'entretien en libre service (réparation, nettoyage,…) ;
- ✓ Rendre attractif les itinéraires par l'aménagement d'aires servicielles et de repos

Mesures à mettre en place

Pour garantir l'attractivité d'un itinéraire cyclable, des équipements publics peuvent être développés le long de son tracé pour permettre aux usagers de disposer d'une offre complète de service :

- Des **totems de réparation et d'entretien** proposant plusieurs outils en libre service pour réaliser une maintenance rapide *(démonte-pneus, clef plates et torx, tournevis,…)* ;
- Des **stations de gonflage et de nettoyage ;**
- Des **bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique** : Deux systèmes de recharge possibles dites « classiques » (*3 à 8 heures)* ou «rapides » *(30 min à 1h30)*. Ces sites sont régulièrement équipés de services et systèmes connexes : abris à vélo sécurisés, consignes à bagages, … ;
- **Des aires de repos proposant un lieu de détente** *(aires de jeux, tables et bancs,…)* **et des services associés** *(sanitaires, points d'eau potable, borne Wifi,…)* notamment au niveau de la Tégéval.



Station de gonflage – Besançon


Totem réparation – Talence


Aire de repos – Choisy-le-Roi

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Nombre de totems serviciels et bornes de recharge VAE installés sur GPSEA

Estimation financière

Bornes de recharge pour VAE : 8 000 € HT par borne
Totems de réparation et d'entretien : 2 100 € HT par totem

Acteurs	Rôle
GPSEA	*Fournit et installe les différents points de relais techniques*

Planning

✓ A partir de 2022 pour l'implantation des différents points de relais techniques

Actions Services 9

Mieux connaître la fréquentation des cycles sur les itinéraires de GPSEA

Constats du diagnostic et objectifs à atteindre

✓ Autant le trafic automobile est connu et bénéficie de comptages routiers réguliers, autant la pratique cyclable est souvent méconnue et ainsi sous-estimée.

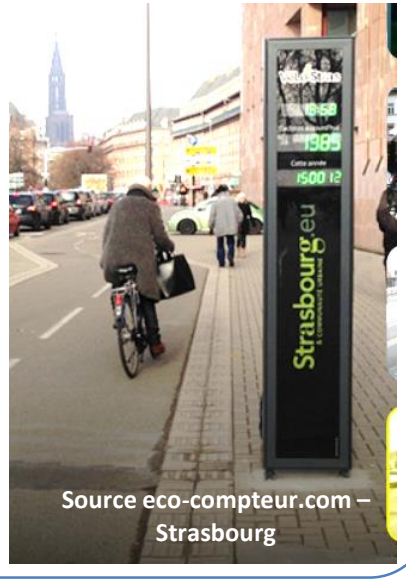
Mesures à mettre en place

Trois types de comptages doivent être effectués sur le réseau cyclable de GPSEA :

- Des **comptages temporaires** sur une semaine pour quantifier la pratique cyclable. Ceux-ci doivent être réalisé sur différents axes à un rythme d'un comptage tous 4 ans. La campagne annuel de GPSEA en termes de comptages temporaires serait de 25 postes par an soit 100 points de comptages répertoriés sur les itinéraires cyclables (1 tous les 2 Km en moyenne). Ces enquêtes permettront de connaître les flux cyclistes sur GPSEA avec une première base d'analyse à partir de 2024.

- Des **comptages permanents** sur une vingtaine de points sur GPSEA *(au moins un par commune)* pour permettre de quantifier l'évolution du trafic cycliste au cours de la journée et des saisons et permettre ainsi une meilleure connaissance des pratiques ;

- Des **baromètres cyclables en temps réel** sur 5 points de GPSEA, outre les données collectés similaire à celles des 20 comptages permanents, il sera implanté sur 5 points stratégiques des totems qui offriront l'information en temps réel du nombre de cyclistes observés à la journée et à l'année. Ce type de totem a une vocation très pédagogique et doit être un argument fort du déterminisme du territoire dans le développement des modes alternatifs au tout automobile.



Source eco-compteur.com – Strasbourg

Echelle d'intervention

✓ Intégralité du territoire

Suivi des mesures

✓ Etablir un tableau de suivi des comptages vélos chaque année sur GPSEA

Estimation financière

25 Comptages temporaires / an : 12 500 €
20 Comptages permanents : 90 000 €
5 baromètres cyclables : 75 000 €

Acteurs	Rôle
GPSEA	*Installation et traitement des données issues des différents comptages effectués sur GPSEA.*
CD 94	*Le département réalise chaque année des campagnes de comptage cyclable qui seront coordonnées avec celles de GPSEA*

Planning

✓ A partir de 2022 implantation des premiers comptages permanents en lien avec le développement des aménagements cyclables.
✓ 2023 : première campagne de comptages temporaires
✓ 2023 : Mise en place des baromètres cyclables.

Annexes

Les pôles générateurs équipés en stationnement vélo

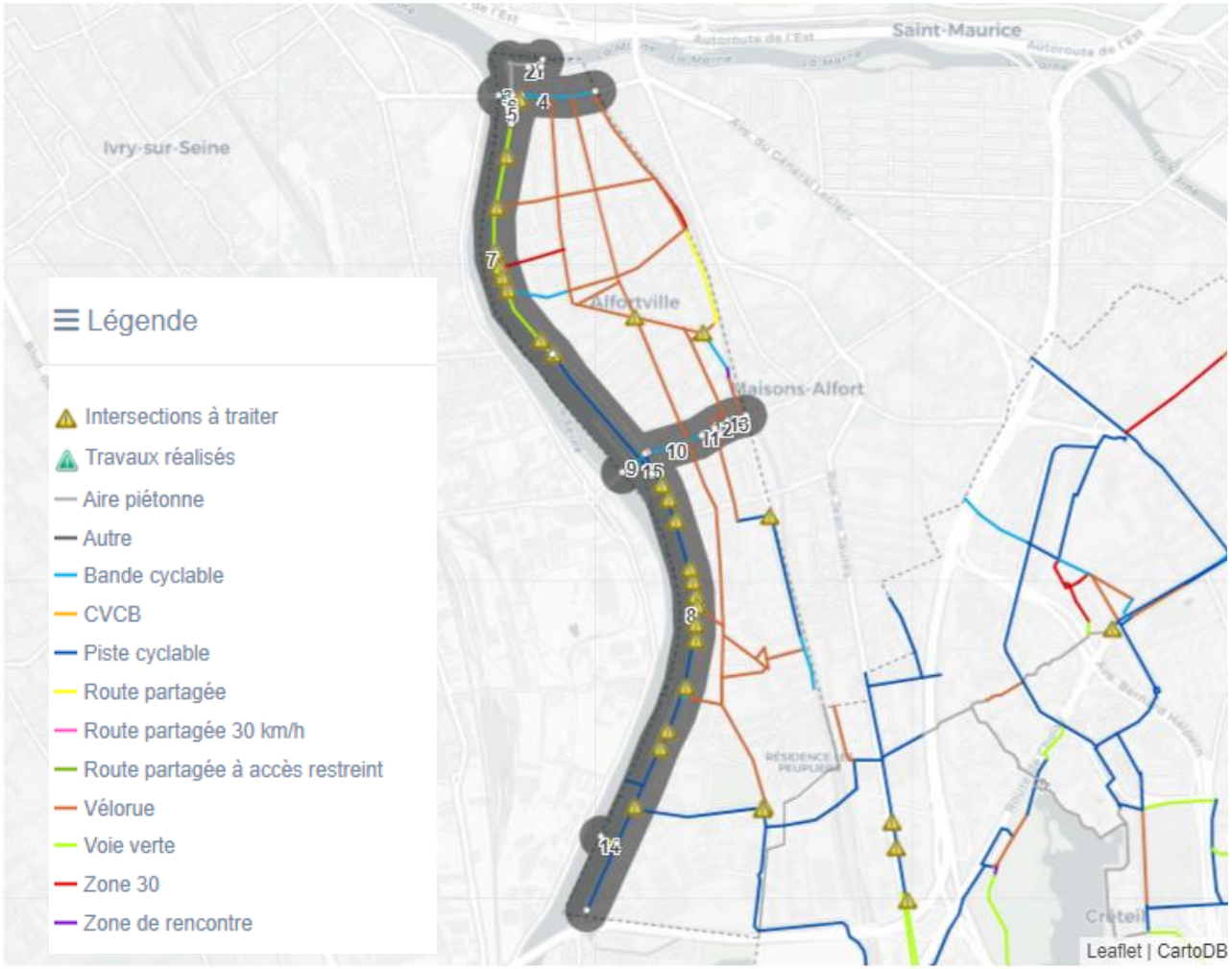
Commune	Type d'équipement	Equipement	Stationnement vélo
Alfortville	Culture / Loisirs	Conservatoire à Rayonnement Intercommunal	28 places
		Médiathèque Annexe Ile Saint-Pierre	18 places
		Pôle Culturel d'Alfortville	20 places
Boissy-Saint-Léger	Culture / Loisirs	Ecole municipale de musique	0
		Médiathèque du Forum	0
	Sport	Piscine de Boissy-Saint-Léger	0
Bonneuil-sur-Marne	Culture / Loisirs	Conservatoire municipal de musique et d'AD	0
		Médiathèque Bernard Ywanne	0
	Sport	Piscine Marcel Dumesnil	0
Chennevières-sur-Marne	Culture / Loisirs	Conservatoire de danse, espace Charles de Gaulle	6
		Conservatoire de musique Emile Vilain, espace CDG	Présent mais non comptabilisé
		Médiathèque Albert Camus	12
	Sport	Complexe sportif des Bordes	0
		Piscine des Bordes	0
Créteil	Culture / Loisirs	Conservatoire à rayonnement départemental Marcel-Dadi	32
		Ludothèque du Palais	0
		BibliBleuets	32
		Bibliothèque de la Croix des Mèches	0
		Médiathèque de l'Abbaye - Nelson Mandela	20
		Médiathèque Relais Village	10
		Bibliobus	6
	Santé	Hôpital Henri Mondor	0 + CristoLib
		Centre hospitalier de Créteil	6 + CristoLib
		Hôpital Albert Chenevier	0
	Sport	Parc Duvauchelle	10
		Piscine du Colombier	10
		Piscine de la Lévrière	10
		Piscine Sainte-Catherine	10

Les pôles générateurs équipés en stationnement vélo

Commune	Type d'équipement	Equipement	Stationnement vélo
La Queue-en-Brie	Culture / Loisirs	Bibliothèque George Sand	0
	Santé	Centre hospitalier des Murets	0
Le Plessis-Trévise	Culture / Loisirs	Médiathèque Jacques Duhamel	6
Limeil-Brévannes	Culture / Loisirs	Conservatoire à Rayonnement Intercommunal	28
		Bibliothèque de Limeil-Brévannes	16
Mandres-les-Roses	Culture / Loisirs	Bibliothèque de Mandres-les-Roses	0
Marolles-en-Brie	Culture / Loisirs	La Maison des Arts et de la Musique	Présent mais non comptabilisé
		Médiathèque de Marolles-en-Brie	16
	Sport	Gymnase de Marolles en Brie	18
Noiseau	Culture / Loisirs	Centre culturel municipal	0
		Médiathèque de Noiseau	0
Ormesson-sur-Marne	Sport	Complexe sportif du Belvédère	0
	Culture / Loisirs	Médiathèque d'Ormesson-sur-Marne	20
Périgny-sur-Yerres	Culture / Loisirs	Maison des associations de Périgny	Présent mais non comptabilisé
		Bibliothèque de Périgny-sur-Yerres	Présent mais non comptabilisé
Santeny	Culture / Loisirs	L'Espace Montanglos de Santeny	0
Sucy-en-Brie	Culture / Loisirs	Médiathèque de Sucy-en-Brie	6
	Sport	Piscine de Sucy-en-Brie	24
Villecresnes	Culture / Loisirs	Bibliothèque de Villecresnes	0

T1 – Alfortville – Liaison Maisons-Alfort – données générales

Alfortville / Liaison Maisons-Alfort



Données chiffrées

Longueur totale	**6.61 km**
Dont existant : 3.60 / à reprendre : 1.31 / à aménager : 1.70 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Alfortville**
Coût restant d'aménagements	**3 732 837 €**
Dont franchissement	*3 500 000 €*
Coût restant des intersections	**26 200 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**9 915 €**
Coût restant GLOBAL	**3 768 951 €**
Coût entretien annuel	**21 913 €/an**
Coût mètre linéaire	**1 253,0 €/ml**

T1 – Alfortville – Liaison Maisons-Alfort – Détail des aménagements aux tronçons

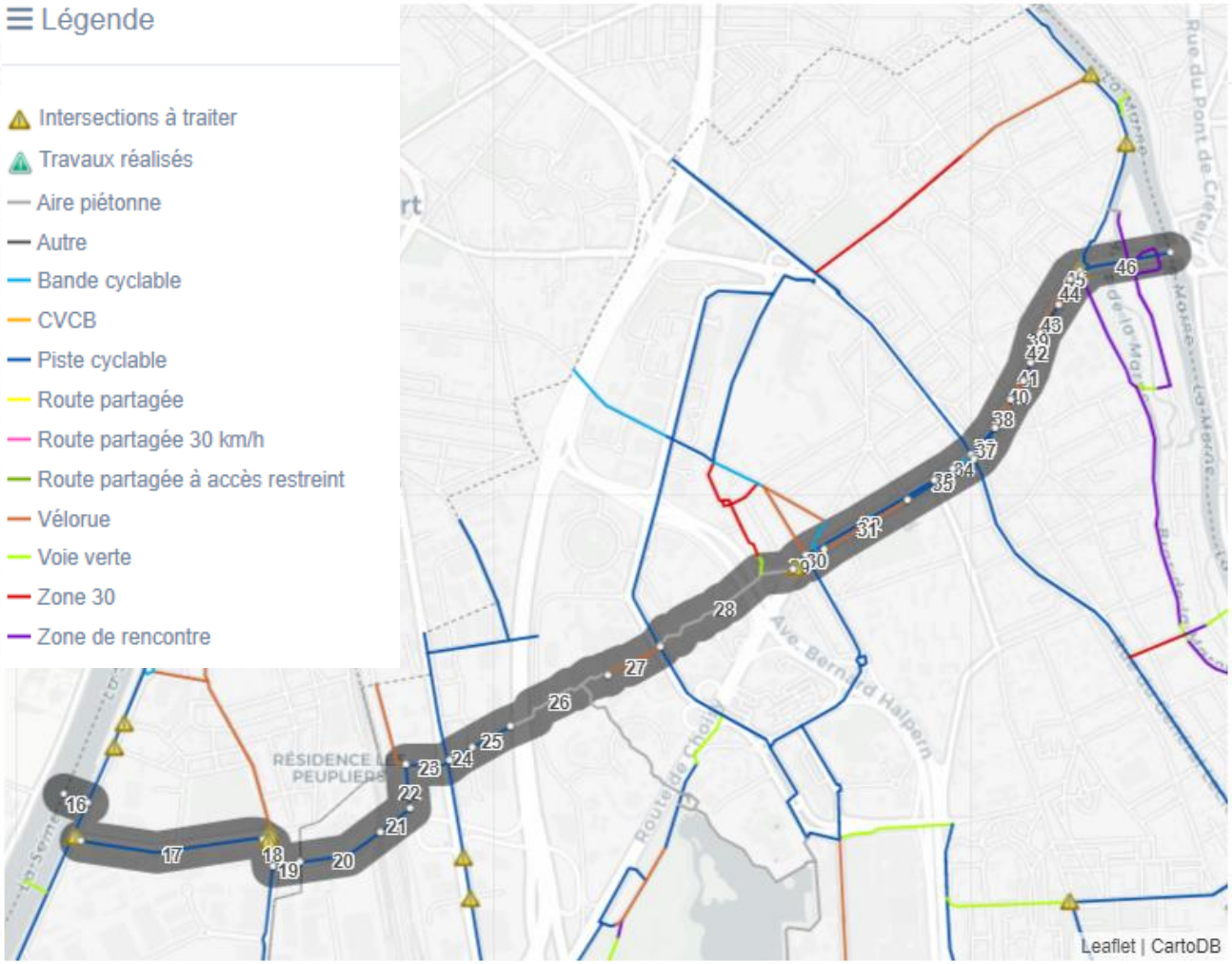
Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
1	Alfortville	Passerelle d'Alfortville	43 m	A reprendre	Voie verte	NR	0 €	65 €	164 €/an	SDIC sur Commune (100%)
2	Alfortville	Quai d'Alfortville	66 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	22 188 €	99 €	75 €/an	SDIC sur Commune (100%)
3	Alfortville	Quai	429 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	643 €	0 €/an	Commune (41%) / SDIC sur Commune (59%)
4	Alfortville	D19 - Rue Charles De Gaulle	495 m	A aménager	Couloir mixte bus/vélo sans reprise de chaussée	NR	24 749 €	742 €	891 €/an	CD94 (75%) / SDIC sur CD94 (25%)
5	Alfortville	D138 - Quai Blanqui	151 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	37 777 €	227 €	586 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
6	Alfortville	D138 - Bretelle Quai Blanqui	69 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	1 039 €	104 €	107 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
7	Alfortville	D138 - Quai Blanqui	1 268 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	76 097 €	1 902 €	4 819 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
8	Alfortville	D138 - Quai Jean-Baptiste Clément - Quai de la Révolution	3 173 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	4 760 €	12 312 €/an	SDIC sur CD94 (73%) / SDIC sur Commune (27%)
9	Alfortville	D148 - Pont du Port à l'Anglais	162 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	4 850 €	242 €	498 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
10	Alfortville	D148 - Rue Emile Zola	294 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	8 827 €	441 €	906 €/an	CD94 (100%)
11	Alfortville	D148 - Rue Emile Zola	71 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	21 348 €	107 €	281 €/an	CD94 (100%)
12	Alfortville	D148 - Rue Emile Zola	79 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée / Route partagée trajectoire matérialisée	NR	1 297 €	118 €	157 €/an	CD94 (100%)
13	Alfortville	D148 - Rue Emile Zola	97 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	2 901 €	145 €	298 €/an	CD94 (79%) / SDIC sur CD94 (21%)
14	Alfortville	Passerelle GRTgaz	85 m	A aménager	Passerelle GRTgaz	NR	3 500 000 €	128 €	325 €/an	Nouveau franchissement (100%)
15	Alfortville	D138 - Quai Blanqui	127 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	31 765 €	191 €	493 €/an	CD94 (85%) / Commune (15%)

T1 – Alfortville – Liaison Maisons-Alfort – Détail des intersections à traiter

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Quai Blanqui / Pont d'Ivry	Alfortville	Organisation de l'intersection pour les cycles	A aménager	300 €	CD94
Quai Blanqui / Rue du Confluent	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai Blanqui / Rue de Seine	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai Blanqui / Rue Volta	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai Blanqui / Rue Parmentier	Alfortville	Abaissé de trottoir / Interruption TPC	A aménager	1 250 €	CD94
Quai Blanqui / Rue de l'Avenir	Alfortville	Abaissé de trottoir / Interruption TPC	A aménager	1 250 €	CD94
Quai Blanqui / Rue Port à l'Anglais	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai Blanqui / Rue Jules Guesde	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai Blanqui / Accès quai bas	Alfortville	Interruption TPC	A aménager	500 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue de Flore	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue de l'Ecluse	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Boulevard Carnot	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue des Roses	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue de la Tanche	Alfortville	Abaissé de trottoir / Interruption TPC	A aménager	1 250 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue de la Perche	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue de la Carpe	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue Komitas	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue des Gardons	Alfortville	Abaissé de trottoir / Interruption TPC	A aménager	1 150 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Place Ochagan	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue Olympe de Gouge	Alfortville	Abaissé de trottoir / Interruption TPC	A aménager	1 150 €	CD94
Quai jean-Baptiste Clément / Rue Nelson Mandela	Alfortville	Abaissé de trottoir	A aménager	1 050 €	CD94
Quai de la Révolution / Digue d'Alfortville	Alfortville	Aménagement d'un tourne-à-gauche	A aménager	4 650 €	CD94

T2 – Alfortville – Créteil Université – St-Maur – données générales

Alfortville - Créteil Université - Saint-Maur



Données chiffrées

Longueur totale	6.09 km
Dont existant : 1.79 / à reprendre : 0.35 / à aménager : 3.95 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Alfortville, Créteil
Coût restant d'aménagements	5 591 643 €
Dont franchissement	*5 037 469 €*
Coût restant des intersections	1 001 700 €
Dont franchissement	*1 000 000 €*
Coût restant de jalonnement	9 130 €
Coût restant GLOBAL	**6 602 473 €**
Coût entretien annuel	13 135 €/an
Coût mètre linéaire	1 535,4 €/ml

T2 – Alfortville – Créteil Université – St-Maur – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
16	Alfortville	Pont TCSP	88 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle	NR	0 €	131 €	340 €/an	Nouveau franchissement (100%)
17	Alfortville	D228 - Digue d'Alfortville	623 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	934 €	2 416 €/an	SDIC sur Commune (100%)
18	Alfortville	D228 - Chemin de Villeneuve Saint-Georges	105 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	157 €	407 €/an	SDIC sur Commune (100%)
19	Alfortville	Voie à créer	94 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	46 874 €	141 €	364 €/an	Commune (100%)
20	Créteil	Voie à créer	293 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	146 687 €	440 €	1 138 €/an	Commune (100%)
21	Créteil	Franchissement faisceau ferroviaire	133 m	A aménager	Franchissement faisceau ferroviaire	NR	5 000 000 €	199 €	515 €/an	Nouveau franchissement (100%)
22	Créteil	Voie à créer	148 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	73 784 €	221 €	573 €/an	Commune (100%)
23	Créteil	Rue Marc Seguin	153 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	38 227 €	229 €	593 €/an	SDIC sur CD94 (21%) / SDIC sur Commune (79%)
24	Créteil	Chemin des Mèches	89 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	134 €	346 €/an	SDIC sur Commune (100%)
25	Créteil	Chemin des Mèches	149 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	37 342 €	224 €	580 €/an	SDIC sur Commune (100%)
26	Créteil	Chemin des Mèches	406 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	609 €	0 €/an	SDIC sur Commune (100%)
27	Créteil	Rue Ambroise Paré	206 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 234 €	308 €	160 €/an	SDIC sur Commune (100%)
28	Créteil	Chemin des Mèches	563 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	845 €	0 €/an	SDIC sur Commune (100%)
29	Créteil	D86 - Rue des Mèches	61 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale avec reprise du trottoir	NR	15 339 €	92 €	152 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
30	Créteil	D86 - Rue des Mèches	70 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	10 493 €	105 €	173 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
31	Créteil	D86 - Rue des Mèches	328 m	A aménager	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	983 €	491 €	128 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
32	Créteil	D86 - Rue des Mèches	506 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	75 875 €	759 €	1 254 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
33	Créteil	D86 - Rue des Mèches	71 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale à marquer sur trottoir	NR	1 773 €	106 €	176 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
34	Créteil	D86 - Rue des Mèches	81 m	A aménager	Couloir mixte bus/vélo sans reprise de chaussée	NR	4 069 €	122 €	146 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
35	Créteil	D86 - Rue des Mèches	262 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	39 337 €	393 €	650 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
36	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	118 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	17 750 €	178 €	293 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
37	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	126 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale à marquer sur trottoir	NR	3 141 €	188 €	312 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
38	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	111 m	A aménager	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	333 €	166 €	43 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
39	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	457 m	A aménager	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	1 370 €	685 €	178 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
40	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	76 m	A aménager	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	229 €	114 €	30 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
41	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	69 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	10 324 €	103 €	171 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
42	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	103 m	A aménager	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	309 €	155 €	40 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
43	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	114 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	17 150 €	172 €	284 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
44	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	127 m	A aménager	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	381 €	191 €	50 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
45	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	45 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale avec reprise du trottoir	NR	11 169 €	67 €	111 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
46	Créteil	D86 - Avenue de Verdun	312 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	37 469 €	468 €	1 511 €/an	CD94 (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Créteil Université	Créteil	Réalisation d'une trémie modes doux	A aménager	1 000 000 €	Nouveau franchissement
D86 / D215 (Pont de Créteil)	Créteil	Organisation de l'intersection pour les cycles	A aménager	1 400 €	CD94
Place Jean Jaurès	Alfortville	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA

T3 – Créteil N6 – Passerelle Tégéval – données générales

Créteil N6 - Passerelle Tegeval

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre



Données chiffrées

Longueur totale	2.20 km
Dont existant : 1.42 / à reprendre : 0.78 / à aménager : - km / Terminé : - km	
Communes concernées	Créteil
Coût restant d'aménagements	46 878 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	900 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	3 306 €
Coût restant GLOBAL	**51 084 €**
Coût entretien annuel	9 582 €/an
Coût mètre linéaire	65,4 €/ml

T3 – Créteil N6 – Passerelle Tégéval – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
47	Créteil	N6 - Avenue du Maréchal Foch	441 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	662 €	2 135 €/an	CD94 (99%) / SDIC sur CD94 (1%)
48	Créteil	N6 - Avenue du Maréchal Foch	697 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	1 045 €	3 371 €/an	CD94 (46%) / Etat (54%)
49	Créteil	N6 - Avenue du Maréchal Foch	396 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	23 784 €	595 €	1 506 €/an	Commune (52%) / Etat (48%)
50	Créteil	N6 - Avenue du Maréchal Foch	385 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	23 094 €	577 €	1 463 €/an	Commune (53%) / Etat (47%)
51	Créteil	N6 - Avenue Henri Barbusse / D104 - Rue de la Ferme de la Tour	285 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	428 €	1 107 €/an	SDIC sur Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D6 / bretelles A86	Créteil	Marquage	A aménager	300 €	CD94
D6 / Rue des Malfourches	Créteil	Marquage	A aménager	300 €	Etat
N6 / bretelles A86	Créteil	Marquage	A aménager	300 €	Etat

T4 – Créteil Pompadour – Créteil Université – données générales

Créteil Pompadour - Créteil Université



Données chiffrées

Longueur totale	2.51 km
Dont existant : 1.24 / à reprendre : 0.43 / à aménager : 0.84 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Créteil
Coût restant d'aménagements	197 010 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	1 500 000 €
Dont franchissement	*1 500 000 €*
Coût restant de jalonnement	3 771 €
Coût restant GLOBAL	**1 700 780 €**
Coût entretien annuel	9 305 €/an
Coût mètre linéaire	1 333,5 €/ml

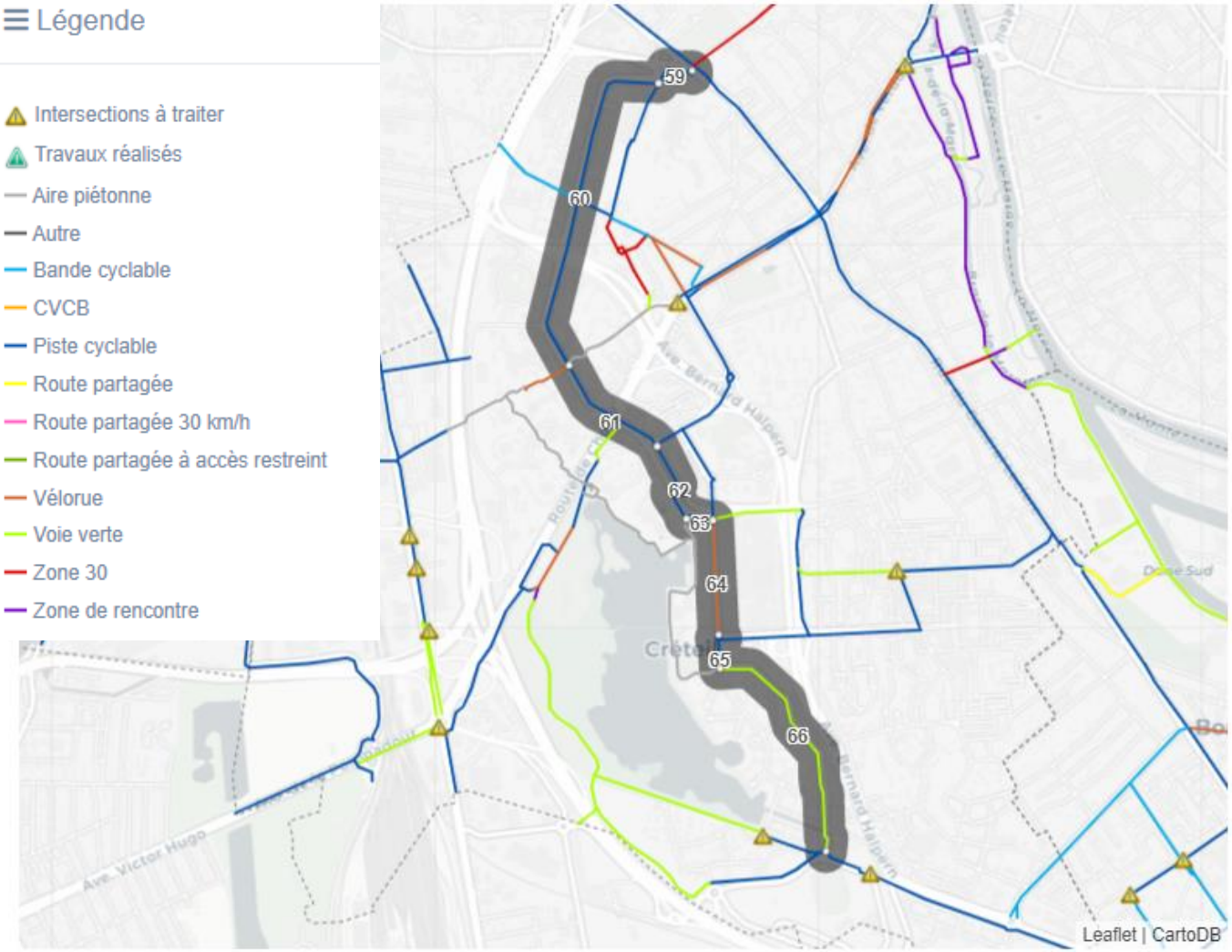
T4 – Créteil Pompadour – Créteil Université – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
52	Créteil	D86 - Avenue de la Pompadour	550 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	826 €	2 135 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
53	Créteil	D86 - Avenue de la Pompadour	361 m	A aménager	Voie Verte à signaler	NR	1 806 €	542 €	1 373 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
54	Créteil		688 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 032 €	2 669 €/an	SDIC sur Commune (72%) / SDIC sur GPSEA (28%)
55	Créteil	D86	279 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	69 781 €	419 €	1 083 €/an	CD94 (73%) / GPSEA (27%)
56	Créteil	Rue Jean Gabin	130 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	781 €	195 €	102 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
57	Créteil	Rue Jean Gabin	304 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur	NR	24 338 €	456 €	1 180 €/an	SDIC sur Commune (37%) / SDIC sur GPSEA (63%)
58	Créteil		201 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	100 304 €	301 €	762 €/an	SDIC sur Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Carrefour Pompadour	Créteil	Pistes cyclable et plateaux piétons dans le giratoire	A aménager	1 500 000 €	Nouveau franchissement

T5 – Créteil l'Echat – Créteil Pointe du Lac – données générales

Créteil l'Echat - Créteil Pointe du Lac



Données chiffrées

Longueur totale	4.35 km
Dont existant : 1.58 / à reprendre : - / à aménager : 2.78 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Créteil
Coût restant d'aménagements	1 333 130 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	0 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	6 531 €
Coût restant GLOBAL	**1 339 661 €**
Coût entretien annuel	17 025 €/an
Coût mètre linéaire	482,3 €/ml

T5 – Créteil l'Echat – Créteil Pointe du Lac – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
59	Créteil		194 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	291 €	753 €/an	SDIC sur Commune (100%)
60	Créteil	Avenue du Général De Gaulle	1 462 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	877 046 €	2 193 €	7 075 €/an	SDIC sur Commune (15%) / SDIC sur GPSEA (85%)
61	Créteil	Avenue du Général De Gaulle	520 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	208 008 €	780 €	2 018 €/an	Commune (39%) / SDIC sur Commune (18%) / SDIC sur GPSEA (43%)
62	Créteil	D201 - Avenue du Général De Gaulle	362 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	543 €	1 405 €/an	Commune (100%)
63	Créteil	Avenue du Général De Gaulle	130 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	77 753 €	194 €	627 €/an	Commune (100%)
64	Créteil	Avenue de la France libre	482 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	148 174 €	723 €	376 €/an	SDIC sur Commune (100%)
65	Créteil	Place du Général Pierre Billotte	185 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	22 148 €	277 €	893 €/an	Commune (65%) / SDIC sur Commune (35%)
66	Créteil	Boulevard Jean-Baptiste Oudry	1 021 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	1 531 €	3 878 €/an	Commune (6%) / SDIC sur Commune (94%)

T6 – Créteil passerelle Tégéval – Bonneuil – Gare de Sucy-Bonneuil– données générales

Créteil passerelle Tegeval - Bonneuil - Gare de Sucy-Bonneuil

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre



Données chiffrées

Longueur totale	7.62 km
Dont existant : 5.73 / à reprendre : 0.74 / à aménager : 1.15 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Sucy-en-Brie, Créteil, Bonneuil-sur-Marne
Coût restant d'aménagements	3 782 293 €
Dont franchissement	*3 284 718 €*
Coût restant des intersections	10 650 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	11 437 €
Coût restant GLOBAL	**3 804 379 €**
Coût entretien annuel	27 713 €/an
Coût mètre linéaire	2 010,3 €/ml

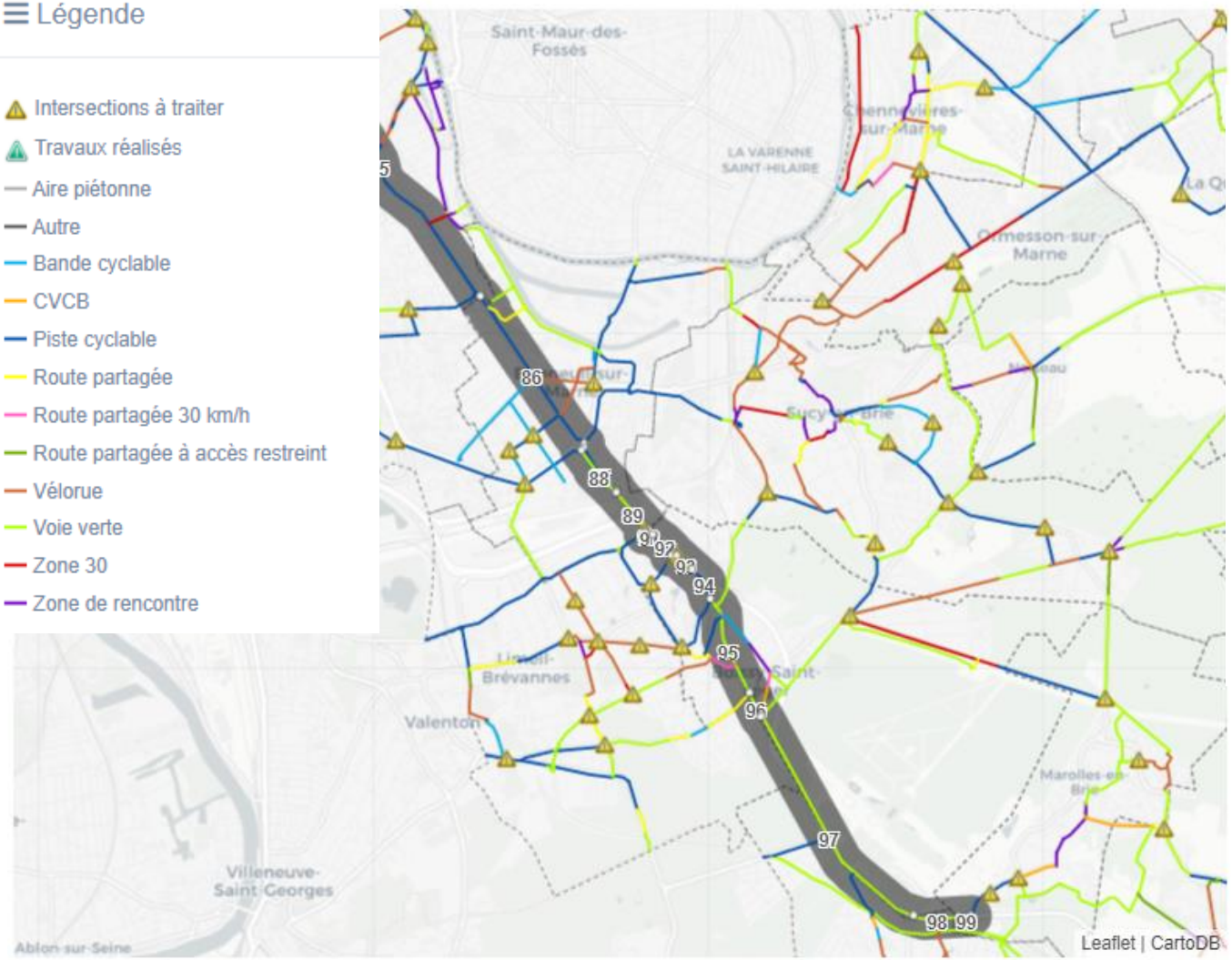
T6 – Créteil passerelle Tégéval – Bonneuil – Gare de Sucy-Bonneuil – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
67	Créteil	Passerelle Tegeval / Promenade du Lac	1 003 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	1 505 €	3 813 €/an	SDIC sur Commune (44%) / SDIC sur TEGEVAL (56%)
68	Créteil	Route de la Pompadour	212 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	74 294 €	318 €	824 €/an	SDIC sur Commune (100%)
69	Créteil	Route de la Pompadour	35 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	8 801 €	53 €	137 €/an	Commune (100%)
70	Créteil	Route de la Pompadour	1 227 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 840 €	4 759 €/an	SDIC sur CD94 (82%) / SDIC sur Commune (18%)
71	Bonneuil-sur-Marne	D1 - Route de la Pompadour -Avenue Jean Rostand	1 034 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 551 €	4 012 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
72	Bonneuil-sur-Marne	D10 - Avenue Rhin et Danube - Avenue du Maréchal Leclerc	1 134 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 700 €	4 398 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
73	Sucy-en-Brie	D10 - Rue de Paris	208 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	312 €	807 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
74	Sucy-en-Brie	Route de Bonneuil	266 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	400 €	1 034 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
75	Sucy-en-Brie	Route de Bonneuil	131 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle à marquer sur trottoir	NR	3 937 €	197 €	509 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
76	Sucy-en-Brie	Route de Bonneuil	135 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	67 623 €	203 €	525 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
77	Sucy-en-Brie	Pont RER	123 m	A aménager	Passerelle en encorbellement	NR	2 464 531 €	185 €	468 €/an	SDIC sur Nouveau franchissement (100%)
78	Sucy-en-Brie	Route de Bonneuil	151 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	75 475 €	226 €	586 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
79	Bonneuil-sur-Marne	D130 - Avenue du 19 mars 1962	89 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	35 774 €	134 €	347 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
80	Bonneuil-sur-Marne	D130 - Avenue du 19 mars 1962	227 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	90 973 €	341 €	882 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
81	Bonneuil-sur-Marne	D130 - Route de Stains	860 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 290 €	3 337 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
82	Bonneuil-sur-Marne	D130 - Route de Stains	174 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	43 416 €	260 €	674 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
83	Bonneuil-sur-Marne	D130 - Pont sur la Marne	41 m	A aménager	Passerelle en encorbellement	NR	820 187 €	62 €	156 €/an	SDIC sur Nouveau franchissement (100%)
84	Bonneuil-sur-Marne	D284 - Avenue Auguste Gross	573 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	97 282 €	859 €	447 €/an	CD94 (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Métro Pointe du Lac	Créteil	Marquage pour la continuité de l'aménagement cyclable	A aménager	0 €	Jeu d'acteurs
D10 / D130	Bonneuil-sur-Marne	Insertion d'une piste cyclable et marquage de la traversée	A aménager	600 €	CD94
D1 / D60	Bonneuil-sur-Marne	Réaménagement des ilots centraux pour une traversée plus directe	A aménager	10 050 €	CD94

T7 – Créteil – Boissy-St-Léger – Villecresnes *(D19-N19)* – données générales

Créteil - Boissy-Saint-Léger - Villecresnes (D19-N19)



Données chiffrées

Longueur totale	**11.82 km**
Dont existant : 1.95 / à reprendre : 9.29 / à aménager : 0.58 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Marolles-en-Brie, Créteil, Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes, Bonneuil-sur-Marne, Villecresnes**
Coût restant d'aménagements	**50 206 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**24 500 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**17 725 €**
Coût restant GLOBAL	**92 431 €**
Coût entretien annuel	**50 183 €/an**
Coût mètre linéaire	**9,4 €/ml**

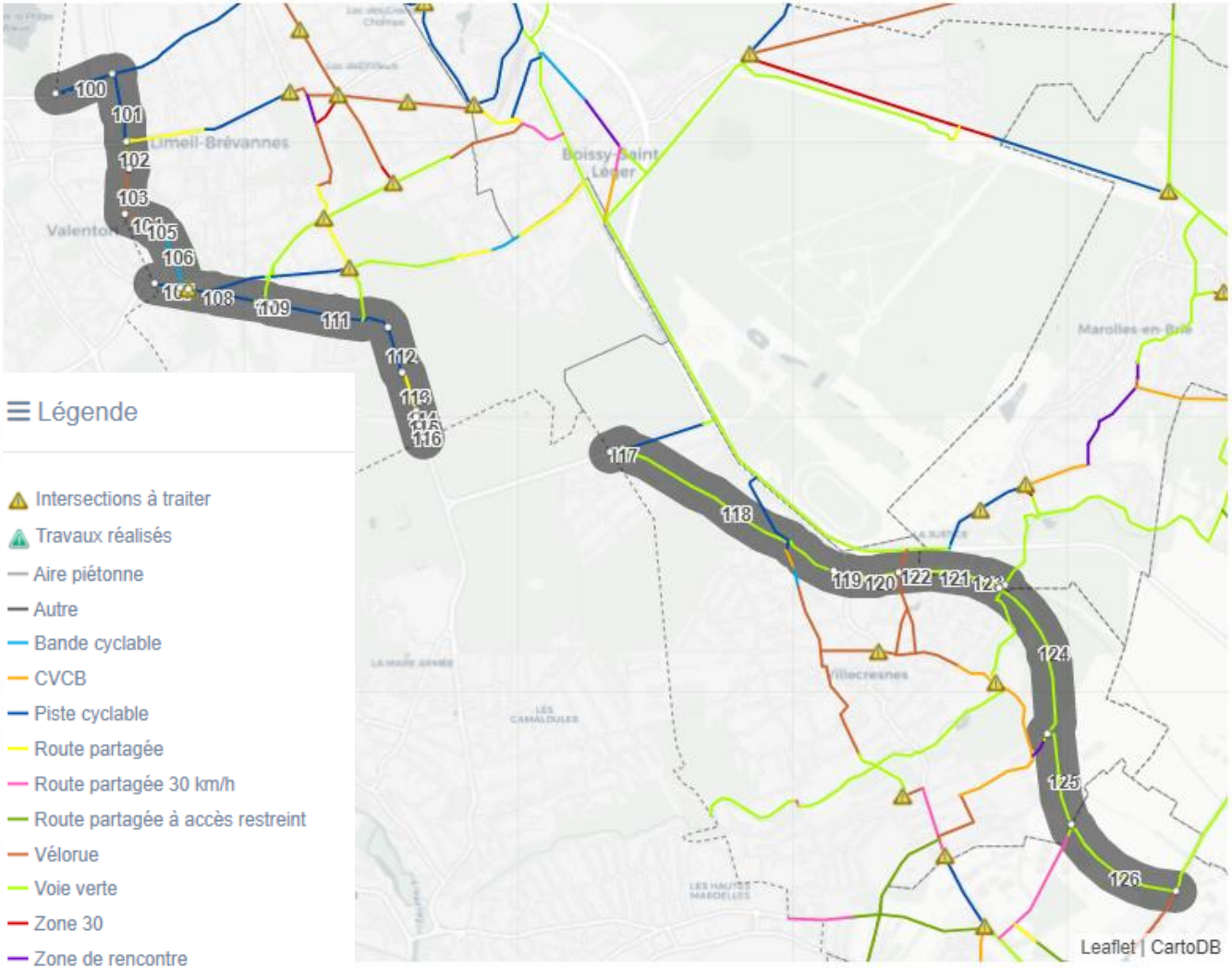
T7 – Créteil – Boissy-St-Léger – Villecresnes *(D19-N19)* – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
85	Créteil	D19	3 212 m	A reprendre	Piste cyclable bilatérale	NR	0 €	4 818 €	15 546 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
86	Bonneuil-sur-Marne	D19	1 770 m	A reprendre	Piste cyclable bilatérale	NR	0 €	2 656 €	8 568 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
87	Bonneuil-sur-Marne	D19 - Avenue de Boissy	557 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	835 €	2 160 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
88	Bonneuil-sur-Marne	D19 - Avenue de Boissy	539 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	32 316 €	808 €	2 047 €/an	CD94 (100%)
89	Bonneuil-sur-Marne	N19 - Avenue de Boissy	472 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	708 €	1 793 €/an	SDIC sur CD94 (19%) / SDIC sur Etat (81%)
90	Boissy-Saint-Léger / Bonneuil-sur-Marne	Avenue du Général Leclerc	45 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	17 890 €	67 €	174 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
91	Boissy-Saint-Léger	Avenue du Général Leclerc	80 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	120 €	303 €/an	SDIC sur Commune (100%)
92	Boissy-Saint-Léger	Avenue du Général Leclerc	292 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	438 €	1 134 €/an	SDIC sur Commune (100%)
93	Boissy-Saint-Léger	Avenue du Général Leclerc	202 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	303 €	768 €/an	SDIC sur Commune (100%)
94	Boissy-Saint-Léger	Avenue du Général Leclerc	344 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	517 €	1 336 €/an	SDIC sur Commune (100%)
95	Boissy-Saint-Léger	N19	991 m	A reprendre	Voie verte	NR	0 €	1 487 €	3 766 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
96	Limeil-Brévannes	N19	265 m	A reprendre	Voie verte	NR	0 €	397 €	1 006 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
97	Boissy-Saint-Léger	N19	2 488 m	A reprendre	Voie verte	NR	0 €	3 732 €	9 455 €/an	SDIC sur Etat (100%)
98	Villecresnes	N19	427 m	A reprendre	Voie verte	NR	0 €	641 €	1 624 €/an	SDIC sur Etat (100%)
99	Marolles-en-Brie	N19	133 m	A reprendre	Voie verte	NR	0 €	199 €	504 €/an	SDIC sur Etat (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Avenue du Général Leclerc / Avenue de Gaulle (Boissy)	Boissy-Saint-Léger	Extension de la piste et réaménagement des ilots centraux	A aménager	3 700 €	94004
Avenue Georges Brassens / Avenue de Gaulle (Boissy)	Boissy-Saint-Léger	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	Jeu d'acteurs

T8 – Tégéval – données générales

Tegeval



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**9.10 km**
Dont existant : 6.31 / à reprendre : 0.73 / à aménager : 2.06 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Marolles-en-Brie, Limeil-Brévannes, Mandres-les-Roses, Villecresnes**
Coût restant d'aménagements	**1 110 743 €**
Dont franchissement	*620 513 €*
Coût restant des intersections	**1 650 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**10 549 €**
Coût restant GLOBAL	**1 122 942 €**
Coût entretien annuel	**33 856 €/an**
Coût mètre linéaire	**402,4 €/ml**

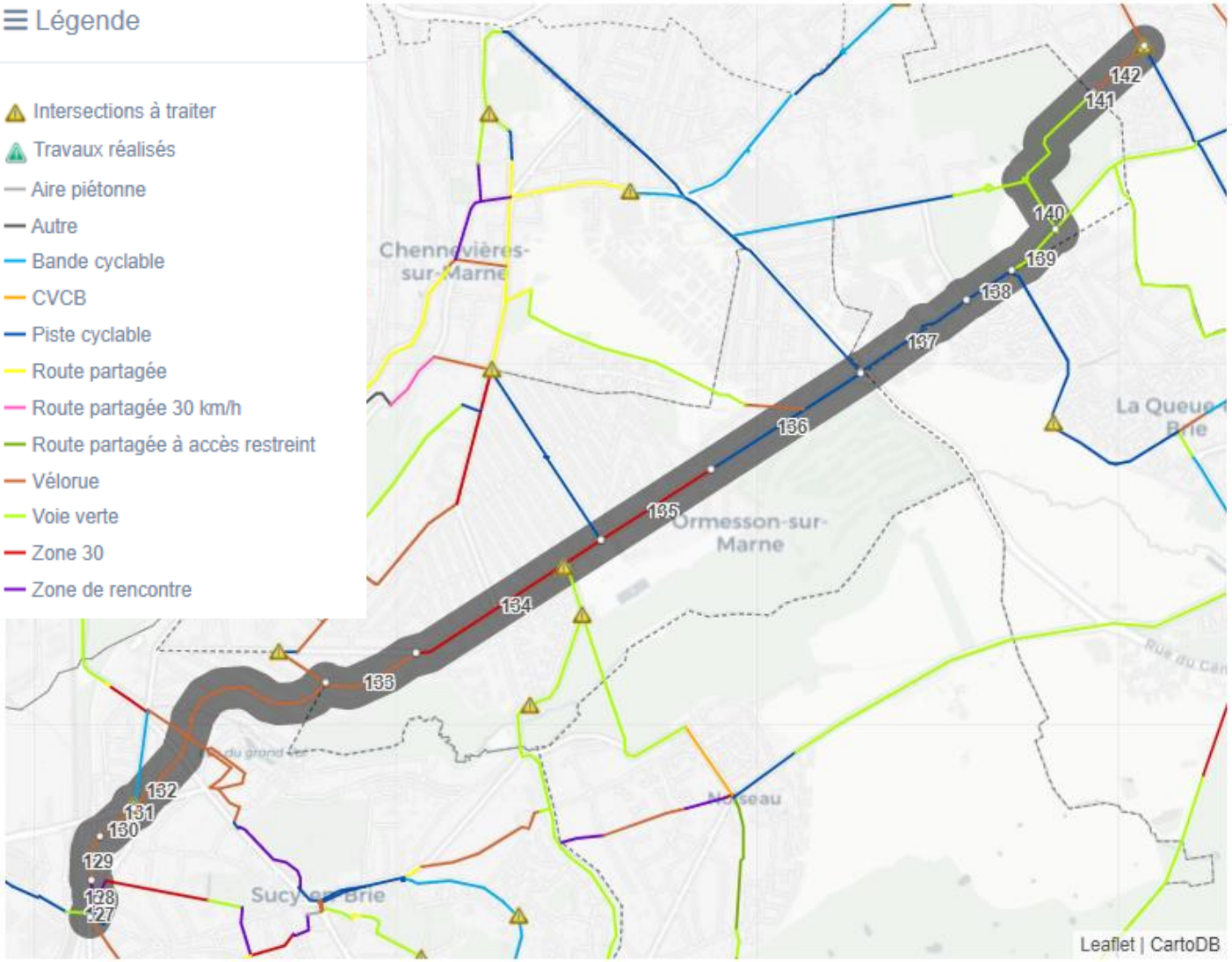
T8 – Tégéval – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
100	Limeil-Brévannes	D110 - Avenue de la Plage bleue	353 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	530 €	1 371 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
101	Limeil-Brévannes	Rue Saint-John Perse - Rue de Paris	421 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	105 307 €	632 €	1 634 €/an	CD94 (1%) / SDIC sur CD94 (7%) / Commune (9%) / SDIC sur Commune (83%)
102	Limeil-Brévannes	Rue de Paris	167 m	A aménager	Route à accès restreint	NR	250 €	250 €	4 €/an	Commune (100%)
103	Limeil-Brévannes	Rue de Paris	265 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	11 592 €	398 €	207 €/an	Commune (100%)
104	Limeil-Brévannes	Rue d'Auvergne	191 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	11 146 €	286 €	149 €/an	Commune (100%)
105	Limeil-Brévannes	Rue Pasteur	22 m	A aménager	Zone 30	NR	30 000 €	32 €	0 €/an	GPSEA (100%)
106	Limeil-Brévannes	Rue Georges Clemenceau	412 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée / Route partagée trajectoire matérialisée	NR	78 444 €	618 €	1 010 €/an	Commune (100%)
107	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue Descartes	208 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	312 €	1 006 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
108	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue Descartes	189 m	A reprendre	Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	28 397 €	284 €	469 €/an	TEGEVAL (24%) / SDIC sur TEGEVAL (76%)
109	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes	318 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	79 419 €	477 €	1 233 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
110	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes - pont	31 m	A aménager	Passerelle en encorbellement	NR	620 513 €	47 €	118 €/an	SDIC sur Nouveau franchissement (100%)
111	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes	761 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 142 €	2 953 €/an	SDIC sur CD94 (22%) / Commune (1%) / SDIC sur Commune (78%)
112	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes	281 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	70 254 €	422 €	1 090 €/an	CD94 (100%)
113	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes	240 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	360 €	360 €	108 €/an	Commune (100%)
114	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes	36 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	17 904 €	54 €	136 €/an	Commune (100%)
115	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes - pont	52 m	A aménager	Voie Verte à signaler	NR	260 €	78 €	198 €/an	CD94 (100%)
116	Limeil-Brévannes	D204 - Avenue Descartes	79 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	39 660 €	119 €	301 €/an	TEGEVAL (100%)
117	Villecresnes	D260 - Route de la Grange	98 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	147 €	381 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
118	Villecresnes	Tegeval	1 451 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	2 177 €	5 515 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
119	Villecresnes	Tegeval	86 m	A reprendre	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	17 237 €	129 €	409 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
120	Villecresnes	Tegeval	309 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	464 €	1 176 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
121	Marolles-en-Brie	Tegeval	363 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	544 €	1 379 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
122	Villecresnes	Tegeval	116 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	174 €	441 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
123	Marolles-en-Brie	Tegeval	292 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	96 €	1 388 €/an	TEGEVAL (54%) / SDIC sur TEGEVAL (46%)
124	Villecresnes	Tegeval	995 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	328 €	4 727 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
125	Villecresnes	Tegeval	589 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	194 €	2 797 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
126	Mandres-les-Roses	Tegeval	769 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	254 €	3 654 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Allée des Tulipiers / Avenue Descartes / Rue Georges Clemenceau	Limeil-Brévannes	Marquage des traversées	A aménager	1 650 €	CD94

T9 – Gare de Sucy-Bonneuil – Ormesson – Le Plessis-Trévise – données générales

Gare de Sucy-Bonneuil - Ormesson - Le Plessis-Trévise



Données chiffrées

Longueur totale	6.98 km
Dont existant : 0.86 / à reprendre : 0.24 / à aménager : 5.89 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Ormesson-sur-Marne, La Queue-en-Brie, Chennevières-sur-Marne, Sucy-en-Brie, Le Plessis-Trévise
Coût restant d'aménagements	731 370 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	4 350 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	10 469 €
Coût restant GLOBAL	**746 189 €**
Coût entretien annuel	13 416 €/an
Coût mètre linéaire	121,9 €/ml

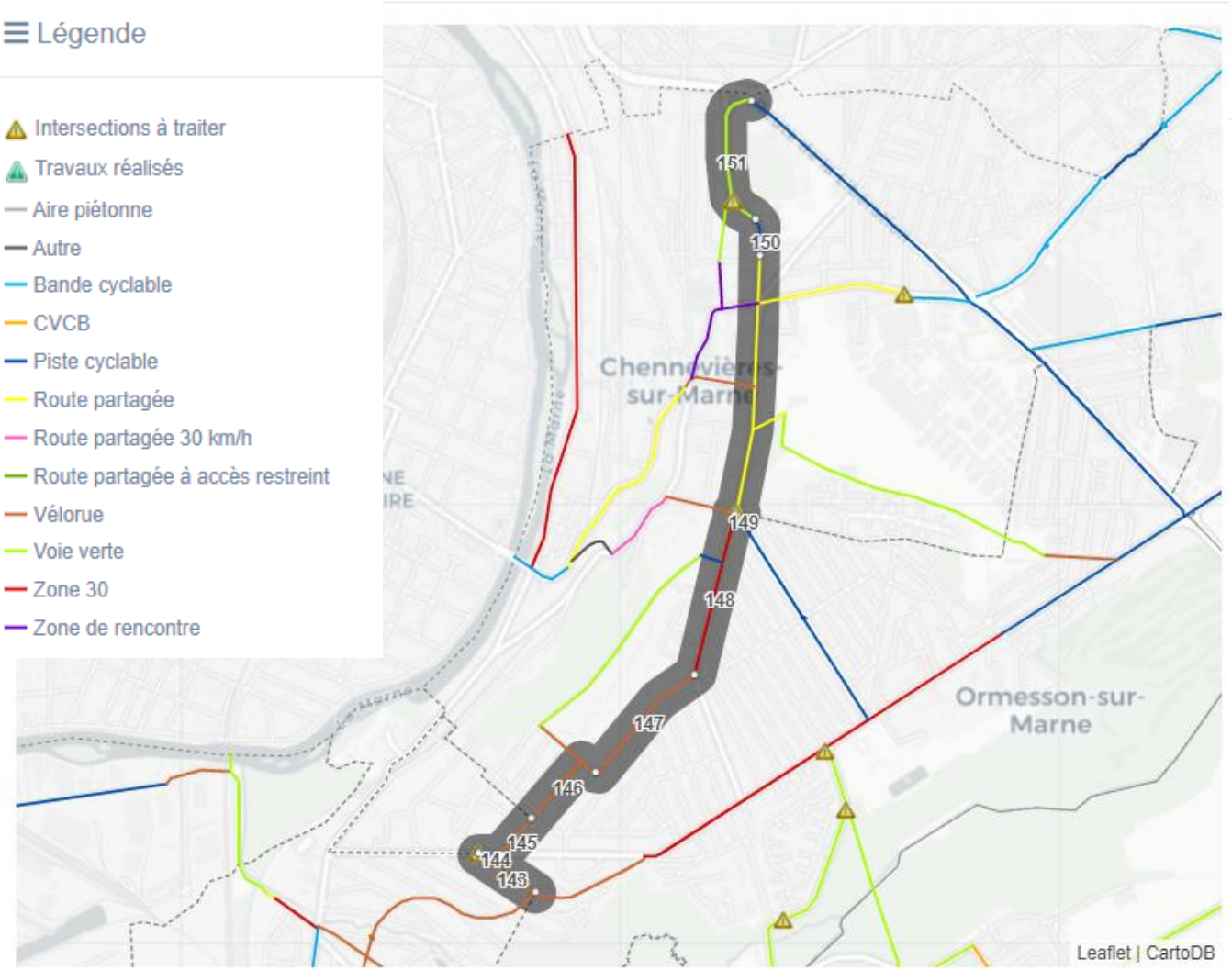
T9 – Gare de Sucy-Bonneuil – Ormesson – Le Plessis-Trévise – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
127	Sucy-en-Brie	D229 - Place de la Gare	85 m	A aménager	Zone de rencontre réaménagement global	NR	50 746 €	127 €	2 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
128	Sucy-en-Brie	Place de la Gare	94 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple trajectoire matérialisée / Double sens cyclable bande	NR	3 107 €	141 €	113 €/an	SDIC sur Commune (20%) / SDIC sur GPSEA (80%)
129	Sucy-en-Brie	Rue Henri Houpied	214 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 787 €	322 €	180 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
130	Sucy-en-Brie	Rue Therouanne	193 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 503 €	289 €	162 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
131	Sucy-en-Brie	Rue Carnot	196 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 546 €	294 €	165 €/an	SDIC sur CD94 (38%) / Commune (62%)
132	Sucy-en-Brie	Rue Carnot / Rue Emile Templier / Rue Lamartine	1 125 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	106 749 €	1 687 €	877 €/an	Commune (59%) / SDIC sur Commune (41%)
133	Ormesson	Rue Maurice Aubertin	449 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	22 694 €	673 €	350 €/an	Commune (100%)
134	Ormesson	D111 - Avenue Olivier d'Ormesson	971 m	A aménager	Couloir de courtoisie en zone 30	NR	69 713 €	1 457 €	437 €/an	CD94 (80%) / SDIC sur CD94 (20%)
135	Ormesson	D111 - Avenue de Pince-Vent	585 m	A aménager	Couloir de courtoisie en zone 30	NR	5 847 €	877 €	263 €/an	CD94 (100%)
136	Ormesson	D111 - Avenue de Pince-Vent	798 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	199 494 €	1 197 €	3 096 €/an	CD94 (100%)
137	Chennevières-sur-Marne	D235 - Avenue de l'Hippodrome	600 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	149 897 €	899 €	2 326 €/an	CD94 (100%)
138	Chennevières-sur-Marne	D235 - Avenue de l'Hippodrome	235 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	58 867 €	353 €	914 €/an	CD94 (100%)
139	Chennevières-sur-Marne	D235 - Avenue de l'Hippodrome	273 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	54 585 €	409 €	1 037 €/an	CD94 (100%)
140	Chennevières-sur-Marne	Sentier des Bordes	845 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	1 267 €	3 210 €/an	SDIC sur Commune (91%) / SDIC sur GPSEA (9%)
141	Le Plessis-Trévise	Sentier des Bordes	12 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	18 €	45 €/an	SDIC sur Commune (100%)
142	Le Plessis-Trévise	Avenue Maurice Ponroy	306 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 833 €	458 €	238 €/an	SDIC sur Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D111 / Rue Thérouane	Sucy-en-Brie	Marquage dans l'intersection	A aménager	4 350 €	CD94

T10 – Ormesson – Chennevières-sur-Marne – données générales

Ormesson - Chennevières-sur-Marne



Données chiffrées

Longueur totale	3.68 km
Dont existant : - / à reprendre : 0.95 / à aménager : 2.72 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Ormesson-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne, Sucy-en-Brie
Coût restant d'aménagements	375 243 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	21 100 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	5 516 €
Coût restant GLOBAL	**401 859 €**
Coût entretien annuel	4 660 €/an
Coût mètre linéaire	109,3 €/ml

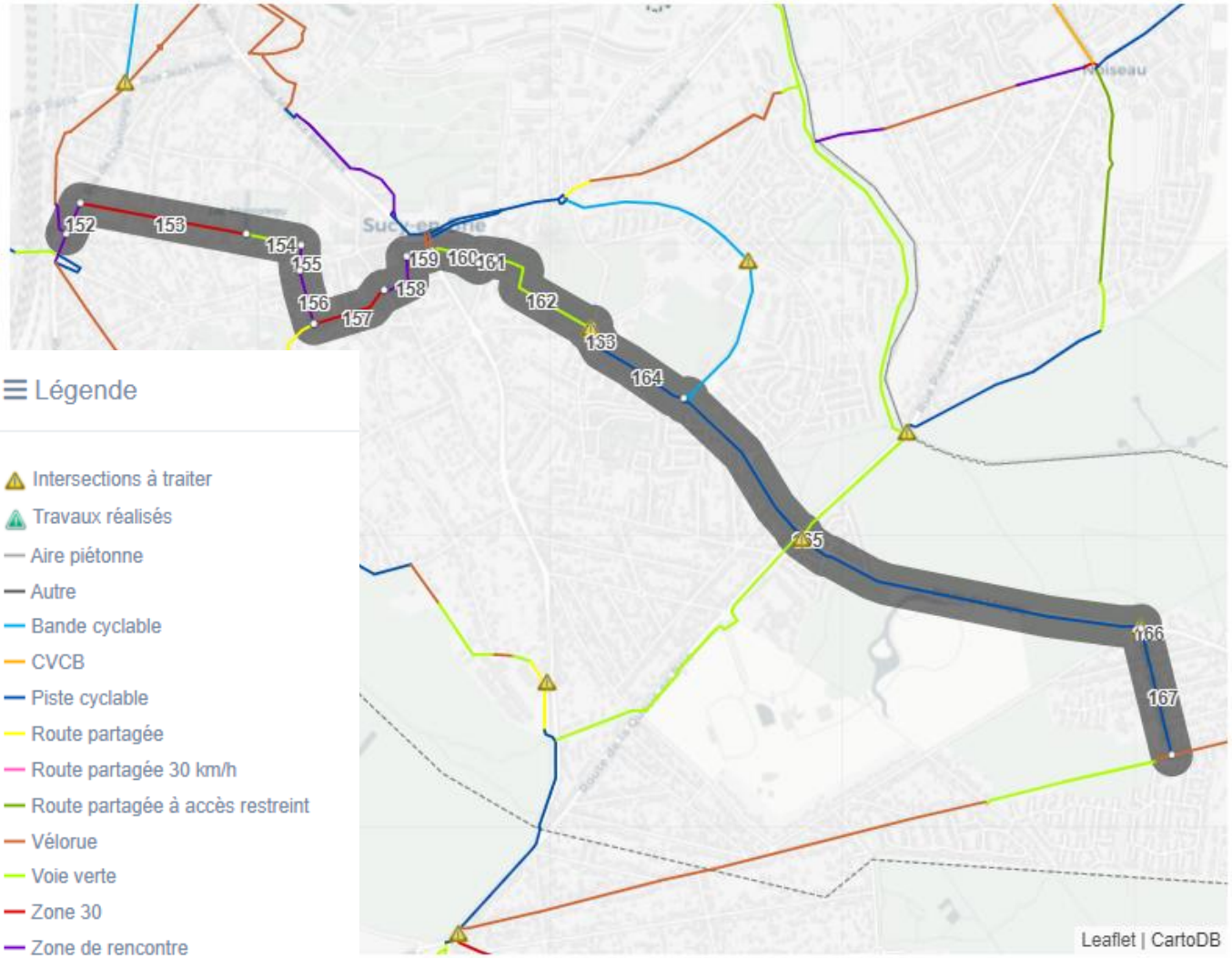
T10 – Ormesson – Chennevières-sur-Marne – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
143	Ormesson / Sucy	Rue des 2 Communes	255 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 529 €	382 €	199 €/an	GPSEA (100%)
144	Ormesson	D111 - Avenue Olivier d'Ormesson	82 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	28 607 €	123 €	317 €/an	CD94 (100%)
145	Ormesson	Rue Edouard Branly	172 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	21 031 €	258 €	134 €/an	Commune (100%)
146	Ormesson / Chennevières	Rue Edouard Branly	347 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	42 081 €	520 €	271 €/an	Commune (10%) / GPSEA (90%)
147	Ormesson / Chennevières	Avenue du Moulin à Vent	519 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	3 113 €	778 €	405 €/an	GPSEA (100%)
148	Ormesson / Chennevières	Rue d'Amboile	606 m	A reprendre	Couloir de courtoisie en zone 30	NR	54 062 €	909 €	273 €/an	GPSEA (100%)
149	Chennevières-sur-Marne	D233 - Rue Aristide Briand	1 014 m	A aménager	Couloir de courtoisie	NR	125 070 €	1 521 €	456 €/an	CD94 (92%) / SDIC sur CD94 (8%)
150	Chennevières-sur-Marne	D233 - Rue Aristide Briand	134 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	66 796 €	201 €	519 €/an	CD94 (100%)
151	Chennevières-sur-Marne	D233 - Rue Aristide Briand	549 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	32 953 €	824 €	2 087 €/an	CD94 (97%) / SDIC sur CD94 (3%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D233 / Rue d'Ambolie	Chennevières-sur-Marne	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
D111 / Rue des Deux Communes	Ormesson-sur-Marne	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	CD94

T11 – Gare de Sucy-Bonneuil – Sucy-Les-Bruyères – données générales

Gare de Sucy-Bonneuil - Sucy-Les-Bruyères



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**4.26 km**
Dont existant : 2.64 / à reprendre : 1.01 / à aménager : 0.61 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Sucy-en-Brie**
Coût restant d'aménagements	**553 392 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**24 100 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**6 385 €**
Coût restant GLOBAL	**583 877 €**
Coût entretien annuel	**14 184 €/an**
Coût mètre linéaire	**360,6 €/ml**

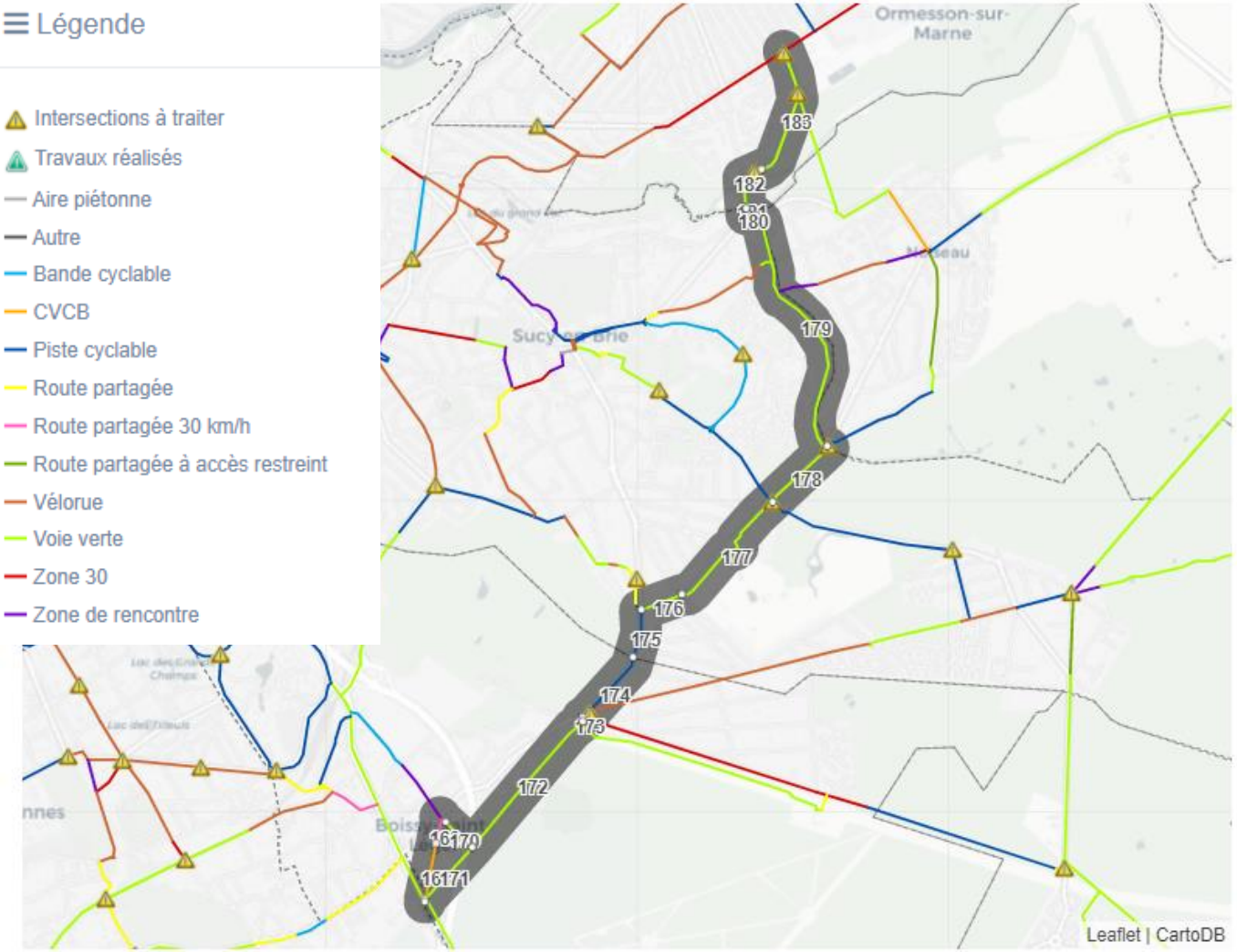
T11 – Gare de Sucy-Bonneuil – Sucy-Les-Bruyères – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
152	Sucy-en-Brie	D229 - Place de la Gare	93 m	A aménager	Zone de rencontre réaménagement global	NR	55 750 €	139 €	2 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
153	Sucy-en-Brie	Rue Montaleau	467 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	701 €	1 168 €/an	SDIC sur Commune (3%) / SDIC sur GPSEA (97%)
154	Sucy-en-Brie	Parc Montaleau	155 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	774 €	232 €	588 €/an	SDIC sur Commune (100%)
155	Sucy-en-Brie	Promenade Edouard Garcio	73 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple / Double sens cyclable cohabitation	NR	871 €	109 €	34 €/an	SDIC sur Commune (100%)
156	Sucy-en-Brie	Rue des Ecoles	151 m	A aménager	Zone de rencontre simple dans rue 3 mètres / Double sens cyclable cohabitation	NR	31 783 €	227 €	71 €/an	SDIC sur Commune (100%)
157	Sucy-en-Brie	Rue de Brévannes	225 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 695 €	337 €	106 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
158	Sucy-en-Brie	Rue Guy Moquet	145 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	218 €	68 €/an	SDIC sur Commune (100%)
159	Sucy-en-Brie	Rue Ludovic Halévy	63 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	94 €	0 €/an	SDIC sur Commune (100%)
160	Sucy-en-Brie	Rue Ludovic Halévy	141 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	212 €	538 €/an	Commune (100%)
161	Sucy-en-Brie	Parking Rue Ludovic Halévy	65 m	Existant	Route partagée 50 km/h	Existant	0 €	98 €	1 €/an	SDIC sur Commune (100%)
162	Sucy-en-Brie		373 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	559 €	1 771 €/an	SDIC sur Commune (100%)
163	Sucy-en-Brie	Avenue Charles de Gaulle	71 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale avec reprise des trottoirs	NR	35 361 €	106 €	342 €/an	Commune (45%) / SDIC sur GPSEA (55%)
164	Sucy-en-Brie	Avenue Charles de Gaulle	288 m	A reprendre	Piste cyclable bilatérale avec reprise des trottoirs	NR	143 820 €	431 €	1 392 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
165	Sucy-en-Brie	Avenue Charles de Gaulle	565 m	A reprendre	Piste cyclable bilatérale avec reprise des trottoirs	NR	282 338 €	847 €	2 733 €/an	CD94 (8%) / GPSEA (7%) / SDIC sur GPSEA (85%)
166	Sucy-en-Brie	Rue de Lésigny	1 025 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 538 €	3 978 €/an	SDIC sur Commune (4%) / GPSEA (1%) / SDIC sur GPSEA (95%)
167	Sucy-en-Brie	Boulevard de la Liberté	358 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	537 €	1 389 €/an	GPSEA (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Avenue Charles de Gaulle / Rue Ludovic Halévy	Sucy-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA
Rue de Lézigny / Boulevard de la Liberté / Rue des Bouleaux	Sucy-en-Brie	Débouché de la piste dans le giratoire (Rue des Bouleaux)	A aménager	1 950 €	GPSEA
Avenue Charles de Gaulle / Route de la Queue-en-Brie	Sucy-en-Brie	Débouché de piste en amont du giratoire (Avenue de Gaulle)	A aménager	1 050 €	Jeu d'acteurs
Route de la Queue-en-Brie / Rue de la Fontaine de Villiers	Noiseau	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	CD94

T12 – Boissy-St-Léger – Sucy-en-Brie - Ormesson – données générales

Boissy-Saint-Léger - Sucy-en-Brie - Ormesson



Données chiffrées

Longueur totale	6.36 km
Dont existant : 2.86 / à reprendre : 0.41 / à aménager : 3.09 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Ormesson-sur-Marne, Noiseau, Sucy-en-Brie, Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes
Coût restant d'aménagements	670 822 €
Dont franchissement	*153 089 €*
Coût restant des intersections	34 800 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	9 544 €
Coût restant GLOBAL	**715 167 €**
Coût entretien annuel	25 533 €/an
Coût mètre linéaire	204,2 €/ml

T12 – Boissy-St-Léger – Sucy-en-Brie – Ormesson – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
168	Boissy-Saint-Léger	Boulevard Léon Revillon	309 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec reprises mineures	NR	44 706 €	463 €	973 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
169	Boissy-Saint-Léger	Boulevard Léon Revillon	175 m	Existant	Route partagée 30 km/h	Existant	0 €	262 €	4 €/an	Commune (11%) / SDIC sur Commune (16%) / SDIC sur GPSEA (74%)
170	Boissy-Saint-Léger	Allée de la Princesse	187 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	280 €	887 €/an	SDIC sur Commune (100%)
171	Boissy-Saint-Léger	Voie à créer	364 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	109 296 €	546 €	1 731 €/an	Commune (100%)
172	Boissy-Saint-Léger	Chemin du Progrès	870 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	1 305 €	3 305 €/an	SDIC sur Commune (100%)
173	Boissy-Saint-Léger	Parking	22 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	32 €	32 €	10 €/an	SDIC sur Commune (100%)
174	Boissy-Saint-Léger	D136 - Rue de Sucy	418 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	627 €	2 027 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
175	Sucy-en-Brie	D136 - Rue de Boissy	259 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	388 €	1 004 €/an	SDIC sur Commune (100%)
176	Sucy-en-Brie		225 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	338 €	855 €/an	SDIC sur Commune (100%)
177	Sucy-en-Brie	D136 - Route de la Queue-en-Brie	728 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	1 092 €	2 766 €/an	SDIC sur CD94 (45%) / SDIC sur Commune (55%)
178	Sucy-en-Brie	D136 - Route de la Queue-en-Brie	408 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir avec terrassement	NR	32 601 €	611 €	1 549 €/an	SDIC sur CD94 (99%) / SDIC sur Commune (1%)
179	Sucy-en-Brie	Chemin de la Fontaine de Villiers	1 372 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir avec terrassement	NR	109 800 €	2 059 €	6 519 €/an	SDIC sur Commune (100%)
180	Sucy-en-Brie	Rue de Noiseau / D233	79 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	39 745 €	119 €	302 €/an	SDIC sur CD94 (49%) / SDIC sur Commune (51%)
181	Ormesson	D233 - Avenue Maurice Schumann	8 m	A aménager	Passerelle en encorbellement	NR	153 089 €	11 €	29 €/an	SDIC sur Nouveau franchissement (100%)
182	Ormesson	D233 - Avenue Maurice Schumann	253 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	126 626 €	380 €	962 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
183	Ormesson	D233 - Avenue Maurice Schumann	687 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir avec terrassement	NR	54 928 €	1 030 €	2 609 €/an	SDIC sur CD94 (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D233 / Arrêt de bus Ancien Moulin	Ormesson-sur-Marne	Organisation de traversée de la D233 au niveau de l'arrêt de bus	A aménager	32 100 €	CD94
D233 / D111	Ormesson-sur-Marne	Organisation de l'intersection pour les cycles	A aménager	2 100 €	CD94
D136 / Rue de Marolles (Boissy)	Boissy-Saint-Léger	Organisation des traversées pour les cycles	A aménager	600 €	Jeu d'acteurs

T13 – Boissy-St-Léger – Sucy-les-Bruyères – Pontault-Combault – données générales

Boissy-Saint-Léger - Sucy-Les-Bruyères - Pontault-Combault



Données chiffrées

Longueur totale	6.82 km
Dont existant : 0.29 / à reprendre : 5.14 / à aménager : 1.40 km / Terminé : - km	
Communes concernées	La Queue-en-Brie, Sucy-en-Brie, Boissy-Saint-Léger
Coût restant d'aménagements	110 885 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	300 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	5 282 €
Coût restant GLOBAL	**116 466 €**
Coût entretien annuel	24 030 €/an
Coût mètre linéaire	17,8 €/ml

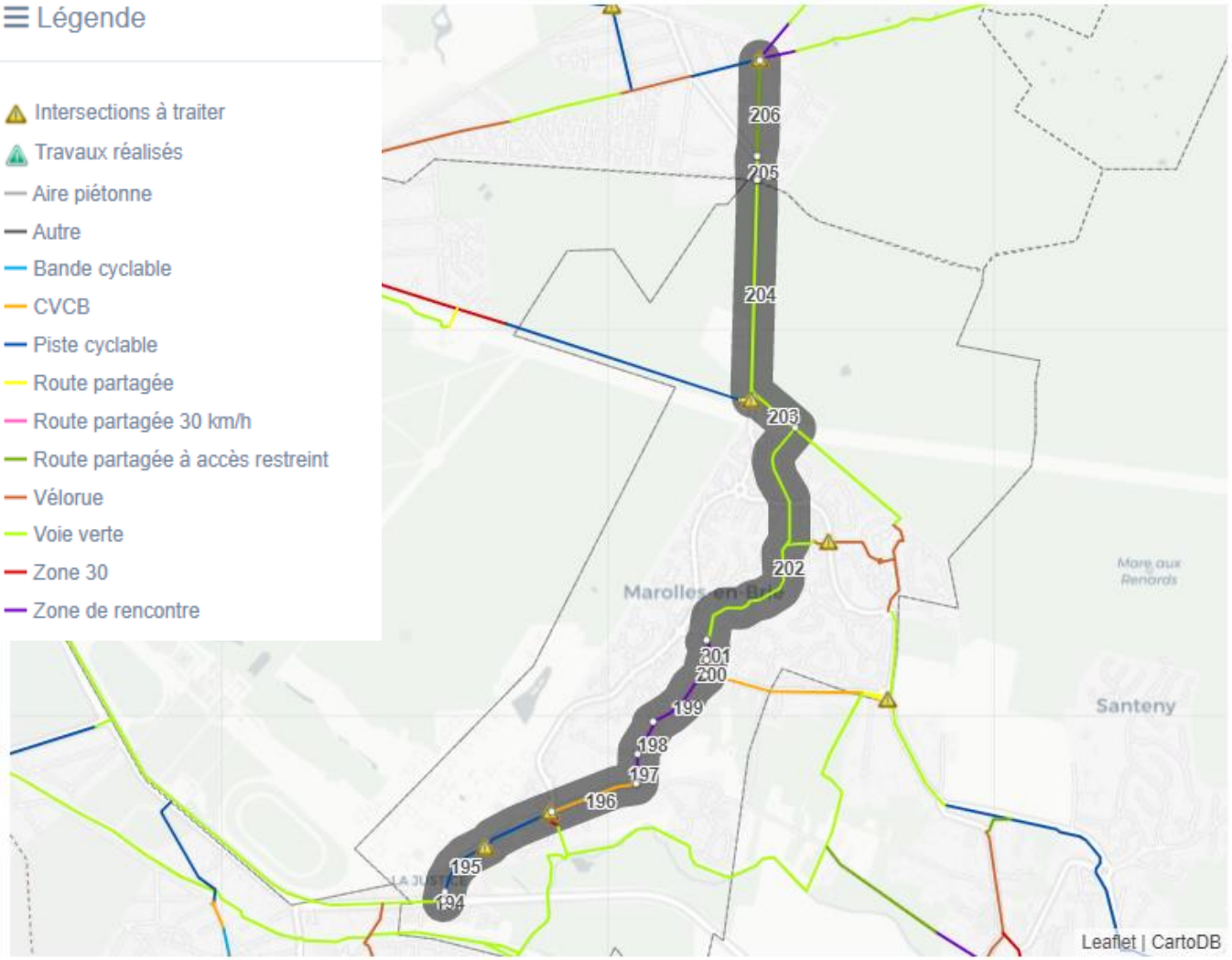
T13 – Boissy-St-Léger – Sucy-les-Bruyères – Pontault-Combault – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
184	Boissy-Saint-Léger	Rue Royale	226 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 358 €	340 €	177 €/an	SDIC sur Commune (100%)
185	Boissy-Saint-Léger	Rue Royale	341 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	2 047 €	512 €	266 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
186	Boissy-Saint-Léger	Rue Royale	146 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	20 878 €	220 €	114 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
187	Sucy-en-Brie	Rue Royale	785 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	52 709 €	1 177 €	612 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
188	Sucy-en-Brie	Rue Royale	485 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	2 425 €	728 €	2 304 €/an	SDIC sur Commune (100%)
189	Sucy-en-Brie	Rue Royale / Rue du Faisan Doré	321 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	10 597 €	482 €	364 €/an	SDIC sur Commune (9%) / SDIC sur GPSEA (91%)
190	Sucy-en-Brie	Rue du Faisan Doré	285 m	Existant	Piste cyclable unilatérale	Existant	0 €	428 €	713 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
191	Sucy-en-Brie	Route Royale	145 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple trajectoire matérialisée	NR	434 €	48 €	65 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
192	Sucy-en-Brie	Route Royale	1 440 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	7 200 €	475 €	6 840 €/an	SDIC sur ONF (100%)
193	La Queue-en-Brie	Route Royale	2 647 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	13 236 €	874 €	12 574 €/an	ONF (32%) / SDIC sur ONF (68%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Carrefour de la Patte d'Oie	Sucy-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA

T14 – Villecresnes – Marolles-en-Brie – Sucy-les-Bruyères – données générales

Villecresnes - Marolles-en-Brie - Sucy-Les-Bruyères



Données chiffrées

Longueur totale	**4.50 km**
Dont existant : 0.97 / à reprendre : 2.11 / à aménager : 1.42 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Sucy-en-Brie, Marolles-en-Brie**
Coût restant d'aménagements	**571 403 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**900 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**4 800 €**
Coût restant GLOBAL	**577 103 €**
Coût entretien annuel	**14 859 €/an**
Coût mètre linéaire	**163,2 €/ml**

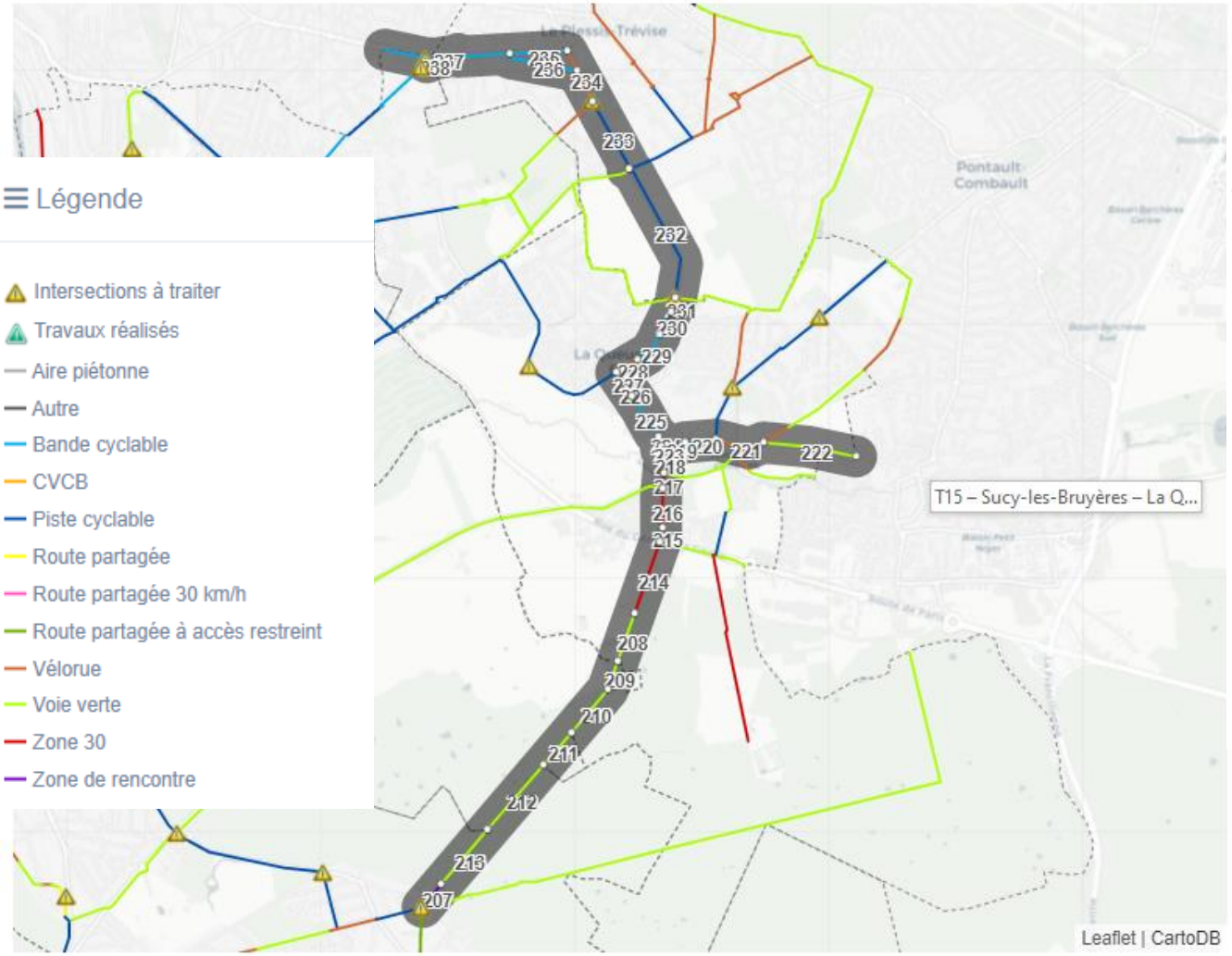
T14 – Villecresnes – Marolles-en-Brie – Sucy-les-Bruyères – Détail des aménagements aux tronçons et des intersections

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
194	Marolles-en-Brie	D252 - Avenue du Grosbois	37 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	11 044 €	55 €	146 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
195	Marolles-en-Brie	D252 - Avenue du Grosbois	547 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	821 €	2 648 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
196	Marolles-en-Brie	D252 - Avenue du Grosbois	373 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	3 725 €	559 €	1 173 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
197	Marolles-en-Brie	D252 - Rue Pierre Bezançon	121 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	181 €	57 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
198	Marolles-en-Brie	D252 - Rue Pierre Bezançon	151 m	A reprendre	Zone de rencontre / Double sens cyclable cohabitation	NR	1 509 €	226 €	71 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
199	Marolles-en-Brie	D252 - Rue Pierre Bezançon	299 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	449 €	141 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
200	Marolles-en-Brie	Avenue des Bruyères	61 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	20 368 €	92 €	48 €/an	Commune (100%)
201	Marolles-en-Brie	Avenue des Bruyères	89 m	A reprendre	Zone de rencontre réaménagement global	NR	53 195 €	133 €	2 €/an	Commune (100%)
202	Marolles-en-Brie		1 156 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	5 779 €	1 734 €	5 490 €/an	Commune (100%)
203	Marolles-en-Brie		259 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	1 294 €	85 €	1 230 €/an	SDIC sur Commune (100%)
204	Marolles-en-Brie	Chemin de Marolles à la grande Patte d'oie	905 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	452 568 €	299 €	3 440 €/an	SDIC sur Commune (100%)
205	Sucy-en-Brie	Chemin de Marolles à la grande Patte d'oie	107 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	21 322 €	35 €	405 €/an	SDIC sur Commune (100%)
206	Sucy-en-Brie	Rue des Pins	399 m	A reprendre	Route à accès restreint	NR	598 €	132 €	9 €/an	SDIC sur Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Avenue des Bruyères / Chemin de Boissy à Marolles	Marolles-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94048
Rond point de Grosbois	Marolles-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
Avenue de Grobois / Avenue de la Belle Image	Marolles-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94

T15 – Sucy-les-Bruyères – La Queue-en-Brie – Le Plessis-Trévise – données générales

Sucy-Les-Bruyères - La Queue-en-Brie - Le Plessis-Trévise



Données chiffrées

Longueur totale	9.37 km
Dont existant : 0.91 / à reprendre : 5.67 / à aménager : 2.79 km / Terminé : - km	
Communes concernées	La Queue-en-Brie, Chennevières-sur-Marne, Noiseau, Sucy-en-Brie, Le Plessis-Trévise
Coût restant d'aménagements	747 442 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	41 700 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	10 976 €
Coût restant GLOBAL	**800 118 €**
Coût entretien annuel	28 315 €/an
Coût mètre linéaire	94,6 €/ml

T15 – Sucy-les-Bruyères – La Queue-en-Brie – Le Plessis-Trévise – Détail des aménagements aux tronçons

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
207	Sucy-en-Brie	Chemin de Saint-Nicolas	181 m	A aménager	Zone de rencontre réaménagement global	NR	108 782 €	272 €	4 €/an	Commune (100%)
208	La Queue-en-Brie	Chemin de Saint-Nicolas	325 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	1 623 €	107 €	1 542 €/an	ONF (100%)
209	Noiseau	Chemin de Saint-Nicolas	189 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	945 €	62 €	898 €/an	ONF (100%)
210	Noiseau / La Queue	Chemin de Saint-Nicolas	357 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	1 783 €	118 €	1 694 €/an	ONF (100%)
211	Noiseau	Chemin de Saint-Nicolas	275 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	1 373 €	91 €	1 305 €/an	ONF (100%)
212	Sucy-en-Brie / Noiseau	Chemin de Saint-Nicolas	547 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	2 737 €	181 €	2 600 €/an	ONF (100%)
213	Sucy-en-Brie	Chemin de Saint-Nicolas	454 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	2 269 €	150 €	2 155 €/an	ONF (100%)
214	La Queue-en-Brie	Route de Brie	481 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	1 442 €	159 €	216 €/an	Commune (100%)
215	La Queue-en-Brie	Rue Jean Jaurès	86 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	2 850 €	130 €	98 €/an	GPSEA (100%)
216	La Queue-en-Brie	Rue Jean Jaurès	249 m	A aménager	Couloir de courtoisie en zone 30	NR	2 495 €	374 €	112 €/an	GPSEA (100%)
217	La Queue-en-Brie	Rue Jean Jaurès	100 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée / Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	NR	15 260 €	150 €	244 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
218	La Queue-en-Brie	Rue Jean Jaurès	141 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	844 €	211 €	110 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
219	La Queue-en-Brie	Rue du Général Leclerc	131 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	4 333 €	197 €	149 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
220	La Queue-en-Brie	Rue du Général Leclerc	197 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée / Route partagée trajectoire matérialisée	NR	29 873 €	296 €	483 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
221	La Queue-en-Brie	Chemin de la Montagne	310 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	43 861 €	465 €	242 €/an	Commune (100%)
222	La Queue-en-Brie		597 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	2 983 €	895 €	2 834 €/an	Commune (100%)
223	La Queue-en-Brie	Rue Jean Jaurès	51 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	1 695 €	77 €	58 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
224	La Queue-en-Brie	Rue Jean Jaurès	63 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	824 €	95 €	53 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
225	La Queue-en-Brie	Rue du 8 Mai 1945	308 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	9 249 €	462 €	950 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
226	La Queue-en-Brie	Rue du 8 Mai 1945	54 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	16 252 €	81 €	214 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
227	La Queue-en-Brie		124 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	7 459 €	186 €	472 €/an	Commune (100%)
228	La Queue-en-Brie	Avenue du Maréchal Mortier	151 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens enrobé coloré + séparation pavée	NR	45 405 €	227 €	118 €/an	GPSEA (100%)
229	La Queue-en-Brie	Route de Villiers	262 m	A reprendre	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	78 493 €	392 €	1 035 €/an	Commune (9%) / GPSEA (91%)
230	La Queue-en-Brie	Route de Villiers	161 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle insérée entre trottoir et stationnement	NR	80 447 €	241 €	624 €/an	GPSEA (100%)

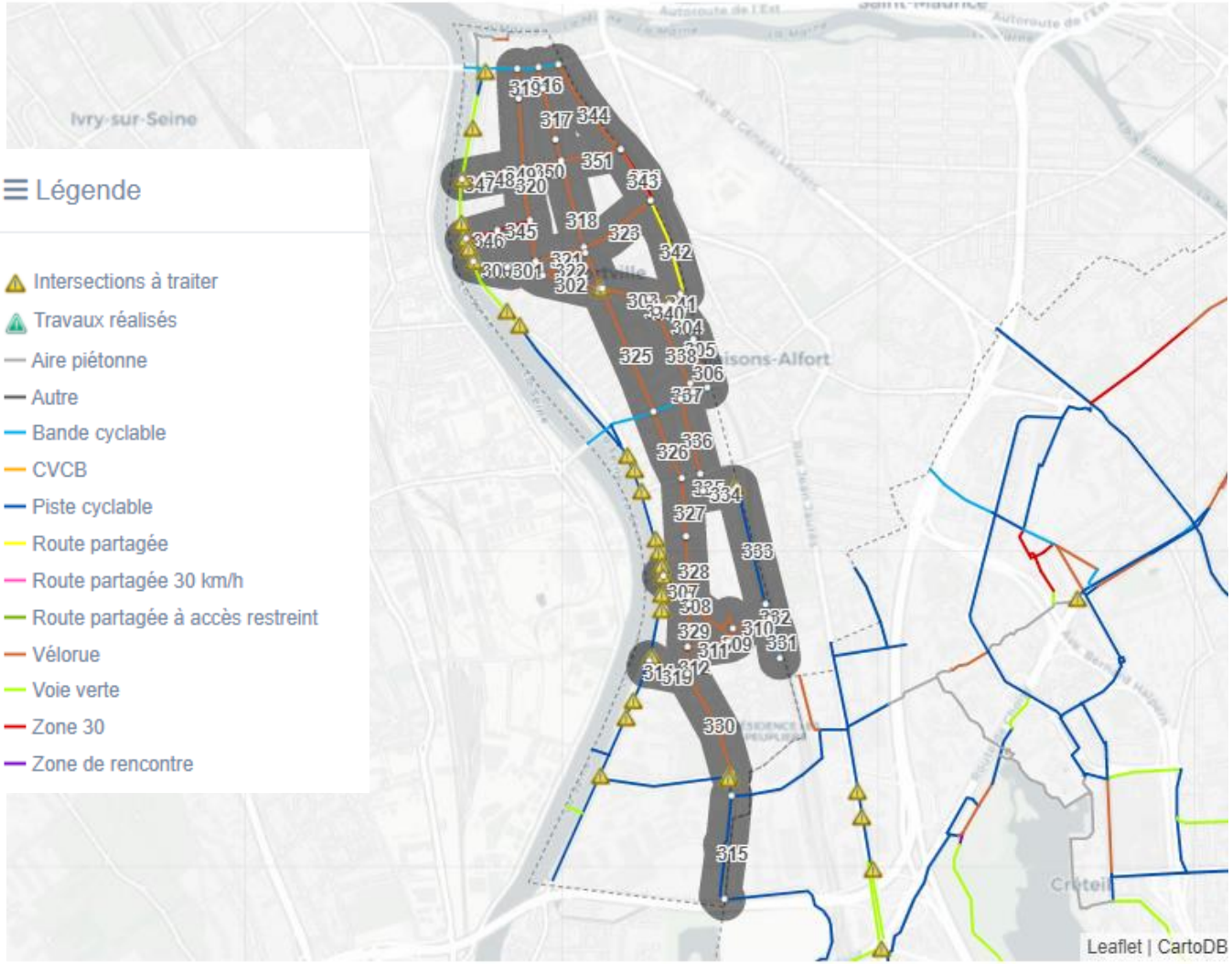
T15 – Sucy-les-Bruyères – La Queue-en-Brie – Le Plessis-Trévise – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
231	La Queue-en-Brie	Route de Villiers	92 m	A reprendre	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	45 756 €	137 €	348 €/an	GPSEA (100%)
232	Le Plessis-Trévise	Route du Plessis-Trévise à La Queue-en-Brie	913 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 370 €	3 543 €/an	Commune (1%) / GPSEA (99%)
233	Le Plessis-Trévise	D235 - Avenue Maurice Berteaux	493 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	123 371 €	740 €	1 915 €/an	CD94 (100%)
234	Le Plessis-Trévise	D235 - Avenue Maurice Berteaux	360 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	[illegible]	540 €	281 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
235	Le Plessis-Trévise	Avenue de Coeuilly	362 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	5 437 €	544 €	562 €/an	SDIC sur Commune (100%)
236	Le Plessis-Trévise	Avenue Jean Kiffer	461 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	6 911 €	691 €	714 €/an	Commune (100%)
237	Le Plessis-Trévise	Avenue de Coeuilly	550 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	16 504 €	825 €	1 694 €/an	SDIC sur Commune (96%) / SDIC sur GPSEA (4%)
238	Chennevières-sur-Marne	Avenue Salvador	340 m	A reprendre	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	10 203 €	510 €	1 048 €/an	SDIC sur CD94 (3%) / SDIC sur GPSEA (97%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Route de Villiers	La Queue-en-Brie	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	GPSEA
Avenue Saint-Pierre / Avenue Maurice Berteaux	Le Plessis-Trévise	Plateau piéton	A aménager	20 600 €	CD94
Route du Plessis / Avenue Salvador Allende	Chennevières-sur-Marne	Prolongement de la bande cyclable dans giratoire	A aménager	300 €	Jeu d'acteurs

Itinéraires communaux – Alfortville – données générales

Alfortville



Données chiffrées

Longueur totale	14.34 km
Dont existant : 2.01 / à reprendre : 3.15 / à aménager : 9.18 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Alfortville, Créteil
Coût restant d'aménagements	1 111 914 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	1 950 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	21 513 €
Coût restant GLOBAL	**1 135 377 €**
Coût entretien annuel	19 672 €/an
Coût mètre linéaire	92,1 €/ml

Itinéraires communaux – Alfortville – Détail des aménagements aux tronçons

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
300	Alfortville	Rue du Port à l'Anglais	176 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	5 270 €	263 €	541 €/an	Commune (100%)
301	Alfortville	Rue du Port à l'Anglais	149 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	4 457 €	223 €	458 €/an	Commune (100%)
302	Alfortville	Rue Victor Hugo	387 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	65 029 €	580 €	325 €/an	Commune (20%) / GPSEA (80%)
303	Alfortville	Rue Victor Hugo	347 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	34 735 €	521 €	271 €/an	GPSEA (100%)
304	Alfortville	Avenue du Général Malleret Joinville	220 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	66 141 €	331 €	872 €/an	GPSEA (100%)
305	Alfortville	Place de la Gare	48 m	A reprendre	Zone de rencontre réaménagement global	NR	28 624 €	72 €	1 €/an	SDIC sur Commune (100%)
306	Alfortville	Rue Joffrin	208 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	40 790 €	312 €	162 €/an	SDIC sur Commune (100%)
307	Alfortville	Rue de la Carpe	167 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	501 €	250 €	65 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
308	Alfortville	Rue Etienne Dolet	45 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	24 458 €	67 €	35 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
309	Alfortville	Rue de Rome	506 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	3 034 €	758 €	394 €/an	SDIC sur Commune (57%) / GPSEA (38%) / SDIC sur GPSEA (5%)
310	Alfortville	Rue de Petrograd	196 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 542 €	293 €	164 €/an	Commune (100%)
311	Alfortville	Rue de Liege	211 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	6 971 €	317 €	240 €/an	SDIC sur Commune (100%)
312	Alfortville	Rue Etienne Dolet	136 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	13 638 €	205 €	106 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
313	Alfortville	Rue des Goujons	190 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	41 142 €	285 €	148 €/an	SDIC sur Commune (100%)
314	Alfortville	Place Ochagan	77 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	1 151 €	115 €	119 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
315	Alfortville	D228 - Chemin de Villeneuve Saint-Georges	541 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	812 €	2 099 €/an	SDIC sur Commune (100%)
316	Alfortville	Rue Paul Vaillant Couturier	109 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	1 412 €	163 €	91 €/an	Commune (100%)
317	Alfortville	Rue Paul Vaillant Couturier	266 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	43 452 €	398 €	223 €/an	Commune (100%)
318	Alfortville	Rue Paul Vaillant Couturier	788 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	40 242 €	1 182 €	662 €/an	Commune (100%)
319	Alfortville	Rue Véron	153 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	1 987 €	229 €	128 €/an	Commune (100%)
320	Alfortville	Rue Véron	839 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	30 908 €	1 259 €	705 €/an	Commune (43%) / GPSEA (57%)
321	Alfortville	Rue Louis Blanc	256 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	3 324 €	384 €	215 €/an	Commune (100%)
322	Alfortville	Rue Traversière	246 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	3 196 €	369 €	206 €/an	Commune (100%)
323	Alfortville	Rue Louis Blanc	424 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	12 546 €	636 €	331 €/an	Commune (100%)
324	Alfortville	Chemin latéral	309 m	A aménager	Couloir de courtoisie en zone 30 / Route partagée trajectoire matérialisée	NR	3 552 €	463 €	278 €/an	GPSEA (100%)
325	Alfortville	Rue Paul Vaillant Couturier	735 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	113 454 €	1 102 €	573 €/an	Commune (100%)
326	Alfortville	Rue Etienne Dolet	368 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	36 829 €	552 €	287 €/an	GPSEA (100%)

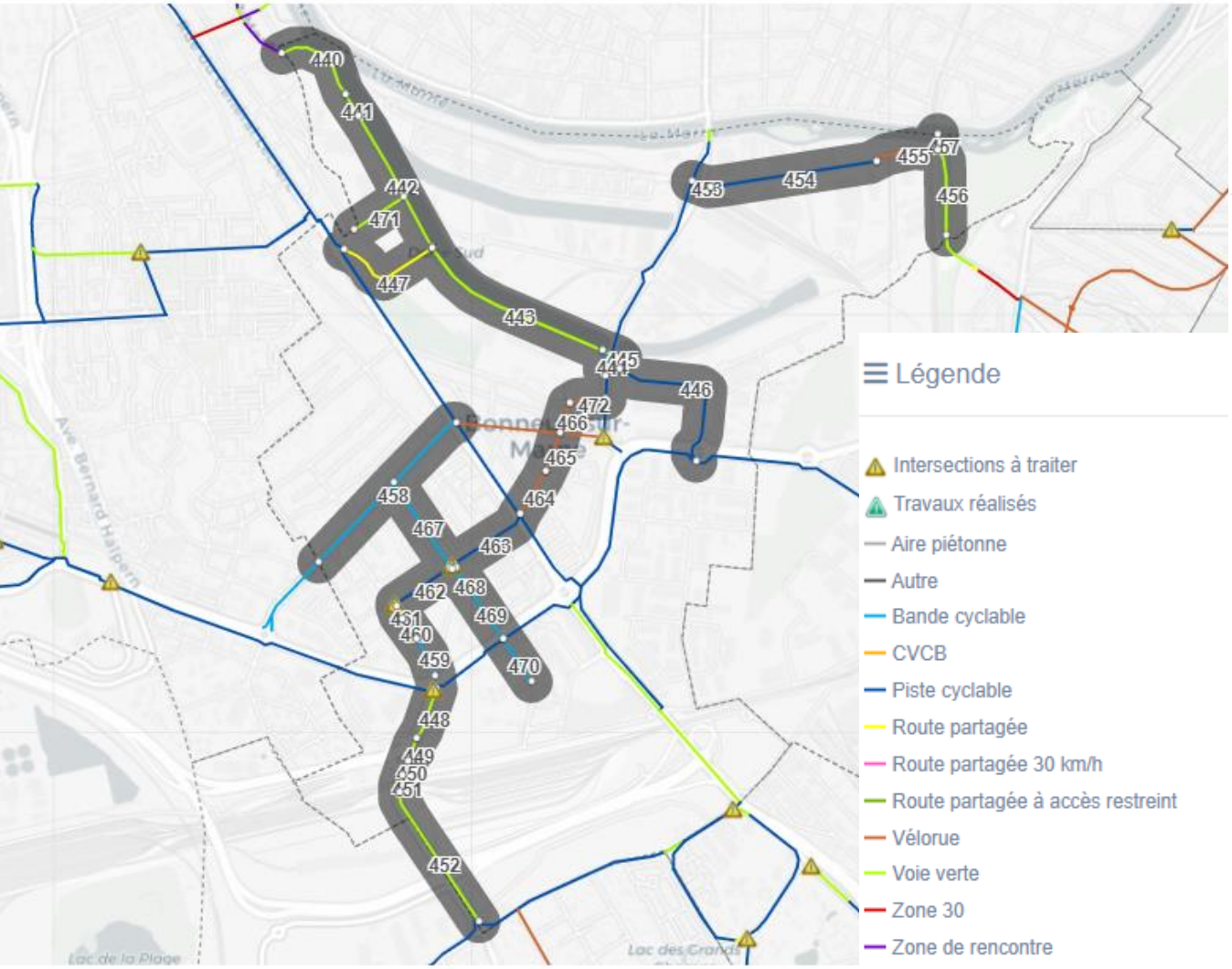
Itinéraires communaux – Alfortville – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
327	Alfortville	Rue Etienne Dolet	297 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 782 €	445 €	232 €/an	GPSEA (100%)
328	Alfortville	Rue Etienne Dolet	302 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	41 809 €	452 €	235 €/an	GPSEA (100%)
329	Alfortville	Rue Etienne Dolet	223 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	42 255 €	334 €	174 €/an	Commune (10%) / GPSEA (90%)
330	Alfortville	Rue Etienne Dolet	556 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	95 597 €	834 €	434 €/an	GPSEA (100%)
331	Alfortville	Rue de Naples	208 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	62 518 €	313 €	824 €/an	Commune (33%) / SDIC sur Commune (67%)
332	Alfortville	Rue de Naples	75 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	22 528 €	113 €	297 €/an	Commune (100%)
333	Alfortville	Cours Beethoven	621 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	932 €	2 410 €/an	Commune (100%)
334	Alfortville	Boulevard d'Erevan	162 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	19 488 €	244 €	786 €/an	Commune (100%)
335	Alfortville	Rue Groupe Manouchian	90 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	8 975 €	135 €	70 €/an	Commune (100%)
336	Alfortville	Rue des Paquerettes	397 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	1 190 €	595 €	155 €/an	Commune (100%)
337	Alfortville	Rue Pierre Philippot	124 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	4 084 €	186 €	140 €/an	Commune (100%)
338	Alfortville	Rue des Camélias	452 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	14 903 €	677 €	513 €/an	Commune (100%)
339	Alfortville	Rue des Camélias	71 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	929 €	107 €	60 €/an	Commune (100%)
340	Alfortville	Rue du Président Kennedy	75 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	969 €	112 €	63 €/an	Commune (100%)
341	Alfortville	Chemin de la Déportation	81 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	486 €	121 €	63 €/an	Commune (100%)
342	Alfortville	Chemin de la Déportation	507 m	Existant	Route partagée trajectoire matérialisée	Existant	0 €	761 €	1 486 €/an	GPSEA (100%)
343	Alfortville	Chemin latéral	302 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	NR	46 196 €	453 €	722 €/an	GPSEA (100%)
344	Alfortville	Chemin latéral	545 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	7 082 €	817 €	458 €/an	GPSEA (100%)
345	Alfortville	Rue Parmentier	172 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	258 €	81 €/an	Commune (100%)
346	Alfortville	Rue Parmentier	170 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	255 €	130 €/an	Commune (100%)
347	Alfortville	Rue deSeine	107 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	10 724 €	161 €	84 €/an	Commune (100%)
348	Alfortville	Rue deSeine	108 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	651 €	163 €	85 €/an	Commune (100%)
349	Alfortville	Rue deSeine	101 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	10 054 €	151 €	78 €/an	Commune (100%)
350	Alfortville	Rue deSeine	197 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	39 691 €	295 €	154 €/an	GPSEA (100%)
351	Alfortville	Rue deSeine	306 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	50 616 €	459 €	239 €/an	GPSEA (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D228 / Rue Etienne Dolet	Alfortville	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
Cours Beethoven / Boulevard d'Erevan	Alfortville	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94002
Rue Victor Hugo / Rue Kennedy	Alfortville	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA
Rond point de Cantanhed	Alfortville	Abaissé de trottoir / Marquage dans giratoire	A aménager	1 050 €	CD94

Itinéraires communaux – Bonneuil-sur-Marne – données générales

Bonneuil-sur-Marne



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	8.98 km
Dont existant : 1.59 / à reprendre : 1.40 / à aménager : 5.98 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Créteil, Bonneuil-sur-Marne
Coût restant d'aménagements	2 091 345 €
Dont franchissement	*1 192 209 €*
Coût restant des intersections	600 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	13 465 €
Coût restant GLOBAL	**2 105 411 €**
Coût entretien annuel	29 365 €/an
Coût mètre linéaire	285,2 €/ml

Itinéraires communaux – Bonneuil-sur-Marne – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
440	Bonneuil-sur-Marne	Chemin le long de la Marne	351 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	1 756 €	527 €	1 335 €/an	Commune (100%)
441	Bonneuil-sur-Marne	Quai du Rancy	97 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	5 827 €	146 €	369 €/an	Commune (100%)
442	Bonneuil-sur-Marne	Quai du Rancy	585 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	35 129 €	878 €	2 225 €/an	Commune (100%)
443	Bonneuil-sur-Marne	Quai du Rancy	783 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	46 969 €	1 174 €	2 975 €/an	SDIC sur Commune (100%)
444	Bonneuil-sur-Marne	Quai du Rancy (bretelle)	104 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	31 244 €	156 €	412 €/an	SDIC sur Commune (100%)
445	Bonneuil-sur-Marne	Quai du Rancy	117 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	7 030 €	176 €	445 €/an	Commune (100%)
446	Bonneuil-sur-Marne	Route du Fief Cordelier	646 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	161 397 €	968 €	2 505 €/an	CD94 (13%) / Commune (87%)
447	Bonneuil-sur-Marne	Route de l'Ouest	425 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	4 637 €	637 €	191 €/an	SDIC sur Commune (100%)
448	Bonneuil-sur-Marne	D60	207 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	311 €	788 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
449	Bonneuil-sur-Marne	D101 - Rue Pierre Sémard	98 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	147 €	373 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
450	Bonneuil-sur-Marne	D101 - Rue Pierre Sémard	56 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	84 €	212 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
451	Bonneuil-sur-Marne	D101 - Rue Pierre Sémard	68 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	102 €	258 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
452	Bonneuil-sur-Marne	D101 - Rue Pierre Sémard	593 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	889 €	2 252 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
453	Bonneuil-sur-Marne	Avenue du Moulin Bateau	71 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	17 778 €	107 €	276 €/an	SDIC sur Commune (100%)
454	Bonneuil-sur-Marne	Avenue du Moulin Bateau	652 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	228 224 €	978 €	2 530 €/an	SDIC sur Commune (100%)
455	Bonneuil-sur-Marne	Route de Brétigny	250 m	A aménager	Vélorue 30 km/h double sens marquage	NR	1 500 €	375 €	195 €/an	SDIC sur Commune (100%)
456	Bonneuil-sur-Marne		338 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	20 289 €	507 €	1 606 €/an	SDIC sur Commune (100%)
457	Bonneuil-sur-Marne	Nouvelle passerelle	60 m	A aménager	Passerelle longue	NR	1 192 209 €	89 €	227 €/an	Nouveau franchissement (100%)
458	Bonneuil-sur-Marne	D60 - Avenue de Choisy	763 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	22 888 €	1 144 €	2 350 €/an	CD94 (100%)
459	Bonneuil-sur-Marne	Avenue de la République	161 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	4 830 €	241 €	496 €/an	Commune (100%)
460	Bonneuil-sur-Marne	Avenue de la République	94 m	A reprendre	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	68 317 €	142 €	373 €/an	Commune (100%)
461	Bonneuil-sur-Marne	Avenue de la République	57 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	17 154 €	86 €	226 €/an	Commune (100%)
462	Bonneuil-sur-Marne	Avenue d'Oradour-sur-Glâne	246 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	369 €	954 €/an	GPSEA (100%)
463	Bonneuil-sur-Marne	Avenue de Verdun	326 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	489 €	1 266 €/an	Commune (6%) / GPSEA (94%)
464	Bonneuil-sur-Marne	Avenue du Colonnel Fabien	192 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	19 220 €	288 €	150 €/an	Commune (100%)
465	Bonneuil-sur-Marne	Avenue du Colonnel Fabien	161 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 091 €	241 €	135 €/an	GPSEA (100%)
466	Bonneuil-sur-Marne	Rue d'Estienne d'Orves	121 m	A reprendre	Vélorue Zone de rencontre sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	1 575 €	182 €	102 €/an	GPSEA (100%)
467	Bonneuil-sur-Marne	Mail Salvador Allende	383 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	114 964 €	575 €	1 516 €/an	Commune (100%)
468	Bonneuil-sur-Marne	Rue Jean Moulin	137 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	2 060 €	206 €	213 €/an	GPSEA (100%)
469	Bonneuil-sur-Marne	Rue Jean Moulin	266 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	7 979 €	399 €	819 €/an	GPSEA (100%)
470	Bonneuil-sur-Marne	Rue Jean Moulin	195 m	A reprendre	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	5 860 €	293 €	602 €/an	GPSEA (100%)
471	Bonneuil-sur-Marne	Voie à créer	232 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	69 578 €	348 €	881 €/an	Commune (100%)
472	Bonneuil-sur-Marne	Rue de l'Eglise	140 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	840 €	210 €	109 €/an	Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Mail Allende / Avenue d'Oradour-sur-Glâne	Bonneuil-sur-Marne	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA
Avenue de la République / Avenue d'Oradour-sur-Glâne	Bonneuil-sur-Marne	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	Jeu d'acteurs

Itinéraires communaux – Boissy-St-Léger – données générales

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre



Données chiffrées

Longueur totale	8.35 km
Dont existant : 2.33 / à reprendre : 1.78 / à aménager : 4.25 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes, Bonneuil-sur-Marne
Coût restant d'aménagements	580 753 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	300 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	12 530 €
Coût restant GLOBAL	**593 583 €**
Coût entretien annuel	22 969 €/an
Coût mètre linéaire	98,5 €/ml

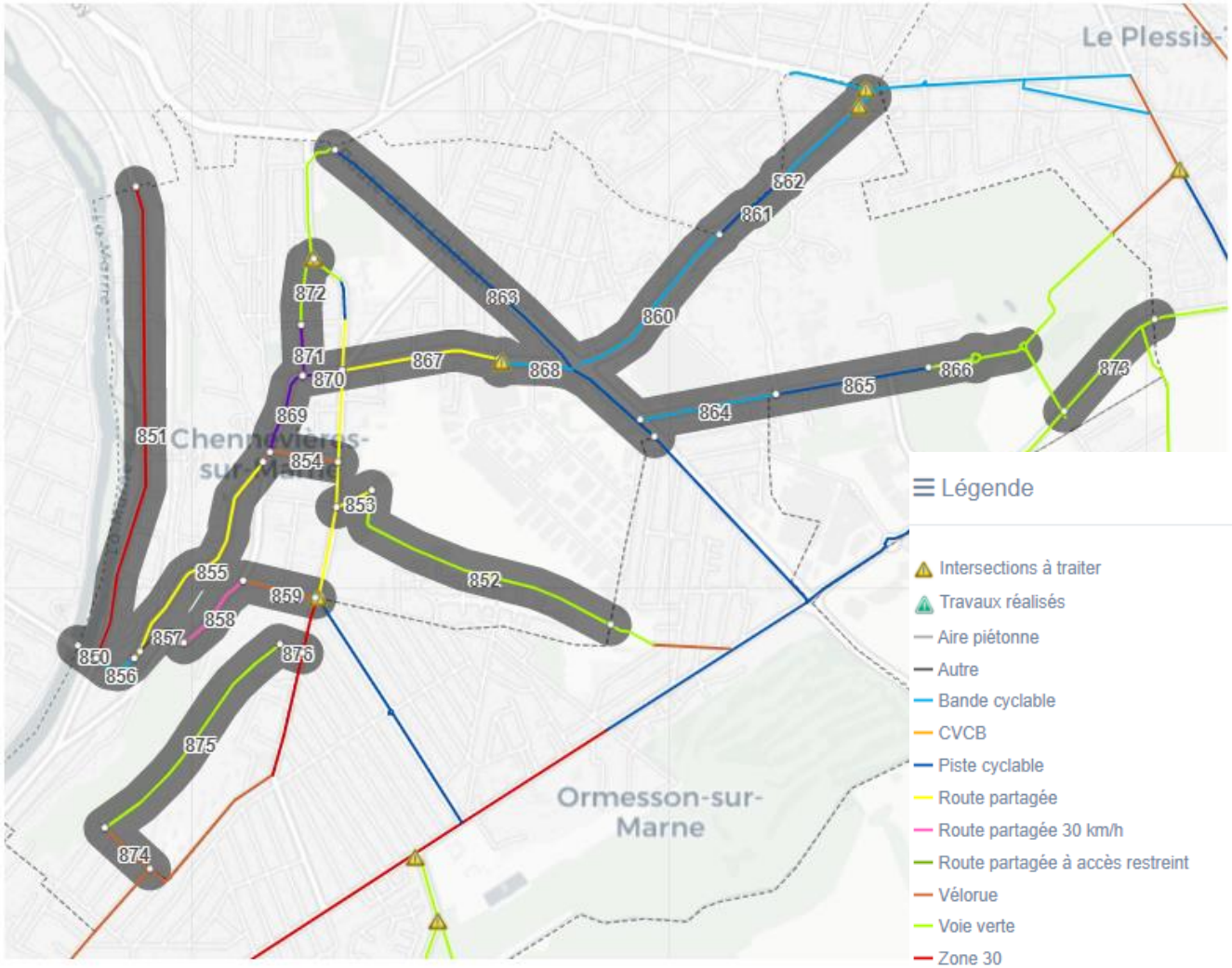
Itinéraires communaux – Boissy-St-Léger – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
535	Boissy-Saint-Léger	Rue de Brévannes	356 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	534 €	534 €	160 €/an	Commune (40%) / GPSEA (60%)
536	Boissy-Saint-Léger	Rue de Brévannes	32 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	48 €	48 €	14 €/an	Commune (100%)
537	Boissy-Saint-Léger	Rue Henri Legros	328 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	41 967 €	492 €	256 €/an	Commune (100%)
538	Boissy-Saint-Léger	Boulevard de la Gare	430 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	644 €	2 079 €/an	GPSEA (100%)
539	Boissy-Saint-Léger	Rue de Paris	396 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée / Route partagée trajectoire matérialisée	NR	6 533 €	594 €	792 €/an	GPSEA (100%)
540	Boissy-Saint-Léger	Rue de Paris	326 m	A reprendre	Zone de rencontre panneaux simple	NR	653 €	490 €	7 €/an	Commune (100%)
541	Boissy-Saint-Léger	N19	190 m	A aménager	Voie Verte à signaler	NR	952 €	286 €	724 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
542	Boissy-Saint-Léger	D229 - Rue de Villeneuve	655 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	130 921 €	982 €	2 488 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
543	Boissy-Saint-Léger	D229 - Avenue Charles de Gaulle	568 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	851 €	2 747 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
544	Boissy-Saint-Léger	Rue de Brévannes	271 m	A aménager	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	20 814 €	407 €	122 €/an	Commune (4%) / GPSEA (96%)
545	Boissy-Saint-Léger	Rue de Marolles	1 237 m	A aménager	Zone 30	NR	24 000 €	1 856 €	27 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
546	Boissy-Saint-Léger / Bonneuil-sur-Marne		90 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	5 392 €	135 €	341 €/an	Commune (100%)
547	Boissy-Saint-Léger / Bonneuil-sur-Marne	Avenue Georges Brassens	216 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	325 €	839 €/an	GPSEA (100%)
548	Boissy-Saint-Léger	Avenue Georges Brassens	129 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	193 €	500 €/an	GPSEA (100%)
549	Boissy-Saint-Léger / Limeil-Brévannes	Avenue Georges Brassens	305 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	458 €	1 184 €/an	GPSEA (100%)
550	Boissy-Saint-Léger	Avenue Georges Brassens	80 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	120 €	312 €/an	GPSEA (100%)
551	Boissy-Saint-Léger	Avenue Georges Brassens	31 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée / Double sens cyclable cohabitation	NR	353 €	46 €	28 €/an	GPSEA (100%)
552	Boissy-Saint-Léger	Avenue Charles de Gaulle	239 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	95 434 €	358 €	926 €/an	GPSEA (100%)
553	Boissy-Saint-Léger	Avenue Charles de Gaulle	428 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	171 360 €	643 €	1 662 €/an	GPSEA (100%)
554	Boissy-Saint-Léger	Rue de Marolles	278 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	417 €	6 €/an	SDIC sur Commune (100%)
555	Boissy-Saint-Léger	Avenue Charles de Gaulle	323 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	484 €	1 252 €/an	GPSEA (100%)
556	Boissy-Saint-Léger	Allée dans la forêt de Grosbois	1 361 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	81 666 €	2 042 €	6 465 €/an	Commune (100%)
557	Boissy-Saint-Léger		85 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	127 €	127 €	38 €/an	Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Place de la Sablière	Boissy-Saint-Léger	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA

Itinéraires communaux – Chennevières-sur-Marne – données générales

Chennevières-sur-Marne



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**12.37 km**
Dont existant : 3.03 / à reprendre : 3.07 / à aménager : 6.27 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Ormesson-sur-Marne, Chennevières-sur-Marne**
Coût restant d'aménagements	**1 394 238 €**
Dont franchissement	*608 050 €*
Coût restant des intersections	**22 450 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**18 553 €**
Coût restant GLOBAL	**1 435 241 €**
Coût entretien annuel	**30 690 €/an**
Coût mètre linéaire	**153,8 €/ml**

Itinéraires communaux – Chennevières-sur-Marne – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
850	Chennevières-sur-Marne	D123 - Pont de Chennevières	74 m	A aménager	Couloir mixte bus/vélo avec reprise de chaussée / Piste cyclable unilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	15 505 €	111 €	316 €/an	CD94 (100%)
851	Chennevières-sur-Marne	Rue de Champigny	1 618 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	2 427 €	36 €/an	CD94 (1%) / SDIC sur CD94 (99%)
852	Chennevières-sur-Marne	Chemin de la Queue-en-Brie	1 008 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	60 454 €	1 511 €	4 786 €/an	Commune (100%)
853	Chennevières-sur-Marne	Parking	134 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	202 €	202 €	61 €/an	Commune (100%)
854	Chennevières-sur-Marne	Avenue du Maréchal Leclerc	276 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	27 552 €	413 €	215 €/an	CD94 (95%) / GPSEA (5%)
855	Chennevières-sur-Marne	Rue du Pont	823 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	21 234 €	1 234 €	370 €/an	CD94 (100%)
856	Chennevières-sur-Marne	Rue du Pont	155 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	46 371 €	232 €	611 €/an	CD94 (100%)
857	Chennevières-sur-Marne	Chemin Vieille Montagne	203 m	A aménager	Remonte pente	NR	608 050 €	304 €	0 €/an	Nouveau franchissement (100%)
858	Chennevières-sur-Marne	Rue Casenave - Rue du Général de Gaulle	295 m	A aménager	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	885 €	442 €	133 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
859	Chennevières-sur-Marne	Rue de la République	254 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	45 436 €	382 €	198 €/an	SDIC sur Commune (100%)
860	Chennevières-sur-Marne	D145 - Route du Plessis	654 m	Existant	Bande cyclable bilatérale	Existant	0 €	981 €	2 015 €/an	CD94 (2%) / SDIC sur CD94 (98%)
861	Chennevières-sur-Marne	D145 - Route du Plessis	282 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	423 €	1 364 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
862	Chennevières-sur-Marne	D145 - Route du Plessis	480 m	Existant	Bande cyclable bilatérale	Existant	0 €	719 €	1 477 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
863	Chennevières-sur-Marne	D4 - Route de la Libération	1 453 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle	NR	0 €	2 180 €	5 638 €/an	CD94 (6%) / SDIC sur CD94 (94%)
864	Ormesson / Chennevières	Rue des Bordes	467 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	14 012 €	701 €	1 439 €/an	GPSEA (100%)
865	Chennevières-sur-Marne	Rue des Bordes	523 m	A reprendre	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	62 707 €	784 €	2 529 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
866	Chennevières-sur-Marne	Rue des Bordes	387 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	1 937 €	581 €	1 472 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
867	Chennevières-sur-Marne	D123 - Rue des Fusillés de Chateaubriant	540 m	A aménager	Couloir de courtoisie	NR	42 701 €	810 €	243 €/an	CD94 (22%) / SDIC sur CD94 (78%)
868	Chennevières-sur-Marne	D123 - Rue des Fusillés de Chateaubriant	308 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	92 546 €	463 €	1 220 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
869	Chennevières-sur-Marne	Rue du Général de Gaulle	295 m	A reprendre	Zone de rencontre panneaux simple / Double sens cyclable cohabitation	NR	3 538 €	442 €	139 €/an	GPSEA (100%)
870	Chennevières-sur-Marne	Rue du Général de Gaulle	135 m	A reprendre	Zone de rencontre panneaux simple / Double sens cyclable cohabitation	NR	1 617 €	202 €	64 €/an	GPSEA (100%)
871	Chennevières-sur-Marne	Ruelle Colombert	173 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple	NR	345 €	259 €	4 €/an	Commune (100%)
872	Chennevières-sur-Marne	Place Mon Idée	242 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	14 510 €	363 €	919 €/an	Commune (100%)
873	Chennevières-sur-Marne	D235	440 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	87 981 €	660 €	1 672 €/an	CD94 (100%)
874	Chennevières-sur-Marne	Avenue du Moulin à Vent	202 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 215 €	304 €	158 €/an	GPSEA (100%)
875	Chennevières-sur-Marne	Avenue des Rêts	867 m	A aménager	Voie Verte sur accotement	NR	216 705 €	1 300 €	3 294 €/an	GPSEA (100%)
876	Chennevières-sur-Marne	Avenue des Rêts	82 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	28 733 €	123 €	319 €/an	GPSEA (100%)

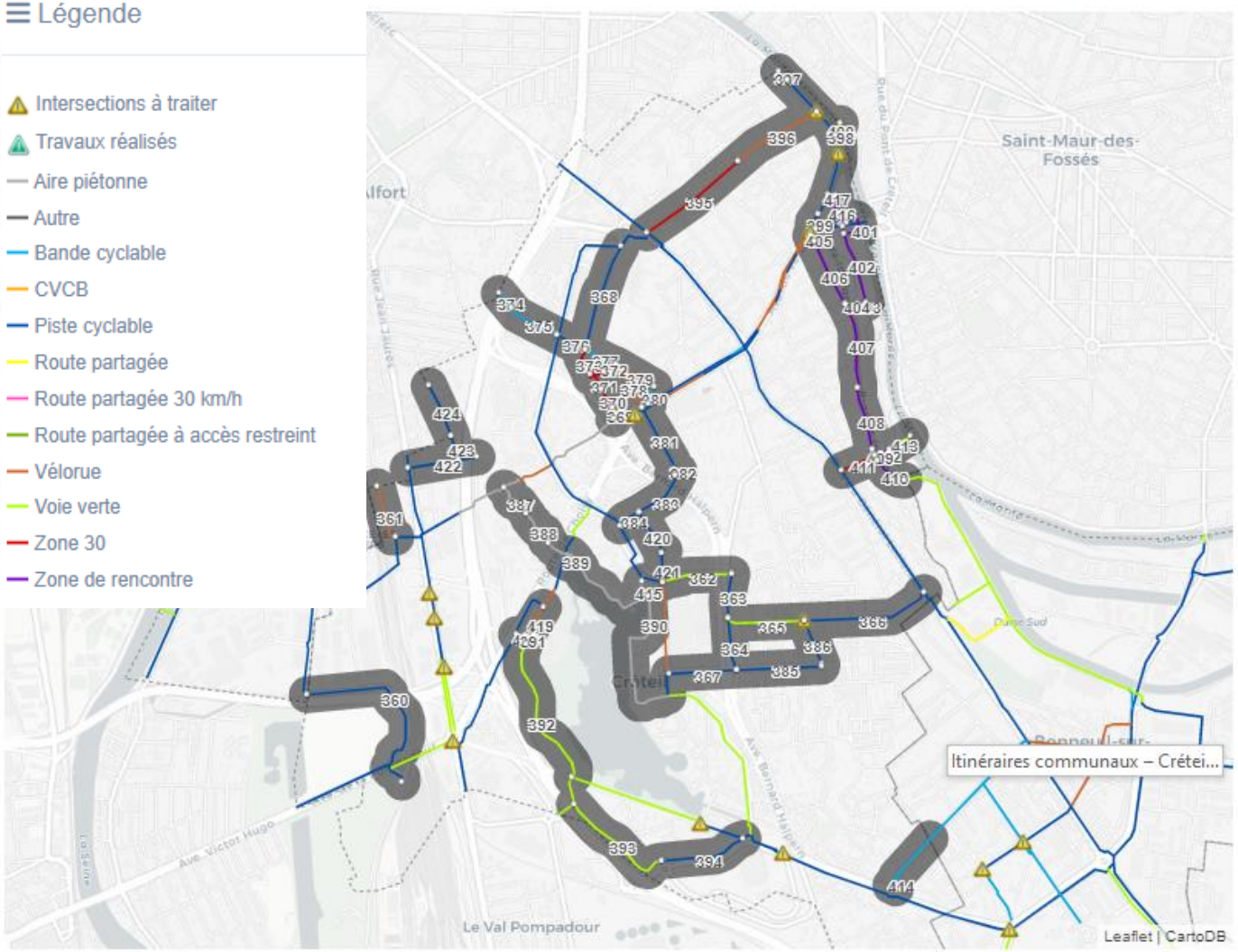
Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Rue des Fusillés de Châteaubriant / Avenue Albert	Chennevières-sur-Marne	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
D233 / Place Mon Idée	Chennevières-sur-Marne	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	CD94
Route du Plessis / Rue Jean de Lafontaine	Chennevières-sur-Marne	Prolongement de la bande cyclable dans l'intersection	A aménager	1 350 €	CD94

Itinéraires communaux – Créteil – données générales

Créteil

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre



Données chiffrées

Longueur totale	19.50 km
Dont existant : 7.75 / à reprendre : 3.04 / à aménager : 8.70 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Créteil
Coût restant d'aménagements	2 518 096 €
Dont franchissement	*270 000 €*
Coût restant des intersections	21 740 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	29 244 €
Coût restant GLOBAL	**2 569 080 €**
Coût entretien annuel	50 427 €/an
Coût mètre linéaire	218,8 €/ml

Version adoptée CT 15.12.2021

Itinéraires communaux – Créteil – Détail des aménagements aux tronçons

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
360	Créteil	Chemin des Marais	1 089 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 633 €	4 224 €/an	SDIC sur CD94 (3%) / SDIC sur Commune (97%)
361	Créteil	Rue Marc Seguin	310 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 858 €	465 €	242 €/an	SDIC sur Commune (100%)
362	Créteil	D201 - Avenue du Général De Gaulle	386 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	77 164 €	579 €	1 466 €/an	Commune (100%)
363	Créteil	Rue Maurice Utrillo	251 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	125 406 €	376 €	973 €/an	CD94 (38%) / Commune (62%)
364	Créteil	Rue Amedeo Modigliani	290 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	116 042 €	435 €	1 126 €/an	Commune (100%)
365	Créteil	Avenue du Dr Casalis	432 m	A aménager	Voie Verte sur accotement	NR	107 917 €	648 €	1 640 €/an	Commune (12%) / GPSEA (88%)
366	Créteil	Avenue du Dr Casalis	707 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 060 €	2 743 €/an	GPSEA (100%)
367	Créteil	Avenue des Compagnons de la Libération	374 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale avec reprise des trottoirs	NR	186 868 €	561 €	1 809 €/an	SDIC sur Commune (100%)
368	Créteil	Rue Gustave Eiffel	614 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	245 539 €	921 €	2 382 €/an	Commune (100%)
369	Créteil	Mail des Mèches	67 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	13 446 €	101 €	255 €/an	Commune (100%)
370	Créteil	Parking Denfert Rochereau	125 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	375 €	188 €	56 €/an	Commune (100%)
371	Créteil	Rue Denfert Rochereau / Rue Ernest Mallet	219 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	328 €	5 €/an	Commune (100%)
372	Créteil	Rue Ernest Mallet	67 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	101 €	32 €/an	Commune (100%)
373	Créteil	Rue Gourcuff	151 m	Existant	Zone 30	Existant	0 €	226 €	71 €/an	Commune (100%)
374	Créteil	Rue Saint-Simon	108 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	3 233 €	162 €	332 €/an	SDIC sur Commune (100%)
375	Créteil	Rue Saint-Simon	289 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	86 652 €	433 €	1 142 €/an	SDIC sur Commune (100%)
376	Créteil	Rue Saint-Simon	177 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	21 221 €	265 €	856 €/an	SDIC sur Commune (8%) / SDIC sur GPSEA (92%)
377	Créteil	Rue Saint-Simon	187 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée / Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	NR	30 922 €	281 €	665 €/an	SDIC sur Commune (11%) / SDIC sur GPSEA (89%)
378	Créteil	Rue Saint-Simon	273 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	3 548 €	409 €	229 €/an	SDIC sur Commune (100%)
379	Créteil	Rue de Normandie	243 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	3 154 €	364 €	204 €/an	SDIC sur Commune (100%)
380	Créteil	Avenue Jean-Baptiste Champeval	105 m	A aménager	Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	1 582 €	158 €	163 €/an	SDIC sur Commune (100%)
381	Créteil	Rue Maurice Demenitroux	389 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	136 225 €	584 €	1 510 €/an	Commune (18%) / SDIC sur Commune (82%)
382	Créteil	Giratoire Rue Maurice Demenitroux	101 m	Existant	Piste cyclable bilatérale	Existant	0 €	152 €	491 €/an	SDIC sur Commune (100%)
383	Créteil	Avenue François Mauriac	310 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur	NR	24 772 €	464 €	1 201 €/an	Commune (59%) / SDIC sur Commune (41%)
384	Créteil	Avenue de la Brèche	121 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	182 €	471 €/an	Commune (100%)

Itinéraires communaux – Créteil – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
385	Créteil	Rue René Arcos	470 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale avec reprise des trottoirs	NR	235 078 €	705 €	2 276 €/an	SDIC sur Commune (100%)
386	Créteil	Rue Juliette Savar	252 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur accotement	NR	75 451 €	377 €	1 217 €/an	Commune (100%)
387	Créteil		210 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	316 €	0 €/an	SDIC sur Commune (100%)
388	Créteil		219 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	328 €	0 €/an	SDIC sur Commune (100%)
389	Créteil		215 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	322 €	0 €/an	SDIC sur Commune (100%)
390	Créteil	Tour du lac	1 565 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	2 348 €	0 €/an	SDIC sur Commune (100%)
391	Créteil		64 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	97 €	1 €/an	SDIC sur Commune (100%)
392	Créteil		845 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	4 227 €	1 268 €	4 016 €/an	SDIC sur Commune (92%) / SDIC sur TEGEVAL (8%)
393	Créteil		651 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	3 254 €	976 €	3 092 €/an	Commune (74%) / TEGEVAL (26%)
394	Créteil		476 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	714 €	1 846 €/an	SDIC sur Commune (100%)
395	Créteil	Avenue Laferrière	634 m	A aménager	Couloir de courtoisie en zone 30	NR	46 338 €	951 €	285 €/an	SDIC sur Commune (100%)
396	Créteil	Avenue Laferrière	509 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	43 056 €	764 €	397 €/an	SDIC sur Commune (100%)
397	Créteil	Quai de halage	66 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	26 405 €	99 €	256 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
398	Créteil	Quai de halage / Rue du Port	872 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 308 €	3 384 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
399	Créteil	Rue du Port	89 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	35 634 €	134 €	346 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
400	Créteil	Passerelle du halage	86 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	431 €	129 €	327 €/an	SDIC sur Commune (100%)
401	Créteil	Rue de l'Ecluse	220 m	A reprendre	Zone de rencontre / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 201 €	330 €	104 €/an	Commune (100%)
402	Créteil	Allée Centrale	440 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple	NR	880 €	660 €	10 €/an	Commune (100%)
403	Créteil	Allée des Coucous	50 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	75 €	1 €/an	Commune (100%)
404	Créteil	Allée des Coucous	76 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	381 €	114 €	290 €/an	Commune (100%)
405	Créteil	Rue de la Prairie	38 m	A reprendre	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	1 146 €	57 €	118 €/an	SDIC sur Commune (100%)
406	Créteil	Rue de la Prairie	389 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	583 €	9 €/an	SDIC sur Commune (100%)
407	Créteil	Rue du Bras du Chapitre	476 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	714 €	10 €/an	SDIC sur Commune (100%)
408	Créteil	Rue du Bras du Chapitre	349 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	523 €	8 €/an	SDIC sur Commune (100%)
409	Créteil	Rue du Bras du Chapitre	62 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	312 €	94 €	237 €/an	SDIC sur Commune (100%)
410	Créteil	Rue du Bras du Chapitre	190 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	284 €	4 €/an	SDIC sur Commune (100%)
411	Créteil	Rue du Moulin Berson	201 m	A aménager	Zone 30	NR	20 000 €	302 €	4 €/an	SDIC sur Commune (100%)
412	Créteil	Rue du Moulin Berson	85 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	127 €	2 €/an	SDIC sur Commune (100%)
413	Créteil	Passerelle de la Pie	141 m	A reprendre	Passerelle de la Pie	NR	270 000 €	212 €	536 €/an	SDIC sur Commune (100%)
414	Créteil	D284 - Rue Sully	397 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	119 011 €	595 €	1 569 €/an	CD94 (100%)
415	Créteil	Quai de la Croisette	92 m	Existant	Aire piétonne	Existant	0 €	137 €	0 €/an	Commune (100%)
416	Créteil	Allée Centrale	160 m	A aménager	Zone de rencontre réaménagement global	NR	95 958 €	240 €	4 €/an	Commune (100%)
417	Créteil	Passerelle Brise-Pain	36 m	A reprendre	Aire piétonne à signaler	NR	107 €	53 €	0 €/an	Commune (100%)
418	Créteil		48 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	73 €	188 €/an	SDIC sur Commune (100%)
419	Créteil	Rue Jean Gabin	185 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 108 €	277 €	144 €/an	SDIC sur Commune (100%)
420	Créteil	Avenue de la Brèche	274 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	109 667 €	411 €	1 064 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
421	Créteil	Avenue de la Brèche	167 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	20 000 €	250 €	807 €/an	SDIC sur Commune (5%) / SDIC sur GPSEA (95%)
422	Créteil	Avenue des Petites Haies	378 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale avec reprise des trottoirs	NR	188 793 €	566 €	1 828 €/an	Commune (3%) / GPSEA (97%)
423	Créteil	Rue de Valenton	135 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur chaussée avec séparateur / Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	10 093 €	202 €	542 €/an	GPSEA (100%)
424	Créteil	Rue de Valenton	302 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale sur chaussée avec séparateur / Bande cyclable unilatérale sans reprise de chaussée	NR	22 638 €	453 €	1 216 €/an	GPSEA (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Route de la Pompadour / Rue des Batillages	Créteil	Marquage	A aménager	300 €	94028
Avenue Dr Paul Casalis / Rue Juliette Savar	Créteil	Prolongement de la piste cyclable	A aménager	8 000 €	GPSEA
Rue du Port / Rue du Cap	Créteil	Mise en place d'un feu vélo	A aménager	7 800 €	CD94
Rue du Port / Rue Laferrière	Créteil	Mise en place d'un feu vélo et d'un espace d'attente	A aménager	5 640 €	CD94

Itinéraires communaux – Limeil-Brévannes – données générales

Limeil-Brévannes



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**11.21 km**
Dont existant : 0.96 / à reprendre : 2.37 / à aménager : 7.89 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Boissy-Saint-Léger, Limeil-Brévannes, Bonneuil-sur-Marne**
Coût restant d'aménagements	**2 333 577 €**
Dont franchissement	*728 094 €*
Coût restant des intersections	**43 400 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**16 813 €**
Coût restant GLOBAL	**2 393 790 €**
Coût entretien annuel	**28 326 €/an**
Coût mètre linéaire	**233,5 €/ml**

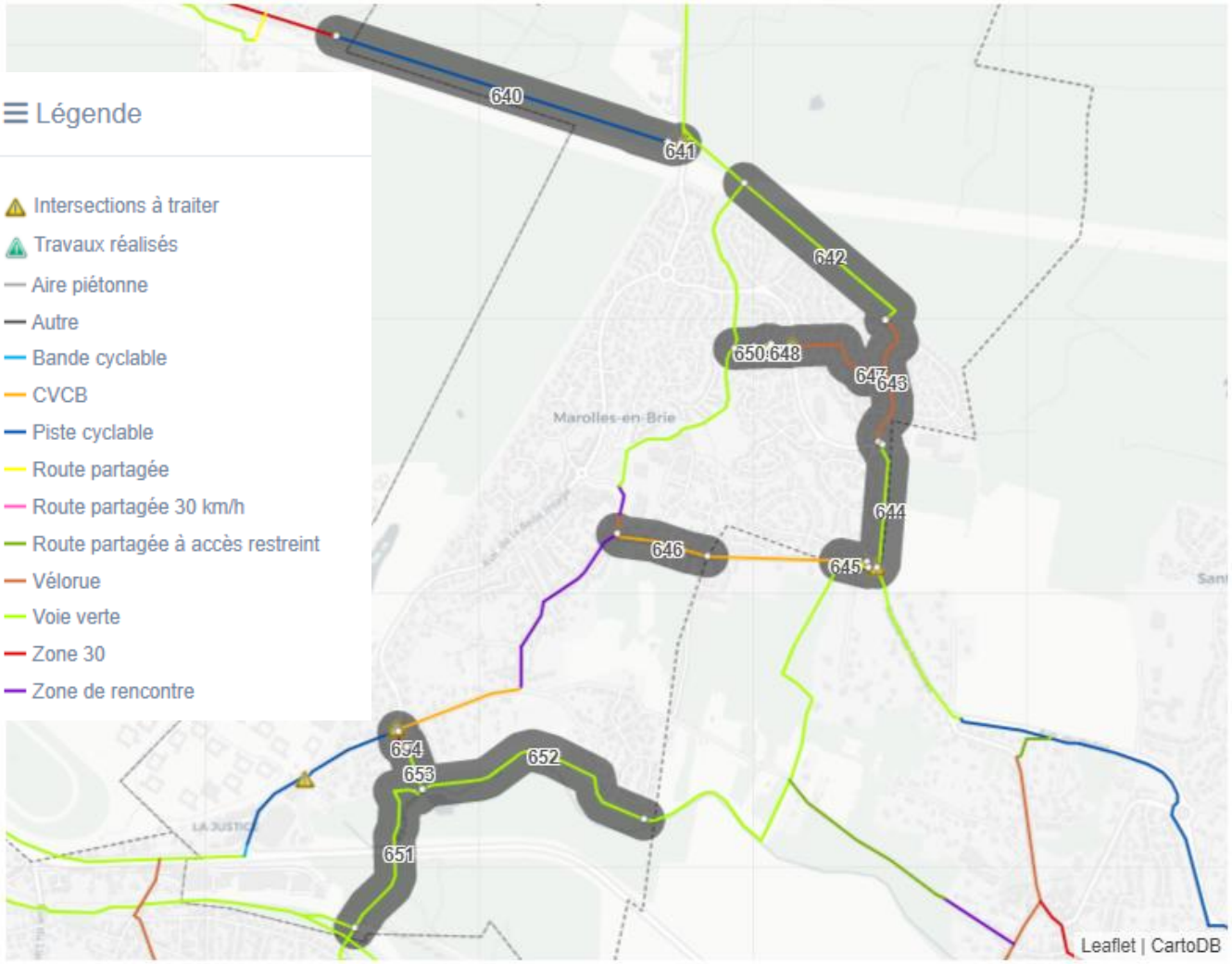
Itinéraires communaux – Limeil-Brévannes – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
490	Limeil-Brévannes	Rue Roger Salengro	172 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 034 €	259 €	134 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
491	Limeil-Brévannes	Avenue du Président Wilson	823 m	A aménager	Vélorue 30 km/h double sens marquage	NR	4 939 €	1 235 €	642 €/an	SDIC sur Commune (100%)
492	Limeil-Brévannes	Accès à créer ancienne voie ferrée	83 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	41 527 €	125 €	395 €/an	Commune (100%)
493	Limeil-Brévannes	Ancienne voie ferrée	277 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir avec terrassement	NR	22 168 €	416 €	1 316 €/an	Commune (100%)
494	Limeil-Brévannes	Accès à créer ancienne voie ferrée	63 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	31 487 €	94 €	299 €/an	Commune (100%)
495	Limeil-Brévannes	Ancienne voie ferrée	780 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	46 778 €	1 169 €	3 703 €/an	Commune (100%)
496	Limeil-Brévannes	Ancienne voie ferrée	465 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	27 929 €	698 €	2 211 €/an	Commune (100%)
497	Limeil-Brévannes	Rue Denis Papin	151 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	24 985 €	227 €	171 €/an	Commune (100%)
498	Limeil-Brévannes	Rue Paul Valéry	348 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	86 968 €	522 €	1 350 €/an	SDIC sur CD94 (12%) / SDIC sur GPSEA (88%)
499	Limeil-Brévannes	Rue Albert Gary	634 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	253 453 €	950 €	2 458 €/an	SDIC sur CD94 (7%) / SDIC sur GPSEA (93%)
500	Limeil-Brévannes	Rue Albert Gary	171 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	42 636 €	256 €	662 €/an	SDIC sur CD94 (14%) / SDIC sur Commune (86%)
501	Limeil-Brévannes / Bonneuil-sur-marne	Rue Albert Gary	617 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	154 320 €	926 €	2 395 €/an	Commune (74%) / SDIC sur Commune (26%)
502	Limeil-Brévannes	D229 - Avenue de Verdun	514 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	771 €	771 €	231 €/an	SDIC sur Commune (100%)
503	Limeil-Brévannes	D229 - Avenue de Verdun	94 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	37 484 €	141 €	364 €/an	SDIC sur Commune (100%)
504	Limeil-Brévannes	D229 - Avenue de Verdun	443 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	155 064 €	665 €	1 719 €/an	SDIC sur Commune (100%)
505	Limeil-Brévannes	D229 - Avenue de Verdun	128 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	20 767 €	192 €	100 €/an	SDIC sur CD94 (52%) / SDIC sur GPSEA (48%)
506	Limeil-Brévannes	Rue Henri Barbusse	168 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 015 €	252 €	79 €/an	GPSEA (100%)
507	Limeil-Brévannes	Rue Louis Salle	205 m	A aménager	Zone 30 / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 054 €	308 €	97 €/an	Commune (100%)
508	Limeil-Brévannes	Rue Henri Barbusse	469 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	2 815 €	704 €	366 €/an	Commune (12%) / GPSEA (88%)
509	Limeil-Brévannes	Rue Eugène Varlin	550 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	824 €	824 €	247 €/an	Commune (100%)
510	Limeil-Brévannes	Chemin du Moulin	318 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	477 €	1 208 €/an	SDIC sur Commune (100%)
511	Limeil-Brévannes	Avenue Alsace-Lorraine	310 m	A aménager	Vélorue Zone 30 réaménagement global / Double sens cyclable bande	NR	195 486 €	465 €	473 €/an	Commune (100%)
512	Limeil-Brévannes	Avenue Alsace-Lorraine	202 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	6 678 €	304 €	230 €/an	Commune (100%)
513	Limeil-Brévannes	Avenue Alsace-Lorraine	225 m	A aménager	Vélorue Zone 30 réaménagement global / Double sens cyclable bande	NR	141 942 €	338 €	344 €/an	Commune (100%)
514	Limeil-Brévannes	Rue du Tertre	491 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	6 380 €	736 €	412 €/an	Commune (100%)
515	Limeil-Brévannes	Rue du Tertre	123 m	A aménager	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	370 €	185 €	55 €/an	SDIC sur Commune (100%)
516	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue de Valenton	344 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	86 043 €	516 €	1 335 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
517	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue de Valenton - pont	36 m	A aménager	Passerelle en encorbellement	NR	728 094 €	55 €	138 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
518	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue de Valenton	448 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	111 893 €	671 €	1 737 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
519	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue de Valenton	637 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	956 €	2 421 €/an	CD94 (3%) / SDIC sur CD94 (97%)
520	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue de Valenton	235 m	A aménager	Couloir de courtoisie	NR	1 175 €	353 €	106 €/an	CD94 (84%) / SDIC sur CD94 (16%)
521	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue de Valenton	177 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	52 963 €	265 €	698 €/an	CD94 (100%)
522	Limeil-Brévannes	D136 - Avenue de Valenton	507 m	A aménager	Couloir de courtoisie	NR	42 535 €	760 €	228 €/an	CD94 (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D229 / D205	Limeil-Brévannes	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
D229 / Rue Louis Salle	Limeil-Brévannes	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94044
D229 / Avenue de Cessac	Limeil-Brévannes	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94044
D229 / Rue de Brévannes	Boissy-Saint-Léger	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA
Avenue de Valenton / Rue Eugène Varlin	Limeil-Brévannes	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94044
Avenue Alsace-Lorraine / Avenue des Deux Clochers	Limeil-Brévannes	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94044
Voie verte / Rue du Tertre	Limeil-Brévannes	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	94044
Voie verte / Rue Eugène Varlin	Limeil-Brévannes	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	94044

Itinéraires communaux – Marolles-en-Brie – données générales

Marolles-en-Brie



Données chiffrées

Longueur totale	4.95 km
Dont existant : 1.03 / à reprendre : 1.80 / à aménager : 2.12 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Marolles-en-Brie, Boissy-Saint-Léger
Coût restant d'aménagements	580 152 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	1 950 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	5 441 €
Coût restant GLOBAL	**587 543 €**
Coût entretien annuel	17 244 €/an
Coût mètre linéaire	149,9 €/ml

Itinéraires communaux – Marolles-en-Brie – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
640	Marolles-en-Brie	Chemin de la Porte	1 029 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	340 €	3 993 €/an	SDIC sur ONF (100%)
641	Marolles-en-Brie		42 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	64 €	14 €	19 €/an	SDIC sur Commune (100%)
642	Marolles-en-Brie	Allée de Villemenon	622 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	3 112 €	205 €	2 957 €/an	Commune (6%) / SDIC sur Commune (94%)
643	Marolles-en-Brie	Rue des Bergers / Rue des Taillis	408 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	82 449 €	612 €	318 €/an	Commune (100%)
644	Marolles-en-Brie	Avenue de la Saussaye	370 m	A reprendre	Voie Verte sur accotement	NR	92 584 €	556 €	1 407 €/an	SDIC sur CD94 (3%) / Commune (4%) / GPSEA (6%) / SDIC sur GPSEA (86%
645	Marolles-en-Brie	D252 - Avenue des Buissons	166 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	250 €	250 €	75 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
646	Marolles-en-Brie	D252 - Avenue des Buissons	278 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec écluses	NR	5 560 €	417 €	876 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
647	Marolles-en-Brie	Rue des Bergers / Avenue de la Bergerie	342 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	22 053 €	513 €	267 €/an	Commune (100%)
648	Marolles-en-Brie	Rue des Jachères	58 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	20 347 €	87 €	45 €/an	Commune (100%)
649	Marolles-en-Brie		64 m	A reprendre	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	12 880 €	97 €	245 €/an	Commune (100%)
650	Marolles-en-Brie		62 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	312 €	93 €	296 €/an	Commune (100%)
651	Marolles-en-Brie	Tegeval	551 m	A reprendre	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	110 261 €	827 €	2 619 €/an	TEGEVAL (100%)
652	Marolles-en-Brie	Tegeval	765 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	229 517 €	1 148 €	3 634 €/an	TEGEVAL (100%)
653	Marolles-en-Brie		130 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	648 €	194 €	493 €/an	Commune (100%)
654	Marolles-en-Brie	Allée du Réveillon	59 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple	NR	118 €	89 €	1 €/an	Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Rond point de la Butte au Berger	Marolles-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94048
D252 / Avenue de la Saussaye	Marolles-en-Brie	Débouché de la piste dans le giratoire	A aménager	1 650 €	CD94

Itinéraires communaux – Mandres-les-Roses – données générales

Mandres-les-Roses



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	9.49 km
Dont existant : 0.39 / à reprendre : 6.02 / à aménager : 3.08 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Santeny, Périgny, Mandres-les-Roses, Villecresnes
Coût restant d'aménagements	792 092 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	600 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	11 473 €
Coût restant GLOBAL	**804 165 €**
Coût entretien annuel	10 754 €/an
Coût mètre linéaire	88,4 €/ml

Itinéraires communaux – Mandres-les-Roses – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
723	Mandres-les-Roses	D253 - Rue François Coppée	461 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	184 343 €	691 €	1 788 €/an	CD94 (100%)
724	Mandres-les-Roses	D253 - Rue François Coppée	321 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	64 104 €	481 €	1 218 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
725	Mandres-les-Roses	D253 - Rue François Coppée - Rue de Brie	877 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	127 745 €	1 316 €	684 €/an	CD94 (63%) / SDIC sur CD94 (37%)
726	Mandres-les-Roses	Rue Auguste Dupin	682 m	A aménager	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	2 047 €	1 023 €	307 €/an	SDIC sur Commune (100%)
727	Mandres-les-Roses / Villecresnes	Rue Auguste Dupin	66 m	A aménager	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	199 €	99 €	30 €/an	SDIC sur Commune (100%)
728	Mandres-les-Roses	Rue Auguste Dupin	43 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	2 567 €	64 €	163 €/an	SDIC sur Commune (100%)
729	Mandres-les-Roses	Chemin de Yerres à Brie	623 m	A reprendre	Route à accès restreint	NR	935 €	935 €	14 €/an	SDIC sur Commune (100%)
730	Mandres-les-Roses	Rue de Verdun	212 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	41 205 €	318 €	165 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
731	Mandres-les-Roses	D252 - Rue de Verdun	1 031 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens séparation pavée	NR	103 080 €	1 546 €	804 €/an	CD94 (84%) / SDIC sur CD94 (16%)
732	Mandres-les-Roses	D252 - Rue de Verdun	238 m	Existant	Voie verte	Existant	0 €	79 €	904 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
733	Mandres-les-Roses	D252 - Rue de Verdun	137 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	41 012 €	45 €	519 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
734	Mandres-les-Roses	D252b - Rue du Généra Leclerc	42 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	21 387 €	63 €	48 €/an	CD94 (100%)
735	Mandres-les-Roses	Rue Pasteur	175 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	21 051 €	263 €	137 €/an	Commune (100%)
736	Mandres-les-Roses	Rue de la Croix Rouge	147 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	20 881 €	220 €	115 €/an	Commune (100%)
737	Mandres-les-Roses	Rue René Thibault	68 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	409 €	102 €	53 €/an	Commune (100%)
738	Mandres-les-Roses	Rue René Thibault	355 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	4 616 €	117 €	298 €/an	Commune (100%)
739	Mandres-les-Roses	Rue René Thibault	306 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	10 082 €	101 €	347 €/an	CD94 (3%) / Commune (97%)
740	Mandres-les-Roses	Chemin Vert	328 m	A reprendre	Route à accès restreint	NR	492 €	108 €	7 €/an	Commune (100%)
741	Mandres-les-Roses	Chemin Vert	603 m	A reprendre	Route à accès restreint	NR	904 €	199 €	13 €/an	Commune (100%)
742	Mandres-les-Roses	Avenue Georges Pompidou	234 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	7 023 €	351 €	721 €/an	Commune (100%)
743	Mandres-les-Roses	Rue du 8 Mai 1945	143 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple	NR	286 €	215 €	3 €/an	Commune (100%)
744	Mandres-les-Roses	Rue du 8 Mai 1945	393 m	A reprendre	Route à accès restreint	NR	589 €	130 €	11 €/an	Commune (100%)
745	Mandres-les-Roses	Rue du 8 Mai 1945	154 m	Existant	Route partagée 50 km/h	Existant	0 €	232 €	3 €/an	Commune (100%)
746	Mandres-les-Roses	Rue des Roses	202 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	21 215 €	304 €	158 €/an	Commune (100%)
747	Mandres-les-Roses	D252b - Rue des Roses	84 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	2 533 €	127 €	260 €/an	CD94 (100%)
748	Mandres-les-Roses	D252b - Rue Cazeaux	354 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	41 061 €	531 €	138 €/an	CD94 (100%)
749	Mandres-les-Roses	D252b - Rue du Général Leclerc	371 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	41 113 €	557 €	145 €/an	CD94 (100%)
750	Mandres-les-Roses	D53 - Rue Paul Doumer	138 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	826 €	207 €	107 €/an	CD94 (100%)
751	Mandres-les-Roses	Rue Henriette Fougasse	259 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	21 553 €	388 €	202 €/an	Commune (100%)
752	Mandres-les-Roses	Rue de la Croix Rouge	442 m	A reprendre	Chaussée à voie centrale banalisée avec écluses	NR	8 834 €	663 €	1 391 €/an	Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D253 / Chemin de Yerre à Brie	Mandres-les-Roses	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
D252 / D253	Mandres-les-Roses	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94

Itinéraires communaux – Noiseau – données générales

Noiseau



Données chiffrées

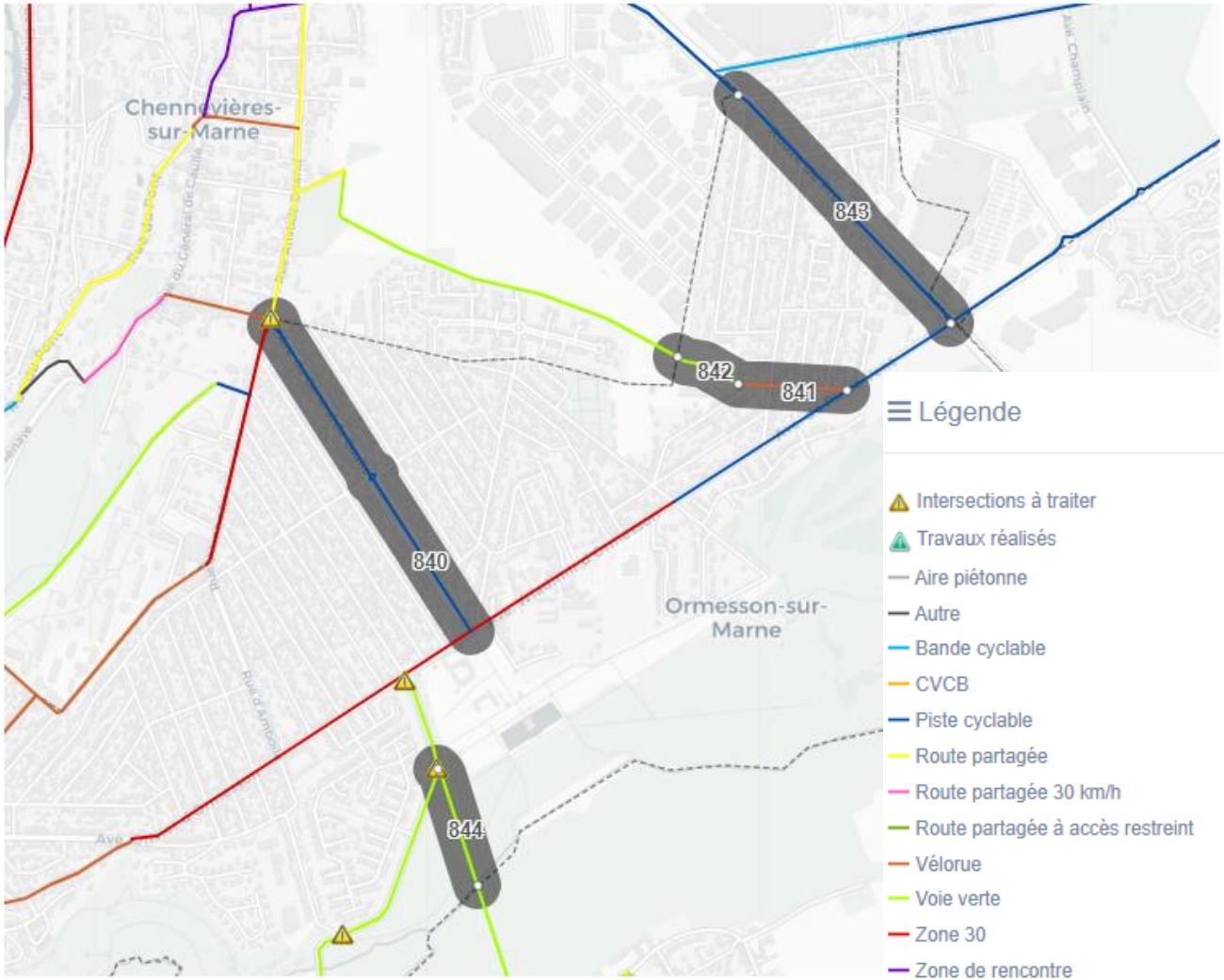
Longueur totale	**4.63 km**
Dont existant : 1.23 / à reprendre : 1.41 / à aménager : 1.99 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Ormesson-sur-Marne, Noiseau**
Coût restant d'aménagements	**735 982 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**0 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**5 665 €**
Coût restant GLOBAL	**741 647 €**
Coût entretien annuel	**12 683 €/an**
Coût mètre linéaire	**217,6 €/ml**

Itinéraires communaux – Noiseau – Détail des aménagements aux tronçons

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
625	Noiseau	Rue Léon Blum	193 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple	NR	387 €	290 €	4 €/an	Commune (100%)
626	Noiseau	Rue Léon Blum	385 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	2 312 €	578 €	301 €/an	Commune (100%)
627	Noiseau	Rue Léon Blum	191 m	A reprendre	Zone de rencontre réaménagement global	NR	114 332 €	286 €	4 €/an	Commune (100%)
628	Noiseau	Rue Léon Blum	45 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple	NR	91 €	68 €	1 €/an	Commune (60%) / SDIC sur GPSEA (40%
629	Noiseau	Chemin de Brie	609 m	Existant	Route à accès restreint	Existant	0 €	913 €	13 €/an	SDIC sur Commune (100%)
630	Noiseau	Route de Paulvaiche	136 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	682 €	205 €	518 €/an	Commune (100%)
631	Noiseau	Rue Edouard Branly	591 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	887 €	2 293 €/an	Commune (1%) / SDIC sur GPSEA (99%)
632	Noiseau	D136 - Avenue Pierre Mendès France	26 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	38 €	99 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
633	Noiseau	D136 - Avenue Pierre Mendès France	338 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	169 133 €	507 €	1 312 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
634	Noiseau	D136 - Route de la Queue-en-Brie	1 099 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	329 621 €	363 €	4 175 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
635	Noiseau	Rue Pierre Brossolette	365 m	A reprendre	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	3 652 €	548 €	1 150 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
636	Noiseau	Rue du Général de Gaulle	319 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	95 555 €	478 €	1 210 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
637	Noiseau	Chemin d'Ormesson à Noiseau	337 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	20 218 €	505 €	1 601 €/an	Commune (100%)

Itinéraires communaux – Ormesson-sur-Marne – données générales

Ormesson-sur-Marne



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**2.45 km**
Dont existant : - / à reprendre : 0.46 / à aménager : 1.98 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Ormesson-sur-Marne**
Coût restant d'aménagements	**144 221 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**1 650 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**3 668 €**
Coût restant GLOBAL	**149 539 €**
Coût entretien annuel	**9 992 €/an**
Coût mètre linéaire	**61,2 €/ml**

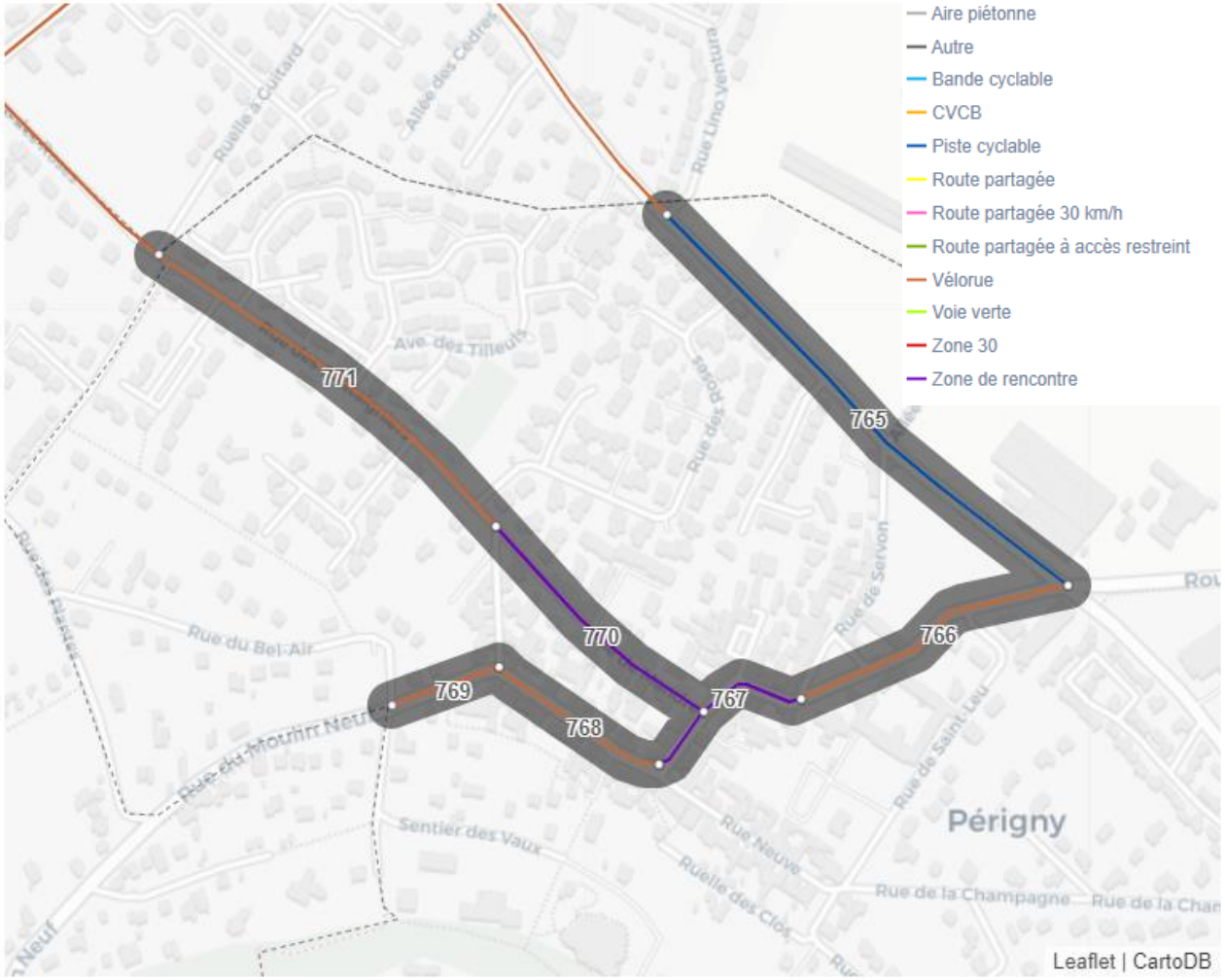
Itinéraires communaux – Ormesson-sur-Marne – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
840	Ormesson	D233 - Avenue du Général de Gaulle	957 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	114 796 €	1 435 €	4 630 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
841	Ormesson	Rue des Cantoux	264 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 583 €	396 €	206 €/an	Commune (100%)
842	Ormesson	Chemin de la Queue-en-Brie	161 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	9 669 €	242 €	765 €/an	Commune (100%)
843	Ormesson	D4 - Route de Provins	761 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle	NR	0 €	1 141 €	2 952 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
844	Ormesson	Chemin d'Ormesson à Noiseau	303 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	18 172 €	454 €	1 439 €/an	Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Débouché voie verte / Avenue Maurice Schuman	Ormesson-sur-Marne	Abaissé de trottoir	A aménager	1 650 €	CD94

Itinéraires communaux – Périgny – données générales

Périgny



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

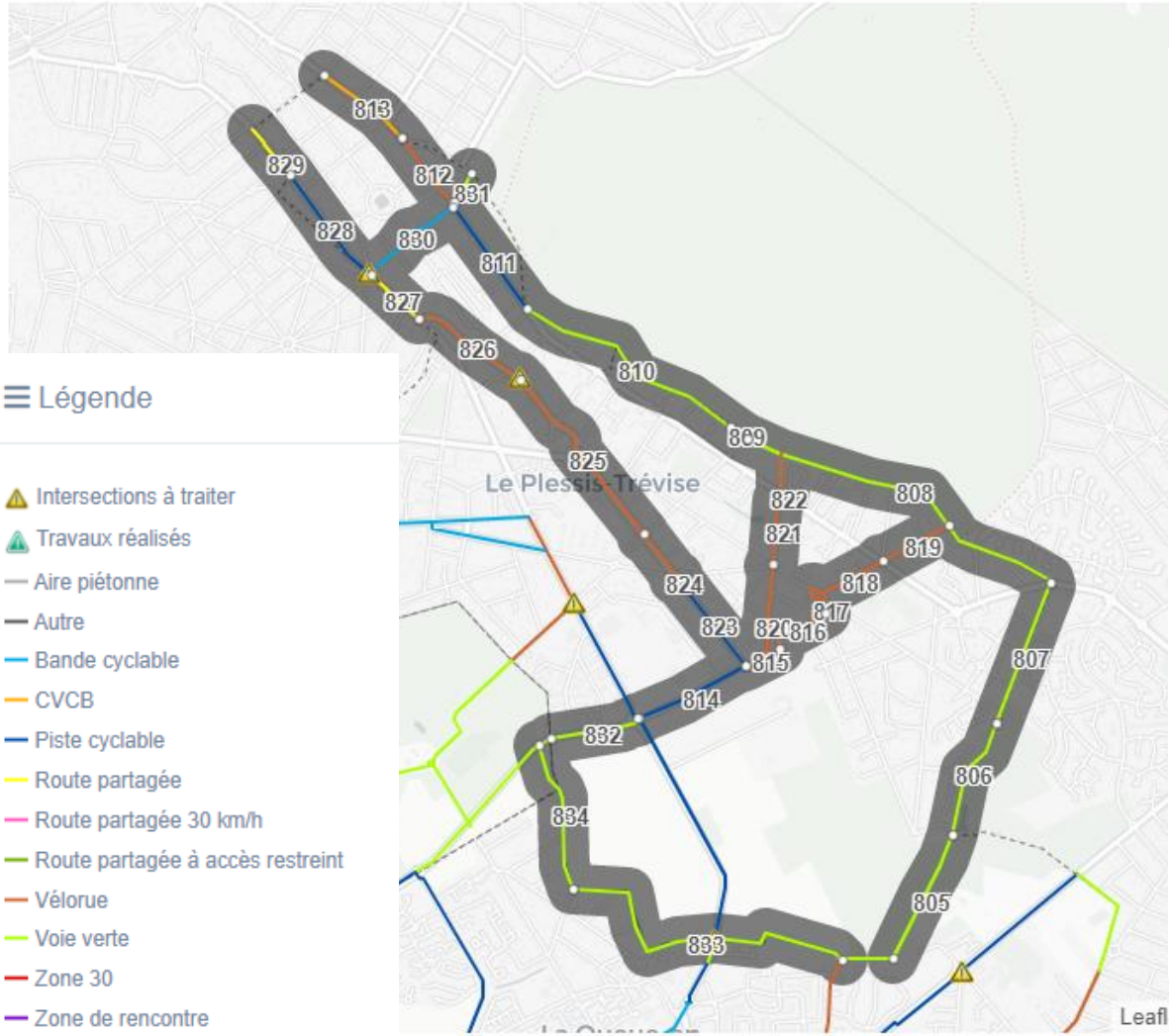
Longueur totale	**1.64 km**
Dont existant : 0.37 / à reprendre : 0.83 / à aménager : 0.44 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Périgny, Mandres-les-Roses**
Coût restant d'aménagements	**136 543 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**0 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**2 459 €**
Coût restant GLOBAL	**139 002 €**
Coût entretien annuel	**2 356 €/an**
Coût mètre linéaire	**109,7 €/ml**

Itinéraires communaux – Périgny – Détail des aménagements aux tronçons

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
765	Périgny	D253 - Rue de Brie	439 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement avec busage	NR	131 571 €	658 €	1 702 €/an	CD94 (100%)
766	Périgny	D251 - Rue Paul Doumer	237 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 424 €	356 €	185 €/an	CD94 (100%)
767	Périgny	D251 - Rue Paul Doumer	146 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	220 €	3 €/an	CD94 (100%)
768	Périgny	D251 - Rue Paul Doumer	152 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	912 €	228 €	118 €/an	CD94 (100%)
769	Périgny	D251 - Rue du Moulin Neuf	91 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	545 €	136 €	71 €/an	CD94 (100%)
770	Périgny	Rue de Mandres	226 m	Existant	Zone de rencontre	Existant	0 €	339 €	5 €/an	Commune (100%)
771	Périgny	Rue des Châtaigniers	349 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	2 092 €	523 €	272 €/an	Commune (100%)

Itinéraires communaux – Le Plessis-Trévise – données générales

Le Plessis-Trévise



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**12.93 km**
Dont existant : 0.41 / à reprendre : 7.39 / à aménager : 5.14 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**La Queue-en-Brie, Chennevières-sur-Marne, Le Plessis-Trévise**
Coût restant d'aménagements	**684 531 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**600 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**17 314 €**
Coût restant GLOBAL	**702 445 €**
Coût entretien annuel	**41 085 €/an**
Coût mètre linéaire	**56,1 €/ml**

Itinéraires communaux – Le Plessis-Trévise – Détail des aménagements aux tronçons

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
805	Le Plessis-Trévise / La Queue-en-Brie	Chemin de Gournay	513 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	30 770 €	769 €	2 436 €/an	SDIC sur Commune (100%)
806	Le Plessis-Trévise	Chemin de Gournay	458 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	27 496 €	687 €	2 177 €/an	SDIC sur Commune (100%)
807	Le Plessis-Trévise	Chemin de Gournay	558 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	2 791 €	837 €	2 652 €/an	SDIC sur Commune (100%)
808	Le Plessis-Trévise	Chemin de Villiers à Combault	1 297 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	6 484 €	1 945 €	6 160 €/an	SDIC sur Commune (100%)
809	Le Plessis-Trévise	Chemin de Villiers à Combault	75 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple	NR	150 €	113 €	2 €/an	SDIC sur Commune (100%)
810	Le Plessis-Trévise	Chemin de Villiers à Combault	908 m	A aménager	Voie Verte à signaler	NR	4 541 €	1 362 €	4 314 €/an	Commune (1%) / SDIC sur Commune (99%)
811	Le Plessis-Trévise	Avenue de la Maréchale	523 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	130 782 €	785 €	2 030 €/an	Commune (11%) / GPSEA (89%)
812	Le Plessis-Trévise	Avenue de la Maréchale	309 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	4 018 €	464 €	260 €/an	Commune (100%)
813	Le Plessis-Trévise	Route de Combault	373 m	A reprendre	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	3 731 €	560 €	1 175 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
814	Le Plessis-Trévise	Avenue de l'Europe	443 m	A reprendre	Piste cyclable unilatérale / Piste cyclable unilatérale sur accotement	NR	66 447 €	664 €	2 197 €/an	Commune (100%)
815	Le Plessis-Trévise	Avenue de l'Europe	141 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	848 €	212 €	110 €/an	Commune (100%)
816	Le Plessis-Trévise	Avenue Gambetta	236 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 415 €	354 €	184 €/an	Commune (100%)
817	Le Plessis-Trévise	Place de Verdun	211 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 269 €	317 €	165 €/an	Commune (23%) / GPSEA (77%)
818	Le Plessis-Trévise	Avenue Cheret	280 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	9 225 €	419 €	317 €/an	Commune (100%)
819	Le Plessis-Trévise	Avenue Cheret	273 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 638 €	409 €	213 €/an	Commune (100%)
820	Le Plessis-Trévise	Avenue Bertrand	416 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	2 498 €	624 €	325 €/an	Commune (100%)
821	Le Plessis-Trévise	Avenue Bertrand	261 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	8 629 €	392 €	297 €/an	Commune (100%)
822	Le Plessis-Trévise	Avenue Bertrand	197 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 180 €	295 €	153 €/an	Commune (100%)
823	Le Plessis-Trévise	Avenue Ardouin	408 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	612 €	1 582 €/an	Commune (100%)

Itinéraires communaux – Le Plessis-Trévise – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
824	Le Plessis-Trévise	Avenue Ardouin	292 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 754 €	438 €	228 €/an	Commune (22%) / GPSEA (58%) / SDIC sur GPSEA (19%)
825	Le Plessis-Trévise	Avenue Ardouin	751 m	A reprendre	Vélorue Zone de rencontre double sens marquage	NR	4 505 €	1 126 €	586 €/an	Commune (52%) / GPSEA (48%)
826	Le Plessis-Trévise	Avenue du Tramway	447 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	14 757 €	671 €	508 €/an	Commune (100%)
827	Le Plessis-Trévise	D235 - Rue Maurice Berteaux	246 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	369 €	369 €	111 €/an	CD94 (100%)
828	Le Plessis-Trévise	D235 - Rue Maurice Berteaux	463 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale avec reprise du trottoir / Route partagée trajectoire matérialisée	NR	116 543 €	695 €	1 358 €/an	CD94 (100%)
829	Le Plessis-Trévise	D235 - Rue Maurice Berteaux	211 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	316 €	316 €	95 €/an	CD94 (100%)
830	Le Plessis-Trévise	Avenue Jean-Claude Delubac	395 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	11 840 €	592 €	1 216 €/an	GPSEA (100%)
831	Le Plessis-Trévise	Avenue Jean-Claude Delubac	125 m	A aménager	Voie Verte sur accotement	NR	31 268 €	188 €	475 €/an	GPSEA (100%)
832	Le Plessis-Trévise	D235	339 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	67 798 €	508 €	1 288 €/an	CD94 (100%)
833	Le Plessis-Trévise	Chemin	1 222 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir avec terrassement	NR	97 749 €	403 €	5 804 €/an	Commune (100%)
834	Le Plessis-Trévise	Chemin	562 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	33 720 €	185 €	2 669 €/an	Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D235 / Avenue Jean-Claude Delubac	Le Plessis-Trévise	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
Avenue Ardouin / Avenue Georges Foureau	Le Plessis-Trévise	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94059

Itinéraires communaux – La Queue-en-Brie – données générales

La Queue-en-Brie



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**9.97 km**
Dont existant : 2.24 / à reprendre : 3.82 / à aménager : 3.92 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**La Queue-en-Brie, Chennevières-sur-Marne, Le Plessis-Trévise**
Coût restant d'aménagements	**1 107 380 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**27 060 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**13 736 €**
Coût restant GLOBAL	**1 148 176 €**
Coût entretien annuel	**31 790 €/an**
Coût mètre linéaire	**148,4 €/ml**

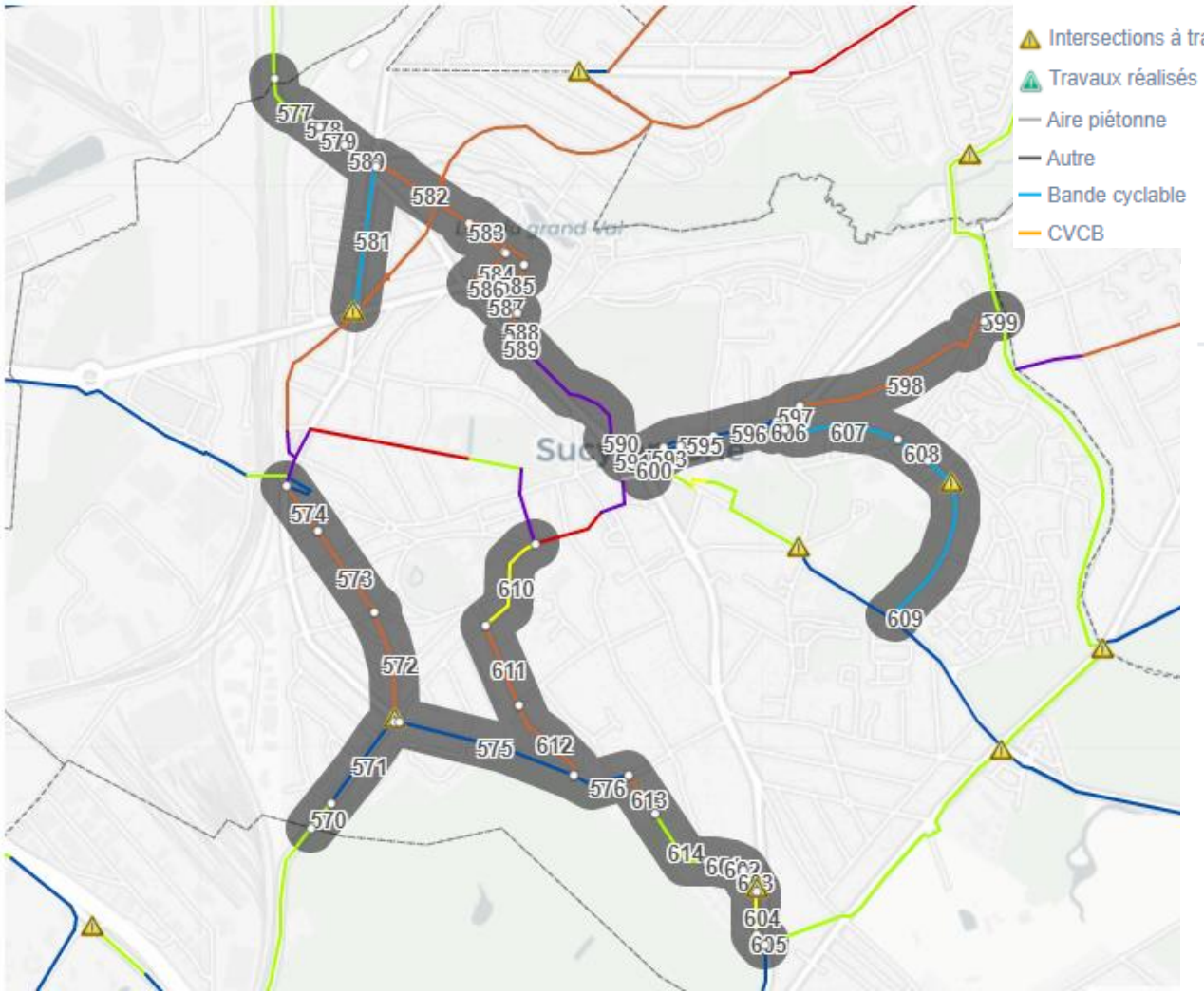
Itinéraires communaux – La Queue-en-Brie – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
776	La Queue-en-Brie	D136 - Route de Noiseau	454 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	136 265 €	681 €	1 726 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
777	La Queue-en-Brie	D136 - Rue de la Libération	611 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	183 262 €	916 €	2 321 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
778	La Queue-en-Brie	D4 - Rue du Général de Gaulle	568 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	113 620 €	852 €	2 159 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
779	La Queue-en-Brie	Route de Combault	353 m	A reprendre	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	141 398 €	530 €	1 372 €/an	SDIC sur Commune (2%) / SDIC sur GPSEA (98%)
780	La Queue-en-Brie	Route de Combault	401 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	100 144 €	601 €	1 554 €/an	GPSEA (100%)
781	La Queue-en-Brie	Route de Combault	304 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	456 €	1 179 €/an	GPSEA (100%)
782	La Queue-en-Brie	Route de Combault	548 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	822 €	2 127 €/an	GPSEA (100%)
783	La Queue-en-Brie	Chemin de Gournay	172 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens séparation pavée	NR	17 159 €	257 €	134 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
784	La Queue-en-Brie	Chemin de Gournay	327 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 963 €	491 €	255 €/an	SDIC sur Commune (100%)
785	Le Plessis-Trévise / La Queue-en-Brie	Chemin de Gournay	200 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	12 029 €	301 €	952 €/an	SDIC sur Commune (100%)
786	La Queue-en-Brie	Avenue Charles Péguy	312 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	78 103 €	469 €	1 212 €/an	Commune (12%) / GPSEA (88%)
787	La Queue-en-Brie	Avenue Charles Péguy	1 108 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 663 €	4 301 €/an	CD94 (1%) / Commune (32%) / GPSEA (67%)
788	La Queue-en-Brie	Chemin de la Montagne	194 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 163 €	291 €	151 €/an	Commune (100%)
789	La Queue-en-Brie	Chemin de la Montagne	602 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	3 009 €	903 €	2 287 €/an	Commune (100%)
790	La Queue-en-Brie	Avenue du Buisson Fleuri	412 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	62 474 €	619 €	322 €/an	Commune (100%)
791	La Queue-en-Brie	Voie à créer	443 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	132 954 €	146 €	2 105 €/an	Commune (100%)
792	La Queue-en-Brie	Chemin le long du Morbras	244 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	1 220 €	366 €	927 €/an	Commune (100%)
793	La Queue-en-Brie	Chemin le long du Morbras	273 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	16 358 €	90 €	1 295 €/an	Commune (100%)
794	La Queue-en-Brie	Allée de la Fontaine	196 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 177 €	294 €	153 €/an	Commune (100%)
795	La Queue-en-Brie		437 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	2 186 €	656 €	2 077 €/an	Commune (100%)
796	La Queue-en-Brie	Voie à créer	331 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	99 275 €	109 €	1 572 €/an	Commune (100%)
797	La Queue-en-Brie	Rue de l'Avenir	275 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	412 €	1 067 €/an	SDIC sur Commune (100%)
798	La Queue-en-Brie	Chemin des Marmouzets	1 207 m	A reprendre	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	3 622 €	1 811 €	543 €/an	Commune (27%) / SDIC sur Commune (73%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Route de Combault	La Queue-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA
Route de Combault / Chemin de Gournay	La Queue-en-Brie	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	GPSEA
Avenue Charles Péguy / Rue Louis Aragon	La Queue-en-Brie	Débouché de la piste dans l'intersection	A aménager	5 960 €	GPSEA

Itinéraires communaux – Sucy-en-Brie – données générales

Sucy-en-Brie



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	8.52 km
Dont existant : 0.38 / à reprendre : 1.03 / à aménager : 7.11 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Sucy-en-Brie, Boissy-Saint-Léger, Bonneuil-sur-Marne
Coût restant d'aménagements	1 151 563 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	900 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	12 783 €
Coût restant GLOBAL	**1 165 246 €**
Coût entretien annuel	17 723 €/an
Coût mètre linéaire	143,0 €/ml

Version adoptée CT 15.12.2021

Itinéraires communaux – Sucy-en-Brie – Détail des aménagements aux tronçons

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
570	Sucy-en-Brie	D229 - Rue de Brévannes	90 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	17 994 €	135 €	342 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
571	Sucy-en-Brie	D229 - Rue de Brévannes	295 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	73 733 €	442 €	1 144 €/an	SDIC sur GPSEA (100%)
572	Sucy-en-Brie	Avenue de l'Argonne	311 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	44 039 €	466 €	261 €/an	SDIC sur Commune (100%)
573	Sucy-en-Brie	Boulevard de Verdun	298 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	51 786 €	446 €	232 €/an	SDIC sur Commune (100%)
574	Sucy-en-Brie	Boulevard de Verdun	157 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable bande	NR	15 185 €	236 €	178 €/an	SDIC sur Commune (100%)
575	Sucy-en-Brie	Avenue du Piple	525 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	131 196 €	787 €	2 036 €/an	GPSEA (100%)
576	Sucy-en-Brie	Rue Albert Dru	169 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec aménagements importants	NR	84 579 €	254 €	656 €/an	GPSEA (100%)
577	Sucy-en-Brie		174 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	10 457 €	261 €	828 €/an	SDIC sur Commune (100%)
578	Sucy-en-Brie	Parking	27 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	41 €	41 €	12 €/an	SDIC sur Commune (100%)
579	Sucy-en-Brie	Rue du Moulin Bateau	90 m	A aménager	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	20 270 €	135 €	40 €/an	SDIC sur Commune (100%)
580	Sucy-en-Brie	Rue du Moulin Bateau	107 m	A aménager	Zone 30 panneaux trajectoire matérialisée	NR	322 €	161 €	48 €/an	SDIC sur Commune (100%)
581	Sucy-en-Brie	D111 - Rue du Général Leclerc	421 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	12 632 €	632 €	1 297 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
582	Sucy-en-Brie	Boulevard Pierre Raunet	322 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	21 930 €	482 €	251 €/an	Commune (79%) / SDIC sur Commune (21%)
583	Sucy-en-Brie	Boulevard Pierre Raunet	369 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	1 108 €	554 €	144 €/an	Commune (100%)
584	Sucy-en-Brie	Rue Michelet	130 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	1 696 €	196 €	110 €/an	Commune (100%)
585	Sucy-en-Brie	Rue Chevreul	142 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	11 849 €	213 €	119 €/an	Commune (100%)
586	Sucy-en-Brie	Rue Chevreul	39 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	10 233 €	58 €	30 €/an	Commune (100%)
587	Sucy-en-Brie	Rue Thiers	125 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	10 753 €	188 €	98 €/an	Commune (100%)
588	Sucy-en-Brie	Rue Raspail	78 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	11 013 €	117 €	65 €/an	Commune (100%)
589	Sucy-en-Brie	D206 - Rue Maurice Berteaux	44 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle avec reprise du trottoir	NR	17 418 €	65 €	169 €/an	GPSEA (100%)
590	Sucy-en-Brie	Allée Monnet / Cité Verte	435 m	A reprendre	Zone de rencontre panneaux simple trajectoire matérialisée	NR	1 305 €	653 €	196 €/an	Commune (100%)
591	Sucy-en-Brie	D206 - Avenue Winston Churchill	131 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur	NR	10 487 €	197 €	509 €/an	CD94 (100%)

Itinéraires communaux – Sucy-en-Brie – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
592	Sucy-en-Brie	D206 - Avenue Winston Churchill	60 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale avec reprise du trottoir	NR	14 880 €	89 €	148 €/an	CD94 (100%)
593	Sucy-en-Brie	D233 - Avenue Georges Pompidou	119 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale surélevée en remplacement de stationnement latéral	NR	35 611 €	178 €	294 €/an	CD94 (100%)
594	Sucy-en-Brie	D233 - Avenue Georges Pompidou	149 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale avec reprise du trottoir	NR	37 299 €	224 €	370 €/an	CD94 (100%)
595	Sucy-en-Brie	D233 - Avenue Georges Pompidou	103 m	A aménager	Piste cyclable unilatérale avec reprise du trottoir	NR	25 715 €	154 €	255 €/an	CD94 (100%)
596	Sucy-en-Brie	D233 - Avenue Georges Pompidou	235 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale avec terre-plein central à supprimer	NR	140 956 €	352 €	1 137 €/an	CD94 (100%)
597	Sucy-en-Brie	D233 - Rue de Noiseau	83 m	A aménager	Couloir de courtoisie	NR	20 417 €	125 €	38 €/an	CD94 (100%)
598	Sucy-en-Brie	Petite voie de Noiseau / Avenue de la Chapellerie	620 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	23 721 €	930 €	484 €/an	Commune (100%)
599	Sucy-en-Brie		51 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	3 088 €	77 €	244 €/an	Commune (100%)
600	Sucy-en-Brie	D233 - Avenue Winston Churchill	101 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	302 €	151 €	39 €/an	CD94 (100%)
601	Sucy-en-Brie	Rue du Clos de Ville	57 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	20 342 €	86 €	44 €/an	Commune (100%)
602	Sucy-en-Brie		52 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	261 €	78 €	198 €/an	Commune (100%)
603	Sucy-en-Brie	Parking	60 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	90 €	90 €	27 €/an	Commune (100%)
604	Sucy-en-Brie		127 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	190 €	190 €	57 €/an	Commune (100%)
605	Sucy-en-Brie	D136 - Rue de Boissy	41 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	62 €	160 €/an	Commune (100%)
606	Sucy-en-Brie	Avenue du Fort	22 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	6 683 €	33 €	88 €/an	GPSEA (100%)
607	Sucy-en-Brie	Avenue du Fort	335 m	Existant	Bande cyclable bilatérale	Existant	0 €	502 €	1 030 €/an	GPSEA (100%)
608	Sucy-en-Brie	Avenue du Fort	107 m	A reprendre	Bande cyclable unilatérale / Bande cyclable unilatérale avec reprise de chaussée	NR	16 027 €	160 €	449 €/an	GPSEA (100%)
609	Sucy-en-Brie	Avenue du Fort	556 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	166 848 €	834 €	2 200 €/an	GPSEA (100%)
610	Sucy-en-Brie	Rue de Brévannes	297 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	8 445 €	445 €	134 €/an	GPSEA (100%)
611	Sucy-en-Brie	Avenue du Petit Val	248 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 489 €	372 €	194 €/an	GPSEA (100%)
612	Sucy-en-Brie	Avenue du Petit Val	266 m	A reprendre	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	1 596 €	399 €	208 €/an	GPSEA (100%)
613	Sucy-en-Brie	Sentier des Luards	131 m	A aménager	Vélorue Zone de rencontre double sens marquage	NR	787 €	197 €	102 €/an	Commune (100%)
614	Sucy-en-Brie	Sentier des Luards	223 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	66 792 €	334 €	1 058 €/an	Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
D229 / Avenue du Piple	Sucy-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA
Avenue du Fort / Avenue de la Fontaine de Villiers	Sucy-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA
D233 / Sentier du Bois Guyard	Sucy-en-Brie	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94071

Itinéraires communaux – Santeny – données générales

Santeny



Données chiffrées

Longueur totale	11.9 km
Dont existant : 1.63 / à reprendre : 0.66 / à aménager : 7.92 km / À définir 1.7 Km	
Communes concernées	Marolles-en-Brie, Santeny, Mandres-les-Roses
Coût restant d'aménagements	1 339 261 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	300 €
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	9 824 €
Coût restant GLOBAL	**1 349 385 €**
Coût entretien annuel	26 236 €/an
Coût mètre linéaire	157,3 €/ml

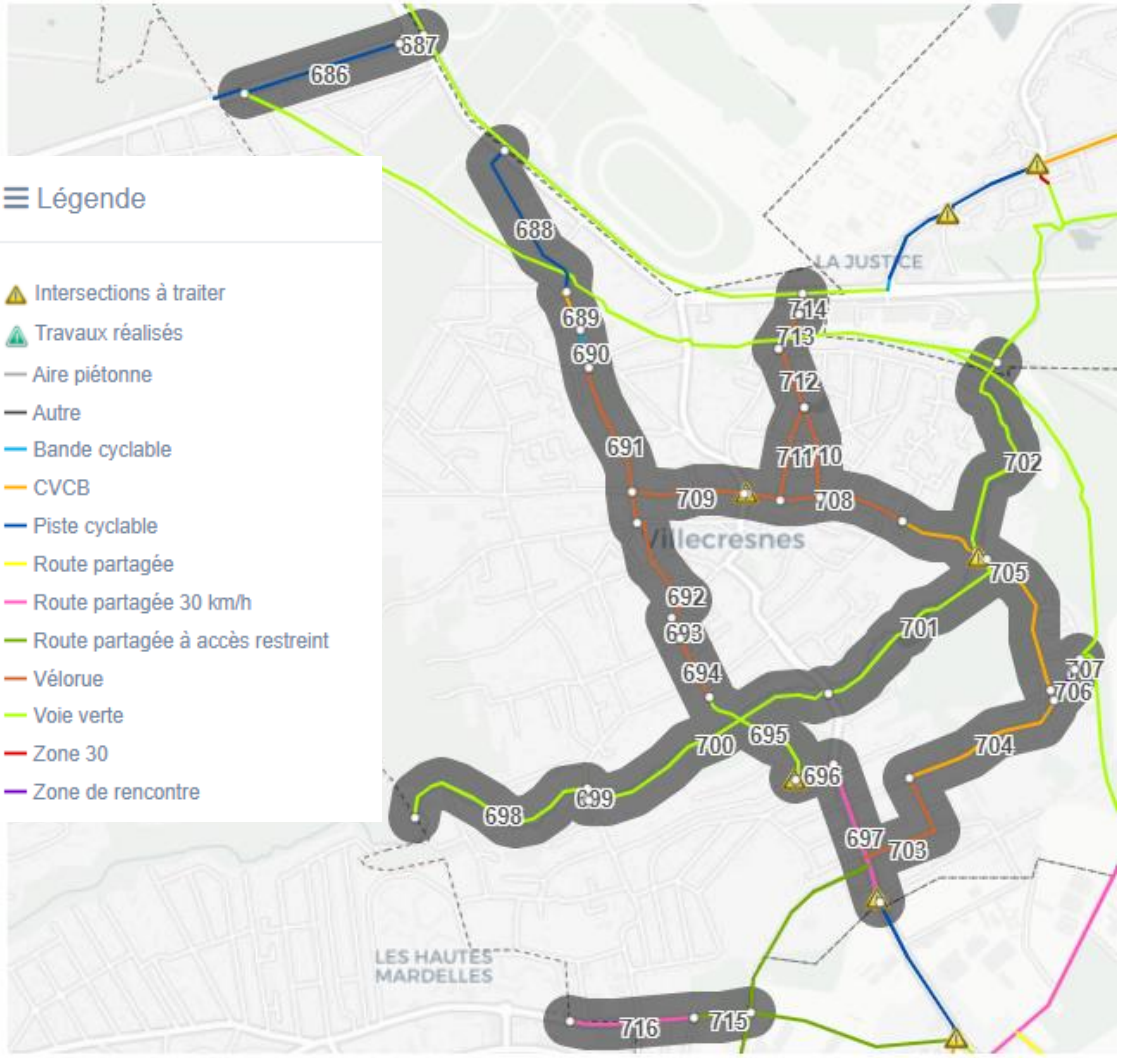
Itinéraires communaux – Santeny – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
660	Santeny	D252 - Route de Marolles	389 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec écluses	NR	7 788 €	584 €	1 227 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
661	Santeny	Tegeval	1 364 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	409 091 €	450 €	6 477 €/an	TEGEVAL (100%)
662	Santeny	D252 - Route de Marolles	525 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	31 489 €	787 €	1 994 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
663	Santeny	D261 - Avenue du Rollet - Rue de la Dimeresse	1 114 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	1 670 €	0 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
664	Santeny		9 m	A reprendre	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	1 775 €	13 €	34 €/an	Commune (100%)
665	Santeny		129 m	Existant	Route à accès restreint	Existant	0 €	193 €	3 €/an	Commune (100%)
666	Santeny	D252 - Route de Marolles	429 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	32 577 €	644 €	335 €/an	CD94 (100%)
667	Santeny	D252 - Rue de la Libération	523 m	A aménager	Vélorue Zone 30 double sens marquage	NR	13 141 €	785 €	408 €/an	CD94 (100%)
668	Santeny	Rue de l'Eglise	175 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple / Double sens cyclable cohabitation	NR	12 105 €	263 €	83 €/an	Commune (100%)
669	Santeny	Grande Rue / Avenue du Général de Gaulle	210 m	A aménager	Zone 30 panneaux simple	NR	10 420 €	315 €	5 €/an	Commune (40%) / GPSEA (60%)
670	Santeny	Avenue du Général de Gaulle	185 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec écluses	NR	3 694 €	277 €	582 €/an	GPSEA (100%)
671	Santeny	Avenue du Général de Gaulle	552 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec écluses	NR	11 032 €	827 €	1 738 €/an	GPSEA (100%)
672	Santeny	Rue de Lésigny	387 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	128 €	1 503 €/an	CD94 (6%) / SDIC sur GPSEA (94%)
673	Santeny	N19	530 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	105 928 €	794 €	2 013 €/an	Etat (100%)
674	Santeny	D252 - Route de Mandres	446 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	89 274 €	147 €	1 696 €/an	CD94 (100%)
675	Santeny	D252 - Route de Mandres	125 m	A aménager	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	7 481 €	41 €	474 €/an	CD94 (100%)
676	Santeny	Avenue de la Butte Gayen / Voie à créer	1 124 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer	NR	337 320 €	371 €	4 273 €/an	SDIC sur Etat (4%) / TEGEVAL (96%)
677	Santeny	D252 - Route de Mandres	220 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	110 186 €	73 €	837 €/an	TEGEVAL (100%)
678	Santeny	D252 - Route de Mandres	200 m	A aménager	Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux	NR	100 058 €	66 €	760 €/an	SDIC sur TEGEVAL (100%)
679	Santeny	N19	267 m	A aménager	Voie Verte sur emprise existante à aménager	NR	53 376 €	400 €	1 014 €/an	Etat (81%) / SDIC sur Etat (19%)
680	Santeny		127 m	A reprendre	Voie Verte à signaler	NR	636 €	191 €	604 €/an	Commune (100%)
681	Santeny	D252 - Rue de la Libération	353 m	A aménager	Route partagée trajectoire matérialisée	NR	530 €	530 €	159 €/an	CD94 (100%)
682	Santeny	Rue du Réveillon	245 m	A aménager	Zone de rencontre panneaux simple	NR	489 €	81 €	5 €/an	Commune (100%)
683	Santeny	Rue du Réveillon	579 m	A aménager	Route à accès restreint	NR	868 €	191 €	13 €/an	Commune (100%)
683a	Santeny	Rue du Rocher	830 m	A aménager	A définir	A définir	A définir	A définir	A définir	Commune (100 %)
683b	Santeny	Rue Gabriel Fauré	870 m	A aménager	A définir	A définir	A définir	A définir	A définir	Commune (100 %)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Avenue du Général Leclerc /Avenue de la Saussaye	Santeny	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	GPSEA

Itinéraires communaux – Villecresnes – données générales

Villecresnes



Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Aire piétonne
- Autre
- Bande cyclable
- CVCB
- Piste cyclable
- Route partagée
- Route partagée 30 km/h
- Route partagée à accès restreint
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	**10.37 km**
Dont existant : 0.49 / à reprendre : 9.29 / à aménager : 0.59 km / Terminé : - km	
Communes concernées	**Marolles-en-Brie, Boissy-Saint-Léger, Villecresnes**
Coût restant d'aménagements	**404 993 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant des intersections	**23 200 €**
Dont franchissement	*0 €*
Coût restant de jalonnement	**15 551 €**
Coût restant GLOBAL	**443 744 €**
Coût entretien annuel	**25 103 €/an**
Coût mètre linéaire	**44,9 €/ml**

Version adoptée CT 15.12.2021

Itinéraires communaux – Villecresnes – Détail des aménagements aux tronçons et intersections à traiter

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien annuel	Domanialité
686	Villecresnes	D250 - Route de la Grange	491 m	Existant	Piste cyclable bidirectionnelle	Existant	0 €	736 €	1 904 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
687	Villecresnes	D250 - Route de la Grange	74 m	A aménager	Voie Verte à signaler	NR	372 €	112 €	283 €/an	SDIC sur CD94 (100%)
688	Villecresnes	Rue Jean Cavaillès	513 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur chaussée avec séparateur	NR	61 583 €	770 €	2 484 €/an	GPSEA (100%)
689	Villecresnes	Rue Jean Cavaillès	143 m	A reprendre	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	7 153 €	215 €	451 €/an	GPSEA (100%)
690	Villecresnes	Rue Jean Cavaillès	117 m	A reprendre	Bande cyclable bilatérale sans reprise de chaussée	NR	13 521 €	176 €	362 €/an	GPSEA (100%)
691	Villecresnes	Rue de Bourgogne	491 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens marquage	NR	12 943 €	736 €	383 €/an	Commune (100%)
692	Villecresnes	Rue de la Tournelle / Rue de Cerçay	386 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens marquage	NR	22 316 €	579 €	301 €/an	Commune (100%)
693	Villecresnes	Rue de Cerçay	68 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	886 €	102 €	57 €/an	Commune (100%)
694	Villecresnes	Rue de la Vallée	190 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	2 475 €	286 €	160 €/an	Commune (100%)
695	Villecresnes		401 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	24 041 €	601 €	1 903 €/an	Commune (100%)
696	Villecresnes	Chemin d'Aubray	122 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens marquage	NR	735 €	184 €	119 €/an	Commune (100%)
697	Villecresnes	D253 - Rue de Mandres	431 m	A reprendre	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	1 293 €	647 €	194 €/an	CD94 (100%)
698	Villecresnes	Sentier du Réveillon	644 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	38 629 €	966 €	2 446 €/an	Commune (100%)
699	Villecresnes	Rue de Brunoy	28 m	A reprendre	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	20 085 €	42 €	13 €/an	Commune (100%)
700	Villecresnes	Sentier du Réveillon	818 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	49 069 €	1 227 €	3 108 €/an	Commune (100%)
701	Villecresnes	Sentier du Réveillon	662 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	39 707 €	993 €	2 515 €/an	Commune (100%)
702	Villecresnes	Sentier du Réveillon	669 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	40 136 €	1 003 €	2 542 €/an	Commune (100%)
703	Villecresnes	Rue Clara Schuman / Rue Vivaldi	392 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	5 099 €	588 €	329 €/an	Commune (100%)
704	Villecresnes	Rue du Réveillon	540 m	A reprendre	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	5 396 €	809 €	1 700 €/an	Commune (39%) / GPSEA (61%)
705	Villecresnes	Rue du Réveillon	755 m	A reprendre	Chaussée à voie centrale banalisée marquage simple	NR	7 554 €	1 133 €	2 379 €/an	Commune (100%)
706	Villecresnes	Chemin des Meuniers	114 m	A reprendre	Zone de rencontre panneaux simple	NR	228 €	171 €	3 €/an	Commune (100%)
707	Villecresnes	Chemin des Meuniers	35 m	A reprendre	Voie Verte sur chemin existant à revêtir	NR	2 107 €	53 €	133 €/an	Commune (100%)
708	Villecresnes	Rue du Réveillon	480 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens marquage	NR	2 880 €	720 €	374 €/an	Commune (100%)
709	Villecresnes	Rue du Docteur Jean-Philippe Bertrand	337 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h sens unique marquage / Double sens cyclable cohabitation	NR	4 385 €	506 €	283 €/an	Commune (100%)
710	Villecresnes	Rue Félix Faure	270 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	20 811 €	405 €	105 €/an	Commune (100%)
711	Villecresnes	Rue de la Mairie	283 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h sens unique marquage	NR	850 €	425 €	110 €/an	Commune (100%)
712	Villecresnes	Avenue de la Gare / Avenue Foreau	191 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens marquage	NR	1 144 €	286 €	149 €/an	Commune (100%)
713	Villecresnes	Avenue Foreau	120 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens séparation pavée	NR	12 030 €	180 €	94 €/an	Commune (100%)
714	Villecresnes	Avenue Foreau	62 m	A reprendre	Vélorue 30 km/h double sens séparation pavée	NR	6 201 €	93 €	48 €/an	Commune (100%)
715	Villecresnes	Chemin de Brie	168 m	A reprendre	Route à accès restreint	NR	252 €	252 €	4 €/an	SDIC sur Commune (100%)
716	Villecresnes	Chemin de Brie	371 m	A reprendre	Route partagée 30 trajectoire matérialisée	NR	1 112 €	556 €	167 €/an	SDIC sur Commune (100%)

Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût	Domanialité
Rue du Lieutenant Dagorno / Rue du Réveillon	Villecresnes	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	94075
D253 / Rue Gabriel Fauré	Villecresnes	Marquage dans giratoire	A aménager	300 €	CD94
Chemin du Réveillon / Rue du Réveillon	Villecresnes	Plateau piéton	A aménager	20 800 €	94075
Chemin du Réveillon / Chemin d'Aubray	Villecresnes	Ralentisseurs	A aménager	1 800 €	94075

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté – Egalité - Fraternité
DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE
VILLE DE CHENNEVIERES-SUR-MARNE

Extrait du registre des délibérations du Conseil municipal

Séance du 19 juin 2025

N° 2025/040 - ADOPTION DU PLAN DE MAILLAGE CYCLABLE MUNICIPAL

Le 19 juin 2025 à 19h30, les membres du Conseil municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de M. Jean-Pierre BARNAUD, Maire, au nombre de 21, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 13 juin 2025.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil municipal pour la présente séance, Monsieur Richard DELLA MUSSIA, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné(e) pour remplir ces fonctions et les a accepté(e)s.

Etaient présents :
M. Jean-Pierre BARNAUD Maire.

Mme Anne-Marie VIALATOUX, M. Didier STHOREZ, Mme Annie PELLET-SCHIFFRINE, Mme Félicia BOISNE-NOC, M. Pierre-Alexandre BAUX, Maires-adjoints.

M. Jean-Louis POUJOL, M. Jean-François FABRE, M. Richard DELLA-MUSSIA, M. Jean-Jacques LE TARNEC, M. Denis FASANARO, M. Christophe SIGNORET, Mme Sophie LE MONNIER, Mme Christiane CORNU, Mme Samira GUERROUMI, M. Mickaël ASSOUS , Mme Annie BOUDEVILLAIN, Mme Orianne LOUAIL, M. Emmanuel PUPPO, Mme Laurence GRANDJEAN, M. Yahne BECKET MOUCKOLAS, Conseillers municipaux.

Etaient représentés :
M. Jacques DRIESCH, pouvoir à M. Jean-Pierre BARNAUD
M. Didier TREMOUREUX , pouvoir à Mme Sophie LE MONNIER
Mme Christine COURTOIS, pouvoir à Mme Annie PELLET-SCHIFFRINE
M. Brice CHATEL, pouvoir à M. Pierre-Alexandre BAUX
Mme Martine LERFEL, pouvoir à M. Mickaël ASSOUS
Mme Véronique GLOVER, pouvoir à M. Didier STHOREZ
Mme Teresa LOSSO, pouvoir à Mme Anne-Marie VIALATOUX
M. Hamza MOKHTARI, pouvoir à Mme Samira GUERROUMI
Mme Marie-Christine DIRRINGER, pouvoir à Mme Annie BOUDEVILLAIN
M. Jean-Luc DOUBLET, pouvoir à Mme Orianne LOUAIL

Etaient absents :
Mme Françoise TROUVILLE, Mme Nathalie PAOLUCCI.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du Conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code général des collectivités territoriales, pour leur permettre de voter au nom des Conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

Membres composant le Conseil Municipal . .:	**33**
Membres en exercice .....:	**33**
Membres présents .....:	**21**
Membres excusés et représentés .....:	**10**
Membres absents non représentés ..... :	**2**

Télétransmission Préfecture
Nomenclature : 9.1
Numéro : 094-219400199-20250619-lmc115171-DE-1-1
Date réception : 27 juin 2025

OBJET : ADOPTION DU PLAN DE MAILLAGE CYCLABLE MUNICIPAL

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU l'adaptation du plan vélo régional en 2018 par le Conseil régional d'Ile de France pour favoriser l'essor du volume de déplacement à vélo et le dispositif de soutien au réseau « vélo Ile de France » (VIF) et Plan vélo régional (2024) du 30 mai 2024,

VU le plan « vélo métropolitain » approuvé en juillet 2021 par la Métropole du grand Paris,

VU le « plan vélo » du territoire adopté en décembre 2022 par GPSEA,

VU le « schéma directeur stratégique vélo » du Val de Marne et son nouveau plan d'actions pour relier et compléter les itinéraires cyclables structurant adopté en 2023,

CONSIDERANT l'existence de réseaux cyclables principaux dit de rabattement reliant les différentes polarités interurbaines (réseaux cyclables sur axes départementaux),

CONSIDERANT la nécessité de relier par le biais de circulations douces, le centre-ville aux différents quartiers de la commune et au-delà de la RD4,

CONSIDERANT que la Ville souhaite intégrer dans ce maillage cyclable, l'interconnexion entre les différents quartiers, du centre-ville aux sites de loisirs et de verdure, historiques (Fort de Champigny, la Plaine des Bordes), les équipements sportifs et culturels (conservatoire, terrasse de Chennevières, pôle culturel etc…), les établissements scolaires et les berges de la Marne,

LE CONSEIL MUNICIPAL,

Après examen et délibéré,
À L'UNANIMITÉ,
31 VOIX POUR

APPROUVE le maillage cyclable sur la Ville,

AUTORISE le Maire ou son représentant à solliciter les subventions pour ce projet et à signer tous document y afférents,

DIT que les dépenses correspondantes seront inscrites aux exercices des budgets considérés.

Fait et délibéré en séance, les jours, mois et an susdits et ont signé les membres présents

Certifié Exécutoire par le Maire compte tenu de la réception en Préfecture le 27 juin 2025
et de l'affichage le 27 juin 2025
Le Maire,

MAIRIE de CHENNEVIERES-SUR-MARNE (Val-de-Marne)

Jean-Pierre BARNAUD

Le Maire,

MAIRIE de CHENNEVIERES-SUR-MARNE (Val-de-Marne)

Jean-Pierre BARNAUD

La présente délibération est rendue exécutoire à compter de sa télétransmission au contrôle de légalité et de sa publication en ligne sur le site internet de la mairie de Chennevières-sur-Marne.

En application de l'article L.411-2 du code des relations entre le public et l'administration, le présent acte peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification à l'adresse suivante : 14 avenue du Maréchal Leclerc 94430 Chennevières-sur-Marne.

En application de l'article R.421-1 du code de justice administrative, un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Melun - sis 43 rue du Général de Gaulle, 77000 Melun - dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit. Ce recours contentieux peut être formulé par voie dématérialisée via l'application « télérecours citoyens » (accessible à partir du site www.telerecours.fr).

Autres itinéraires qui se déclinent comme énoncés ci-après :

- **Itinéraire cyclable 1 (A créer) :** De la place Tukums, rue Durmersheim, chemin de la Maillarde (existant), rue du pré fleurant, rue Molière (en provenance de l'avenue de Coeuilly), traversée de la route de la Libération, avenue Edmond, rue Claude Bernard, rues Rabelais, Jean Moulin et voie nouvelle (passage Jean Moulin) secteur NPRU – chemin des Bordes à la Queue en Brie,

- **Itinéraire cyclable 2** : Place Tukums, rue du Général de Gaulle, ruelle Colombert, Place Mon Idée, Fort de Champigny, secteur « Adoma » (via future voie),

- **Itinéraire cyclable 3** : Chemin de la Maillarde, chemin de la Queue en Brie,

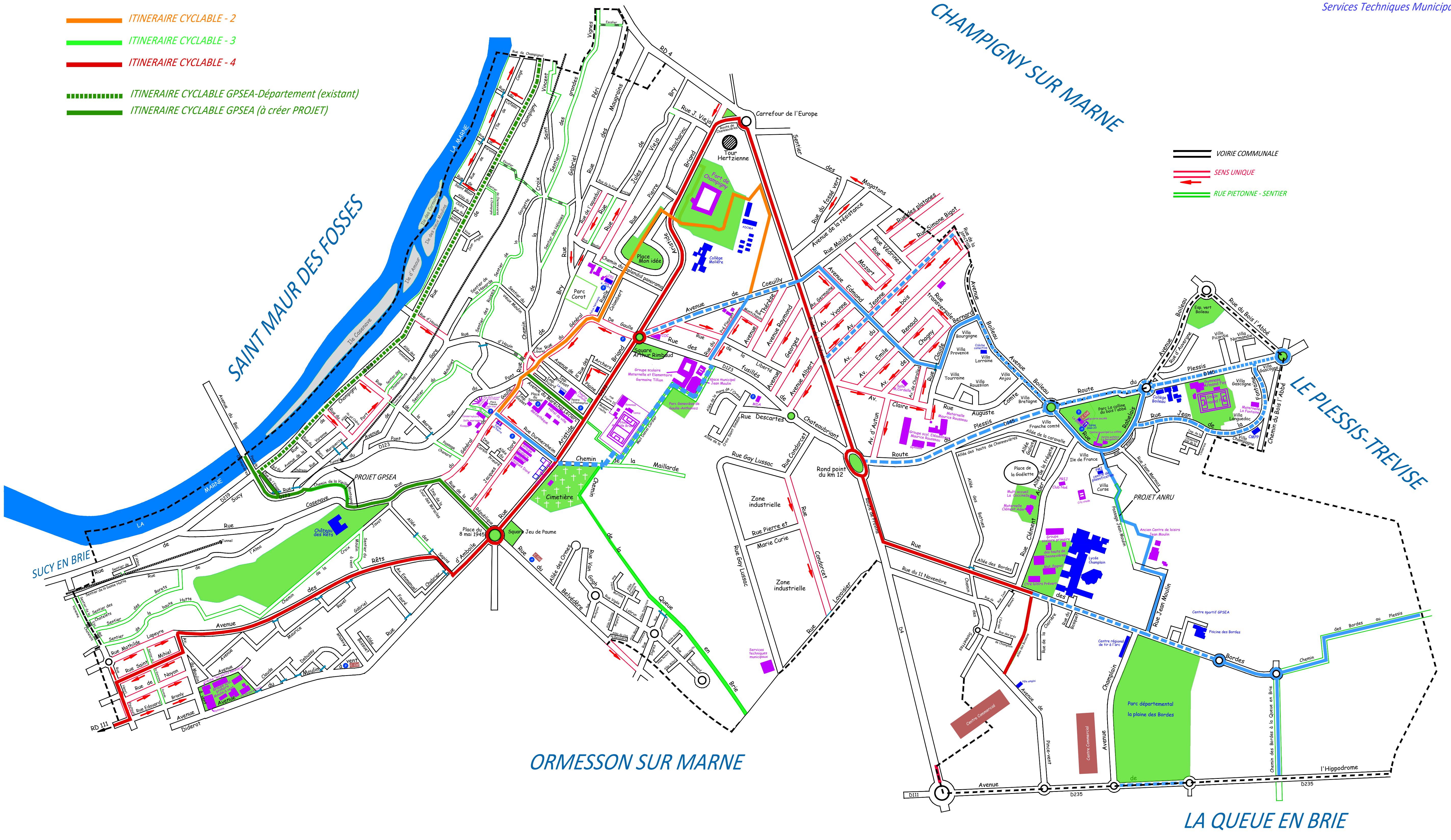
- **Itinéraire cyclable 4** : rue Edouard Branly, rue Henri Peuteuil, rue Saint Mihiel, avenue du moulin à vent, avenue des Rets, allée des Sapins, rue d'Amboile, rond-point du 8 mai 1945, rue Aristide Briand, route de la Libération, rond-point du km 12, Route de Provins (RD4), Route des Bordes.

- **Piste cyclable à créer (projet GPSEA)** : Rue de Champigny, rue de l'Etape rue du Pont (traversée) chemin de la Vieille Montagne, rue du Général de Gaulle, rue de la République.

PISTES ET ITINERAIRES CYCLABLES

- ITINERAIRE CYCLABLE - 1 (existant)
- ITINERAIRE CYCLABLE - 1 (à créer)
- ITINERAIRE CYCLABLE - 2
- ITINERAIRE CYCLABLE - 3
- ITINERAIRE CYCLABLE - 4
- ITINERAIRE CYCLABLE GPSEA-Département (existant)
- ITINERAIRE CYCLABLE GPSEA (à créer PROJET)

Chennevières sur Marne
Services Techniques Municipaux



26/06/2025 INDICE B

Dessin : C.T