

A photograph of two cyclists riding on a paved path through a forest. The cyclist in the foreground is wearing a yellow t-shirt, a blue and black helmet, and a blue backpack. The cyclist behind is wearing a black t-shirt and a black helmet. The path is lined with tall trees and green grass. A large blue graphic element is on the left side of the page.

# Plan Vélo 77 2020-2029

JUIN 2020

**SEINE & MARNE**  
LE DÉPARTEMENT

# Édito

**P**oumon vert de l'Ile de France, la Seine-et-Marne est un territoire de grands espaces, façonnée par les eaux et dotée d'un des plus beaux patrimoines forestiers d'Europe. Située aux portes de Paris et ouverte sur le Grand Est, les Hauts-de-France, le Centre et la Bourgogne, elle est aussi une terre d'échanges grâce à ses nombreuses infrastructures routières, ses itinéraires de randonnées et ses circuits touristiques qui cheminent notamment le long des fleuves et des cours d'eau.

Ces atouts, qui lui permettent d'être à la fois connectée au monde et à la nature, à son territoire et à son patrimoine, font ainsi de la Seine-et-Marne un département particulièrement propice au développement de la pratique du vélo, véritable aspiration citoyenne en matière de nouvelles mobilités, plus douces et plus respectueuses de l'environnement.

C'est pour développer, accompagner et encourager cette pratique sur les 10 prochaines années que le Département a mis au point un Plan Vélo, dont la mise en œuvre se fera en coordination avec la politique cyclable de la Région et les schémas d'itinéraires intercommunaux. Il s'articulera autour de 4 grands axes, allant de la création d'un véritable réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme au développement de la pratique du vélo au quotidien (travail, études, courses...). Un premier plan triennal de 9 millions d'euros permettra de débuter son déploiement en 2021.

Véritable outil d'aménagement du territoire, ce plan prend en compte les différents enjeux liés au développement des mobilités cyclables :

- un enjeu touristique, en tant qu'il constitue un moyen d'attirer de nouveaux visiteurs et de valoriser le patrimoine architectural et naturel,
- un enjeu de mobilité du quotidien, puisqu'il incite les habitants des communes desservies par de nouveaux itinéraires à emprunter le vélo pour se rendre sur leur lieu de travail ou d'étude,
- un enjeu économique, grâce à la création d'emplois locaux et aux retombées économiques générées par ces nouveaux itinéraires pour les collectivités,
- et naturellement un enjeu environnemental, en participant à l'ambition de notre Département en matière de transition énergétique et de préservation de la biodiversité.

Guidés par ces enjeux, notre Plan Vélo s'appuie sur un diagnostic détaillé de l'existant et du potentiel du département en matière cyclable pour construire un réseau d'itinéraires adaptés et sécurisés, tant à l'échelle locale que régionale, nationale et européenne, tout cela en étroite concertation avec les intercommunalités seine-et-marnaises.

Aussi ambitieuse que volontariste, cette nouvelle politique cyclable a pour vocation de faire de la Seine-et-Marne une destination de référence pour la pratique du vélo en Île-de-France, tout en étant un formidable outil d'attractivité et de valorisation de notre territoire.



**Patrick SEPTIERS**  
Président du Département  
de Seine-et-Marne



**Nathalie BEAULNES-SERENI**  
Conseillère départementale  
et Vice-Présidente  
de Seine-et-Marne Attractivité

# SOMMAIRE

---

## I. CONTEXTE

p. 5

---

## II. LES 4 AXES DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

p. 9

---

**Axe 1: Construire un réseau  
d'itinéraires de loisirs et de tourisme**

p. 10

---

**Axe 2: Faciliter la pratique du vélo  
du quotidien**

p. 18

---

**Axe 3: Créer un cadre d'échanges entre  
les acteurs du vélo; valoriser des  
actions innovantes; renforcer le partage  
de connaissances**

p. 24

---

**Axe 4: Œuvrer pour devenir  
une administration exemplaire**

p. 26

---

**Résumé des actions prioritaires  
par axe**

p. 28

---

## III. CARTOGRAPHIE

p. 35

---

**Carte 3a: La Scandibérique:  
état d'avancement – partie sud**

p. 37

---

**Carte 3b: La Scandibérique:  
état d'avancement – partie nord**

p. 38

---

**Carte 4: Itinéraires « Vélo & Fromages »**

p. 39

---

**Carte 5a: Aménagements locaux,  
équipements, véloroutes et GIC –  
Nord-Ouest**

p. 40

---

**Carte 5b: Aménagements locaux,  
équipements, véloroutes et GIC –  
Nord-Est**

p. 42

---

**Carte 5c: Aménagements locaux,  
équipements, véloroutes et GIC – Ouest**

p. 44

---

**Carte 5d: Aménagements locaux,  
équipements, véloroutes et GIC – Centre**

p. 46

---

**Carte 5e: Aménagements locaux,  
équipements, véloroutes et GIC – Est**

p. 48

---

**Carte 5f: Aménagements locaux,  
équipements, véloroutes et GIC – Sud**

p. 50

---







PARTIE 1

---

# CONTEXTE

---

1.

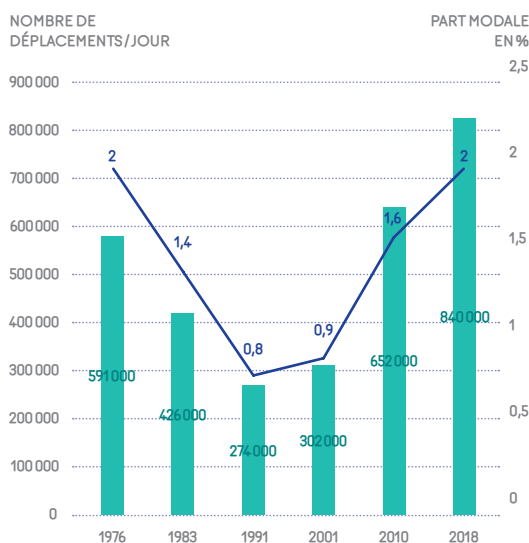
## UNE NOUVELLE POLITIQUE DÉPARTEMENTALE ADAPTÉE AUX ENJEUX ACTUELS

L'essor de la pratique du vélo en France depuis l'an 2000 s'explique en grande partie par l'existence de politiques volontaristes dans de nombreuses villes et métropoles françaises, qui ont permis la mise en place de nouvelles infrastructures et services cyclables. Le Plan vélo et mobilités actives du Gouvernement, annoncé en septembre 2018, indique un soutien grandissant de la part de l'État à ce mode de déplacement sain, économe et – pour les trajets courts – rapide.<sup>1</sup> Dans ce plan, le Gouvernement a fixé l'objectif de tripler la part du vélo dans les déplacements quotidiens d'ici 2024 (de 3 à 9%) et a souligné sa « contribution significative » à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques. L'augmentation du nombre d'usagers créera aussi davantage de demandes pour de nouvelles liaisons sécurisées et efficaces.

Le graphique ci-dessous montre l'évolution de l'usage du vélo en Île-de-France depuis les années 1970. Le nombre de déplacements journaliers a augmenté de près de 30% depuis 2010 (de 652 000 à 840 000) avec une part modale de 2%. Un enjeu important pour un département de la grande couronne comme celui de la Seine-et-Marne sera d'assurer que cette hausse en cours ne se limite pas seulement à Paris et aux départements de la petite couronne. Ceci implique des politiques cyclables adaptées aux réalités et atouts du territoire seine-et-marnais (des déplacements plus longs que la moyenne francilienne, un réseau de transports en commun moins dense hors la « frange ouest » du département, un grand potentiel pour le développement du cyclotourisme, un maillage

important de routes départementales, y compris dans les zones rurales, etc.).

### ÉVOLUTION DE L'USAGE DU VÉLO EN ÎLE-DE-FRANCE



Source: Enquête Globale de Transport; Institut Paris région

Ce nouveau « PlanVélo77 », qui succède au Schéma départemental des itinéraires cyclables (Sdic) de 2007, explicite les actions variées du département pour soutenir le développement de la pratique sur les dix prochaines années (2020-2029). Il porte sur différentes questions : la création de nouvelles infrastructures, la valorisation par le département des projets et services innovants, et la sensibilisation du public et des agents départementaux. Le plan est décliné en 4 axes. Les deux premiers axes (« Construire un réseau d'itinéraires de loisirs et de tourisme » et « Favoriser le vélo du quotidien ») sont accompagnés de cartes, qui sont pour certaines publiées en annexe de ce document.

1. Pour une présentation des bénéfices du vélo pour la santé et la qualité de vie dans des villes, cf. [www.fub.fr/velo-ville/environnement/velo-bon-sante-moral](http://www.fub.fr/velo-ville/environnement/velo-bon-sante-moral). Consulté le 3/4/20.

2. Depuis la loi NOTRE du 7 août 2015 les intercommunalités sont responsables de la définition et de la mise en œuvre des politiques de mobilité à l'échelle intercommunale.

3. Il s'agissait de CA Pays

de Meaux, CC Plaine et Monts de France, CA Marne et Gondoire, CA Val d'Europe Agglomération, CA Coulommiers Pays de Brie, CC Bassée-Montois, CA Grand Paris Sud et CA Melun Val de Seine.

4. Notamment : le Contrat intercommunal de développement ou CID, signé avec une intercommunalité ; le Fonds d'aménagement communal (FAC), signé avec une commune de plus de 2 000 habitants ; et le Fonds

d'équipement rural (FER), signé avec une commune de moins de 2 000 habitants.

5. Pour une liste plus exhaustive des mesures réglementaires prises en faveur des modes actifs, cf. p.11 du Plan vélo et mobilités actives, septembre 2018, [www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.14\\_DP\\_PlanVelo.pdf](http://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.09.14_DP_PlanVelo.pdf). Consulté le 3/4/20.

6. Article R412-6 du Code de la route.

7. Article R415-11 du Code de la route.

8. Article L228-3 du Code de l'environnement. Les autoroutes et voies rapides sont exemptées.

9. Article L228-2 du Code de l'environnement. Les autoroutes et voies rapides sont exemptées. Cette obligation existe depuis la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi LAURE) du 30 décembre 1996.



### UNE PRATIQUE DIVERSE, NOTAMMENT EN SEINE-ET-MARNE

On peut distinguer différentes pratiques du vélo : la pratique « utilitaire » tout d'abord, c'est-à-dire les déplacements pour relier deux pôles (domicile – travail, domicile – centre-ville, etc.) ; la pratique de loisirs ou de tourisme ensuite (balade en forêt, le long d'un cours d'eau, etc.) et la pratique « sportive » enfin, qui emprunte soit la route, soit les itinéraires VTT. Chacune de ces pratiques a des caractéristiques différentes : nombre de kilomètres parcourus, type d'aménagement, fréquence des déplacements, etc. En Seine-et-Marne, département à prédominance rurale, proche de Paris, avec des zones urbaines densément peuplées, toutes ces pratiques sont représentées. C'est ce qui fait la particularité de la Seine-et-Marne, notamment en comparaison avec les autres départements d'Île-de-France : pratique utilitaire dans les centres-villes ou les zones fortement urbanisées (Marne-la-Vallée, Meaux, Melun, Sénart, etc.) ; pratique de loisir et de tourisme pour profiter des richesses naturelles et culturelles du territoire ; et enfin pratique sportive, favorisée par un réseau de routes peu fréquentées et un réseau de pistes VTT.

Le contexte politique et réglementaire a évolué de façon significative ces dernières années. Les intercommunalités jouent un rôle de plus en plus important dans le pilotage de projets cyclables.<sup>2</sup> Début 2020, un tiers des intercommunalités de Seine-et-Marne (8 sur 23) avaient adopté un schéma cyclable ou étaient en train d'en élaborer un.<sup>3</sup> Un nombre croissant de communes menaient aussi des projets pour élargir leurs réseaux cyclables soit à l'échelle de la ville, soit pour créer de nouvelles connexions interurbaines. Le département soutient régulièrement ces projets locaux en autorisant les travaux sur son domaine routier et/ou en les finançant via sa politique contractuelle.<sup>4</sup>

D'autres acteurs publics importants dans ce domaine sont la région Île-de-France (chef de file pour la politique de mobilité, elle subventionne des aménagements cyclables « utilitaires » en Seine-et-Marne via son Plan vélo de 2017) et l'État (avec son Fonds national « mobilités actives » d'un montant de 350 M€). Les mesures du PlanVélo77 doivent

alors prendre en compte l'existence de ces autres porteurs ou financeurs de projets vélo et proposer de nouvelles façons de collaborer avec eux.

Un cadre réglementaire favorable aux modes actifs (marche, vélo, vélo à assistance électrique, trottinette, etc.) se met en place progressivement. De nombreuses modifications de la loi ont déjà eu un impact important pour les projets de voirie en Seine-et-Marne comme ailleurs en France. Il suffit de citer ici quelques exemples de mesures prises depuis le Sdic de 2007 :<sup>5</sup>

- l'introduction du principe de prudence à l'égard de l'utilisateur vulnérable ;<sup>6</sup>
- l'extension du dispositif double sens cyclable en agglomération ;
- la création de zones de rencontre ;
- le renforcement de la priorité du piéton en traversée ;<sup>7</sup>
- la création du panneau « cédez-le-passage cycliste » au feu rouge ;
- le durcissement des sanctions pour le stationnement ou l'arrêt sur des trottoirs et sur des pistes et bandes cyclables ;
- la possibilité pour une ville de généraliser le 30 km/h sur toute ou une partie de sa voirie.

L'objectif est d'assurer un partage plus équitable de la voirie et également d'apaiser les vitesses des véhicules motorisés.

La loi d'orientation des mobilités (loi LOM) du 24 décembre 2019 a changé aussi les procédures pour les aménagements de voirie hors agglomération : dorénavant, le gestionnaire de la voirie est obligé d'évaluer « le besoin de réalisation d'un aménagement ou d'un itinéraire cyclable ainsi que sa faisabilité technique et financière » et de rendre publique cette évaluation.<sup>8</sup> Cette mesure s'ajoute à l'obligation d'aménager un itinéraire cyclable à l'occasion de la réalisation ou de la rénovation d'une voie urbaine, qui existe depuis 1996.<sup>9</sup>

Le département soutient depuis plusieurs décennies le développement du réseau cyclable sur son territoire. Ce soutien prend la forme du portage de projets en tant que maître d'ouvrage, d'actions sur le réseau routier départemental et du financement d'autres projets portés par d'autres collectivités.

## L'ÉLABORATION ET LA DURÉE DE CE PLAN

---

L'élaboration du PlanVélo77 a commencé en décembre 2018. Outre le travail en interne, le département a organisé, en 2019 et au début de 2020, des réunions techniques avec l'ensemble des intercommunalités seine-et-marnaises. Cette concertation technique a été menée en deux phases : une première série de réunions d'avril à juin 2019 et une seconde de décembre 2019 à janvier 2020. L'objectif de ces échanges était d'identifier avec les intercommunalités les priorités en matière d'aménagements, notamment pour le vélo du quotidien et sur le réseau routier départemental.

Dans la période d'élaboration du plan, le département a travaillé également avec Seine-et-Marne Attractivité et a rencontré la région Île-de-France, le comité départemental de la randonnée pédestre et le parc naturel du Gâtinais français afin de leur présenter le plan et d'en discuter les différents éléments. Une présentation aux associations du vélo seine-et-marnaises est également prévue à l'automne 2020.

Ce plan est prévu pour une durée de près de dix ans (jusqu'à la fin de 2029), au cours de laquelle le département prévoit d'élaborer trois plans triennaux, en coordination avec le Plan vélo de la région Île-de-France : le premier pour la période 2021-2023, le deuxième pour 2024-2026 et le troisième et dernier pour 2027-2029. Un bilan du PlanVélo77 à mi-parcours sera organisé après 5 ans, c'est-à-dire en 2025, qui complètera les bilans annuels organisés par le comité de suivi du département (cf. l'axe 3).



# LES 4 AXES DE LA POLITIQUE DÉPARTEMENTALE

---

La politique départementale se décline en 4 axes :

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

Le contenu de chaque axe est présenté ci-après.  
L'ensemble des actions prioritaires est résumé dans le tableau pages 28 à 33.

# 2.

## AXE 1

# CONSTRUIRE UN RÉSEAU D'ITINÉRAIRES DE LOISIRS ET DE TOURISME

→ CF. LES CARTES 1, 3A, 3B ET 4.

## OBJECTIFS

- Permettre la pratique de loisirs de proximité pour les Seine-et-Marnais et la pratique touristique à l'échelle régionale, nationale et européenne;
- Conforter la Seine-et-Marne comme destination majeure des sports et loisirs « nature » en Île-de-France;
- Valoriser la qualité du territoire, la diversité de ses paysages;
- Ouvrir de nouveaux axes sécurisés pour les déplacements interurbains.

Avec ce plan, le département annonce son ambition de devenir une véritable destination pour le cyclotourisme d'ici dix ans en France. Ceci est réalisable en se fixant l'objectif d'atteindre un niveau d'excellence pour :

- la qualité des infrastructures cyclables et de leur étendue, en veillant à respecter le cahier des charges national relatif à l'aménagement de véloroutes;
- les services annexes proposés aux cyclotouristes : par exemple des hébergements à proximité d'un itinéraire, des aires d'arrêt, des bornes de recharge pour des vélos à assistance électrique et le soutien au label « Accueil Vélo ».

Le volet touristique de cet axe relève principalement des missions de Seine-et-Marne Attractivité avec qui le département travaillera, ainsi qu'avec les communes et intercommunalités concernées par les projets.

Un objectif secondaire de cet axe est d'ouvrir, en complément des véloroutes programmées à

l'échelle nationale, de nouveaux axes sécurisés pour des déplacements interurbains à vélo et à pied dans le département : ces nouvelles infrastructures auront un bénéfice pour des usages quotidiens (ou utilitaires) et non seulement pour des usages de tourisme et de loisirs locaux puisqu'elles connecteront des communes rurales ou périurbaines entre elles.

## ÉTAT DES LIEUX

Le Schéma national des véloroutes comprend quatre véloroutes en Seine-et-Marne, dont une véloroute européenne, « la Scandibérique » (EuroVelo 3). Les trois véloroutes nationales sont la véloroute 33 (« la Seine à Vélo ») – qui se superpose avec la Scandibérique entre St-Fargeau-Ponthierry et Champagne-sur-Seine-, la véloroute 52 (« le Paris-Strasbourg ») et la véloroute 55 (« le Chemin des Flotteurs »). Le linéaire total des quatre véloroutes en Seine-et-Marne est de 266 km. Ces itinéraires suivent les deux cours d'eau les plus importants du département – la Seine et la Marne – ainsi que le canal du Loing et le canal de l'Ourcq.

En 2020, 58,5 km de la Scandibérique sont en service (54 % du linéaire), y compris une section de 36 km de long dans la vallée du Loing entre St-Mammès et Château-Landon, dont une voie verte de 32 km au bord du canal de Loing.<sup>10</sup> Cette dernière a été réalisée progressivement entre 2007 et 2017 par le département, qui est en outre responsable de son entretien.

En ce qui concerne les itinéraires nationaux et européens, il reste à finaliser l'aménagement de la Scandibérique et à aménager les trois véloroutes citées ci-dessus.

10. Les 4 km restants se trouvent soit au bord de la Seine, soit au bord du Loing.

11. C'est un itinéraire plus adapté aux vélos tout terrain (VTT).

12. Les noms des 18 circuits sont « Les peintres en pays de Fontainebleau », « Les châteaux en Brie centrale », « La Brie autour de Briecomte-Robert », « Parc naturel régional du Gâtinais Français », « Balade au cœur

de la Goële », « La vallée du Grand Morin », « Autour de Crécy-la-Chapelle », « Circuit en forêt de Fontainebleau », « Entre Marne et Morin », « Circuit historique à l'est de Meaux », « Balade entre l'Yonne et l'Orvanne »,

« Entre Seine et Loing », « Entre Brie et Provinois », « Nemours, entre Loing et Gâtinais », « En amont du Petit Morin », « De Provins à Donnemarie-Dontilly », « Circuit en Pays du Loing » et « Varreddes et la Bataille



Il existe d'autres itinéraires cyclables de longue distance dans le département, notamment :

- le canal de l'Ourcq à villeparisis, Mitry-Mory et Gressy (piste cyclable ; 5,5 km) ;
- l'aqueduc de la Dhuis entre Courtry et Dampmart (« GR 14A » et « PR » ; 18 km) ;<sup>11</sup>
- le Chemin des Roses entre Servon et Yèbles (Espace naturel sensible (ENS) départemental ; 18 km).

Le département assure l'entretien de la piste cyclable le long du canal de l'Ourcq (propriété de la ville de Paris) et il est gestionnaire et propriétaire du Chemin des Roses – un ENS départemental situé sur les emprises d'une ancienne voie ferrée dans le secteur de Brie-Comte-Robert et la vallée de l'Yerres. Enfin, on peut noter l'existence en Seine-et-Marne de nombreux circuits ou « boucles » à vélo à une échelle locale et qui sont empruntés pour le sport (VTT ou vélo de course) ou les loisirs, ou pour un usage mixte. Ces parcours peuvent figurer dans une publication ou sur un site web, ou ils peuvent être simplement connus localement ; ils peuvent être sur des routes ou hors réseau routier, sur des chemins, ce qui est le cas notamment pour les itinéraires dans la forêt de Fontainebleau. Ils sont promus par différents organismes, tels que la Fédération française de cyclotourisme (FFCT), le Guide du Routard, le Petit Futé, [www.cirkwi.com](http://www.cirkwi.com) et les offices de tourisme intercommunaux. Leur nombre et longueur totale sont difficiles à estimer vu le grand nombre d'auteurs.

En 2011 et 2012, le département a travaillé avec le comité départemental de la FFCT et Seine-et-Marne Tourisme afin d'identifier 18 circuits vélo en Seine-et-Marne.<sup>12</sup> Des plaquettes ont été publiées pour chacun de ces circuits, qui se trouvent en majeure partie sur des routes départementales et voies communales. A présent, ces itinéraires n'ont été ni sécurisés ni balisés. Ils conviennent donc plus à des cyclistes expérimentés, qui ne craignent pas de circuler sur des routes de campagne, en cohabitation avec le trafic automobile.

Enfin, depuis 2020 deux itinéraires vélo en Seine-et-Marne ont reçu une labellisation « Vélo & Fromages » grâce à un financement de l'Assemblée des départements de France.

de la Marne ». Cf. aussi [veloenfrance.fr/circuits](http://veloenfrance.fr/circuits) pour une présentation de ces circuits, ainsi que quelques autres en Seine-et-Marne.

13. Est considérée une section d'une véloroute « en service »

→ si elle est praticable à vélo (pour tous types d'usagers) ;  
→ si elle dispose de sections courantes, intersections, franchissements et traversées sécurisés et adaptés pour le vélo/ les modes actifs ;

## PRÉSENTATION DES ITINÉRAIRES ET PORTAGE DES AMÉNAGEMENTS

### PRINCIPES DE DÉFINITION DU PORTAGE DES AMÉNAGEMENTS

Par pragmatisme, il convient tout d'abord de valoriser le plus possible les grandes infrastructures et liaisons douces existantes facilitant la réalisation de ces itinéraires cyclables (chemin de halage, « GR », délaissé ferroviaire, etc.), ce qui impose par la suite un travail de concertation et de conventionnement avec les propriétaires. Ensuite, l'opportunité d'un portage local est examinée (grande intercommunalité qui aurait la capacité d'assumer un tel projet). Enfin pour les autres territoires, le département pourra porter la maîtrise d'ouvrage des aménagements (ces principes sont ceux qui ont été mis en œuvre pour la réalisation de la Scandibérique).

### La Scandibérique (l'EuroVelo 3)

En 2020, un peu plus de la moitié de la Scandibérique est en service en Seine-et-Marne (54 % ; 58,5 km sur 108 km au total).<sup>13</sup> Le département a comme objectif la mise en service de l'ensemble de cette véloroute européenne d'ici 2023. Les deux sections qui restent à aménager sont celle située dans la vallée de la Seine entre Champagne-sur-Seine et St-Fargeau-Ponthierry et celle située dans le nord du département entre villeparisis et Othis. En ce qui concerne la première, le département continuera à agir comme facilitateur du projet, et non comme maître d'ouvrage, sauf pour la mise en place de la signalisation directionnelle (jalonnement). Pour la section nord, le département porte la maîtrise d'ouvrage (MOA) de l'aménagement, et travaille étroitement avec les 11 communes et l'intercommunalité concernées.<sup>14</sup>

→ si elle est munie d'une signalisation directionnelle spécifique à la véloroute.

14. Les 11 communes : Othis, Longperrier, Moussy-le-Neuf, Moussy-le-Vieux, villeneuve-

sous-Dammartin, Thieux, Compans, Gressy, Claye-Souilly, Mitry-Mory et villeparisis. L'intercommunalité : CA Roissy Pays de France.

### La V52 (canal de l'Ourcq et la Marne, de villeparisis au département de l'Aisne)

La réalisation du « Paris-Strasbourg » en Seine-et-Marne ouvrirait pour la première fois un axe pour le cyclotourisme dans la vallée de la Marne. Elle permettrait aux cyclistes au départ de Paris de rejoindre l'itinéraire déjà en service dans l'Est de la France.

Les acquisitions foncières nécessaires à sa réalisation seront relativement limitées car son tracé entre villeparisis et Lizy-sur-Ourcq suit le chemin de halage du canal de l'Ourcq (propriété de la ville de Paris) et pour la partie sur la Marne entre Mary-sur-Marne et Citry, la véloroute est prévue en partie sur un chemin de halage existant (domaine de Voies navigables de France).

Considérant l'importance économique de ce projet pour le nord du département – en particulier pour les communes de petite taille situées hors de l'agglomération parisienne – et le manque d'une offre de cyclotourisme aujourd'hui sur la Marne, le département portera la MOA pour les travaux sur l'ensemble de l'itinéraire, excepté le passage de l'itinéraire principal dans les communes faisant partie de l'unité urbaine de Meaux (Meaux, ville-noy, Poincy).

Afin de réduire le temps nécessaire pour traverser le territoire, surtout au niveau des méandres du canal de l'Ourcq et de la Marne à l'Est de Meaux, le département prévoit d'aménager un itinéraire bis plus direct entre Meaux et Changis-sur-Marne et a modifié le tracé de la véloroute à deux autres endroits. Il portera la MOA pour la réalisation de l'itinéraire bis entre Trilport et Changis-sur-Marne.

### ACCORDS AVEC LA VILLE DE PARIS ET VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

Le département œuvrera pour signer des conventions de superposition d'affectations avec la ville de Paris – l'autorité gestionnaire du canal de l'Ourcq – et Voies navigables de France – l'autorité gestionnaire du domaine public fluvial de la Marne – qui permettront l'utilisation par des cyclistes des chemins de halage de ces deux voies navigables. Il s'inspirera des conventions signées avec ces mêmes partenaires à d'autres endroits : pour la Scandibérique sur le canal du Loing (convention à renouveler) et pour la piste cyclable sur le canal de l'Ourcq à villeparisis.

### La V33 (vallée de la Seine) et la V55 (l'Yonne, de Montereau-Fault-Yonne au département de l'Yonne)

Compte tenu de ses engagements majeurs pour d'autres itinéraires de longue distance (la Scandibérique, la V52 et les Grands itinéraires cyclables départementaux – voir le chapitre suivant) et de la présence de maîtres d'ouvrage déjà impliqués sur ce territoire, le département ne portera pas la MOA pour la V33 et la V55. Cependant, il pourra co-animer un comité d'itinéraires afin d'aider et coordonner les MOA potentiels, et il conservera la MOA du jalonnement, par soucis de cohérence territoriale. En outre, pour ces deux véloroutes et lorsque le tracé se trouve sur le réseau routier départemental hors agglomération, il financera une partie des coûts des travaux ou portera lui-même la MOA.<sup>15</sup>

15. La V33 ou « La Seine à Vélo » en Seine-et-Marne fait partie d'un projet de prolongement d'une véloroute qui existe déjà entre Honfleur/

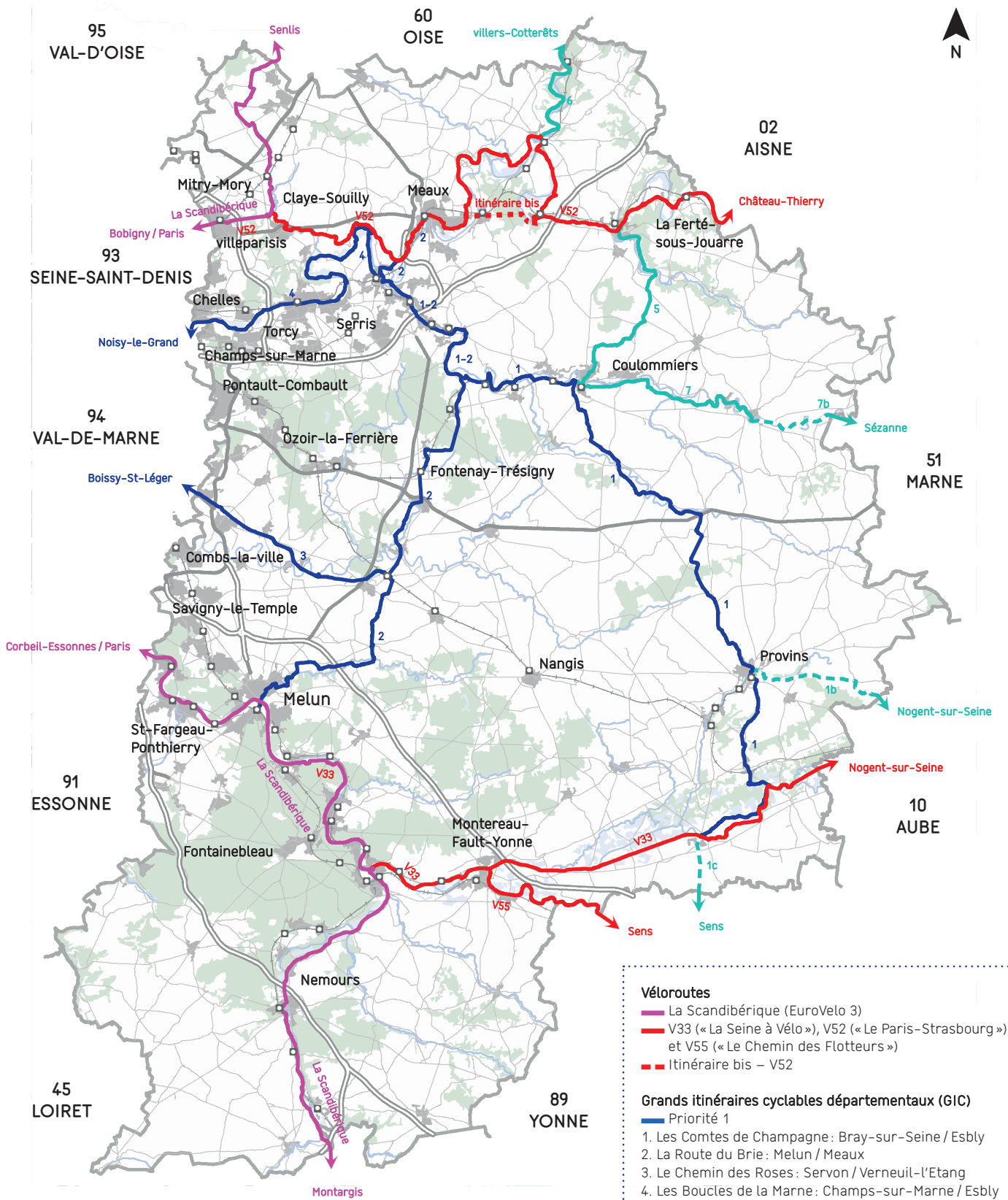
Le Havre et Paris. L'itinéraire le long de la Seine en amont de Paris se poursuivra jusqu'à Troyes. La partie entre St-Fargeau-Ponthierry et

Champagne-sur-Seine se superposera à la Scandibérique, tandis que la partie qui doit être aménagée indépendamment de la

Scandibérique se trouve entre Champagne-sur-Seine et Villiers-sur-Seine.



# 1. ITINÉRAIRES DE LOISIRS ET DE TOURISME



**Véloroutes**

- La Scandibérique (EuroVelo 3)
- V33 (« La Seine à Vélo »), V52 (« Le Paris-Strasbourg ») et V55 (« Le Chemin des Flotteurs »)
- Itinéraire bis – V52

**Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC)**

- Priorité 1
- 1. Les Comtes de Champagne : Bray-sur-Seine / Esbly
- 2. La Route du Brie : Melun / Meaux
- 3. Le Chemin des Roses : Servon / Verneuil-l'Étang
- 4. Les Boucles de la Marne : Champs-sur-Marne / Esbly
- Priorité 2
- 5. Vers la Butte de Doue : Coulommiers / La Ferté-sous-Jouarre
- 6. Au Fil du Canal : Lizy-sur-Ourcq / May-en-Multien
- 7. La Brie des Moulins : Coulommiers / La Ferté-Gaucher
- Priorité 3
- 1b. Provins / Châlautre-la-Grande
- 1c. Bray-sur-Seine / Montigny-le-Guesdier
- 7b. La Ferté-Gaucher / Meilleray

□ Gare



Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
 Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
 ©IGN – ROUTES00® –  
 Île-de-France Mobilités – 2018

### Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC)

ORDRE DE PRIORITÉ	NUMÉRO	NOM	DÉBUT	FIN
Priorité 1	1	Les Comtes de Champagne	Bray-sur-Seine	Esbly
	2	La Route du Brie	Melun	Meaux
	3	Les Chemins des Roses	Servon	Verneuil-l'Étang
	4	Les Boucles de la Marne	Champs-sur-Marne	Esbly
Priorité 2	5	Vers la Butte de Doue	Coulommiers	La Ferté-sous-Jouarre
	6	Au Fil du Canal	Lizy-sur-Ourcq	May-en-Multien
	7	La Brie des Moulins	Coulommiers	La Ferté-Gaucher
Priorité 3	1b	—	Provins	Chalautre-la-Grande
	1c	—	Bray-sur-Seine	Montigny-le-Guesdier
	7b	—	La Ferté-Gaucher	Meilleray

Afin de créer un maillage en Seine-et-Marne d'itinéraires cyclables de longue portée, le département a identifié 7 Grands itinéraires cyclables départementaux – ou « GIC » – qui complètent les véloroutes nationales et européennes et offriront des possibilités de grands circuits à la découverte des paysages et terroirs de Seine-et-Marne (voir le tableau, ci-dessus).

L'objectif principal de ces aménagements est d'améliorer l'offre pour le cyclotourisme dans le département. A l'exception des GIC 3 et 5 et d'une partie du GIC 1 (entre Bray-sur-Seine et Provins), chaque GIC sera relié à une gare à son début et sa fin, ce qui permettra aux Seine-et-Marnais et Franciliens d'accéder facilement à ce réseau pour des sorties de courte durée (par exemple d'une ou deux journées). Les GIC créeront des connexions entre les véloroutes qui se développent au nord du département (V52, EuroVelo 3) et celles du sud (EuroVelo 3, V33 et V55). A titre d'exemple le GIC 1, ira de Bray-sur-Seine à Esbly: cet itinéraire offrira la possibilité de faire un détour depuis la vallée de la Seine (V33) pour visiter Provins ou – pour des cyclotouristes cherchant à traverser l'Île-de-France – d'aller de la Seine à la Marne via Provins et Coulommiers, tout en restant à la campagne.

Cependant, ce réseau aura un autre effet important: les GIC bénéficieront aussi aux habitants des communes situées le long de ceux-ci et qui souhaitent se déplacer à vélo en sécurité d'une ville à une autre.

Sur la période de ce plan, le département s'engage à porter la MOA pour la réalisation des GIC 1 à 4, sauf dans les parties agglomérées des villes, où il pourra subventionner les travaux portés par d'autres maîtres d'ouvrage. Les tracés de ces itinéraires se trouvent généralement sur des routes départementales secondaires, voies communales, chemins ruraux ou au bord d'un cours d'eau.

Le département mettra en place un jalonnement homogène pour les GIC sur l'ensemble du territoire. La signalétique directionnelle comportera un logo et une couleur distinctifs, et chaque GIC aura un nom. Cette signature des GIC assurera leur lisibilité – à la fois pour l'ensemble du réseau et pour un itinéraire en particulier – et favorisera leur valorisation touristique. Ce travail sera donc conduit en partenariat avec Seine-et-Marne Attractivité. Comme pour les véloroutes, le département portera la MOA de réalisation de ce jalonnement, quel que soit le MOA de l'infrastructure.

Les projets de réalisation des GIC seront lancés dans l'ordre suivant: les GIC de priorité 1 en premier (GIC #1 à 4), puis ceux de priorité 2 (GIC #5 à 7) et enfin, ceux de priorité 3 (GIC 1b, 1c et 7b).



## GESTION ET ENTRETIEN DES ITINÉRAIRES

Un principe général posé est que le propriétaire reste le gestionnaire de son domaine et l'entretien. Ainsi quel que soit le MOA de l'infrastructure d'un itinéraire, le département entretient les tronçons sur le domaine public routier départemental et les communes les tronçons de leurs domaines public (voies communales) et privé (chemins ruraux).

Cette règle connaît deux exceptions concernant les propriétés de la ville de Paris et de Voies navigables de France. Ainsi le département entretient-il la Scandibérique le long du canal du Loing et la piste cyclable du canal de l'Ourcq. Il prendra en charge demain l'entretien du Paris-Strasbourg pour les tronçons dont il assurera la MOA; mais pas celui de la V33 ou de la V55 dont il n'est pas MOA.

## LES BOUCLES LOCALES

Ces boucles ont un intérêt à l'échelle locale; les MOA naturels en sont donc les communes ou intercommunalités ou bien leurs organismes de tourisme.<sup>16</sup> L'action du département portera sur la définition d'une charte graphique et de mobilier pour leur signalétique en vue d'une cohérence et d'une lisibilité sur l'ensemble de la Seine-et-Marne, exprimant ainsi une forme de labellisation (travail conduit par Seine-et-Marne Attractivité avec le département). Au travers d'une subvention sous forme d'appel à projets et d'une analyse technique (confirmation de l'intérêt touristique, de la sécurité et du confort du circuit), le département pourra soutenir l'émergence de ces boucles.

L'ouverture de nouveaux itinéraires labellisés « Vélo & Fromages » sera également possible en cas d'attribution au département de nouveaux financements de l'Assemblée des départements de France.<sup>17</sup>

Pour aider les collectivités locales – porteurs principaux de projets de boucles, le département prévoit sur la période du plan de soutenir la création d'entre 10 et 20 boucles.<sup>18</sup>

## UN NIVEAU D'EXCELLENCE EN TERMES D'INFRASTRUCTURES ET DE SERVICES

Le département mènera les actions suivantes pour atteindre un niveau d'excellence en termes d'infrastructures et de services annexes:

→ **Comptage**: le département assurera des comptages de fréquentation par l'installation de compteurs à des points stratégiques le long des véloroutes et, dans un premier temps, des GIC 1 et 2. Il diffusera ces données via la plateforme nationale des fréquentations (ce qui est actuellement fait pour la Scandibérique le long du canal du Loing) et produira des analyses et bilans;

→ **Aires d'arrêt vélo**: le département subventionnera la création de telles aires par des communes ou intercommunalités à côté de sections de véloroutes déjà en service dans le département;<sup>19</sup>

→ **Cahier des charges national**: ce document spécifie les règles à respecter quant à l'aménagement des véloroutes nationales et européennes.<sup>20</sup> Le département s'engage – pour des véloroutes – à réaliser des travaux conformes à ces recommandations, telles que le choix du « site propre » pour la majorité de projets<sup>21</sup> (en « site propre » impose que l'aménagement soit séparé physiquement de la circulation des véhicules motorisés). Pour les GIC, le département s'inspirera aussi du cahier des charges national, avec un niveau de conformité proche de celui pour les véloroutes en Seine-et-Marne; il développera un cahier des charges spécifique pour la réalisation des GIC;

16. Cependant, un nombre limité de circuits locaux ont été inscrits au PlanVélo77, au sein de l'axe 2 du plan.

17. Ces itinéraires pourraient concerner une boucle locale, un GIC ou une véloroute.

18. Cet objectif comprend les itinéraires labellisés « Vélo et Fromages ».

19. Ces aires peuvent aider à attirer davantage de cyclotouristes sur l'itinéraire en question. On y installe des équipements divers tels qu'une aire de pique-nique, des bornes de recharge pour

des vélos à assistance électrique, des toilettes, un point d'eau et un relais information service (RIS).

20. Cf. « Schéma national des véloroutes et voies vertes: cahier des charges », ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, janvier 2001.

21. Par exemple, la recommandation de l'État d'opter pour du site propre ou – à titre provisoire – des bandes cyclables en cas de trafic routier de plus de 1000 véhicules par jour, sera respectée.

→ Le label « Accueil Vélo » : pour déployer ce label le département s'appuiera sur son agence d'attractivité Seine-et-Marne Attractivité (cette dernière travaille déjà à la structuration de l'offre à travers la labellisation « Accueil Vélo » des prestataires touristiques);

→ Itinéraires téléchargeables: le département, avec Seine-et-Marne Attractivité, fera en sorte qu'il existe pour chaque section de véloroute ou de GIC la possibilité de télécharger la fiche d'itinéraire en format GPX et PDF; support de la valorisation touristique;

→ Connexions aux itinéraires et antennes locaux: le département travaillera avec des intercommunalités et communes aux alentours des véloroutes et GIC afin de les conseiller techniquement pour leurs projets:

- de jalonnement de rabattement depuis les gares et centres-villes vers les véloroutes et GIC, et vice versa,
- de circuits cyclables locaux connectés à des véloroutes et GIC.

### LA VALORISATION TOURISTIQUE DES ITINÉRAIRES

Pour toutes les nouvelles sections de véloroutes et GIC ouvertes pendant la durée de ce plan, le département concertera avec les différents acteurs pour en assurer une valorisation touristique optimale: Seine-et-Marne Attractivité, les offices de tourisme communautaires, les intercommunalités, les communes, etc. Il est envisagé de multiples projets collaboratifs, basés sur le même modèle que le comité déjà en place pour la Scandibérique en Seine-et-Marne et piloté par Seine-et-Marne Attractivité.

Ces projets pourraient couvrir des thématiques telles que l'aménagement d'équipements près des véloroutes (aires d'arrêts, relais information service, etc.), la signalisation des points d'intérêt touristique et des services, le choix et la valorisation des étapes de véloroutes comprenant une nuitée en Seine-et-Marne, la promotion du label « Accueil Vélo » et enfin la diffusion d'informations via [www.scandi77.fr](http://www.scandi77.fr), d'autres sites web et aussi via des publications.

## RÉSUMÉ : PORTAGE DES PROJETS ET SUBVENTIONS

Le tableau ci-dessous synthétise les engagements du département pour cet axe.

### PORTAGE DES PROJETS ET FINANCEMENT D'ITINÉRAIRES DE LOISIRS ET DE TOURISME ET DE BOUCLES LOCALES, AXE 1 DU PLAN VÉLO77

ITINÉRAIRE	MAÎTRISE D'OUVRAGE DÉPARTEMENTALE	SUBVENTION DÉPARTEMENTALE*
EuroVelo 3 / La Scandibérique : → Vallée de la Seine → Section nord	x (jalonnement uniquement)  x	x
V33 / La Seine à Vélo	x (jalonnement ET tous travaux pour des sections sur route départementale hors agglomération, en l'absence de portage local)	x
V52 / Le Paris-Strasbourg	x (sauf dans communes appartenant à l'unité urbaine de Meaux, à l'exception de Trilport (itinéraire bis))	x
V55 / Le Chemin des Floteurs	x (jalonnement ET tous travaux pour des sections sur route départementale hors agglomération, en l'absence de portage local)	x
GIC 1 à 4	x (sauf parties en agglomération)	x
GIC 5 à 7	x (jalonnement uniquement)	x
GIC 1b, 1c, 7b	Réalisation non-prévue avant 2030	
Boucles locales		x

**Nota :** Les aménagements à seule vocation de loisirs et touristique ne bénéficient pas de subvention de la part de la région Île-de-France; le financement du département sera souvent le seul soutien aux communes et intercommunalités.

\* en cas de MOA communale ou intercommunale pour une section (V52, GIC 1 à 4) ou l'ensemble de l'itinéraire (V33, V55, GIC 5 à 7)

**CF. AUSSI LE RÈGLEMENT  
DES SUBVENTIONS PLAN VÉLO77.**



## AXE 2

# FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO DU QUOTIDIEN

→ CF. LES CARTES 2 ET 5A À 5F.

## OBJECTIFS

- Améliorer « l'offre » pour des cyclistes effectuant des trajets utilitaires, en aménageant le réseau routier départemental ou en subventionnant de tels travaux;
- Être en appui des schémas cyclables communaux ou intercommunaux;
- Créer de nouveaux axes sécurisés pour des cyclistes et piétons allant aux collèges et stations multimodales de covoiturage; équiper ces sites départementaux de davantage de places de stationnement vélo;
- Sensibiliser des collégiens seine-et-marnais à la pratique du vélo et à la sécurité routière.

## L'AMÉNAGEMENT DES SECTIONS DE ROUTES DÉPARTEMENTALES, LA RÉSORPTION DE COUPURES ET LES LIAISONS LOCALES (LES « AMÉNAGEMENTS LOCAUX »)

Lors de la préparation du PlanVélo77 en 2019, le département a mené une concertation avec les intercommunalités et la région pour identifier et prioriser un certain nombre de sections non-traitées et de « coupures » sur le réseau routier départemental. Ces tronçons sur routes départementales constituent des liaisons intéressantes à part entière ou bien, comme les coupures, ils permettent la finalisation d'une liaison cyclable locale. Ils sont appelés dans ce plan des « aménagements locaux » et les aménagements cyclables inscrits se relient souvent au réseau cyclable existant.

L'action du département viendra donc en appui aux schémas intercommunaux ou communaux existants.

## CRITÈRES DE SÉLECTION DES SECTIONS DE ROUTE DÉPARTEMENTALE

Dans une phase initiale, les intercommunalités ont identifié des sections de routes départementales à aménager sur leurs territoires et ceci selon deux niveaux de priorité: priorité 1 (le plus prioritaire) et priorité 2 (important mais moins prioritaire). Ensuite, le département a étudié ces propositions et a ajusté la liste des sections retenues, en fonction des critères suivants:

- la taille de la commune ou des communes concernées: ont été prioritaires les aménagements desservant (depuis le pôle principal) les communes de plus de 1 000 habitants. Parfois ont été inclus aussi des projets impliquant un ensemble de villages rapprochés avec une population globale supérieure à 1 000 habitants;<sup>22</sup>
- la longueur de l'aménagement: en règle générale, ont été retenus les aménagements qui ne faisaient pas plus de 5 km. Cette distance représente un temps de trajet pour un aller-retour de 40 à 45 minutes.

L'objectif était de retenir les aménagements qui pourraient bénéficier au plus grand nombre d'usagers (actuels et futurs).

Les aménagements sélectionnés aideront à relier des zones résidentielles à des pôles locaux importants comme des centres-villes, gares, commerces, mairies, collèges, lycées. Ont été retenus aussi quelques aménagements associés à des itinéraires de loisirs locaux, tels qu'un grand circuit vélo dans la vallée du Petit Morin, lorsque leur importance a été signalée par une intercommunalité.

22. Dans l'Est de la Seine-et-Marne, où la taille des communes est souvent inférieure à 1 000 habitants,

cette règle a été parfois assouplie.

23. Ceci devrait aider ces collectivités à obtenir un financement de la région pour les projets en question.

24. Le nombre de traversées inscrites au plan était faible.

Dans le plan, les sections de priorité 1 sont nommées les « sections prioritaires » et les sections de priorité 2 « autres sections ». Il a été décidé que l'engagement du département vis-à-vis de ces aménagements différerait selon le niveau de priorité qui leur est accordé (cf. « Portage des projets » ci-après).

## LES LIAISONS LOCALES

La majorité des intercommunalités seine-et-marnaises ne disposent pas encore d'un schéma cyclable. Pour celles qui n'ont pas de schéma (adopté ou en projet) au début de 2020, le PlanVélo77 cartographie des « liaisons locales ». Ces liaisons correspondent à la prolongation sur le domaine communal des sections de RD inscrites au plan afin de permettre la continuité globale de l'aménagement et par suite la compréhension de sa cohérence entre deux pôles par exemple.<sup>23</sup>

## IDENTIFICATION DE DEUX TYPES DE COUPURES

Une coupure correspond à un ouvrage d'art, un carrefour, un giratoire, ou une traversée de route dont le passage à vélo est aujourd'hui difficile et/ou dangereux. Outre le passage des ouvrages d'art, carrefours et giratoires, ceci comprend plus modestement l'aménagement des traversées à

niveau des routes départementales structurantes par les itinéraires cyclables longue distance. Ces points de rupture d'un itinéraire cyclable ont été identifiés pour la plupart lors des réunions avec les intercommunalités. Ensuite, elles ont été classées en deux catégories : les « ouvrages d'art » et les « carrefours » (catégorie qui comprend les carrefours giratoires et les traversées<sup>24</sup>).

Les coupures de type « carrefour » sont prises en compte dans le plan au même titre que les sections de route départementale dans le cadre des aménagements locaux. En revanche, les coupures imposant la réalisation d'un ouvrage d'art constitueront des opérations spécifiques ; leur résorption interviendra à une échéance qui dépendra du budget disponible, des études à conduire et des procédures à respecter.

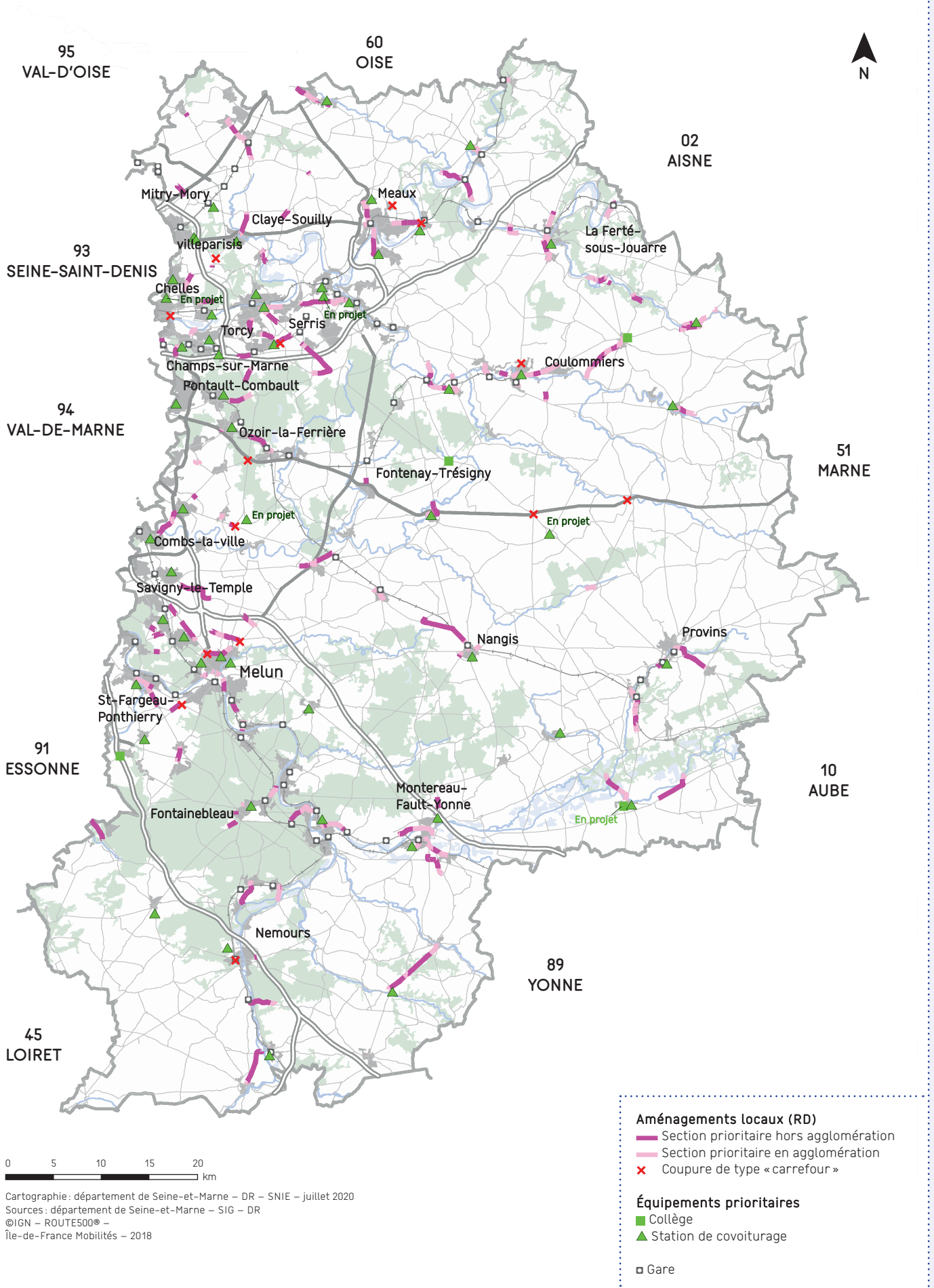
## RÉPARTITION DES AMÉNAGEMENTS LOCAUX SUR LE TERRITOIRE

Environ 240 km du réseau routier départemental ont été inscrits en « section prioritaire » dans le PlanVélo77, ainsi que 36 coupures. Les statistiques pour l'ensemble des aménagements locaux, avec les sous-totaux pour chaque secteur routier, sont présentées dans le tableau ci-dessous.

### LES « AMÉNAGEMENTS LOCAUX » : PAR TYPE, PAR SECTEUR ROUTIER ET TOTAL

SECTEUR ROUTIER	SECTIONS PRIORITAIRES en km (en vert : nombre de km hors agglomération)	NOMBRE DE COUPURES (en vert : nombre de coupures « ouvrage d'art »)	AUTRES SECTIONS en km	LIAISONS LOCALES en km
Nord-ouest	57,7 (35)	11 (6)	52,3	0
Nord-est	55,8 (16,7)	3 (2)	42,8	13
Ouest	36,6 (25,4)	10 (6)	26	2,6
Centre	20,3 (12,4)	4 (2)	38,8	23,5
Est	19,7 (10,8)	2 (1)	26,5	13,5
Sud	48,7 (27,6)	6 (5)	44,7	15,9
<b>Total, Seine-et-Marne</b>	<b>238,8 (127,9) km</b>	<b>36 (22) coupures</b>	<b>231,1 km</b>	<b>68,5 km</b>

## 2. SECTIONS PRIORITAIRES, COUPURES DE TYPE « CARREFOUR » ET ÉQUIPEMENTS PRIORITAIRES





## LES ÉQUIPEMENTS PUBLICS PRIORITAIRES

### Les actions spécifiques aux collèges

Eu égard à la compétence départementale pour la gestion de collèges, le département mettra en place un ensemble d'actions qui auront comme objectifs la facilitation de la pratique du vélo et sa promotion auprès des collégiens et du personnel des collèges publics en Seine-et-Marne. Il collaborera avec les intercommunalités afin d'assurer une cohérence avec des plans de mobilité impactant les établissements scolaires.

→ Des collèges bénéficiant d'une desserte à vélo sécurisée: Grâce à la concertation avec les intercommunalités, le département a pu recenser 51 collèges existants pour lesquels il manque une desserte à vélo sécurisée. Le département pilotera une étude pour chaque collège « prioritaire » existant afin d'identifier une ou deux dessertes entre les lieux d'habitation principaux dans le secteur du collège et l'établissement lui-même, où pourrait être aménagée par exemple une piste cyclable ou une voie verte. Ces aménagements pourraient concerner une route départementale, une voie communale ou un chemin indépendant du réseau routier, et tout cela en ou hors agglomération. Le département privilégiera des aménagements qui se connectent au réseau cyclable local lorsque ce dernier existe et permet déjà un accès direct (mais incomplet) au collège.<sup>25</sup>

Ces études auront comme étendue un rayon de 3 km autour du collège. Elles porteront aussi un regard sur les modes de déplacement actuels et la question du nombre de places de stationnement sécurisées dans le collège.

Sur la période du plan, le département prévoit d'étudier 12 collèges par an (2 par secteur d'analyse routière – cf. les cartes 5a à 5f). Suite à la réalisation de chaque étude – à laquelle seront associés les collectivités locales et le collège – le département portera la MOA ou sera financeur pour les travaux jugés nécessaires. Ces projets – les études et leurs travaux correspondant – seront inclus dans les plans triennaux départementaux.

En ce qui concerne les quatre collèges prioritaires en projet recensés et tout nouveau projet de collège, le département ne portera pas la MOA des travaux de desserte cyclable mais pourra subventionner un projet d'aménagement cyclable porté par un tiers (intercommunalité ou commune).

→ Une augmentation de l'offre en termes de stationnement: Le département souhaite prioriser non seulement la sécurisation d'itinéraires cyclables vers ses collèges mais aussi la question du stationnement à l'intérieur de ceux-ci. Le département réalisera un bilan d'ici fin 2021 de l'état de stationnement vélo dans tous les collèges publics de Seine-et-Marne et financera la création de nouvelles places de stationnement (vélo et trottinette), tout en recherchant d'autres sources de financement potentielles comme les programmes nationaux mobilisant les Certificats d'économies d'énergie (CEE) ou le Plan vélo de la région – pour les collèges situés dans un regroupement scolaire.<sup>26</sup>

→ La promotion des bénéfices du vélo auprès des collégiens: Actuellement, grâce à une action financée par le département, 12 000 collégiens seine-et-marnais sont sensibilisés chaque année à la sécurité routière. Une partie de cette sensibilisation porte sur les comportements à adopter à vélo. Le département maintiendra cette campagne et l'élargira aux bienfaits de la pratique du vélo en termes de santé et de développement durable. Le département distribue également chaque année, à tous les élèves de 6<sup>e</sup>, une brochure intitulée « Bien circuler à vélo ». Il continuera à distribuer celle-ci.

→ Une campagne de communication: Enfin, le département lancera une campagne de communication au sujet du vélo au collège et des actions qu'il mènera dans ce domaine sur la période du plan.

### Les stations multimodales de covoiturage

Lors de la concertation avec les intercommunalités, ont été identifiées également quatre stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental qui pourraient bénéficier de la création d'un accès sécurisé à vélo et/ou à pied (Pézarches et Rebaix, ainsi que deux autres qui sont en projet:

25. Par exemple, il pourrait exister un aménagement cyclable qui relie un quartier résidentiel au collège mais qui ne fait que quelques

centaines de mètres. Dans ce cas, l'aménagement porté par le département se connecterait à cette liaison existante et la prolongerait.

26. Par exemple, le programme Alvéole.

Cély-en-Bière et Bray-sur-Seine). Pour ces stations « prioritaires » dans le PlanVélo77, le département s'engage à :

- étudier la (les) liaison(s) cyclable(s) utile(s) entre la station et les pôles d'emploi ou d'habitat dans un rayon de 3 km autour de l'équipement. Ces études prendront en compte également les besoins des piétons, si la question est pertinente ;
- réaliser les travaux jugés nécessaires (et ce dans le cadre des plans triennaux) ;
- équiper des stations de places de stationnement vélo sécurisées (dans le cadre du Schéma départemental de stations multimodales de covoiturage).

Il pourra financer, via la subvention du PlanVélo77, les liaisons qu'il jugera utiles vers toute station d'intérêt départemental en projet.

## L'INTERMODALITÉ VÉLO/BUS ET VÉLO/TRAIN

Le département travaillera avec des opérateurs des lignes de bus interurbaines (dont le Seine-et-Marne Express) pour assurer que tous les bus de ce réseau puissent transporter des vélos dans leurs soutes et que les usagers soient clairement informés de ce dispositif.

Quant à l'intermodalité vélo/train, le département accompagnera techniquement les communes, intercommunalités et la SNCF dans des projets de signalisation directionnelle de rabattement depuis les gares de Seine-et-Marne vers les véloroutes et GIC, et vice versa.

## PORTAGE DES PROJETS

Le département retiendra pour ses plans triennaux (MOA départementale) uniquement l'aménagement des « sections prioritaires » situées hors agglomération, les coupures et les liaisons aux collèges et stations multimodales de covoiturage prioritaires. Les plans triennaux préciseront également les conditions de réalisation de ces aménagements (continuité en et hors agglomération...). Le portage par une MOA tiers de projets de sections prioritaires hors agglomération et de coupures ne figurant pas dans un plan triennal est possible. De tels projets pourront bénéficier d'une subvention départementale selon les modalités détaillées dans le règlement relatif aux subventions qui accompagne ce plan.

Pour tout autre aménagement inscrit au plan sur le réseau départemental (sections prioritaires en agglomération, « autres sections »), le département ne portera pas la MOA mais pourra financer les travaux via la subvention PlanVélo77.

Pour les liaisons locales, il n'est pas prévu de financement autre que dans le cadre de la politique contractuelle générale du département.

Le tableau ci-contre résume le portage ou le financement des projets d'aménagements de cet axe.

**PORTAGE DES PROJETS D'AMÉNAGEMENTS LOCAUX  
ET DE LIAISONS SÉCURISÉES AUX COLLÈGES ET STATIONS  
MULTIMODALES DE COVOITURAGE**

TYPE D'AMÉNAGEMENT		RÔLE DU DÉPARTEMENT	
		HORS AGGLOMÉRATION	EN AGGLOMÉRATION
<b>Aménagements locaux</b>	« Section prioritaire » de route départementale	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur	Financeur
	Coupure de type « carrefour »	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur
	Coupure de type « ouvrage d'art »	MOA (opérations spécifiques au cas par cas)	MOA (opérations spécifiques au cas par cas)
	« Autre section » de route départementale	Financeur	Financeur
	Liaison locale	Financement dans le cadre de la politique contractuelle	Financement dans le cadre de la politique contractuelle
<b>Équipements prioritaires identifiés au plan</b> (liaisons sur voiries départementales ou intercommunales et voiries ou chemins communaux identifiés dans des études)	Collège existant prioritaire	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur	MOA (projets figurant dans les plans triennaux) ou financeur
	Collège en projet	Financeur	Financeur
	Station de covoiturage prioritaire (2 existantes ; 2 en projet)	MOA (projets figurant dans les plans triennaux)	MOA (projets figurant dans les plans triennaux)
<b>Nouveaux équipements</b>	Nouveau collège	Financeur	Financeur
	Nouvelle station de covoiturage d'intérêt départemental	Financeur	Financeur

**CF. AUSSI LE RÈGLEMENT  
DES SUBVENTIONS PLANVÉLO77.**

## AXE 3

# CRÉER UN CADRE D'ÉCHANGES ENTRE LES ACTEURS DU VÉLO; VALORISER DES ACTIONS INNOVANTES; RENFORCER LE PARTAGE DE CONNAISSANCES

## OBJECTIFS

- Assurer un suivi régulier interne du PlanVélo77;
- Proposer aux partenaires la création d'un nouveau réseau technique du vélo en Seine-et-Marne;
- Organiser un Forum des mobilités actives biennal, associant tous les porteurs de projets cyclables sur notre territoire, des élus et divers experts et témoins;
- Améliorer la collecte et le partage de statistiques et données cyclables;
- Proposer des conseils aux collectivités locales via le catalogue ID77 et rédiger un nouveau guide technique.

## GOUVERNANCE DU PLANVÉLO77

Le pilotage, la gouvernance et l'évaluation interne du PlanVélo77 sera assurée conjointement par le département et Seine-et-Marne Attractivité (SMA); un comité de suivi sera constitué, composé de 4 élus: l'élue en charge de l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre du PlanVélo77, le vice-président en charge des routes, des transports et des mobilités, la vice-présidente en charge des sports et de la jeunesse, et le président de SMA; ils s'appuieront notamment sur la direction des routes.

## RÉSEAU TECHNIQUE DU VÉLO

Le département proposera à ses partenaires la création d'un nouveau réseau technique du vélo en Seine-et-Marne. Ce réseau pourrait regrouper différents acteurs tels que les intercommunalités, les associations du vélo, la région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et SMA. Les missions et *modus operandi* du réseau seraient décidés conjointement par les partenaires. Un tel réseau aiderait

à mieux structurer les échanges autour du sujet au niveau départemental: les partenaires pourraient se tenir informés de l'évolution de leurs politiques cyclables respectives et des principaux projets d'aménagements en cours ou planifiés. Outre des initiatives collectives comme celle-ci, le département maintiendra un dialogue bilatéral régulier avec les partenaires mentionnés ci-dessus.

## FORUM DES MOBILITÉS ACTIVES BIENNAL

Le département organisera tous les deux ans un « Forum des mobilités actives », qui constituera une vitrine des politiques et pratiques innovantes en faveur du vélo et de la marche en Seine-et-Marne. Lors de chaque forum, il y aura un palmarès composé des catégories suivantes:

- meilleur aménagement cyclable<sup>27</sup> et/ou piéton par une commune de plus de 5 000 habitants ou une intercommunalité;
- meilleur aménagement cyclable et/ou piéton par une commune de moins de 5 000 habitants;
- meilleur projet, service ou campagne cyclable (éligibilité: associations, PME, start-ups, offices de tourisme intercommunaux);
- meilleure action par un employeur privé pour encourager les déplacements à vélo de ses salariés.

Les forums auront lieu pendant la semaine européenne de la mobilité (du 16 au 22 septembre). Un forum durera une journée et sera composé d'une séance plénière et d'ateliers thématiques. Seront invités la région Île-de-France, des collectivités (élus et services techniques), associations, entreprises, ainsi que des témoins et experts de la mobilité active. La tenue du premier forum est prévue pour septembre 2021. Ces événements seront aussi l'occasion de faire des bilans de la mise en œuvre de ce plan.



## LE PARTAGE DE STATISTIQUES ET DONNÉES

Le département procédera à la mise à jour de ses données Système d'information géographique (SIG) sur les aménagements cyclables au cours des deux premières années du plan (mi-2020 à mi-2022) avec l'objectif d'un très bon suivi dans le temps et du partage de ces informations. Le recensement portera sur :

- les aménagements cyclables situés sur ou le long de routes départementales (en agglomération et hors agglomération),<sup>28</sup>
- les véloroutes et GIC :
  - les itinéraires ouverts, ouverts mais non-banalises et en projet,
  - la localisation de leurs équipements associés (ex : compteurs, aires d'arrêt vélo et Relais information service) ;
- les accidents mortels ou avec des blessés graves impliquant un.e cycliste.

Pour chaque aménagement, seront identifiés son tracé et le type d'aménagement (voie verte, piste, bandes, double sens cyclable, etc.) et – si ces informations sont disponibles – l'année de sa création, l'année de sa réfection, le type de revêtement, l'existence ou non d'un jalonnement, le propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure.

En conformité avec la loi sur l'Open Data, les données mentionnées ci-dessus seront partagées avec différents organismes et sites web, notamment avec le site [www.amenagements-cyclables.fr](http://www.amenagements-cyclables.fr)<sup>29</sup>, les communes et intercommunalités seine-et-marnaises, la région, IDFM, l'Observatoire national des véloroutes et voies vertes – l'ON3V – et Vélo et Territoires.<sup>30</sup> Il sera également demandé à certains de ces acteurs qu'ils partagent leurs données pour avoir une vision complète des aménagements cyclables et des enjeux liés à la pratique sur le territoire.

En dehors du cadre du SIG, le département recensera ses investissements en faveur du vélo ; ces informations seront publiées de façon régulière.

Enfin, le département publiera périodiquement des bulletins : ceux-ci contiendront des analyses de statistiques dans les domaines cités ci-dessus, ainsi que des bilans de fréquentations pour les véloroutes et GIC en service et munis de compteurs.

## L'INGÉNIERIE DÉPARTEMENTALE AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

Le département inscrira dans le catalogue ID77 – le nouveau groupement d'ingénierie départementale, cf. [www.id77.fr](http://www.id77.fr) – des propositions de conseils pour la réalisation d'un schéma cyclable, pour la conception d'une liaison cyclable, pour la mise à disposition de matériel, pour le marquage des vélos (Bicycode® pour la flotte des vélos actuels, en complément de l'action de l'État pour les vélos neufs), pour la création d'ateliers de réparation mobiles, de places de stationnements, pour le choix de revêtement, entre autres sujets.

Le département rédigera également un guide concernant les principes pour les aménagements cyclables sur des routes hors agglomération (y compris dans des contextes périurbains) dans le cadre du référentiel technique de la direction des routes. Y seront abordées diverses questions telles que :

- la réalisation de sections courantes et traversées ;
- le traitement de carrefours et giratoires ;
- les ouvrages d'art ;
- les critères de choix d'un type d'aménagement (piste cyclable, bandes cyclables, bandes multifonctionnelles revêtues, voie verte, chaussée à voie centrale banalisée, etc.) ;
- la signalisation de police ;
- la signalisation directionnelle ;
- les différentes mesures d'apaisement de la vitesse de véhicules motorisés ;
- les techniques d'entretien ;
- le choix de revêtement.

Ce guide sera destiné à un usage à la fois interne et externe : il devrait servir notamment aux services et agences de la direction des routes, ainsi qu'à des collectivités locales engagées dans de tels projets. Le guide sera publié en 2021 ou début 2022.

27. « Aménagement » pourrait inclure des équipements destinés aux cyclistes comme des aires d'arrêt vélo ou des bornes de recharge pour les vélos à assistance électrique.

28. Les aménagements seront concentrés soit sur la route même (ex : bandes cyclables), soit en parallèle de la route et à une distance inférieure à 20 m de l'axe de la chaussée.

29. Ce projet « open source » est piloté en Île-de-France par Geovelo et financé par IDFM.

30. Pour les données de catégorie 1, les tracés de ces aménagements seront rendus publics.

## AXE 4

# ŒUVRER POUR DEVENIR UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE

## OBJECTIFS

- Mieux connaître les déplacements actuels à vélo des agents du département et les besoins, et identifier des leviers pour augmenter son usage;
- Mettre en place des mesures ambitieuses et innovantes afin de promouvoir la pratique;
- Equiper les bâtiments départementaux de davantage de places de stationnement vélo, à la fois pour le public et pour les agents.

## ENQUÊTE SUR LES PRATIQUES ACTUELLES ET LES BESOINS

Avant de mettre en place des mesures pour favoriser l'utilisation du vélo par les agents du département, il est important de connaître suffisamment les pratiques actuelles ainsi que les obstacles à une utilisation plus répandue, ce qui permettra d'identifier dans un second temps les besoins.

La pratique du vélo par les agents départementaux pour les trajets domicile-travail et les déplacements professionnels reste relativement faible. Les causes en sont multiples et reflètent souvent la situation dans la société en général.<sup>31</sup>

La stratégie pour favoriser la pratique devra agir non seulement sur la question des équipements et matériaux disponibles (ex: flotte des vélos et vélos à assistance électrique (VAE); création de places de stationnement), mais aussi sur les attitudes et les perceptions, la situation spécifique de chaque agent et les priorités de l'administration.

En 2020-2021 le département mènera une enquête au sujet de la pratique actuelle du vélo et des besoins.<sup>32</sup> Celle-ci portera sur les trajets domicile-travail ainsi que les déplacements professionnels déjà effectués à vélo et la possibilité de les augmenter, sur les informations concernant l'usage actuel de la flotte vélo du département (vélos et VAE) et les procédures associées, sur le nombre de places de stationnement par site et les conditions d'accès existantes, et sur les besoins identifiés par les agents et l'administration.

## ACTIONS DE FACILITATION ET PROMOTION DE LA PRATIQUE

Durant la période du plan et en tenant compte des résultats de l'enquête mentionnée ci-dessus, le département pilotera différentes actions qui auront comme objectif la promotion de la pratique parmi ses agents. Le département s'engage à :

- acheter de nouveaux vélos et VAE pour les déplacements entre sites, et, à titre expérimental, les prêter aux agents volontaires pour les trajets domicile/travail (durée 1 à 3 mois);
- améliorer l'offre en termes de stationnement: créer davantage de places sécurisées sur les sites prioritaires, identifiés lors de l'enquête;
- soutenir le réseau existant de « référents vélo » avec l'objectif de recruter ou réactiver un agent pour ce rôle dans chaque bâtiment départemental;
- partager une carte des itinéraires et temps de trajets à vélo et à pied entre les principaux sites départementaux à Melun et entre ces sites et d'autres lieux fréquentés par les agents en journée à Melun et dans les communes avoisinantes.<sup>33</sup>

31. Un manque d'infrastructures (peu d'aménagements cyclables et de places de stationnement sécurisées à son lieu de travail); des comportements institutionnels et individuels

enracinés (ex: préférence pour la voiture, même pour les trajets courts, alliée à un manque d'investissement dans les modes alternatifs); la perception d'un risque de sécurité important lié à

la pratique; une distance moyenne pour les trajets domicile-travail élevée en Île-de-France; les obstacles réels aux déplacements multimodaux, notamment vélo/transports en commun

(peu de places réservées aux vélos dans les trains); un effort physique qui ne convient pas à tout le monde, etc.

Cette liste n'est pas exhaustive : d'autres mesures seront identifiées grâce à l'enquête et aux futurs travaux internes sur le sujet.

## MESURES CIBLANT LE PUBLIC (EN VISITE AUX SERVICES DÉPARTEMENTAUX)

---

Le département voudrait faciliter aussi la venue du public à vélo aux bâtiments départementaux. Deux catégories d'usager peuvent être définies : une personne qui rejoint un bâtiment du département pour un motif professionnel et une personne qui se déplace pour effectuer une démarche administrative. Les réponses en termes de stationnement pour ces deux catégories ne seront pas nécessairement les mêmes, car les visiteurs n'ont pas le même statut et dans le premier cas le bâtiment n'est pas toujours un Établissement recevant du public (ERP).<sup>34</sup>

Sur la période du PlanVélo77, le département équippa ses bâtiments départementaux de places de stationnement vélo, destinées au public. Les nouvelles places seront normalement créées devant ou près de l'entrée principale du bâtiment. Ce dispositif est prévu surtout pour les ERP. (Cf. aussi l'axe 2, qui explicite nos actions en matière de stationnement dans certains collèges).

## LE PLAN DE MOBILITÉ DE L'ADMINISTRATION

---

Le département assurera la cohérence entre les actions prévues dans cet axe du PlanVélo77 et celles du futur plan de mobilité de l'administration.

---

32. Cette enquête sera principalement quantitative mais elle pourrait inclure aussi une partie qualitative (ex : questionnaire aux agents).

33. Les cantines, les services techniques et mairies de Melun et des communes avoisinantes, l'hôtel de communauté de la CA Melun Val de Seine, etc.

34. Par exemple, dans le cas d'une visite professionnelle convenue à l'avance, une direction pourrait permettre l'accès à un garage à vélo sécurisé qui se trouve à l'intérieur de son bâtiment et

qui est réservé normalement aux agents, ce qui ne serait pas le cas pour un membre du public lors d'une visite spontanée.

# RÉSUMÉ DES ACTIONS PRIORITAIRES PAR AXE

## AXE 1

### CONSTRUIRE UN RÉSEAU D'ITINÉRAIRES CYCLABLES DE LOISIRS ET DE TOURISME

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
1.1	<p><b>Finaliser, dans son tracé définitif, la Scandibérique d'ici 2023 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ porter la maîtrise d'ouvrage pour la section nord ;</li> <li>→ animer un comité de pilotage dans la vallée de la Seine (avec les communes et intercommunalités) pour faire avancer le projet dans ce secteur, apporter à ces échanges une expertise en termes d'aménagements cyclables, porter la maîtrise d'ouvrage du jalonnement et du franchissement de la Seine au pont de Valvins ;</li> <li>→ être en appui technique auprès des intercommunalités et communes pour le jalonnement de rabattement (gares/ centres-villes ↔ EuroVelo 3) et les circuits locaux connectés à la véloroute ;</li> <li>→ canal du Loing : renouveler la convention de superposition avec VNF et signer des conventions avec les communes traversées afin de régler la question de la collecte de déchets.</li> </ul>	DR
1.2	<p><b>Porter la maîtrise d'ouvrage de la V52 « le Paris-Strasbourg »</b> <u>Période 2020-2023 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ réaliser une étude de tracé, associer les communes et intercommunalités au processus ;</li> <li>→ mettre en service l'ensemble de la section entre Claye-Souilly et Isles-lès-villenoy (sur le canal de l'Ourcq) ;</li> <li>→ commencer des acquisitions foncières au bord de la Marne, prendre des mesures pour être en conformité avec les procédures réglementaires (ex : loi sur l'Eau ; étude d'impact).</li> </ul>	DR
1.3	<p><b>Contribuer à la réalisation de la V33 et de la V55 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ subventionner les travaux entrepris par d'autres MOA (intercommunalités, communes) ;</li> <li>→ porter la MOA des travaux nécessaires à la réalisation de ces deux véloroutes (principalement pour la V33) sur le réseau routier départemental (uniquement hors agglomération, sauf pour les ouvrages d'art) ;</li> <li>→ porter la MOA pour le jalonnement, selon l'avancée des travaux par les MOA locales.</li> </ul>	DGAE, DR



N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
1.4	<p><b>Construire la première partie du réseau des Grands itinéraires cyclables départementaux (GIC) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ affiner avec les intercommunalités et communes concernées leurs tracés définitifs ;</li> <li>→ développer un cahier des charges pour ces aménagements qui s'inspire du cahier des charges national pour les véloroutes ;</li> <li>→ porter la MOA pour tous travaux hors agglomération nécessaires à la réalisation des GIC 1 à 4. Démarrage des projets des GIC dans l'ordre suivant : GIC 1, GIC 2, GIC 3, GIC 4 ;</li> <li>→ subventionner les travaux entrepris par d'autres MOA (intercommunalités, communes) pour tout le réseau des GIC – 1 à 7b – (création de site propre, de bandes cyclables ou route à circulation apaisée, jalonnement), via une subvention dédiée « PlanVélo77 » (cf. règlement).</li> </ul>	DR, DGAE
1.5	<p><b>Soutenir et valoriser des boucles locales :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ travailler en collaboration avec Seine-et-Marne Attractivité, des intercommunalités, des offices de tourisme et la Fédération française de cyclo-tourisme (FFCT) pour adapter des boucles existantes et/ou en ouvrir de nouvelles (objectif de 10 à 20 sur la période du plan, y compris les itinéraires labellisés « Vélo et Fromages »). Ces projets seront sélectionnés et financés grâce à des appels à projets organisés annuellement par le département ;</li> <li>→ publier, chaque année, le règlement relatif aux modalités de financement de ces projets de boucle ;</li> <li>→ soutenir techniquement certains de ces projets : confirmation de l'intérêt touristique, de la sécurité et du confort du circuit ;</li> <li>→ ouvrir de nouveaux itinéraires labellisés « Vélo et Fromages » en cas d'attribution au département de nouveaux financements de l'Assemblée des départements de France.</li> </ul>	DGAE, Seine-et-Marne Attractivité, DR
1.6	<p><b>Développer un niveau d'excellence en termes d'infrastructures et de services :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ commander l'installation de compteurs vélo à des points stratégiques le long des sections des véloroutes et des GIC prioritaires au fur et à mesure de leur mise en service, diffuser les statistiques de fréquentation via la plateforme nationale des fréquentations ;</li> <li>→ subventionner des projets d'aménagement d'aires d'arrêt vélo à côté des sections de véloroutes en service ;</li> <li>→ respecter le cahier des charges national pour l'aménagement de véloroutes et s'en inspirer aussi pour l'aménagement des GIC ;</li> <li>→ publier en format GPX et PDF les tracés des itinéraires en service ;</li> <li>→ continuer à soutenir le comité de pilotage de la Scandibérique en Seine-et-Marne, qui s'élargira pour inclure les collectivités au nord de la Seine-et-Marne, être en appui à des comités similaires créés pour d'autres véloroutes ou GIC.</li> </ul>	DR, Seine-et-Marne Attractivité, DGAE

## AXE 2

### FACILITER LA PRATIQUE DU VÉLO DU QUOTIDIEN

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
2.1	<p><b>Porter la maîtrise d'ouvrage pour les aménagements locaux suivants : sections prioritaires hors agglomération et résorption des coupures de type « carrefour » (en agglomération et hors agglomération) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ programmer et réaliser les travaux selon les trois plans triennaux du PlanVélo77 (2021-2023, 2024-2026, 2027-2029) ;</li> <li>→ solliciter des subventions auprès de l'État, de la région ou d'autres financeurs.</li> </ul>	DR
2.2	<p><b>Engager la résorption des coupures type « ouvrage d'art »</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ programmer les études des coupures et réaliser les dossiers techniques et réglementaires ;</li> <li>→ réaliser les travaux (dans le cadre d'opérations spécifiques) ;</li> <li>→ solliciter des subventions auprès de l'État, de la région ou d'autres financeurs.</li> </ul>	DR
2.3	<p><b>Subventionner d'autres projets d'aménagements locaux :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>sur route départementale : sections prioritaires, autres sections et coupures de type « carrefour » ;</b></li> <li>• <b>hors réseau routier départemental : liaisons locales :</b></li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ participer financièrement, via la subvention dédiée « PlanVélo77 », aux coûts de ces travaux entrepris par les communes et intercommunalités (cf. règlement) ;</li> <li>→ pour les sections prioritaires, il s'agira des projets pour lesquels le département ne portera pas la MOA (car en agglomération) ou, si hors agglomération, qui ne figurent pas dans le plan triennal en cours ;</li> <li>→ pour les coupures, il s'agira des projets qui ne figurent pas dans le plan triennal en cours.</li> </ul>	DR
2.4	<p><b>Créer des liaisons sécurisées vers les collèges et stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ réaliser des études et programmer des travaux pour les collèges et stations de covoiturage d'intérêt départemental identifiés comme prioritaires dans le Plan Vélo 77 (sauf les nouveaux collèges : cf. action 2.5). Pour chaque projet, l'objectif serait de relier – grâce à une ou deux liaisons sécurisées – des lieux d'habitation principaux et – uniquement pour les stations de covoiturage – des pôles d'emploi situés dans un rayon de 3 km de l'équipement concerné ;</li> <li>→ études collèges (objectif de 12 études par an, 2 par secteur d'analyse routière) : impliquer dans celles-ci, si besoin, le collège et les collectivités concernés ; privilégier des raccordements aux réseaux cyclables locaux existant.</li> </ul> <p><u>Phase des travaux :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ porter la maîtrise d'ouvrage ou subventionner les projets de liaison vers les collèges identifiés dans les plans triennaux, sans distinguer les parties en agglomération/ hors agglomération. En ce qui concerne les collèges, le département équipera, si nécessaire, ces collèges de davantage de places de stationnement vélo sécurisées.</li> </ul>	DR, DABC

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
2.5	<p><b>Subventionner des liaisons sécurisées vers les collèges prioritaires, les nouveaux collèges et les nouvelles stations multimodales de covoiturage d'intérêt départemental:</b></p> <p>→ articiper financièrement, via la subvention dédiée « PlanVélo77 », aux coûts de ces travaux entrepris par les communes et intercommunalités (cf. règlement).</p>	DR
2.6	<p><b>Effectuer un bilan du stationnement vélo dans tous les collèges:</b></p> <p><u>Période 2020-2021:</u></p> <p>→ faire un état des lieux de différents sujets liés au stationnement (nombre de places actuel, type d'équipement, sécurité, usage, etc.) dans tous les collèges publics de Seine-et-Marne. Ceci pourrait être réalisé via un questionnaire dématérialisé, envoyé à chaque établissement.</p> <p><u>Sur toute la période du plan:</u></p> <p>→ créer de nouvelles places de stationnement selon un plan d'action spécifique.</p>	DABC, DR
2.7	<p><b>Maintenir la campagne de sensibilisation de collégiens à la pratique du vélo et à la sécurité routière:</b></p> <p>→ continuer à financer cette campagne (qui bénéficie à 12 000 collégiens par an);</p> <p>→ continuer à distribuer la brochure « Bien circuler à vélo » à tous les élèves de 6<sup>e</sup> chaque année;</p> <p>→ lancer une campagne de communication axée sur le vélo au collège et sur les actions portées par le département dans ce domaine.</p>	DE, DirCom, DR
2.8	<p><b>Faciliter les déplacements multimodaux:</b></p> <p>→ promouvoir le transport du vélo dans les lignes de bus interurbaines en Seine-et-Marne;</p> <p>→ accompagner techniquement les communes et intercommunalités qui souhaitent jalonner un rabattement depuis une gare vers une véloroute ou un GIC, et vice versa.</p>	DR, DT

### AXE 3

## CRÉER UN CADRE D'ÉCHANGES ENTRE LES ACTEURS DU VÉLO EN SEINE-ET-MARNE ; VALORISER DES ACTIONS INNOVANTES ; RENFORCER LE PARTAGE DE CONNAISSANCES

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
3.1	<p><b>Créer un comité de suivi interne du PlanVélo77 :</b>            → organiser des réunions annuelles de ce comité qui auront lieu au dernier trimestre de l'année. Le comité sera composé de l'élue en charge de l'élaboration et du suivi de la mise en œuvre du PlanVélo77, du vice-président en charge des routes, des transports et des mobilités, de la vice-présidente en charge des sports, de la jeunesse, de la vie associative et du volontariat, et du président de SMA ; ils s'appuieront sur la direction des routes et les services de SMA.</p>	DR, DGAE, Seine-et-Marne Attractivité
3.2	<p><b>Proposer la constitution d'un nouveau réseau technique :</b>            → ce réseau pourrait regrouper différents acteurs tels que les intercommunalités, les associations du vélo, la région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et SMA. Les missions et <i>modus operandi</i> du réseau seraient décidés conjointement par les partenaires. Un tel réseau pourrait aider à mieux structurer les échanges autour du sujet au niveau départemental et à faciliter le partage d'informations concernant des projets en cours ou planifiés ;            → inviter les partenaires à une réunion à ce sujet en 2020/ début 2021.</p>	DR
3.3	<p><b>Animer un « Forum des mobilités actives » biennal en Seine-et-Marne :</b>            → organiser ce forum tous les deux ans à Melun ou dans une autre ville du département lors de la semaine européenne de la mobilité (le premier forum est prévu pour septembre 2021). Organismes cibles : experts et témoins dans le domaine de la mobilité active, collectivités locales, entreprises, IDFM, région Île-de-France, Institut Paris région, offices de tourisme intercommunaux.</p>	DirCom, DR, DABC, DEEA, DGAE, DRH, Seine-et-Marne Attractivité
3.4	<p><b>Organiser un palmarès mobilités actives :</b>            → rédiger et publier le règlement relatif à ce palmarès ;            → publier au dernier semestre de 2020 ce règlement, ainsi que l'appel à candidatures pour le palmarès du premier forum, qui se tiendra en septembre 2021.</p>	DGAE, DR, Seine-et-Marne Attractivité



N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	DIRECTIONS OU ORGANISMES DU DÉPARTEMENT
3.5	<p><b>Recenser, partager et publier des données et statistiques relatives aux aménagements cyclables :</b>  <u>Période mi-2020 – mi-2021 :</u>  → réviser et mettre à jour la base de données SIG départementale.</p> <p><u>Sur toute la période du plan :</u>  → partager en mode « open source » des données SIG de catégories 1 et 2a (aménagements cyclables situés sur ou le long de routes départementales, tracés et état de service des véloroutes et GIC), signer des actes d'engagement avec divers partenaires afin de pouvoir partager d'autres catégories de données ;  → publier périodiquement des bulletins avec, par exemple, des statistiques sur les aménagements cyclables sur le réseau routier départemental, des analyses de chiffres de fréquentation pour les véloroutes et GIC en Seine-et-Marne, et l'information concernant les investissements vélo annuels du département.</p>	DR
3.6	<p><b>Mettre l'expertise en ingénierie de la direction des routes à la disposition de toute collectivité locale :</b>  <u>Période mi-2020 – début 2022 :</u>  → rédiger et publier un guide des principes en matière d'aménagements cyclables hors agglomération dans le cadre du référentiel technique de la direction des routes. Le guide sera destiné à un usage interne (ex : services et agences de la direction des routes, direction de l'aménagement et développement des territoires) et externe (ex : collectivités locales portant la MOA de projets cyclables hors agglomération).</p> <p><u>Sur toute la période du plan :</u>  → inscrire dans le catalogue ID77 des propositions de conseils pour la réalisation d'un schéma cyclable, pour la conception d'une liaison, de places de stationnement, d'ateliers de réparation mobiles, etc.</p>	DR, ID77

## AXE 4

### ŒUVRER POUR DEVENIR UNE ADMINISTRATION EXEMPLAIRE

N° DE L'ACTION	DESCRIPTION DE L'ACTION	ACTEURS
4.1	<p><b>Mener une enquête au sujet de la pratique actuelle du vélo par les agents départementaux et de leurs besoins :</b>  <u>Période mi-2020 – 2021 :</u>            → l'enquête portera sur les trajets domicile-travail et déplacements professionnels à vélo existants et sur la possibilité de les augmenter, sur les informations concernant l'usage actuel de la flotte vélo du département (vélos et VAE) et les procédures associées, sur le nombre de places de stationnement par site et les conditions d'accès existantes et sur les besoins identifiés par les agents et l'administration.</p>	DRH, DMGS, DR, DABC
4.2	<p><b>Augmenter la pratique du vélo par les agents départementaux :</b>            → acheter de nouveaux vélos et VAE pour les déplacements entre sites, et, à titre expérimental, les prêter aux agents volontaires pour les trajets domicile/travail (durée: 1 à 3 mois);            → améliorer l'offre en termes de stationnement : créer davantage de places sécurisées sur des sites départementaux prioritaires, identifiés lors de l'enquête (cf. action 4.1);            → soutenir le réseau existant de référents vélo avec l'objectif d'identifier ou réactiver un agent pour ce rôle dans chaque bâtiment départemental;            → partager une carte des itinéraires et temps de trajets à vélo et à pied entre les principaux sites départementaux à Melun et entre ces sites et d'autres lieux fréquentés par les agents en journée à Melun et dans les communes avoisinantes.</p>	DRH, DMGS, DR, DABC
4.3	<p><b>Faciliter la venue du public à vélo aux sites départementaux :</b>            → Equiper des bâtiments départementaux de nouvelles places de stationnement vélo, destinées au public (les nouvelles places seront normalement créées devant ou près de l'entrée principale du bâtiment). Ce dispositif est prévu surtout pour les Établissements recevant du public.</p>	DABC, DMGS, DR

#### Glossaire des sigles

DABC : Direction de l'architecture, des bâtiments et des collèges.

DADT : Direction de l'aménagement et du développement des territoires.

DE : Direction de l'éducation.

DEEA : Direction de l'eau, de l'environnement et de l'agriculture.

DGAE : Direction générale adjointe de l'éducation, de l'attractivité et des stratégies départementales.

DirCom : Direction de la communication.

DMGS : Direction des moyens généraux et de la sécurité.

DR : Direction des routes.

DRH : Direction des ressources humaines.

DT : Direction des transports.

PARTIE 3

---

# CARTOGRAPHIE

---

3.

# CARTES

Ce plan inclut 11 cartes, numérotées 1, 2, 3a, 3b, 4 et 5a à 5f. Sur ces cartes figurent l'ensemble des aménagements, itinéraires et équipements inscrits au PlanVélo77.

→ [Carte 1](#)

**Itinéraires de loisirs et de tourisme**  
(page 13)

→ [Carte 2](#)

**Sections prioritaires, coupures de type « carrefour » et équipements prioritaires**  
(page 20)

→ [Carte 3a](#)

**La Scandibérique: état d'avancement – partie sud**  
(page 37)

→ [Carte 3b](#)

**La Scandibérique: état d'avancement – partie nord**  
(page 38)

→ [Carte 4](#)

**Itinéraires « Vélo & Fromages »**  
(page 39)

→ [Carte 5a](#)

**Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Nord-Ouest**  
(page 40)

→ [Carte 5b](#)

**Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Nord-Est**  
(page 42)

→ [Carte 5c](#)

**Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Ouest**  
(page 44)

→ [Carte 5d](#)

**Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Centre**  
(page 46)

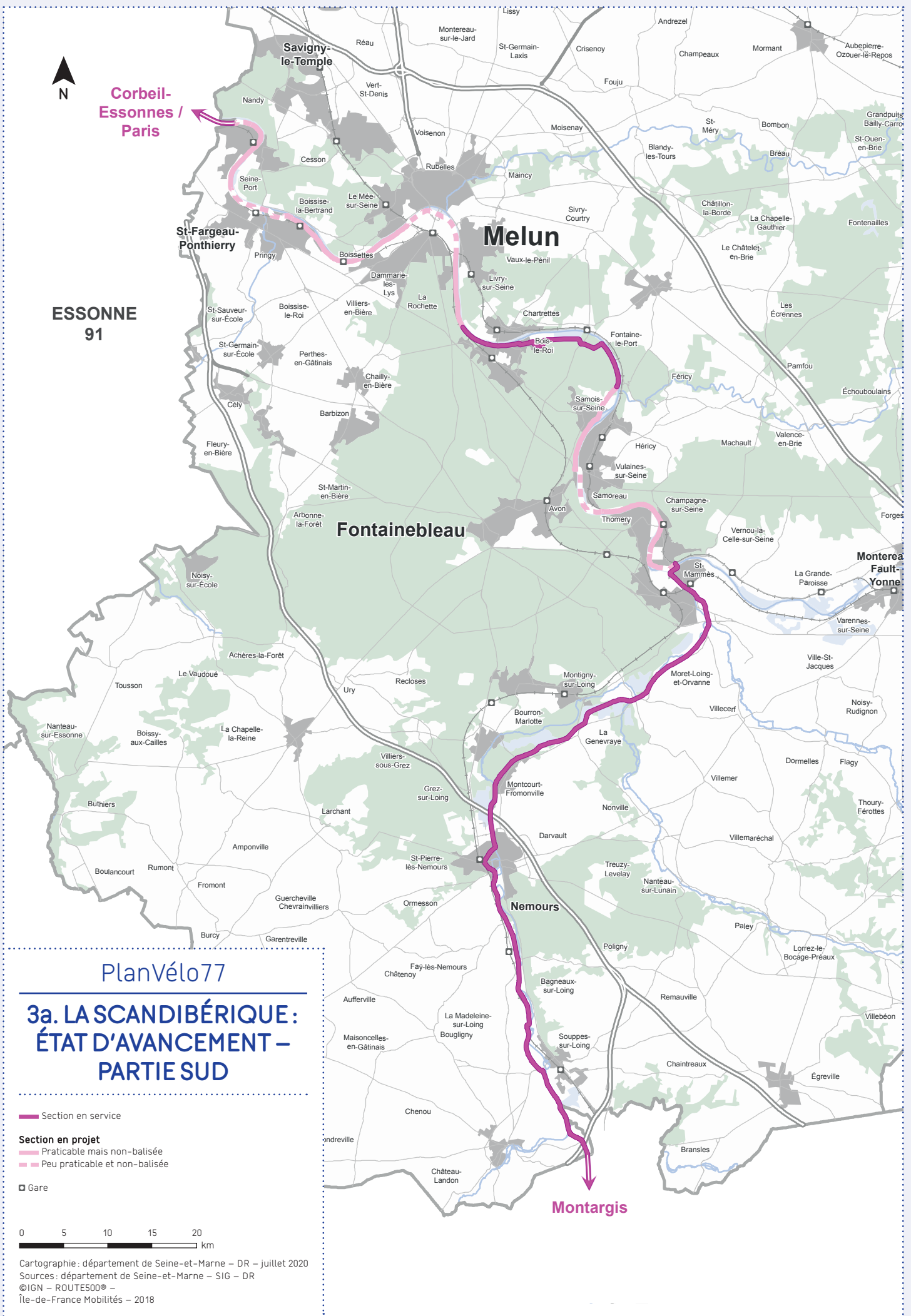
→ [Carte 5e](#)

**Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Est**  
(page 48)

→ [Carte 5f](#)

**Aménagements locaux, équipements, véloroutes et GIC – Sud**  
(page 50)





Corbeil-Essonnes / Paris

ESSONNE  
91

Melun

Fontainebleau

Nemours

Montargis

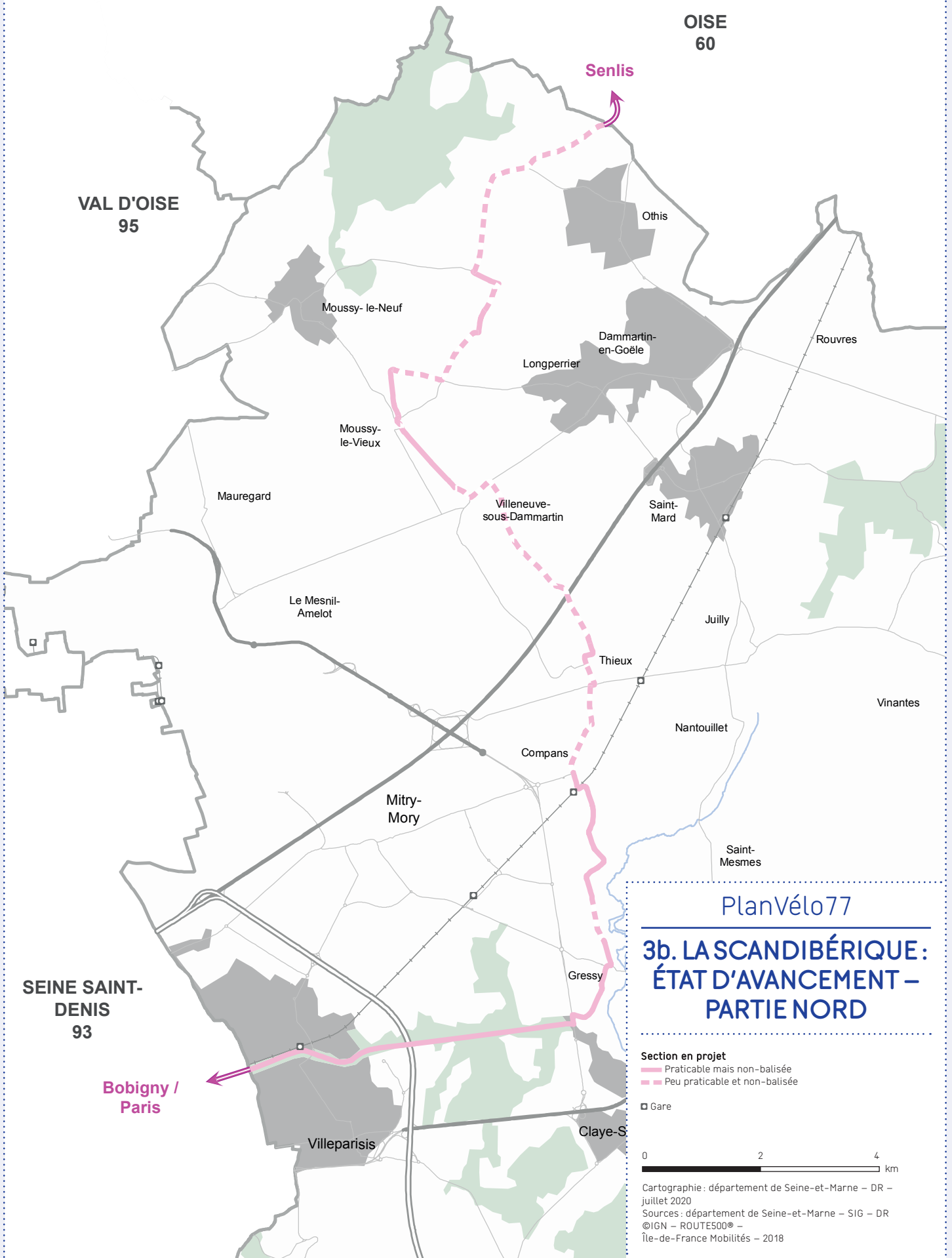
PlanVélo77

3a. LA SCANDIBÉRIQUE:  
ÉTAT D'AVANCEMENT –  
PARTIE SUD

- Section en service
- Section en projet**
- - - Praticable mais non-balisée
- · · Peu praticable et non-balisée
- Gare

0 5 10 15 20 km

Cartographie: département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
Sources: département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
©IGN – ROUTES00® –  
Île-de-France Mobilités – 2018



OISE  
60

VAL D'OISE  
95

SEINE SAINT-DENIS  
93

### PlanVélo77

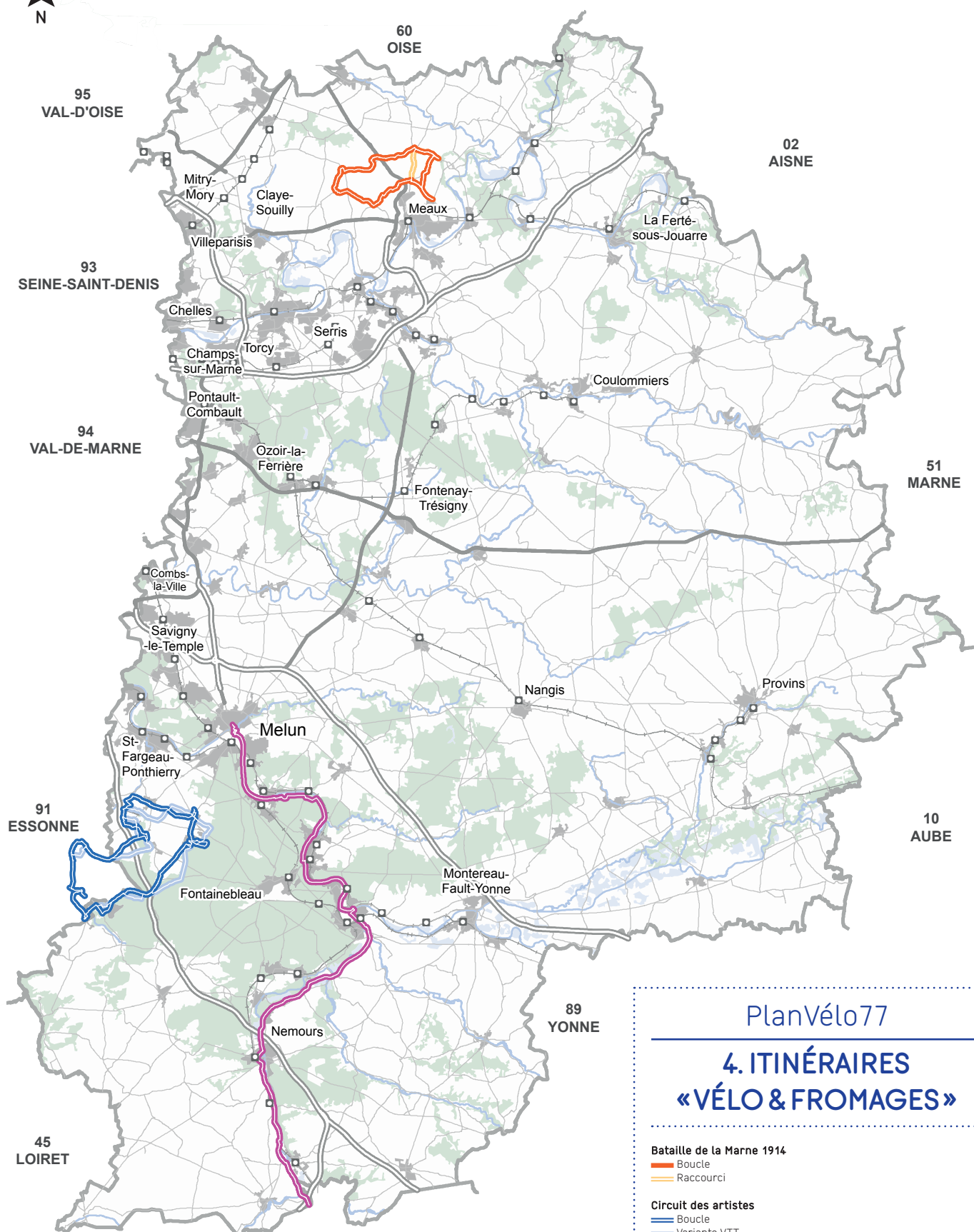
## 3b. LA SCANDIBÉRIQUE : ÉTAT D'AVANCEMENT – PARTIE NORD

**Section en projet**  
— Praticable mais non-balisée  
- - - Peu praticable et non-balisée

□ Gare

0 2 4 km

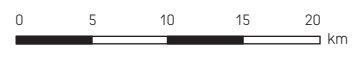
Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
©IGN – ROUTES00® –  
Île-de-France Mobilités – 2018



## PlanVélo77

### 4. ITINÉRAIRES «VÉLO & FROMAGES»

- Bataille de la Marne 1914**
  - Boucle
  - Raccourci
- Circuit des artistes**
  - Boucle
  - Variante VTT
- La Scandibérique**
  - Itinéraire








Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
©IGN – ROUTE500® –  
Île-de-France Mobilités – 2018



## 5a. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – NORD-OUEST

### Aménagements locaux



Sur route départementale :

-  Section prioritaire hors agglomération
-  Section prioritaire en agglomération
-  Autre section
-  Coupure de type « carrefour »
-  Coupure de type « ouvrage d'art »






### Liaison locale

(pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)





### Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

-  Collège
-  Station de covoiturage

### Autres sites

-  Collège
-  Lycée
-  Station de covoiturage
-  Mairie (>1000 habitants)
-  Gare

### Classification des voies

-  Réseau magistral (autoroutier et national)
-  Réseau structurant (départemental)
-  Réseau secondaire (départemental)
-  Autre route

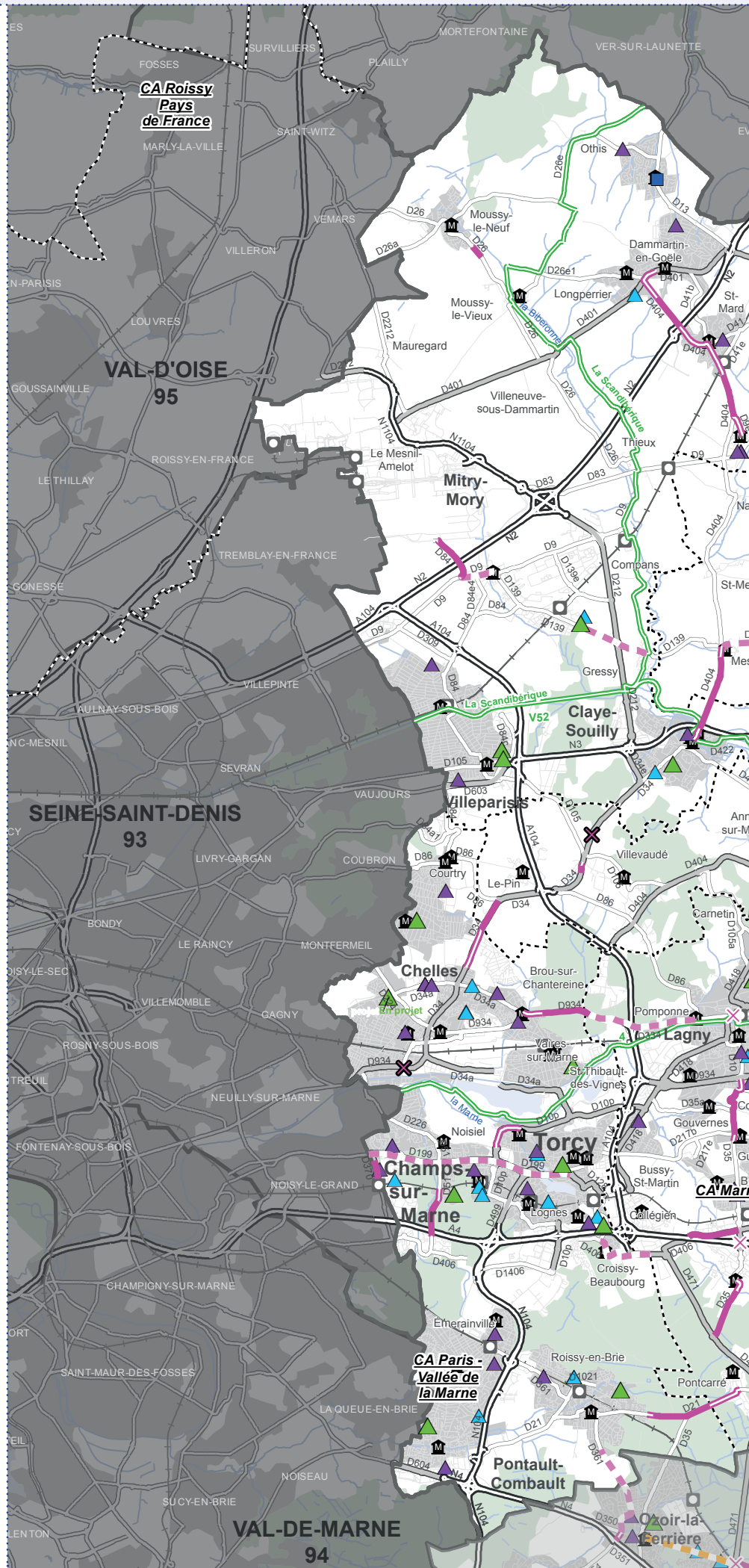
 Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

0 2 4 6 km

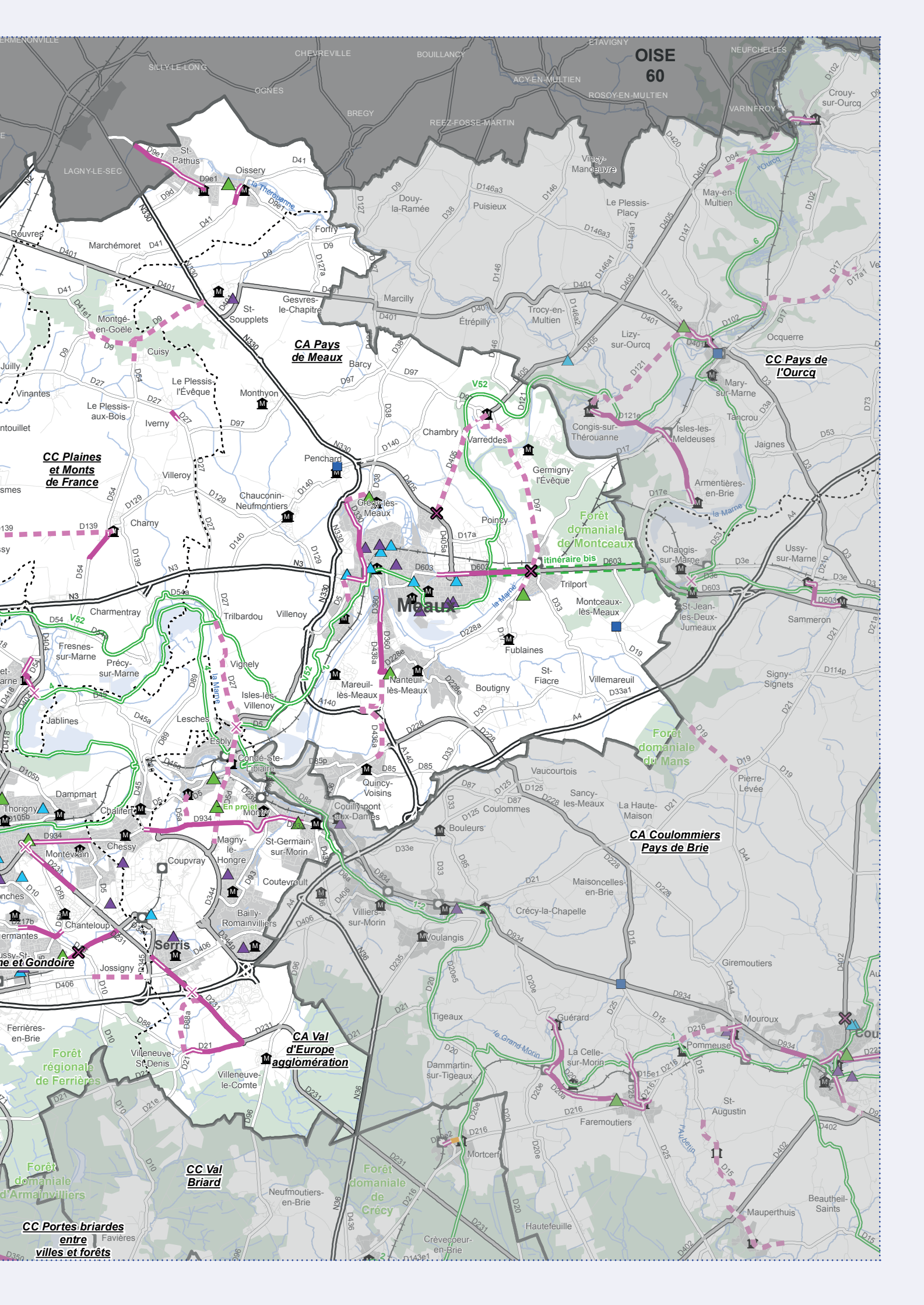


Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
©IGN – ROUTE500® –  
Île-de-France Mobilités – 2018

### Unités d'analyse routière (UAR) :







OISE 60

**CA Pays de Meaux**

**CC Pays de l'Ourcq**

**CC Plaines et Monts de France**

**Forêt domaniale de Montceaux**

**Meaux**

**Forêt domaniale de Mans**

**CA Coulommiers Pays de Brie**

**Forêt régionale de Ferrières**

**CC Val Briard**

**Forêt domaniale de Crécy**

**CC Portes briardes entre villes et forêts**






**CA Val d'Europe agglomération**




## 5b. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – NORD-EST

### Aménagements locaux

Sur route départementale :






-  Section prioritaire hors agglomération
-  Section prioritaire en agglomération
-  Autre section
-  Coupure de type « carrefour »
-  Coupure de type « ouvrage d'art »

 Liaison locale  
(pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)





### Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

-  Collège
-  Station de covoiturage

### Autres sites

-  Collège
-  Lycée
-  Station de covoiturage
-  Mairie (>1000 habitants)
-  Gare

### Classification des voies

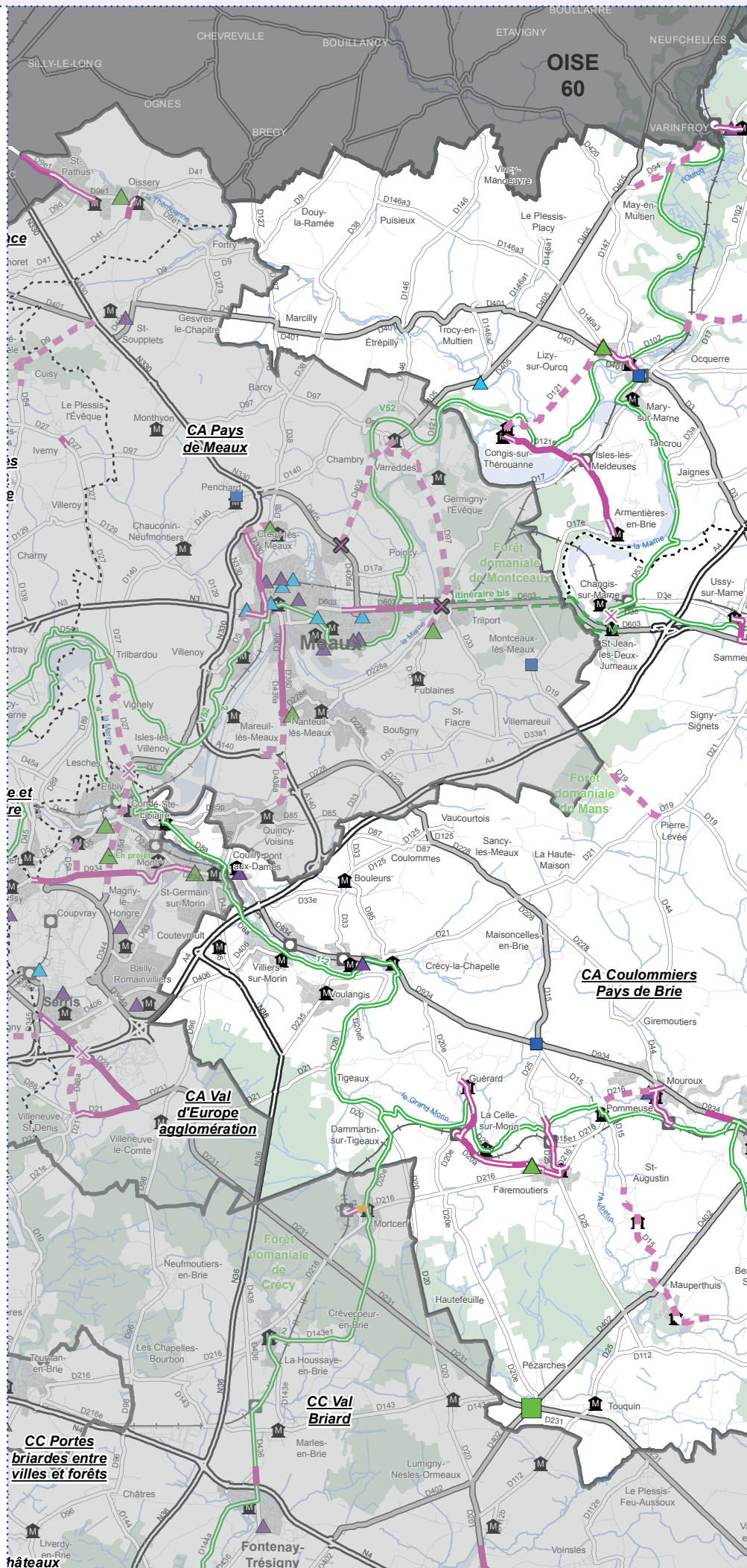
-  Réseau magistral (autoroutier et national)
-  Réseau structurant (départemental)
-  Réseau secondaire (départemental)
-  Autre route

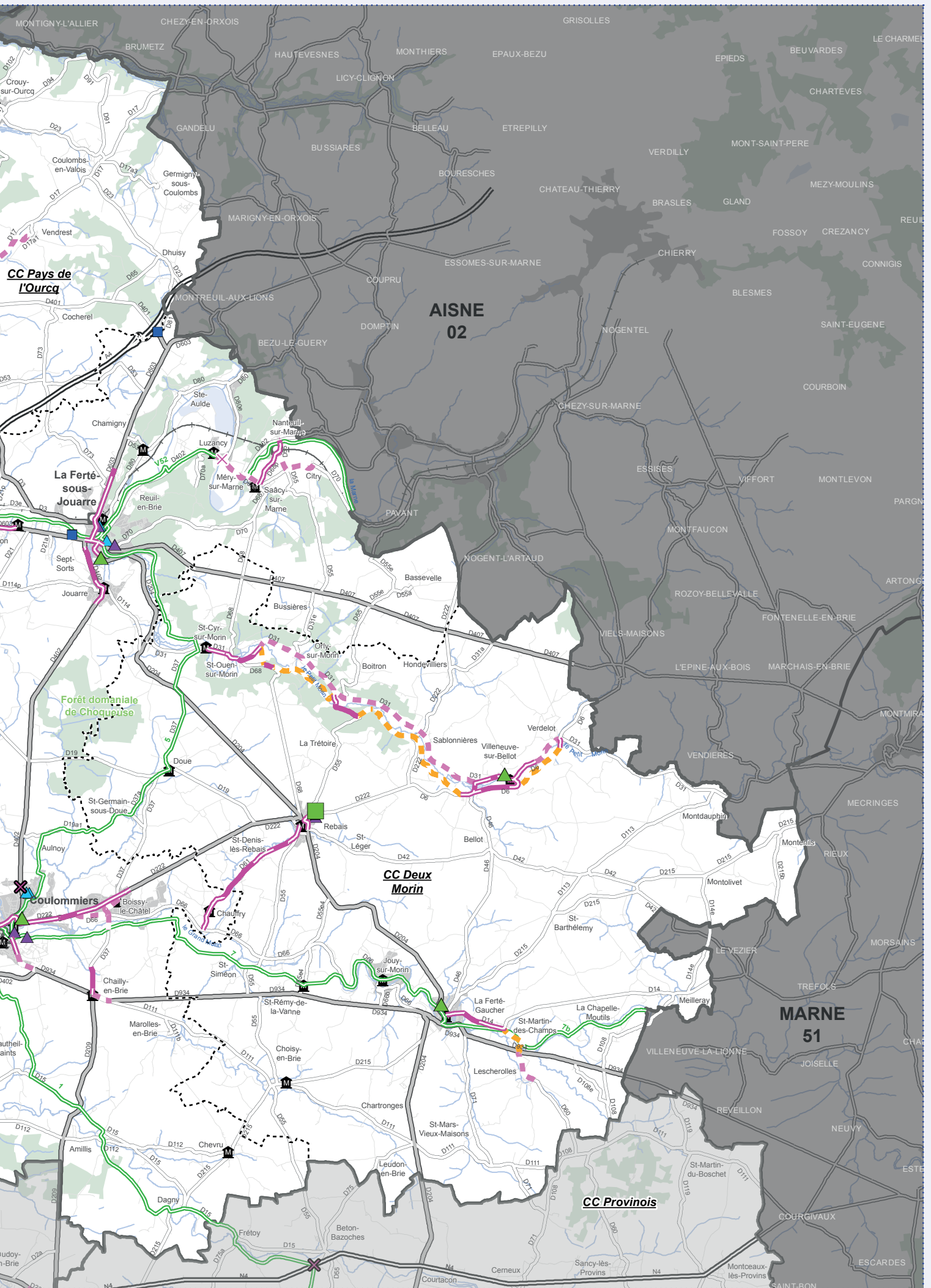
 Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme



Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
©IGN – ROUTE500® – Île-de-France Mobilités – 2018

### Unités d'analyse routière (UAR) :













## 5c. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – OUEST



### Aménagements locaux

Sur route départementale:






-  Section prioritaire hors agglomération
-  Section prioritaire en agglomération
-  Autre section
-  Coupure de type « carrefour »
-  Coupure de type « ouvrage d'art »

-  Liaison locale  
(pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)






### Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

-  Collège
-  Station de covoiturage

### Autres sites

-  Collège
-  Lycée
-  Station de covoiturage
-  Mairie (>1000 habitants)
-  Gare

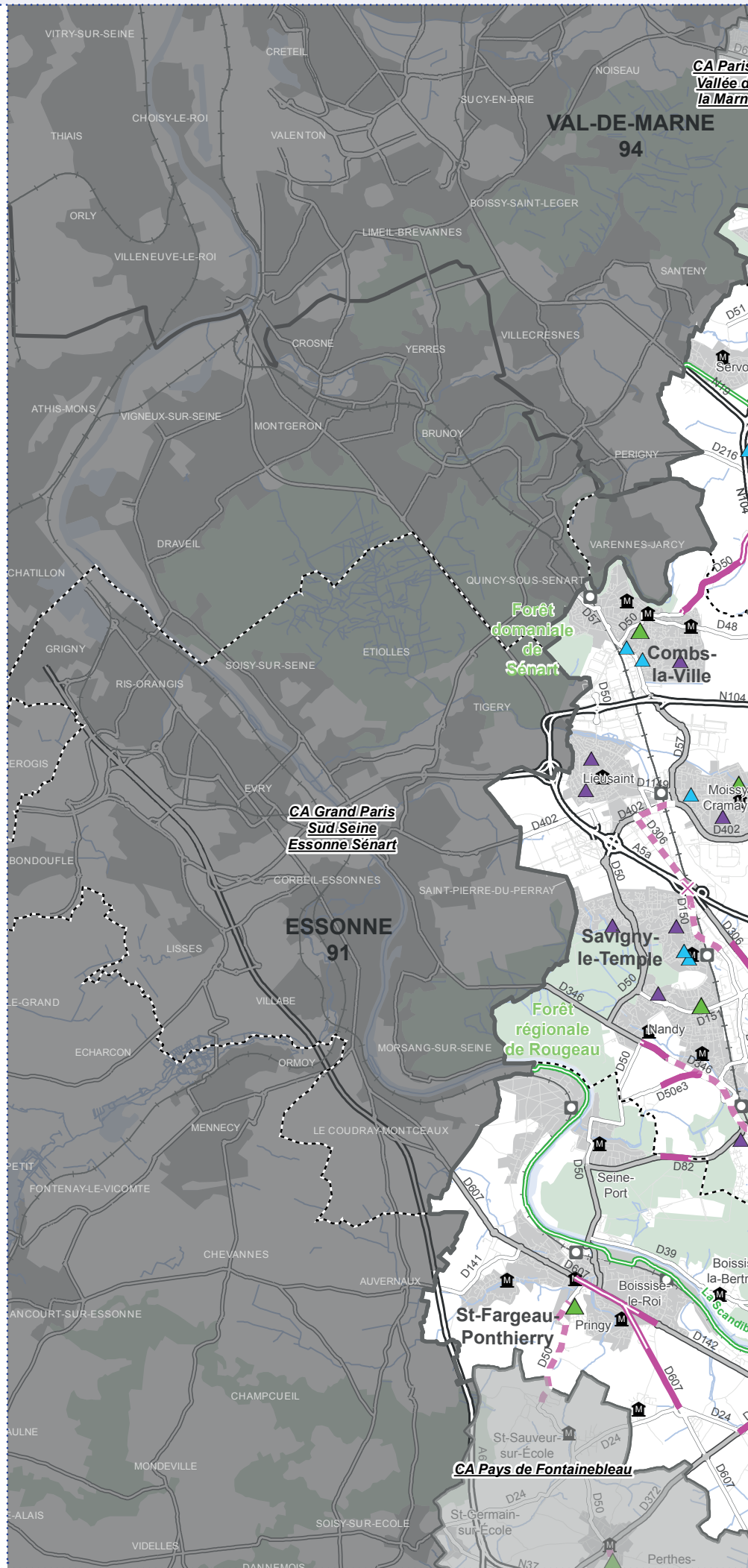
### Classification des voies

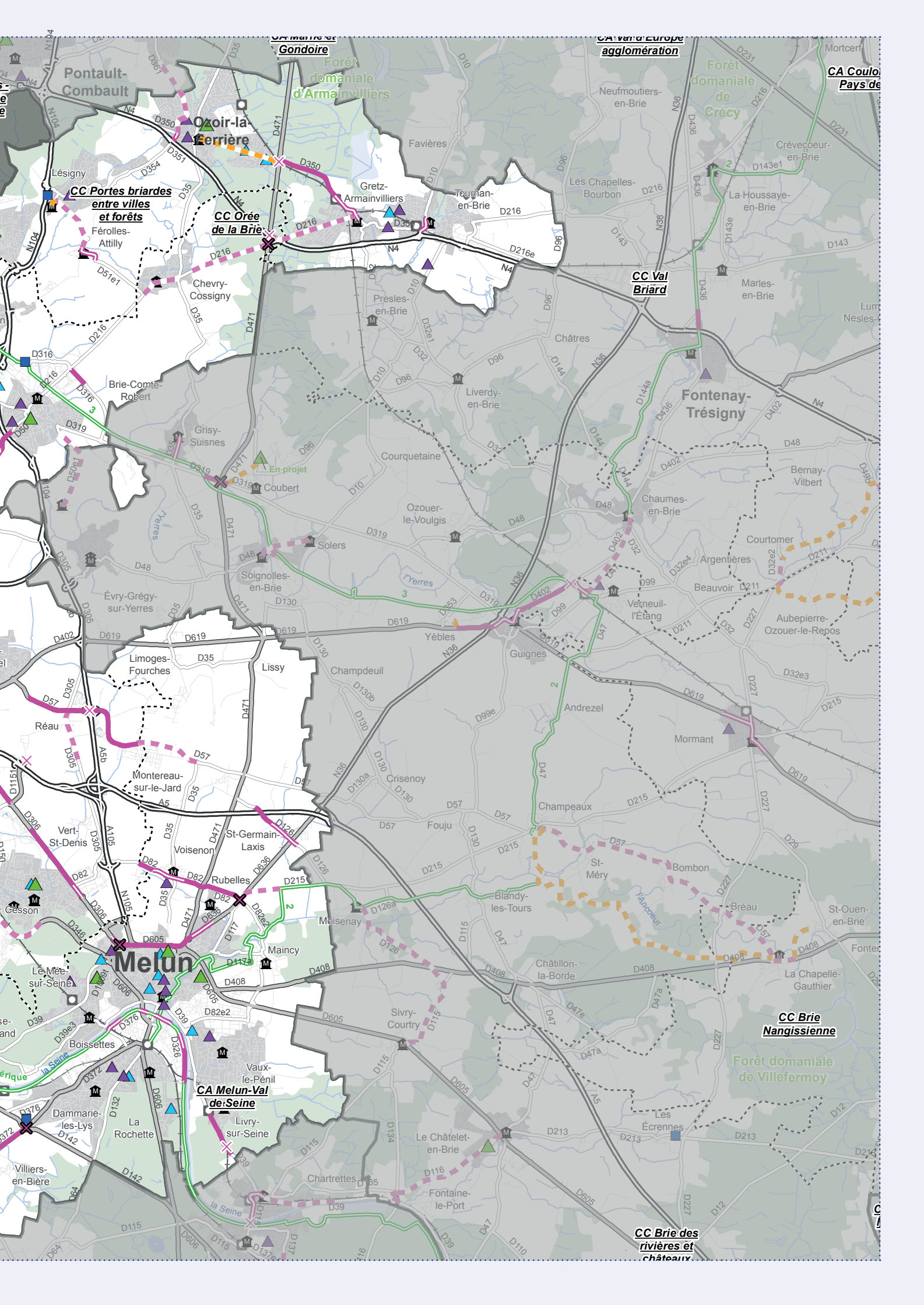
-  Réseau magistral (autoroutier et national)
-  Réseau structurant (départemental)
-  Réseau secondaire (départemental)
-  Autre route
-  Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme



Cartographie: département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
Sources: département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
©IGN – ROUTES500® – Île-de-France Mobilités – 2018

### Unités d'analyse routière (UAR):





**CA Melun et Gondoire**

**CA Val d'Europe agglomération**

**CA Coulou Pays de**

**Pontault-Combault**

**Forêt domaniale de Crécy**

**Ozoir-la-Ferrière**

**CC Portes briardes entre villes et forêts**

**CC Orée de la Brie**

**CC Val Briard**

**Fontenay-Trésigny**

**Brie-Comte-Robert**

**Limoges-Fourches**

**Melun**

**CA Melun-Val de Seine**

**CC Brie Nançassienne**

**Forêt domaniale de Villefermoy**

**CC Brie des rivières et châteaux**

**Forêt domaniale d'Armainvilliers**

**Gretz-Armainvilliers**

**En projet**

**St-Germain Laxis**

**Maincy**

**Livry-sur-Seine**

**Fontaine-le-Port**

**Favières**

**Touman-en-Brie**

**Châtres**

**Liverdy-en-Brie**

**Ozouer-le-Voulgis**

**Champdeuil**

**Fouju**

**Le Châtelet-en-Brie**

**Fontaine-le-Port**

**Neufmoutiers-en-Brie**

**Les Chapelles-Bourbon**

**Marles-en-Brie**

**Chaumes-en-Brie**

**Beauvoir**

**St-Méry**

**St-Ouen-en-Brie**

**Les Écrennes**

**Fontaine-le-Port**

**Grisy-Suisnes**

**Évry-Grégy-sur-Yerres**

**Vert-St-Denis**

**Boissettes**

**La Rochette**

**Villiers-en-Bière**

**Chevry-Cossigny**

**Coubert**

**Soignolles-en-Brie**

**Voisenon**

**Rubelles**

**Vaux-le-Pénil**

**Chartrettes**

**Presles-en-Brie**

**Courquetaine**

**Solers**

**Yebles**

**Crisenoy**

**Moisenay**

**Sivry-Courty**

**Fontaine-le-Port**

**D216**

**D216e**

**D319**

**D619**

**D57**

**D408**

**D213**

**D39**

**D216**

**D216**

**D402**

**D402**

**D215**

**D408**

**D213**

**D116**

**D216**

**D216**

**D402**

**D211**

**D211**

**D408**

**D213**

**D116**



# 5d. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – CENTRE

## Aménagements locaux

Sur route départementale :

- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

## Liaison locale

(pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

## Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

- Collège
- Station de covoiturage

## Autres sites

- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

## Classification des voies

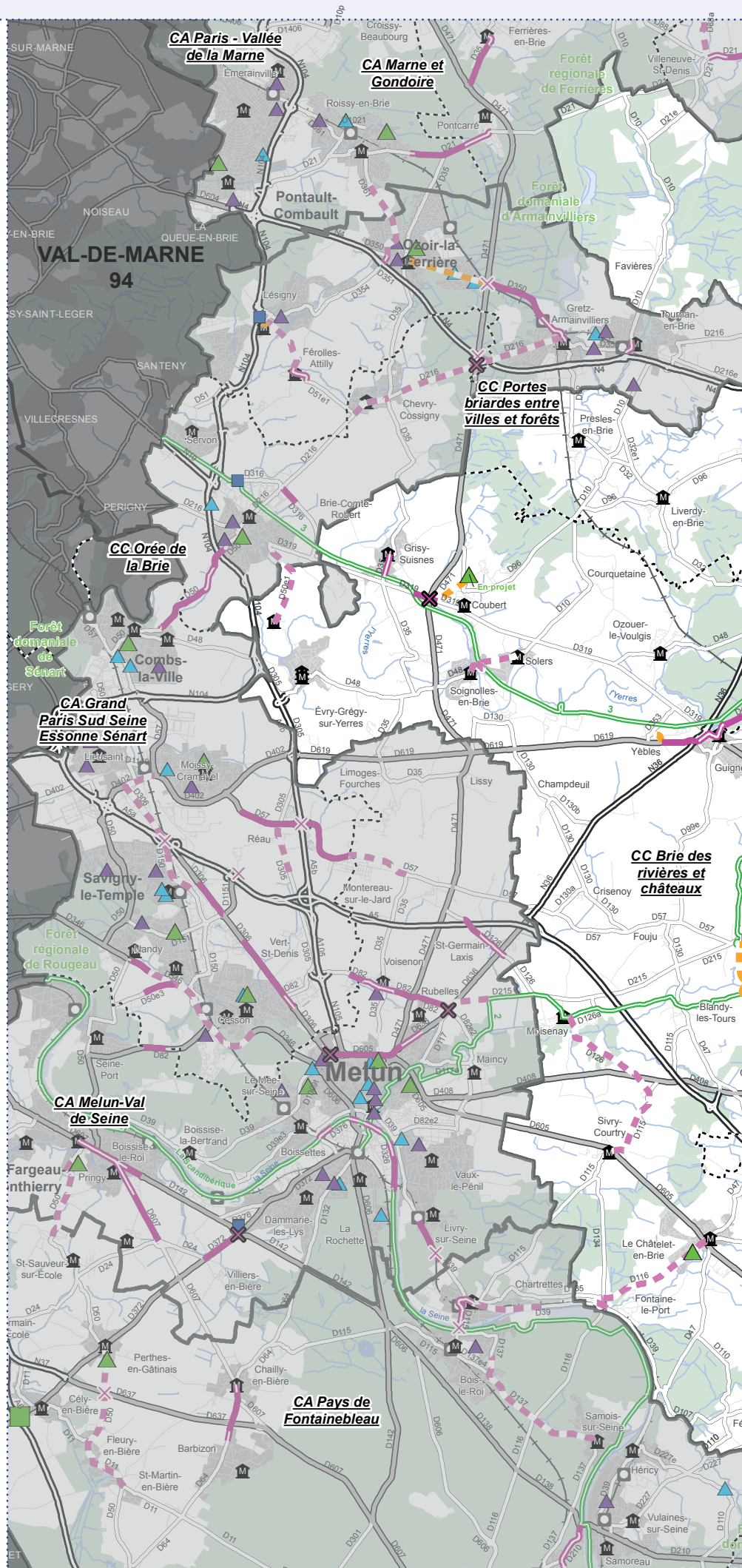
- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route

Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

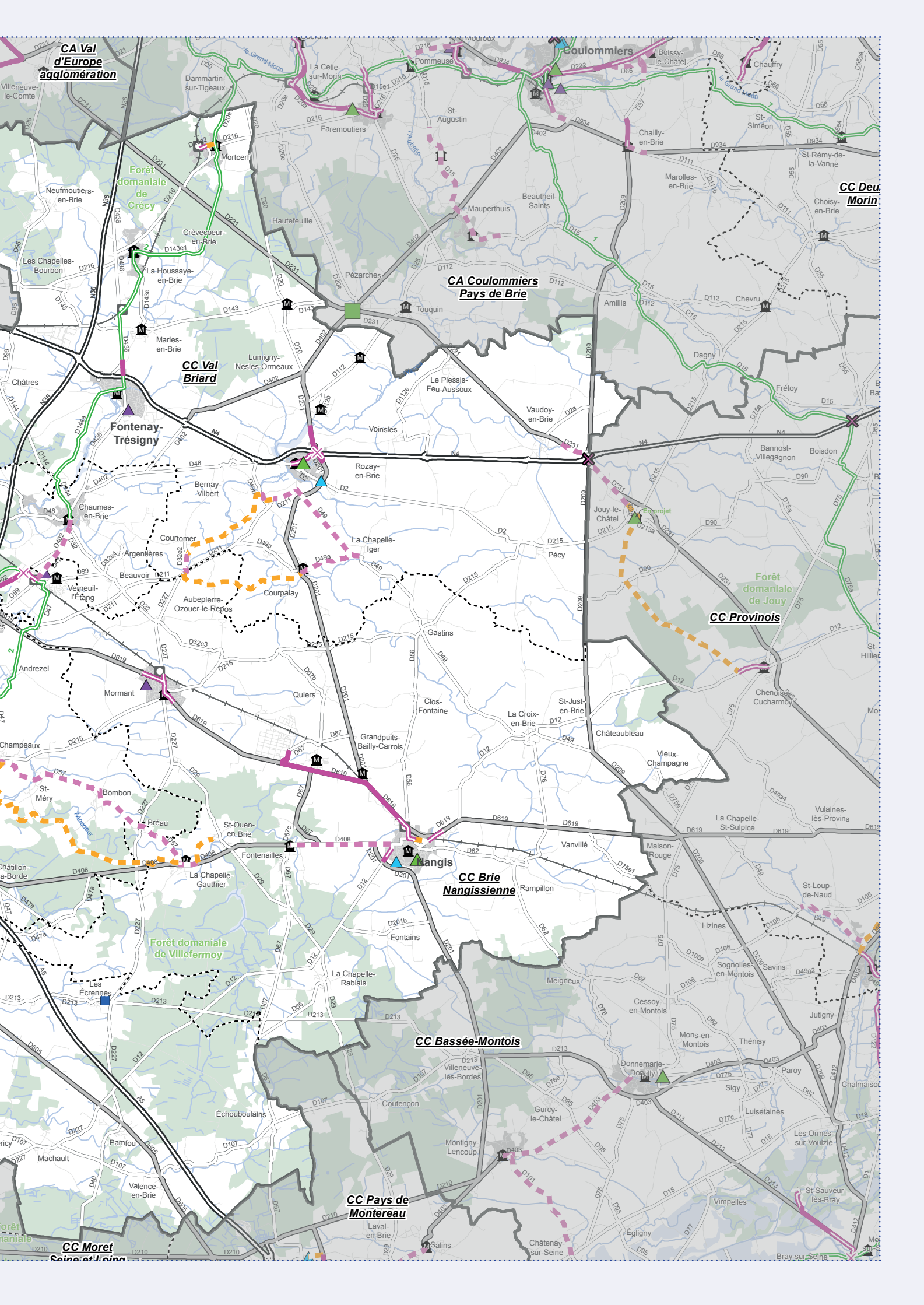


Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
 Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
 © IGN – ROUTES500® – Île-de-France Mobilités – 2018

## Unités d'analyse routière (UAR) :







**CA Val d'Europe agglomération**

**Forêt domaniale de Crécy**

**Coulommiers**

**CC Deux Morin**

**CA Coulommiers Pays de Brie**

**CC Val Briard**

**Fontenay-Trésigny**

**CC Provenois**

**CC Brie Nangissienne**

**Forêt domaniale de Villefermoy**

**CC Bassée-Montois**

**CC Pays de Montereau**

**CC Moret**

## 5e. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – EST

### Aménagements locaux

Sur route départementale :

- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

- Liaison locale (pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

### Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

- Collège
- Station de covoiturage

### Autres sites

- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (> 1000 habitants)
- Gare

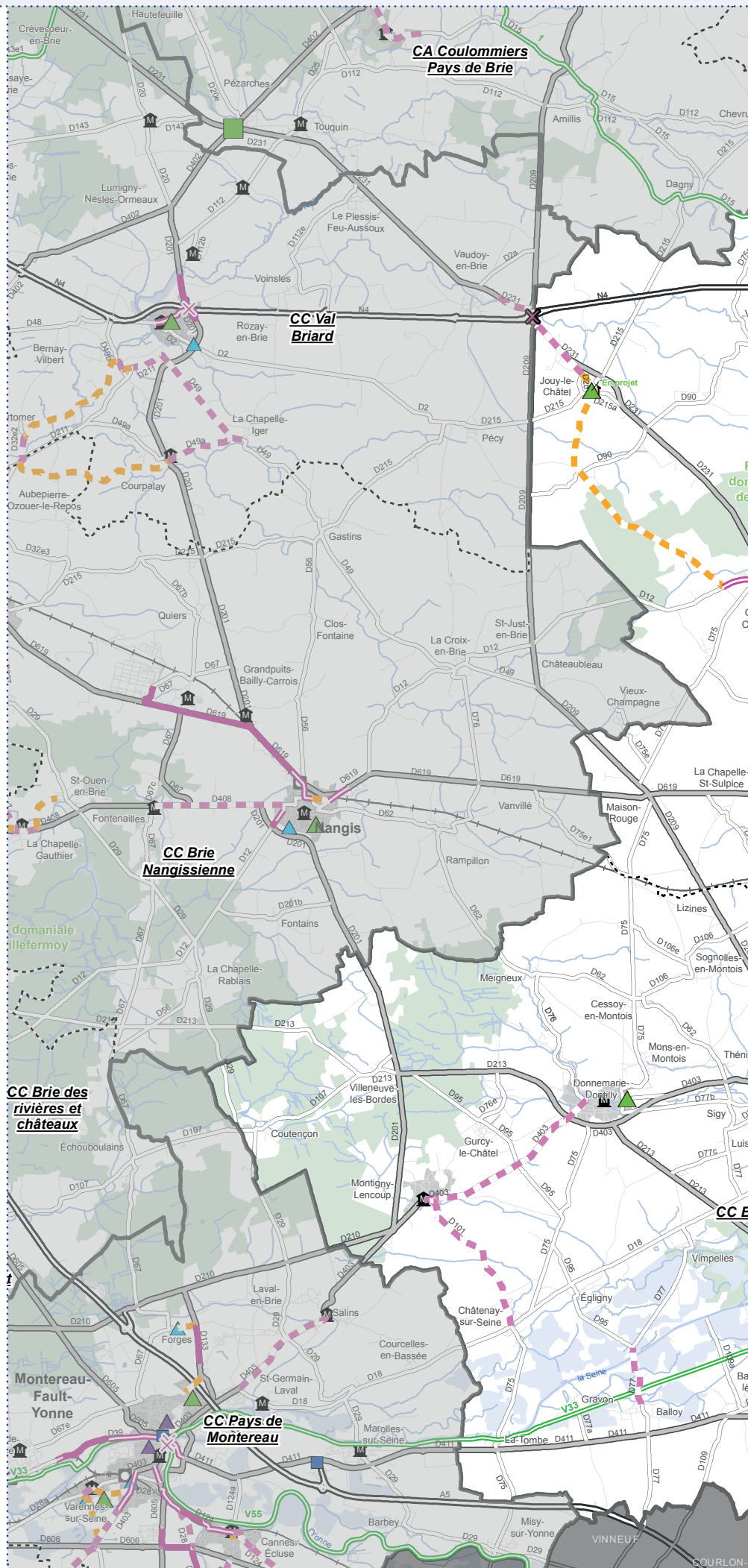
### Classification des voies

- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route
- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

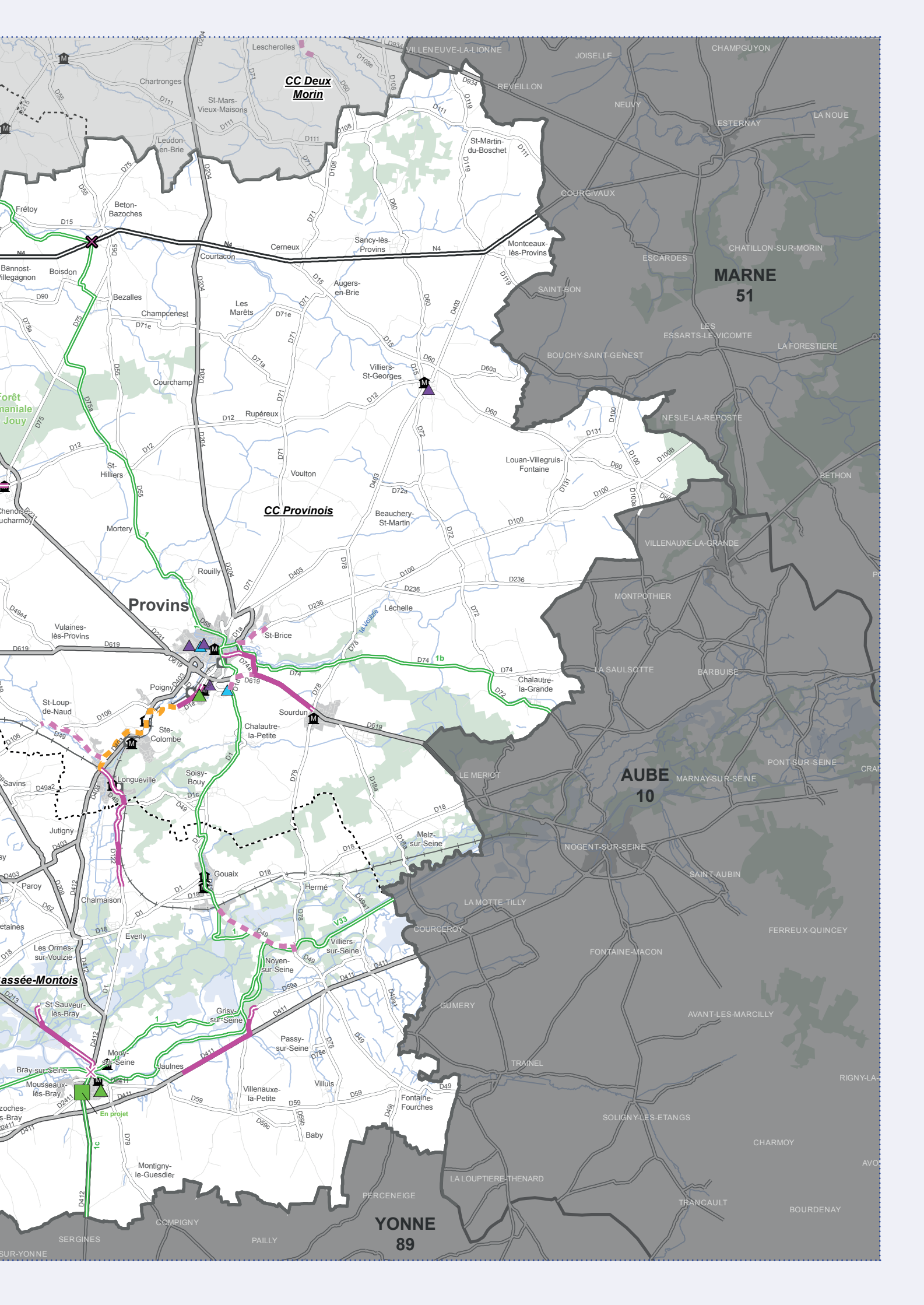


Cartographie : département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
 Sources : département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
 ©IGN – ROUTES500® – Île-de-France Mobilités – 2018

### Unités d'analyse routière (UAR) :







**CC Deux  
Morin**

**CC Provinois**

**Provins**

**Massée-Montois**

**MARNE  
51**

**AUBE  
10**

**YONNE  
89**

# 5f. AMÉNAGEMENTS LOCAUX, ÉQUIPEMENTS, VÉLOROUTES ET GIC – SUD

## Aménagements locaux

Sur route départementale:

- Section prioritaire hors agglomération
- Section prioritaire en agglomération
- Autre section
- Coupure de type « carrefour »
- Coupure de type « ouvrage d'art »

## Liaison locale

(pour une intercommunalité sans schéma cyclable adopté ou à l'étude, début 2020)

## Équipements publics prioritaires du PlanVélo77

- Collège
- Station de covoiturage

## Autres sites

- Collège
- Lycée
- Station de covoiturage
- Mairie (>1000 habitants)
- Gare

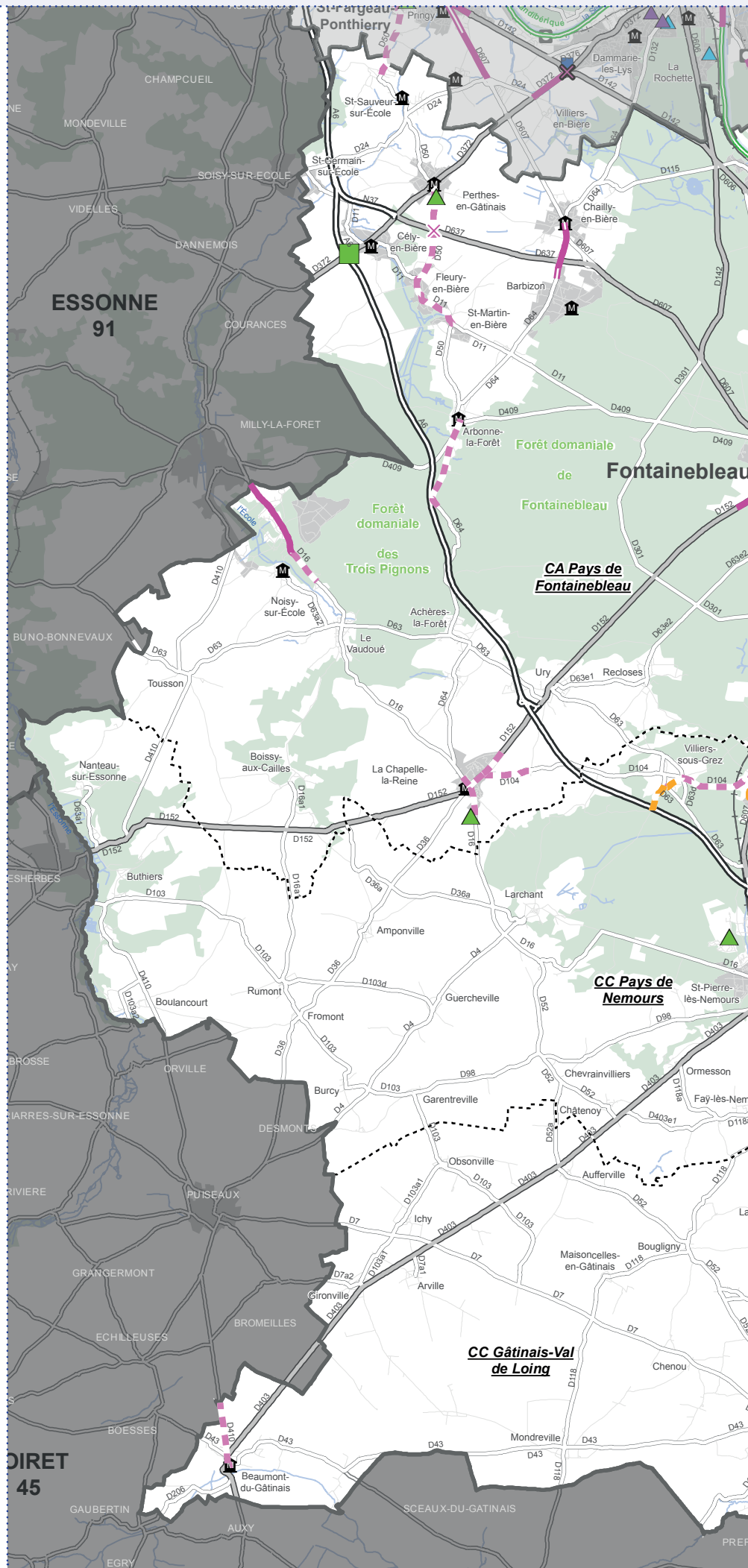
## Classification des voies

- Réseau magistral (autoroutier et national)
- Réseau structurant (départemental)
- Réseau secondaire (départemental)
- Autre route
- Itinéraire cyclable de loisirs et de tourisme

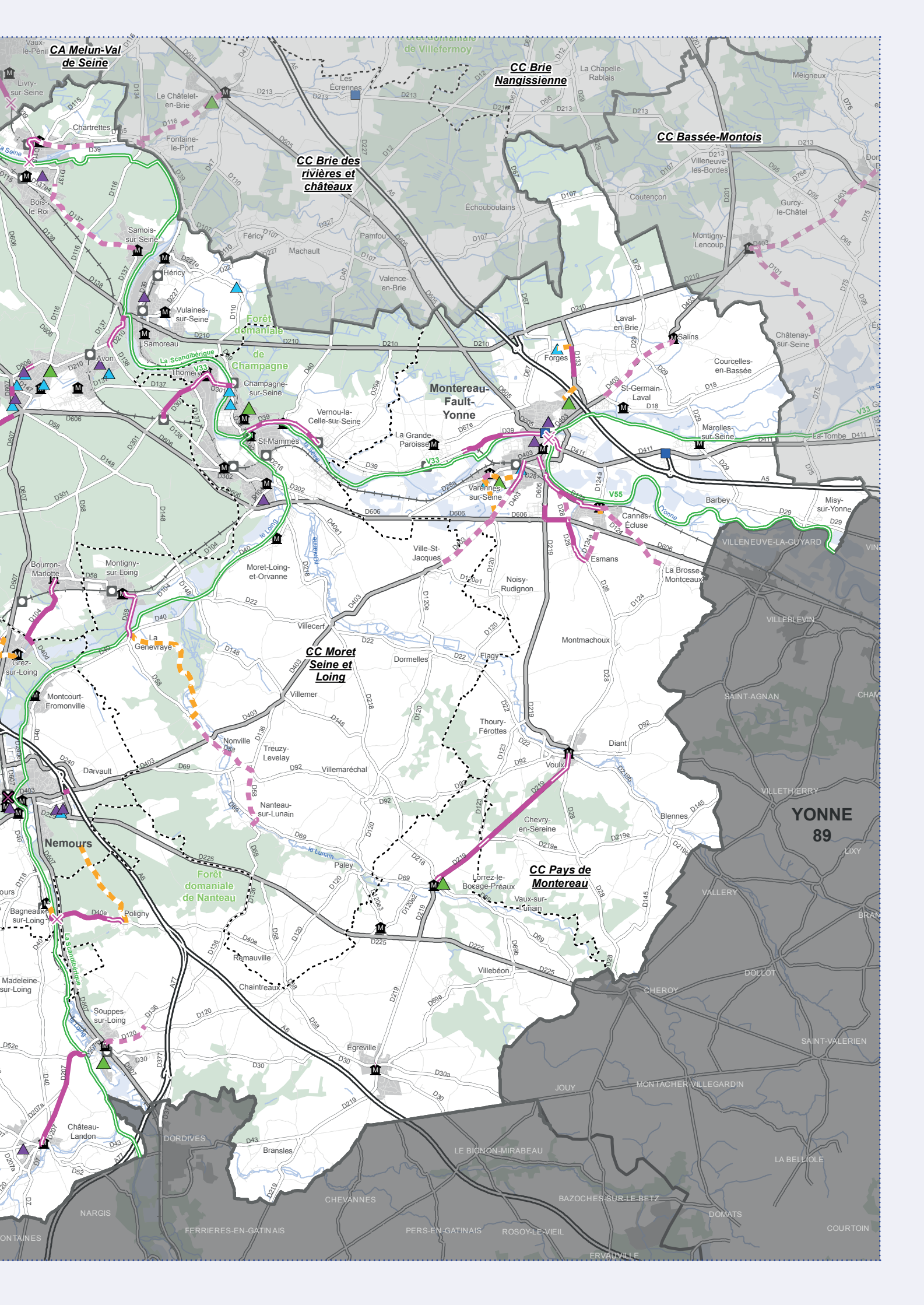


Cartographie: département de Seine-et-Marne – DR – juillet 2020  
 Sources: département de Seine-et-Marne – SIG – DR  
 ©IGN – ROUTES500® – Île-de-France Mobilités – 2018

## Unités d'analyse routière (UAR):







**CA Melun-Vai de Seine**

**CC Brié Nangissienne**

**CC Bassée-Montois**

**CC Brié des rivières et châteaux**

**Forêt domaniale de Champagne**

**Montargis**

**CC Moret Seine et Loing**

**Forêt domaniale de Nanteau**

**CC Pays de Montargis**

**YONNE 89**

**Nemours**

ONTAINES

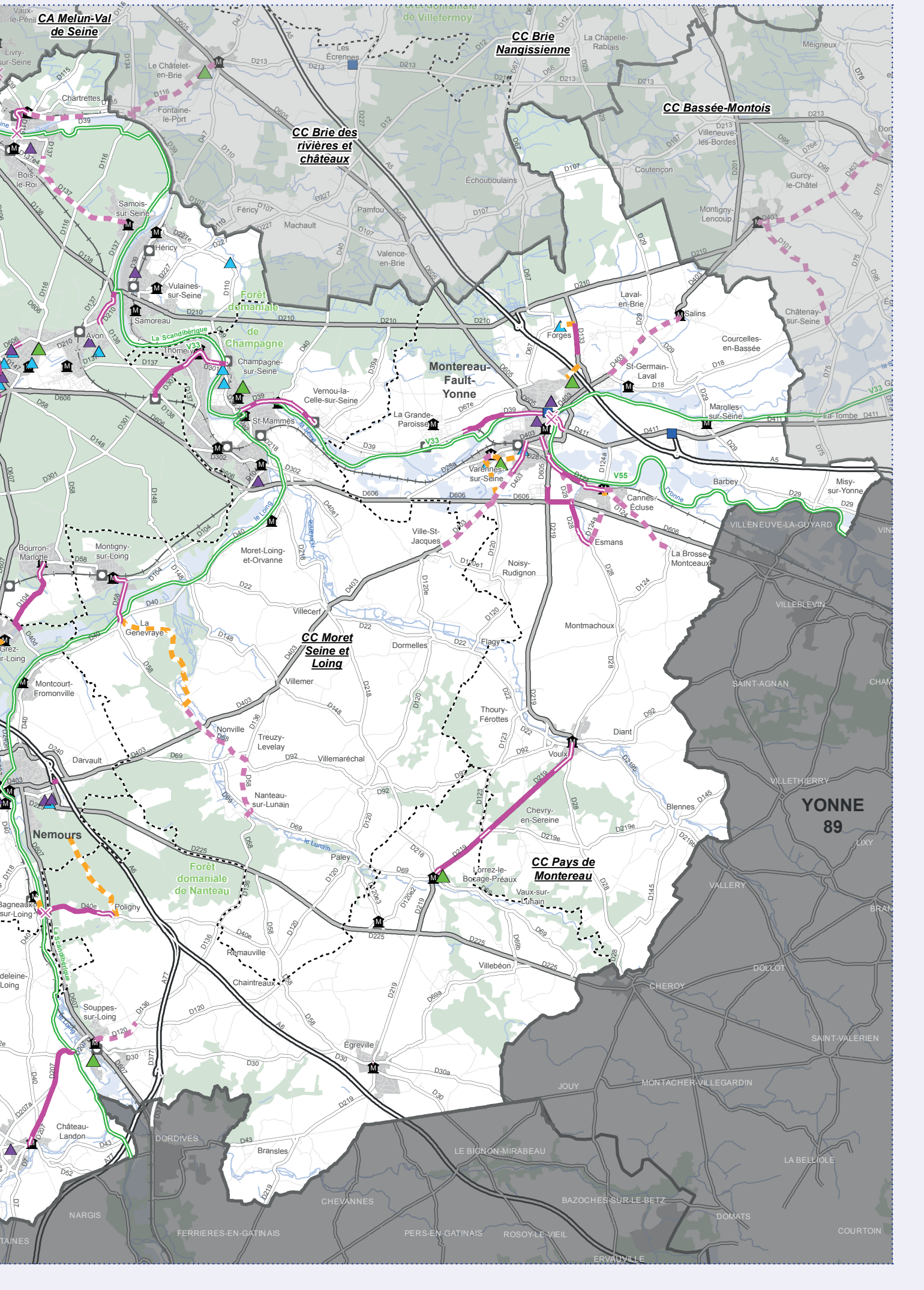
FERRIERES-EN-GATINAIS

PERS-EN-GATINAIS

ROSOY-LE-VIEIL

ERVAUVILLE

COURTOIN



# Département de Seine-et-Marne

Hôtel du Département | CS 50377 | 77010 Melun cedex

01 64 14 77 77 | [seine-et-marne.fr](http://seine-et-marne.fr)     

01 64 10 61 22 | [dr-sdpp@departement77.fr](mailto:dr-sdpp@departement77.fr)