



OAP Mobilités actives



CONSTRUISONS ENSEMBLE  
L'AVENIR DU PAYS DE FONTAINEBLEAU

**PLUi**

Plan Local d'Urbanisme intercommunal



ÉCONOMIE ···· HABITAT ···· ENVIRONNEMENT  
MOBILITÉ ···· PATRIMOINE ···· AGRICULTURE ···· PAYSAGE

# Sommaire

Préambule .....	4
I.    Qu'est-ce qu'une OAP ? .....	4
II.   Articulation avec le règlement écrit et graphique .....	4
III.  Opposabilité aux tiers .....	4
Chapitre 1 : Contexte et enjeux .....	6
I.    Contexte .....	6
Chapitre 2 : Les orientations d'aménagements stratégiques territoriaux	11
I.    Axe 1 : Promouvoir la pratique cyclable .....	11
II.   Axe 2 : Encourager la pratique piétonne .....	25
III.  Axe 3 : Repenser l'espace public des quartiers, villages et centralités .....	29



1

Préambule

# Préambule

## I. Qu'est-ce qu'une OAP ?

Pièces consubstantielles du dispositif réglementaire du PLUi, les Orientations d'Aménagement et de Programmation permettent de préciser les grandes lignes directrices de l'aménagement de certains secteurs et concernant certaines thématiques.

Le PLUi du Pays de Fontainebleau comporte deux types d'OAP :

- **Des OAP sectorielles**, venant définir pour chaque commune les principes d'aménagement sur les secteurs à enjeux et futures zones à urbaniser. Le contenu des OAP est variable selon le site concerné, les objectifs poursuivis, le degré d'avancement du projet et est complémentaire avec le règlement de la zone concernée. Pour chacun des secteurs, les OAP définissent les principes du parti d'aménagement ainsi que l'organisation urbaine retenue. Le règlement définit quant à lui le cadre dans lequel les constructions doivent s'inscrire et être conçues. Ainsi les occupations du sol doivent être conformes avec le règlement du PLUi, et respecter les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) définies dans le présent document ;
- **Des OAP thématiques**, s'appliquant sur l'ensemble du territoire, et venant préciser les grands principes d'aménagement sur certains thèmes : OAP Continuités écologiques, biodiversité et paysage, OAP patrimoine et formes urbaines, OAP Bioclimatiques, risques et résilience, OAP commerces, OAP mobilités actives.

## II. Articulation avec le règlement écrit et graphique

Les orientations par secteur sont complémentaires des dispositions d'urbanisme contenues dans le règlement écrit et graphique.

Cette complémentarité s'exprime également par leur portée réciproque. En effet, les opérations d'aménagement et de construction seront instruites en termes de compatibilité avec les orientations par secteur, et en termes de conformité avec les dispositions réglementaires contenues dans le règlement écrit et graphique.

## III. Opposabilité aux tiers

Les Orientations d'Aménagement et de Programmation se positionnent en complémentarité des règlements écrits et graphiques en spatialisant les intentions de la collectivité vis-à-vis desquelles les autorisations d'urbanisme devront être compatibles. En ce sens, les travaux et opérations réalisés dans les secteurs concernés ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues, mais bien contribuer à leur mise en œuvre, à minima, ne pas les remettre en cause. La compatibilité s'appréciera lors de l'instruction des demandes d'autorisation d'urbanisme.

Les OAP apportent une dimension qualitative et contextuelle des orientations souhaitées par les communes et la communauté d'agglomération en termes d'urbanisme et disposent ainsi d'une vertu pédagogique en invitant le pétitionnaire à se projeter.



2

# L'OAP Mobilités actives

# Chapitre 1 : Contexte et enjeux

## I. Contexte

### 1. Contexte territorial

La CAPF regroupe **26 communes pour une superficie totale de 437 km<sup>2</sup> et une population de 69 175 habitants en 2024**. Située au Sud de l'Ile-de-France, la Communauté d'agglomération dispose d'une densité de population de 156,8 hab/km<sup>2</sup>, bien supérieure à la moyenne nationale (105 hab/km<sup>2</sup>), illustration d'un territoire proche de l'attractivité Parisienne.

Le territoire est principalement recouvert d'une zone forestière, la forêt de Fontainebleau, et situé entre les intercommunalités suivantes : CC Moret Seine et Loing, CC Brie des Rivières et Châteaux, CA Melun Val de Seine, CC du Val d'Essonne, CC des Deux Vallées, CC Pays de Nemours. **Ses habitants sont principalement concentrés sur le pôle urbain de Fontainebleau-Avon** 29 605 habitants en 2024 et sur les pôles secondaires Bois-le-Roi, Samoreau, Vulaines-sur-Seine, Héricy, Samois-sur-Seine et Chartrettes environ 15 189 habitants en 2024 en regroupant ces 6 communes). **Les collectivités limitrophes ont également des pôles générateurs de trafic qui peuvent avoir un impact important sur le territoire de la CAPF**. Tout d'abord, le pôle de Melun, puis le pôle Moret-Loing-et-Orvanne, Saint-Fargeau Ponthierry, Nemours, Le Malesherbois et Milly-la-Forêt.

En termes d'infrastructures de transport, le territoire est **marqué par l'A6 à l'Ouest du territoire de la CAPF ainsi qu'un réseau de routes départementales en étoile reliant principalement Fontainebleau au centre**. On peut aussi remarquer **la présence de 7 gares SNCF implantées sur la frange Est du territoire**, qui permettent le passage du transilien R et la desserte vers Paris et Montereau, mais aussi une desserte avec le département de l'Yonne et du Loiret.

### 2. Contexte réglementaire

#### 2.1. Le SDRIF-E

Le SDRIF est un document de planification qui vise à **maîtriser la croissance urbaine et démographique et l'utilisation de l'espace de la région Ile-de-France, tout en garantissant son rayonnement**. Élaboré par cette dernière sur l'ensemble de son périmètre, en association avec l'Etat, le Schéma Directeur de la Région d'Ile-de-France (SDRIF) précise les moyens à mettre en œuvre pour :

- corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région ;
- coordonner l'offre de déplacement ;
- préserver les zones rurales et naturelles afin d'assurer les conditions d'un développement durable de la région ;
- concilier la maîtrise de la croissance urbaine et démographique et de l'utilisation de l'espace, d'un côté, avec l'objectif de garantir le rayonnement international de l'Ile-de-France, de l'autre.

**Le SDRIF encadre à travers trois orientations qui sont les orientations 140, 141 et 142, le développement des mobilités activités.**

#### 5.4 DÉVELOPPER LES MOBILITÉS ACTIVES

**OR 140** En complément des aménagements nécessaires aux transports en commun, les documents d'urbanisme doivent prévoir **les mesures de sauvegarde et aménagements nécessaires à la réalisation d'itinéraires cyclables structurants, continus, capacitaires et sécurisés**, de niveau régional et supra-régional (Projet Vélo Île-de-France, schéma « Eurovélo », schéma national des véloroutes).

**OR 141** Les itinéraires pour les modes actifs (marche, vélo, trottinette...) seront développés de façon à relier, pour la mobilité quotidienne, les zones d'habitat, les centres urbains et les points d'échanges multimodaux, les pôles de services et d'activités, les établissements scolaires.

En outre, ils doivent permettre et favoriser l'accès aux espaces ouverts, sites touristiques et équipements de loisirs. Les documents d'urbanisme doivent définir des obligations suffisantes pour **permettre le stationnement sécurisé des vélos en ville**, en particulier à proximité des transports collectifs, dans les zones d'habitat, dans les zones d'emplois et à proximité des commerces et équipements publics.

**OR 142** Les conditions de **marchabilité et d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap des espaces publics** doivent être assurées.

EXTRAIT DES OBJECTIFS DU SDRIF-E – SOURCE : SDRIF-E

## 2.2. Le Plan des Mobilités en Ile-de-France

Le territoire est également régi par le Plan des Mobilités en Ile-de-France, introduit par la Loi d'orientation des mobilités qui remplace le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF).

Le Plan de déplacements urbains d'Île-de-France ou PDUIF est un plan stratégique qui organisait les mobilités dans la région et en fixait les grandes lignes directrices pour la période de 2010 à 2020. Le PDUIF visait un équilibre durable entre les besoins de mobilité, la protection de l'environnement et de la santé, la préservation de la qualité de vie tout en tenant compte des contraintes financières. Par délibération en date du 25 mai 2022, le conseil d'Île-de-France Mobilités a pris acte de l'évaluation du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) 2010-2020 et a décidé la mise en révision du PDUIF en vue de l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

Le projet de Plan des mobilités en Île-de-France 2030, préparé par Ile-de-France Mobilités a été adopté par le Conseil régional le 27 mars 2024. Ce plan est le résultat de deux ans de concertation et de modélisation.

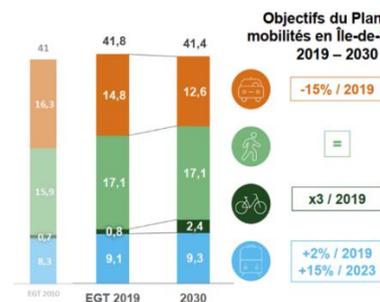
L'objectif de ce nouveau plan est de faire de l'Île-de-France la première région française sur le chemin de la neutralité carbone en 2050, tout en accompagnant la diversité des besoins de chaque Francilien. Il est rendu nécessaire pour accompagner l'évolution des modes de vie, et pour prendre davantage en compte les enjeux environnementaux et sanitaires.

Le plan des mobilités en Île-de-France 2030 vise une mobilité plus durable, plus sûre et plus confortable, permettant une diminution massive des émissions de gaz à effet de serre et des polluants. Il est cohérent avec l'objectif de zéro artificialisation nette et la stratégie nationale bas carbone fixés par la loi Climat & Résilience.

Il fixe pour l'ensemble des modes de déplacements, **les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens sur le territoire régional**. Les politiques de déplacements et d'aménagement relevant de la compétence de multiples acteurs, la mise en œuvre de ce document repose sur la mobilisation de tous afin de répondre à l'évolution

### Quels objectifs de mobilité pour le Plan des mobilités en Île-de-France ?

Déplacements des Franciliens  
en millions de déplacements par jour



Dans un contexte de **baisse de la mobilité globale** due entre autres au vieillissement de la population et au télétravail, **le Plan des mobilités doit** :

- afficher une ambition forte de **baisse** des déplacements en **modes individuels motorisés**
- et réaffirmer l'impérieuse nécessité de **reconquérir les usagers des transports collectifs** dans un contexte de désaffection suite à la crise sanitaire

**pour permettre l'atteinte de l'objectif de réduction de 25 à 30 % des émissions de GES.**

**Le Plan des mobilités vise également :**

- à **trippler** le volume de déplacements réalisés à **vélo**
- **sans impact sur la mobilité piétonne**

EXTRAIT DES OBJECTIFS DU PLAN DES MOBILITES EN ÎLE-DE-FRANCE – SOURCE : IDF MOBILITES

des besoins des Franciliens. Il affiche **des objectifs environnementaux et sanitaires ambitieux**, avec :

- la baisse les émissions de gaz à effet de serre de 26 % ;
- la baisse de la concentration de polluants sous les valeurs limites réglementaires ;
- l'amélioration de la sécurité routière en réduisant de moitié les accidents et des tués sur les routes et dans les rues entre 2025 et 2029.

Pour atteindre ces engagements environnementaux, le plan définit **des intentions claires en termes d'évolution de l'usage et des habitudes de transport des Franciliens**, dont :

- la baisse de 15 % des déplacements en voiture et deux roues motorisés entre 2019 et 2030 ;
- la relance d'une nouvelle dynamique pour l'utilisation des transports en communs ;
- le triplement du nombre de déplacements réalisés à vélo.

Pour ce faire, **le plan se décline en 14 axes qui fixent les objectifs** du développement des modes alternatifs à la voiture, le partage de la voirie et de l'espace public entre les modes actifs, l'évolution du parc de véhicules, l'évolution des usages et de la pratique ainsi que la question de logistique.

## 2.3. Les Plans Locaux de Mobilité

Les Plans Locaux de Mobilité sont des documents juridiques qui déterminent les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

### Les Plans locaux de mobilité

Le Plan des mobilités en Île-de-France est complété par des Plans locaux de mobilité qui en détaillent et précisent le contenu. Leur élaboration est obligatoire pour la Ville de Paris, les EPT, les communautés d'agglomération et la communauté urbaine.

A l'instar du Plan régional, les PLM ne sont pas les plans des seuls EPCI, mais bien la résultante de l'engagement des différents acteurs des mobilités sur un territoire.

#### Gouvernance

L'EPCI (ou syndicat mixte) pilote la démarche, mais il associe étroitement les communes, le(s) Département(s), Île-de-France Mobilités, la Région et l'Etat :

- au stade de l'élaboration, pour définir les orientations et actions
- au stade de la mise en œuvre pour suivre l'avancement des actions relevant de plusieurs maîtres d'ouvrage

Ces acteurs sont amenés à donner un avis officiel sur le projet de PLM.

#### Contenu type

- Identification des actions du plan régional à décliner obligatoirement dans les plans locaux

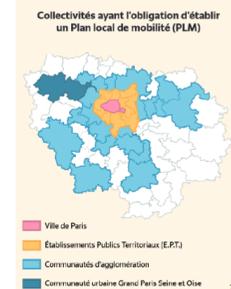
#### Le cas des PLM pour les communautés de communes

- Principes de gouvernance et procédures identiques aux PLM obligatoires

- Contenu adaptable aux problématiques des territoires concernés

#### Dispositif d'accompagnement Île-de-France Mobilités

- Accompagnement financier
- Accompagnement méthodologique, fourniture de données, cahier des charges type...



EXTRAIT DE LA DEFINITION DES PLANS LOCAUX DE MOBILITE – SOURCE : CEREMA

## 2.4. Le Schéma directeur cyclable de la Communauté de Agglomération du Pays de Fontainebleau

Un Schéma Directeur Cyclable (SDC), dit aussi plan vélo, est un outil de programmation et de planification qui permet de définir les actions à mettre en place à court, moyen et long terme pour améliorer et encourager la pratique cyclable et de programmer les investissements dans un plan pluriannuel.

Pour déployer cette politique, le Pays de Fontainebleau s'inscrit dans le cadre stratégique régional qui, en Ile-de-France, est l'autorité organisatrice des mobilités. La réalisation de ce schéma est un prérequis pour que l'agglomération et les communes bénéficient des financements auprès de la région. Le SDC prend donc en compte le plan vélo régional mais aussi départemental qui sont déjà en cours.

**Sa mise en œuvre est une compétence partagée avec les communes et le département qui disposent de la compétence voirie assurant ainsi le maillage plus fin du territoire pour les déplacements vélos. Chaque commune sera ensuite chargée de réaliser son plan vélo et de déployer son plan cyclable.**

L'élaboration du schéma directeur cyclable du Pays de Fontainebleau est un projet visant à faire du vélo un mode de transport incontournable du quotidien tout en cherchant des synergies possibles avec des usages de loisirs ou touristiques. Il est justifié par de nombreux enjeux, notamment en termes d'écologie, de santé, de développement local et économique. Le but étant de rendre la pratique cyclable plus simple et plus attractive.

Les objectifs du plan vélo du Pays de Fontainebleau sont multiples :

- rendre le territoire cyclable ;
- relier les différents pôles de centralité ;
- développer les services et l'écosystème vélo ;
- rendre le vélo plus attractif pour les habitants.

Ce schéma traitera donc des différents volets d'une politique cyclable que sont : la continuité des liaisons cyclables, le stationnement des vélos, la signalétique, la sécurité des usagers, les services qui y seront associés, la cohabitation avec les autres modes de déplacements, l'intermodalité, le développement d'actions de promotion de la pratique cyclable....

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

- **Axe 1 : Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale.** Développer les itinéraires cyclables reliant les communes pour favoriser les déplacements du quotidien et améliorer les continuités cyclables. Garantir la continuité des itinéraires dans les centre-bourgs pour la sécurité des cyclistes en agglomération.
- **Axe 2 : Développer les services de l'écosystème vélo.** Développer des services pour une offre vélo globale qui va au-delà de la simple piste cyclable, et permet d'élargir et de diversifier les usages, notamment le stationnement vélo.
- **Axe 3 : Rendre le vélo plus attractif pour les habitants.** Promouvoir le vélo comme outil de mobilité du quotidien via une communication régulière et l'organisation d'événements.
- **Axe 4 : Garantir la gouvernance et le suivi du SDC.** Définir les rôles de chaque acteur dans la mise en œuvre du SDC. Définir des indicateurs de suivi de la politique cyclable.

## 2.5. Rappel du PADD du PLUi de la CAPF

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables du PLUi de la CAPF définit plusieurs objectifs au sein de son **Axe 2 « Tout en offrant de bonnes conditions pour un développement mesuré, durable et résilient »** :

- Repenser les manières de se déplacer :
  - Proposer des alternatives aux déplacements individuels carbonés
    - Renforcer les transports collectifs routiers ;
    - Conforter le réseau ferroviaire, renforcer les pôles d'échanges multimodaux et favoriser les échanges avec les territoires extérieurs (Grand Paris Express) ;
    - Accompagner le développement du parc de véhicules électriques ;
    - Accompagner durablement le transport de marchandises
  - Augmenter significativement les mobilités actives et favorables à la santé
    - Mailler le territoire en valorisant le territoire pédestre et en développant les itinéraires cyclables
    - Faciliter et sécuriser les parcours piétons et cyclables
    - Développer les aménagements favorables aux mobilités actives
    - Réduire la place de la voiture individuelle dans l'espace public
  - Réduire le nombre et la longueur des déplacements contraints
    - Rapprocher lieu de travail et lieu de résidence
    - Rapprocher des habitants les commerces et les services de proximités publics et privés
    - Offrir une alternative aux déplacements automobiles pour les trajets scolaires, domicile travail, domicile/commerce et services, domicile/loisirs.

# Chapitre 2 : Les orientations d'aménagements stratégiques territoriaux

## I. Axe 1 : Promouvoir la pratique cyclable

### 1. De quoi parle-t-on ?

L'objectif de l'OAP est de donner davantage de place aux modes actifs au sein du territoire intercommunal. Dans le contexte législatif porté à l'échelle nationale (loi Climat & Résilience) et régionale (Plan des Mobilités d'Ile-de-France), la prise en compte et le renforcement du vélo est un enjeu prioritaire. Pour rappel, le Plan des Mobilités de la région prévoit entre 2023 et 2030, un triplement des déplacements cyclables afin de pouvoir répondre à ses exigences en matière de décarbonation. Favoriser la pratique du vélo nécessite d'agir à différents niveaux : en passant par le maillage et le maintien de la continuité des itinéraires, le développement des infrastructures, de la signalétique ou encore des équipements et des services afin d'en assurer la promotion.

Plus spécifiquement, les ambitions de la Communauté d'Agglomération du Pays de Fontainebleau en matière de déplacements et d'aménagements cyclables s'articulent au travers de plusieurs documents cadres : le SDRIF-E, le Plan des Mobilités de l'Ile de France, le Schéma Directeur Cyclable intercommunal ou encore le PLUi à travers les objectifs portés par le PADD. A terme, l'objectif est **d'élaborer une stratégie cyclable adaptée aux pratiques et aux réalités du territoire** par des orientations sur le développement du maillage cyclable, le développement de services liés au vélo et la promotion de la pratique cyclable.

Ces ambitions portées à différentes échelles supra-communale sont ensuite à reporter à l'échelle plus fine avec la mise en place de plans vélos propres à chaque commune. Plusieurs communes sur le territoire de la CAPF ont déjà élaboré leur stratégie en matière de politique cyclable et de circulation et plan vélo (Bois-le-Roi, Chartrettes, Fontainebleau/Avon...). Les autres communes du territoire sont sensibles aux enjeux du développement cyclable et souhaitent s'investir dans les années à venir dans la réalisation de plans vélos.

### 2. Orientations d'aménagement et de programmation

#### 2.1. Aménager un réseau cyclable à l'échelle intercommunale

##### 2.1.1. Créer des liaisons cyclables inter-bourgs

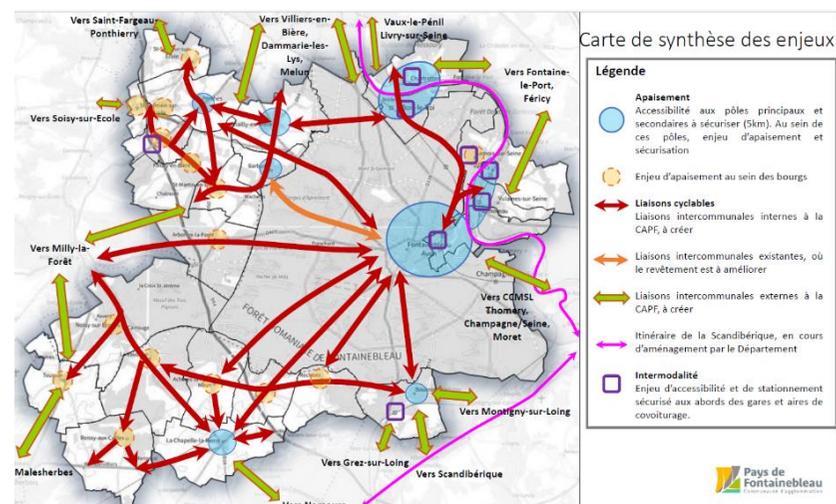
Malgré un fort potentiel de rabattement vers les équipements structurants du territoire, la CAPF présente un manque d'infrastructures cyclables sécurisés, ce qui constitue un des principaux freins à l'usage du vélo sur ce territoire. Ce constat est encore plus accentué du fait que certains axes accueillent un fort trafic automobile et que le territoire présente des discontinuités d'aménagements qui n'encouragent pas les habitants à utiliser le vélo.

L'analyse du territoire réalisée dans le cadre de l'élaboration du SDC a permis d'identifier plusieurs enjeux majeurs listés ci-dessous et synthétisés sur la carte page suivante :

- La majeure partie des besoins identifiés à l'intérieur du territoire concerne **l'accessibilité aux pôles structurants du territoire** (Fontainebleau/Avon ; Bois-le-Roi/Chartrettes), et aux pôles secondaires (Perthes - Chailly-en-Bière - Vulaines-sur-Seine/Samoreau – Barbizon – Bourron-Marlotte – La-Chapelle-la-Reine). **Les établissements scolaires du secondaire doivent être sécurisés et connectés au réseau cyclable.**
- Par ailleurs, **des liaisons entre d'autres communes peuvent aussi avoir une vocation utilitaire** au regard des équipements complémentaires entre des communes limitrophes, pour venir compléter ces axes.
- Certaines voies très fréquentées par les automobilistes traversent les bourgs des communes du territoire. Il y a donc **un réel enjeu d'apaisement de la circulation à l'approche de ces bourgs pour favoriser les modes doux dans les déplacements de proximité.** Des aménagements adaptés aux piétons et aux cyclistes peuvent également être intéressants dans les bourgs de ces communes.
- Il est nécessaire de penser l'intermodalité**, en particulier la sécurisation de l'accès aux 6 gares SNCF, mais aussi aux gares routières et aux aires de covoiturages semble primordial.
- Il est aussi important **d'inscrire la CAPF dans un contexte territorial plus large.** Plusieurs liaisons ont ainsi été identifiées vers les pôles hors CAPF : vers Melun-Dammarie-les-Lys, Moret-Loing-et-Orvanne par exemple.
- Le développement du stationnement vélo dans les communes et dans les zones d'intermodalité est primordial** comme le développement des services et de la communication.
- Des chemins existent pour relier les communes entre elles, néanmoins la mise en place d'un revêtement pérenne et de qualité est nécessaire sur ces liaisons pour les rendre praticables à vélo au quotidien.

#### Les actions à réaliser afin de répondre à cet axe sont :

- Aménager les itinéraires cyclables entre les bourgs ;
- Aménager les intersections et ouvrages sur les liaisons cyclables inter-bourgs ;
- Coordonner l'aménagement des continuités cyclables situés à l'intérieur des limites d'agglomération ;
- Accompagner la réalisation de plans de circulation et la généralisation du passage à 30 km/h en agglomération ;
- Pour toutes les réfections de voirie prévues, étudier l'opportunité de réaliser un aménagement cyclable ;
- Entretien régulièrement les aménagements et mettre en place des outils de suivi ;
- Accompagner financièrement l'ONF dans l'entretien des itinéraires situés dans la forêt de Fontainebleau.



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

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

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



AMENAGEMENT D'UNE PISTE CYCLABLE SECURISEE



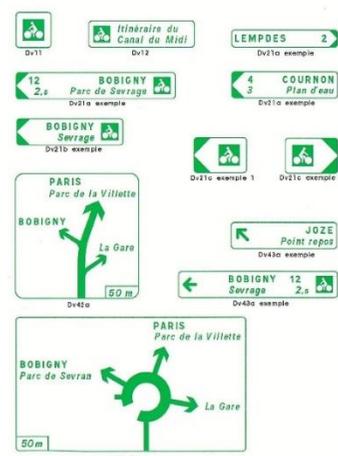
CHAUSSEE A VOIE CENTRALE BANALISEE



AMENAGEMENT D'UN CHEMIN EXISTANT, ICI ANCIEN CHEMIN FORESTIER DANS LES LANDES



FERMETURE AUX VEHICULES MOTORISES SOUS FORME DE VOIE VERTE

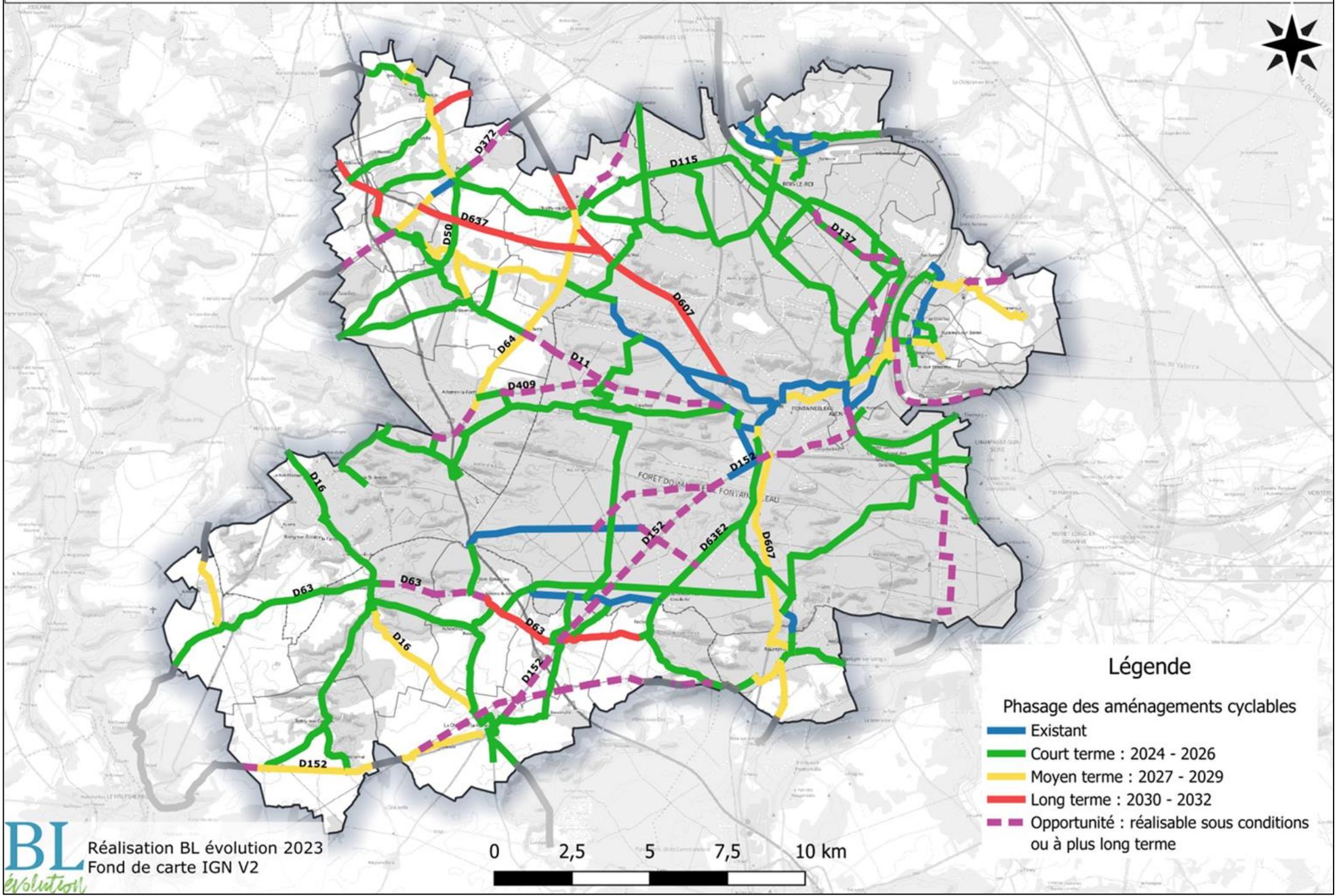


Double chevron seul		• Carrefours • Rives
Figurine cycliste + double chevron		• Carrefours • Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + flèche		• Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figurine piéton seule		• Espace utilisé par les piétons
Figurine cycliste + figurine piéton		• Traversée de chaussée par une voie verte

EXEMPLES DE JALONNEMENT HORIZONTAL ET VERTICAL – SOURCE : CEREMA

# Phasage des itinéraires à l'étude

SOURCE : SDC CAPF



## Légende

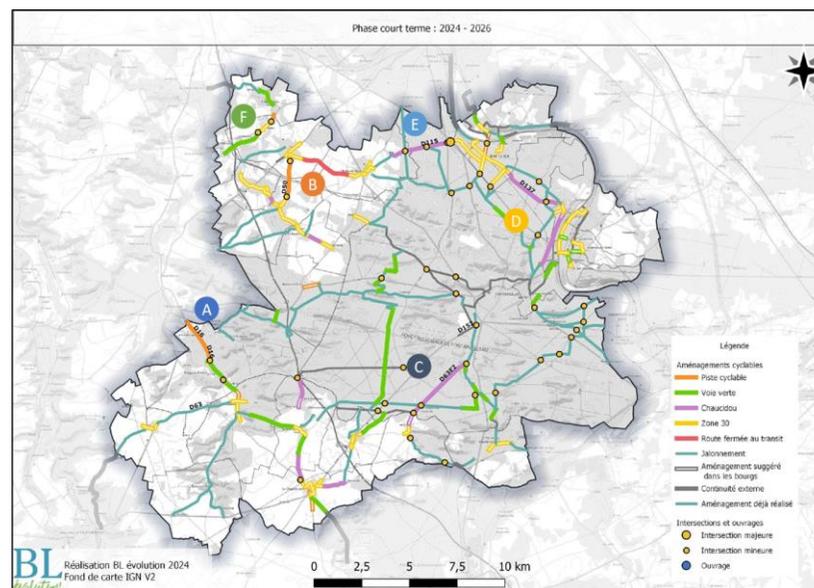
Phasage des aménagements cyclables

- Existant
- Court terme : 2024 - 2026
- Moyen terme : 2027 - 2029
- Long terme : 2030 - 2032
- Opportunité : réalisable sous conditions ou à plus long terme

En complément, un phasage des aménagements a été défini afin de maximiser l'impact sur les pratiques en prenant en compte les contraintes (temporelles et financières) de réalisation. Ce phasage peut être amené à évoluer en fonction des évolutions réglementaires, foncières ou encore des contraintes techniques pouvant émerger dans le futur. Afin de répondre aux enjeux, la programmation d'aménagement comprend trois phases :

- **A court terme**, les aménagements rapides à mettre en place et peu chers (jalonnement, aménagements mixtes) ainsi que certains aménagements lourds prioritaires. Ils représentent environ **85 kilomètres de linéaire et l'aménagement de 43 intersections** ;
- **A moyen terme et à long terme**, les aménagements lourds pouvant parfois nécessiter des acquisitions foncières. La programmation à **moyen terme représente 39 kilomètres de linéaire et 15 intersections à aménager**. La programmation à **long terme représente presque 20 kilomètres de linéaire et 7 intersections à aménager**.
- **En opportunité**, les aménagements qui pourront être **réalisés à plus long terme ou dans le cas d'une évolution des contraintes réglementaires**. Ils représentent environ **63 kilomètres de linéaire et 14 intersections à aménager**.

### Les aménagements cyclables à court terme :



Les **pistes cyclables** inter-bourgs qui seraient réalisées lors de cette phase sont les suivantes :

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

**B** La D50 entre Fleury-en-Bière et Perthes

Ces pistes cyclables sont intégrées au plan vélo du département 77. Sur les itinéraires en Forêt, en raison des contraintes de la forêt de protection, plusieurs **CVCB** sont envisagées :

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

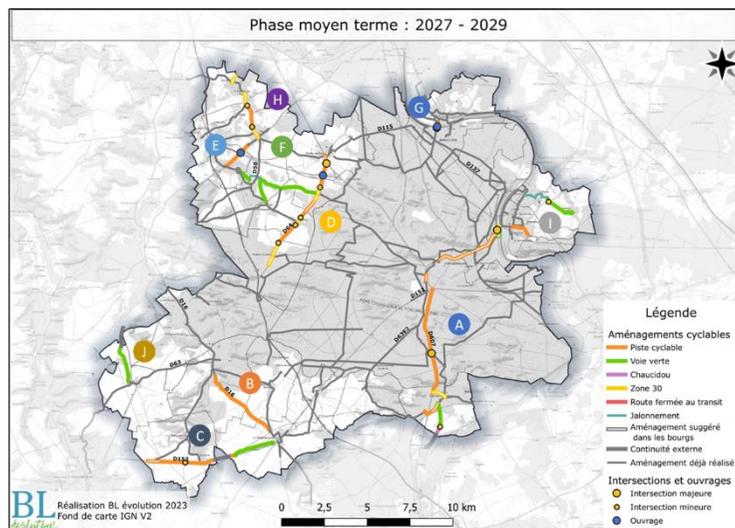
**D** D137 entre Bois-le-Roi et Samois-sur-Seine et entre Samois-sur-Seine et Fontainebleau

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

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

SOURCE : SDC CAPF

## Les aménagements cyclables à moyen terme :

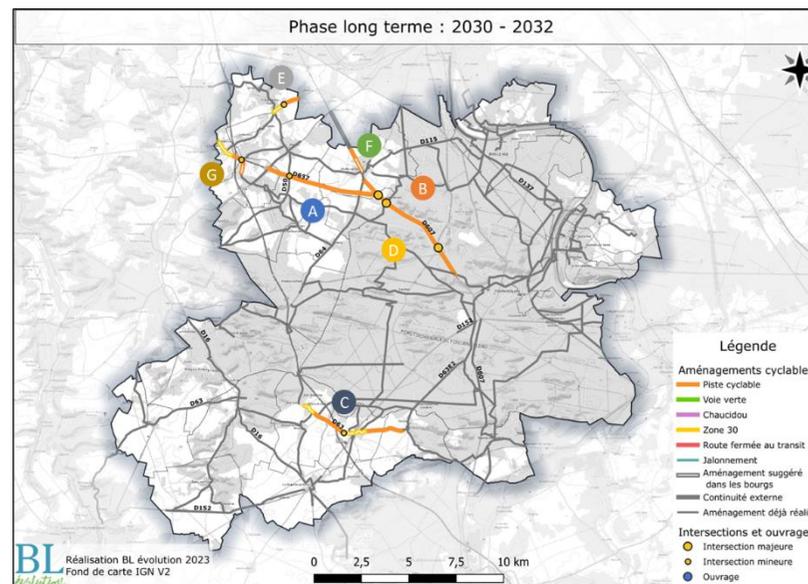


Les principales **pistes cyclables** interbourgs qui seraient réalisées lors de cette phase sont les suivantes :

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

SOURCE : SDC CAPF

## Les aménagements cyclables à long terme :

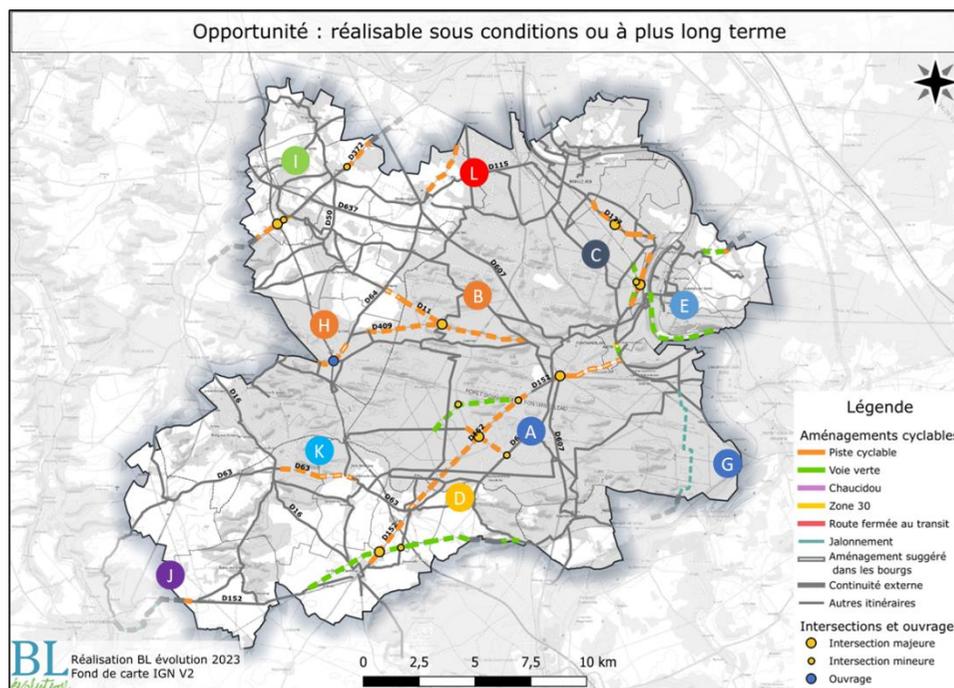


Les principales **pistes cyclables** interbourgs qui seraient réalisées lors de cette phase sont les suivantes :

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

SOURCE : SDC CAPF

## Les aménagements cyclables en opportunité :



SOURCE : SDC CAPF

### **Pistes cyclables :**

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

### **Voies vertes :**

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

### **Jalonnement :**

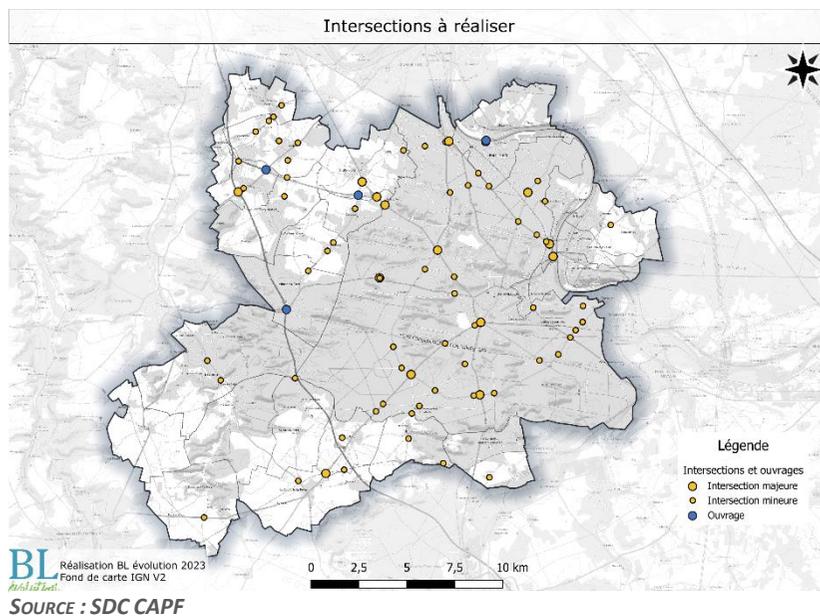
- G** Liaison entre Thomery et Montigny-sur-Loing (liaison intercommunautaire).

### **Ouvrages :**

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

### 2.1.2. Traiter des intersections

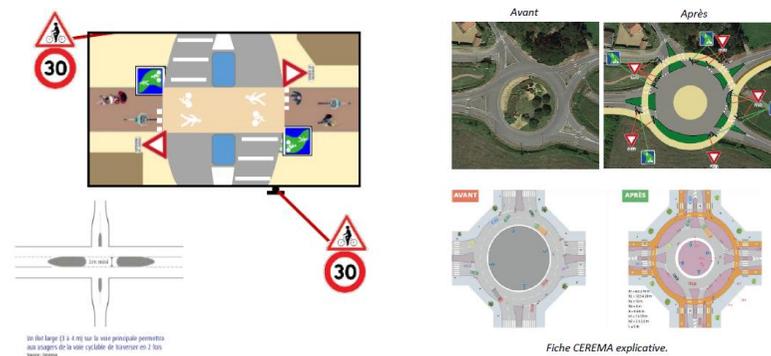
En complémentarité aux aménagements des continuités cyclables intercommunales, **il est primordial de bien traiter les franchissements notamment au niveau des intersections plus ou moins majeures du territoire** comme les entrées de bourgs, particulièrement importantes à traiter, pour assurer la continuité entre les liaisons intercommunales et les aménagements intra-bourgs. **Le traitement des franchissements doit se faire au fur et à mesure de la mise en œuvre des aménagements**, afin d'assurer la continuité cyclable. En complément, certains bourgs devront être aménagés pour les rendre accessibles. La sécurisation de ces points de rencontre multimodaux est primordiale car il permet de lever les freins au développement des modes actifs. Dans le cadre de ces aménagements, **il sera important de penser aux différents usages pour traiter les franchissements**, il faudra par exemple prendre en compte la sécurité nécessaire aux déplacements des enfants, les contraintes des vélo-cargo ou des véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite, etc.



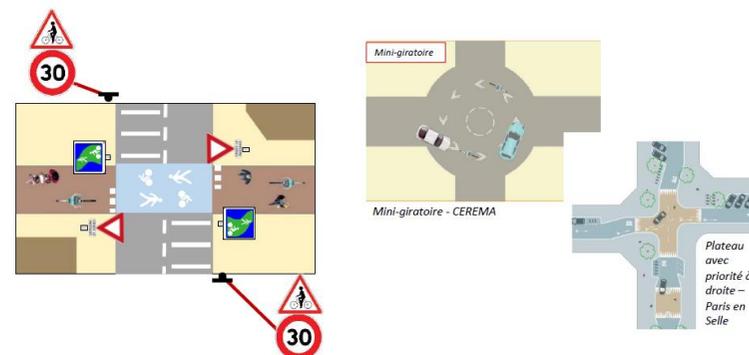
Les principaux ouvrages nécessitant des aménagements sont les suivants :

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

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



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





*FRANCHISSEMENT DE LA D637 SUR LA D64 A CHAILLY-EN-BIERE - SOURCE : GOOGLE MAPS*



*FRANCHISSEMENT DE LA D637 SUR LA D372 A CELY - SOURCE : GOOGLE MAPS*

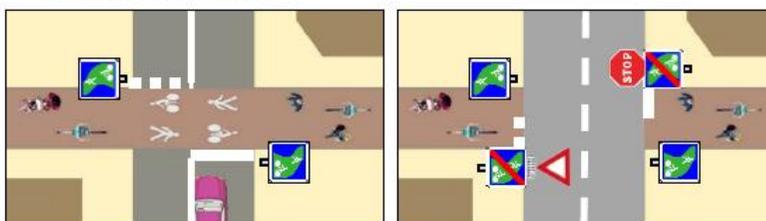


*PASSERELLE ENTRE BOIS-LE-ROI ET CHARTRETTES - SOURCE : GOOGLE MAPS*



## Signalisation intersections

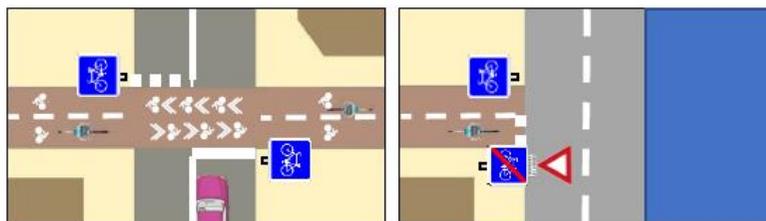
### Gestion des traversées :



Voie verte prioritaire

Voie verte non-prioritaire

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



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

### Signalisation zone de rencontre :

- Sortie zone de rencontre



B53

B54

B30



EB20

- Sortie zone 30



B54

B52

EB20

- Sortie aire piétonne



B55

B52

B30

### Signalisation traversées :

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

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

- Propositions de traversées d'intersections de Nantes Métropole. Dans tous les cas, chevrons + pictogramme vélo.

En complément de ces deux premières actions (Créer des liaisons cyclables inter-bourgs et traiter les intersections), le SDC porte aussi l'ambition de garantir la continuité des itinéraires et d'entretenir les aménagements cyclables dans les centre-bourgs. La norme étant aussi de prendre systématiquement en compte le vélo dans la refonte des voiries.

### 2.1.3. Aménager des itinéraires cyclables au sein de la forêt de Fontainebleau

**Le massif forestier regroupant les trois forêts domaniales de Fontainebleau, des Trois-Pignons et de La Commanderie Forêt est classé forêt de Protection depuis 2002 à des fins de préservation et labellisé forêt d'Exception depuis 2013.** La réglementation de ces espaces forestiers contraint actuellement l'aménagement du réseau cyclable.

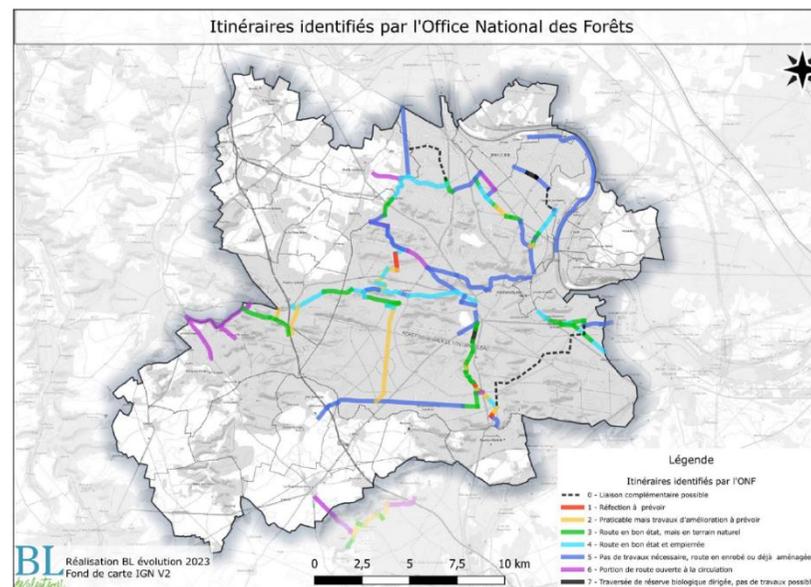
**Sur les routes départementales**, les accotements ne peuvent pas être aménagés pour le moment. Ainsi, la stratégie pouvant être envisagée à court terme pour assurer ces liaisons cyclables sont d'emprunter les routes forestières.

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

Les actions à mettre en place afin d'améliorer la pratique du vélo au sein des massifs forestiers du territoire sont multiples :

- Identifier des revêtements compatibles avec les enjeux de préservation de la forêt de protection ;
- Créer des continuités cyclables avec les réseaux structurants cyclables, à vocation touristique, à plus grande échelle ;

- Accompagner financièrement l'ONF dans l'entretien des itinéraires situés dans la forêt de Fontainebleau en établissant une convention.



SOURCE : SDC CAPF

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

**La majorité du linéaire (106 km) est considérée déjà praticable par l'ONF. Une autre partie du linéaire (28 km) est considérée comme non praticable et nécessite des travaux d'amélioration.**

### 2.1.4. Connecter la CAPF au Réseau Vélo Île-de-France

Le REV, Réseau Vélo Express, impulsé par le collectif vélo Ile-de-France, est un réseau construit par la région afin de proposer des infrastructures cyclables à haut niveau de service en Île de France. Elles permettront d'effectuer des déplacements utilitaires sur de longues distances.

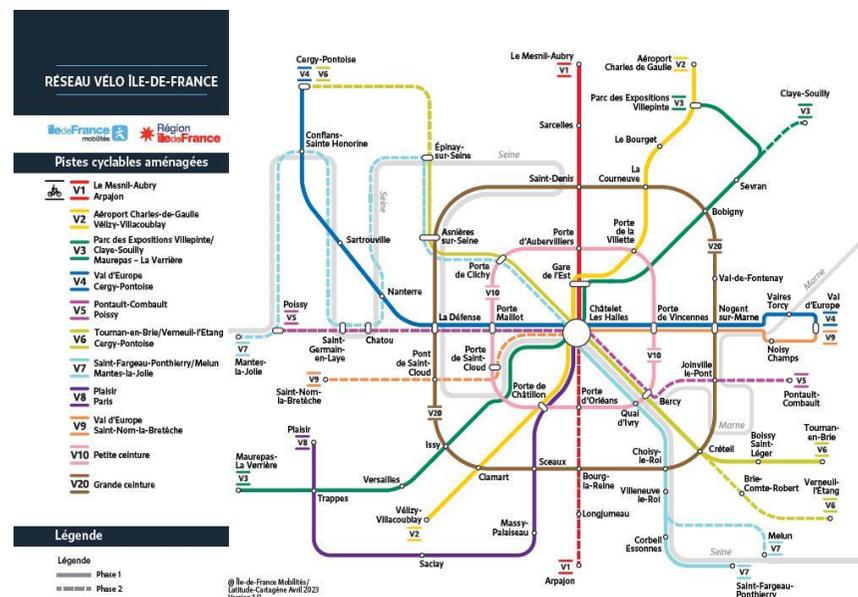
En s'inspirant du modèle du Réseau Express Régional (RER), neuf lignes ont été imaginées parcourant 680 kilomètres. La ligne V7 a pour terminus au sud les villes de Saint-Fargeau-Ponthierry et Melun qui sont des communes situées à proximité de la CAPF.

Un enjeu majeur est de connecter le territoire à ce réseau. **La connexion avec ce réseau par son prolongement permettrait à la CAPF d'être mieux reliée à la CAMVS et à l'Île-de-France. Les mesures à prendre sont les suivantes :**

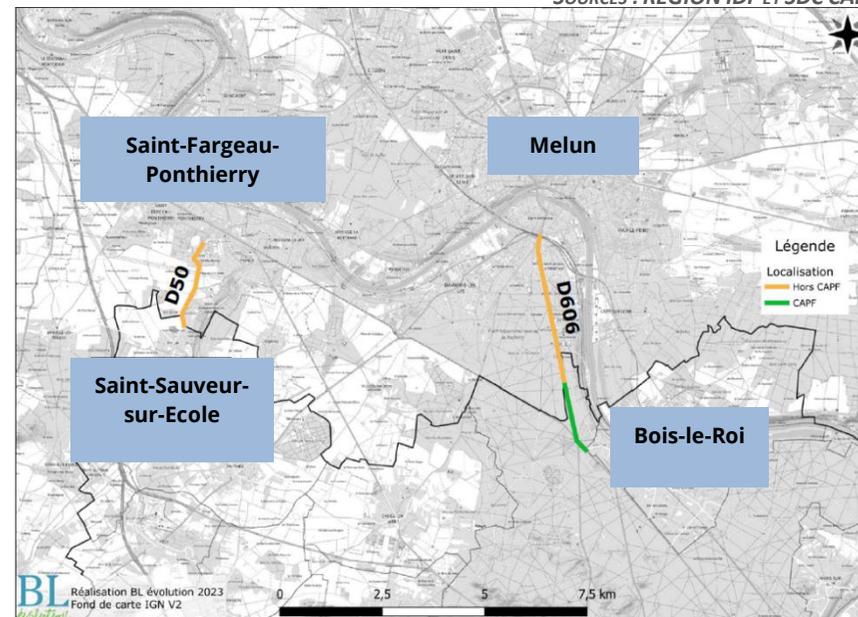
- Engager les discussions avec la Région sur le prolongement de la ligne V7 jusqu'à Saint-Sauveur-sur-École et Bois-le-Roi ;
- Valider un tracé d'itinéraire répondant au cahier des charges du Réseau VIF.

**L'axe envisageable pour connecter Saint-Fargeau-Ponthierry à Saint-Sauveur-sur-École est la D50.** Cette liaison fait partie du plan vélo de la CAMVS (projet 2026 et plus).

**Pour relier Bois-le-Roi à Melun, la D606 est l'axe le plus direct. Il est cependant soumis aux contraintes de la forêt de protection.**



SOURCES : REGION IDF ET SDC CAPF



## 2.2. Développer les services de l'écosystème vélo

### 2.2.1. Augmenter le stationnement vélo

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

Il convient alors, pour développer le vélo comme outil de mobilité du quotidien, **d'élargir l'offre de stationnement existante** sur le territoire avec des infrastructures adaptées. La réalisation de ces aménagements (arceaux, garages vélos...) reste néanmoins une compétence des communes. Une communication sur le vélo pourra par ailleurs être mise en place sur les abris vélo (vélocistes, circuits vélo, etc.).

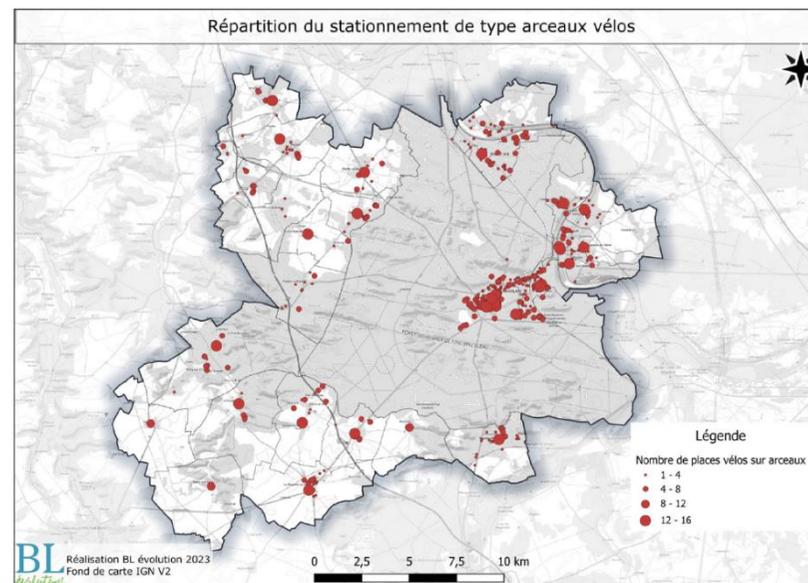
Les événements organisés sur le territoire sont aussi l'occasion d'installer du **stationnement vélo temporaire**. La CAPF a déjà pu développer ce type de pratique lors d'évènements festifs. Démarche à pérenniser à partir de maintenant. Les actions à mettre en place sont :

- Installer des stationnements vélos adaptés à chaque usage : arceaux vélos, abris vélo, consignes ;
- Mettre en place une offre de stationnement vélos à proximité des pôles générateurs de déplacements (gares, équipements, services, commerces, arrêts de transport en commun). Cette offre devra être visible, accessible et aura pour objectif de permettre l'attache des vélos de manière sécurisée ;
- Faciliter le stationnement des cyclistes par la conception d'espaces dédiés sur les placettes parkings ou le long des voiries. Les espaces de stationnement seront conçus de manière à garantir l'attache des vélos de façon sécurisée et étudiés pour accueillir des abris couverts. L'implantation de ces unités sera conditionnée à ce qu'elles n'entravent pas le cheminement des piétons.



Cela se traduit par plusieurs mesures :

- **Augmenter le nombre d'arceaux vélos qualitatifs à proximité des lieux d'intérêts afin d'atteindre 2 000 arceaux (4 000 places soit environ 6,5 places pour 100 habitants) sur la communauté d'agglomération.**



SOURCE : SDC CAPF

- **Installer 166 abris vélo (10 places en abri vélo soit 1660 places) en accès libre à proximité des établissements scolaires** pour protéger les vélos des intempéries.
- **Planter 450 places en consigne et 40 places en abris vélos en accès libre dans les 7 gares de la communauté d'agglomération.** Certaines gares sont déjà pourvues d'une offre stationnement vélo et des projets sont en cours pour augmenter l'offre.

### 2.2.2. Développer l'apprentissage du vélo

**Accompagner les jeunes, à découvrir le vélo permet d'assurer une pratique sur la durée.** L'appréhension à remonter sur un vélo est également souvent sous-estimée chez les moins jeunes. Et pourtant, la pratique du vélo est un véritable levier d'épanouissement et d'autonomie chez les jeunes.

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

- Accompagner la mise en œuvre réglementaire du programme « *Savoir rouler à vélo* » auprès des groupes scolaires de l'intercommunalité.
- Organiser des séances de remise en selle principalement destinées aux adultes.

### 2.2.3. Développer des services de réparation et multiplier les équipements de recharge, d'entretien et de réparation en libre-service

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

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

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

Des bornes de recharges pour les Vélos à Assistance Electrique (VAE) permettent de dépanner lorsque leur autonomie n'est plus suffisante pour effectuer la dernière partie du trajet. Les bornes permettent de recharger les VAE dans les stationnements sécurisés, en gare par exemple. Les mesures à mettre en place sont les listées ci-dessous :

- Mettre en place des emplacements réservés afin de permettre l'installation de bornes d'entretien et de gonflage sur les itinéraires touristiques ;
- Réglementer l'installation de bornes de recharge VAE dans les parkings sécurisés ;
- Faciliter l'installation des professionnels de la réparation sur le territoire à travers une réglementation de zones de mixité fonctionnelle ;
- Faciliter le stationnement des cyclistes par la conception d'espaces dédiés sur les placettes parkings ou le long des voiries. Les espaces de stationnement seront conçus de manière à garantir l'attache des vélos de façon sécurisée et étudiés pour accueillir des abris couverts. L'implantation de ces unités sera conditionnée à ce qu'elles n'entravent pas le cheminement des piétons ;
- Prendre en compte les besoins liés aux Vélos à Assistance électrique (aide financière pour l'acquisition de vélos à assistance électrique, bornes de recharge, ...).

## II. Axe 2 : Encourager la pratique piétonne

### 1. De quoi parle-t-on ?

L'objectif de l'OAP est de donner davantage de places aux modes actifs au sein du territoire intercommunal. **Le développement du vélo doit être accompagné d'un développement de la marchabilité au sein du territoire intercommunal.** Le territoire de la CAPF dispose d'un maillage fin de cheminements, ce qui pousse le territoire à promouvoir la marchabilité. Une concertation menée en janvier 2019, avait permis de montrer que l'amélioration des mobilités étant une priorité pour 42% des personnes sondées.

Le programme d'actions (action n°25) du projet de territoire du Pays de Fontainebleau 2020-2030 vise notamment à « *Décliner le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France en Plan Local de Déplacements* ». Cet outil est à privilégier pour la mise en œuvre à l'échelle locale des politiques de mobilité. Il précise et détaille le contenu du PDUIF, document visant à organiser les transports de personnes et de marchandises à l'échelle du territoire francilien. Ils constituent une spécificité propre à l'Île-de-France. Territoire de l'entre-deux, **porte d'entrée et de sortie de la Région Île-de-France, le Pays de Fontainebleau est traversé par divers réseaux (Transilien, autoroute) et flux (touristiques, économiques, résidentiels) qu'il est important de structurer pour améliorer le quotidien des habitants.**

## 2. Orientations d'aménagement et de programmation

### 2.1. Favoriser la marche par l'amélioration de l'espace public

**L'espace public joue un rôle important dans l'usage des modes actifs tel que la pratique cyclable ou piétonne.** Les enjeux d'amélioration de la qualité de vie, de santé publique et de promotion du vivre ensemble au sein des espaces publics contribuent à prioriser les actions en faveur de la marche à pied.

**Le territoire et les espaces publics de la CAPF bénéficie de qualités liées au bâti et au passé du territoire qui permettent de réfléchir à la place du piéton et la pratique piétonne.** Cette ambition nécessite de mener une réflexion globale sur les espaces de rencontre et de partage entre les différents modes mais aussi de pacifier l'espace public pour favoriser la coexistence des différents modes. A terme, **l'objectif est de tendre vers une qualité de vie apaisée au sein du territoire intercommunal mais aussi au sein des polarités importantes du territoire.**

La CAPF entend ainsi conforter la marche, alternative première aux déplacements mécanisés de courte distance, notamment de moins d'un kilomètre. Les actions prioritaires en faveur de la marche à pied se déclinent à l'échelle de secteurs stratégiques pour lesquels la vie locale et la proximité prédominent. Les actions à mettre en place passent par :

- **Le traitement des coupures urbaines et le développement des itinéraires piétons confortables** (praticables par tous) et lisibles (signalétiques, etc.) dans les secteurs stratégiques (cœur urbain, centre-ville et cœurs de bourgs...);
- **La connexion et le maillage des cheminements piétons afin de constituer des itinéraires continus ;**
- **Le développement l'accessibilité piétonne des arrêts de transports en commun ;**
- **L'intégration des piétons au cœur de la conception des espaces publics** (quartiers résidentiels, zones commerciales,

parking de stationnement...) en privilégiant des organisations spatiales propices à la marche (perméabilité du bâti) ;

- La préservation des continuités piétonnes face à des dynamiques de fermeture des espaces ;
- **Le renforcement de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite.**

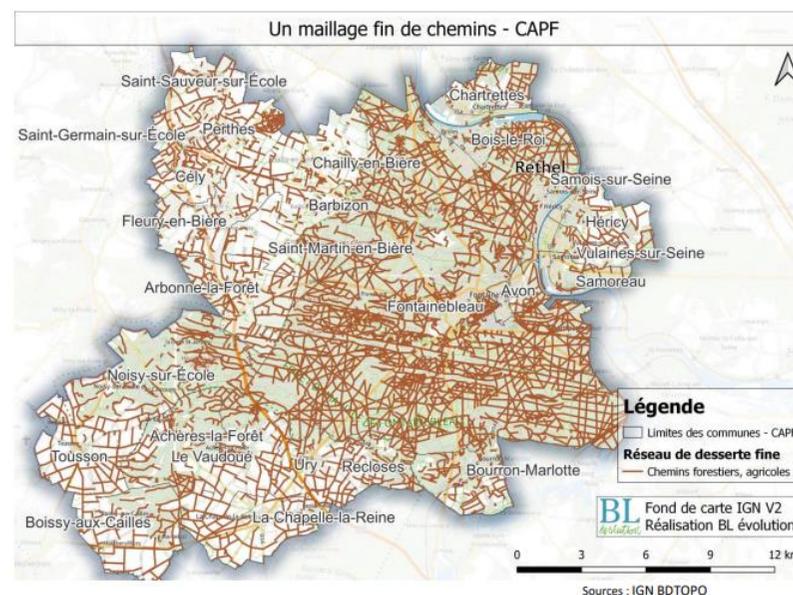
## 2.2.Redonner le plaisir de marcher en ville et dans les villages

En complément de l'enjeu visant à améliorer l'espace public, il s'agit aussi de **travailler sur le confort d'usage dans les cheminements piétons**. L'objectif est de conduire les habitants à privilégier les déplacements doux en sécurisant la traversée des espaces de circulation et en apportant des espaces d'agrément ponctuels. Les mesures à prendre sont explicitées ci-dessous et visent à :

- Sauvegarder des espaces de respiration en ville par la mise en place d'un zonage approprié afin de **créer des « oasis » dans les communes : espaces de halte, repos, qualitatifs, végétalisés et ombragés, accessibles à pied dans les quartiers ;**
- **Intégrer la nature en ville** en préservant des espaces verts ;
- Créer une signalétique ludique invitant à emprunter des itinéraires piétons à la place des transports en communs sur des axes fortement fréquentés ;
- **Maintenir et renforcer le riche maillage des cheminements doux par la création d'emplacements réservés** afin de favoriser les déplacements actifs des populations locales, mais aussi dans une vocation touristique de découverte des villes et villages du Pays de Fontainebleau et de leur patrimoine bâti et paysager.
- **Améliorer la sécurité des itinéraires** (aménagement des carrefours, apaisement et traversée des axes routiers, isolement acoustique des principaux axes de circulation...).

## Développer des aménagements incitant à la marche et à l'activité physique en prenant appui sur la Trame Verte et Bleue :

- **S'appuyer sur la forêt de Fontainebleau pour développer des parcours de marche inter-bourgs et les PDIPDR existants permettant le développement de la marche et la valorisation du patrimoine intercommunal ;**
- Conforter les liaisons inter-bourgs existants ;
- Développer des parcours santé, afin de permettre l'exercice d'activités physiques.



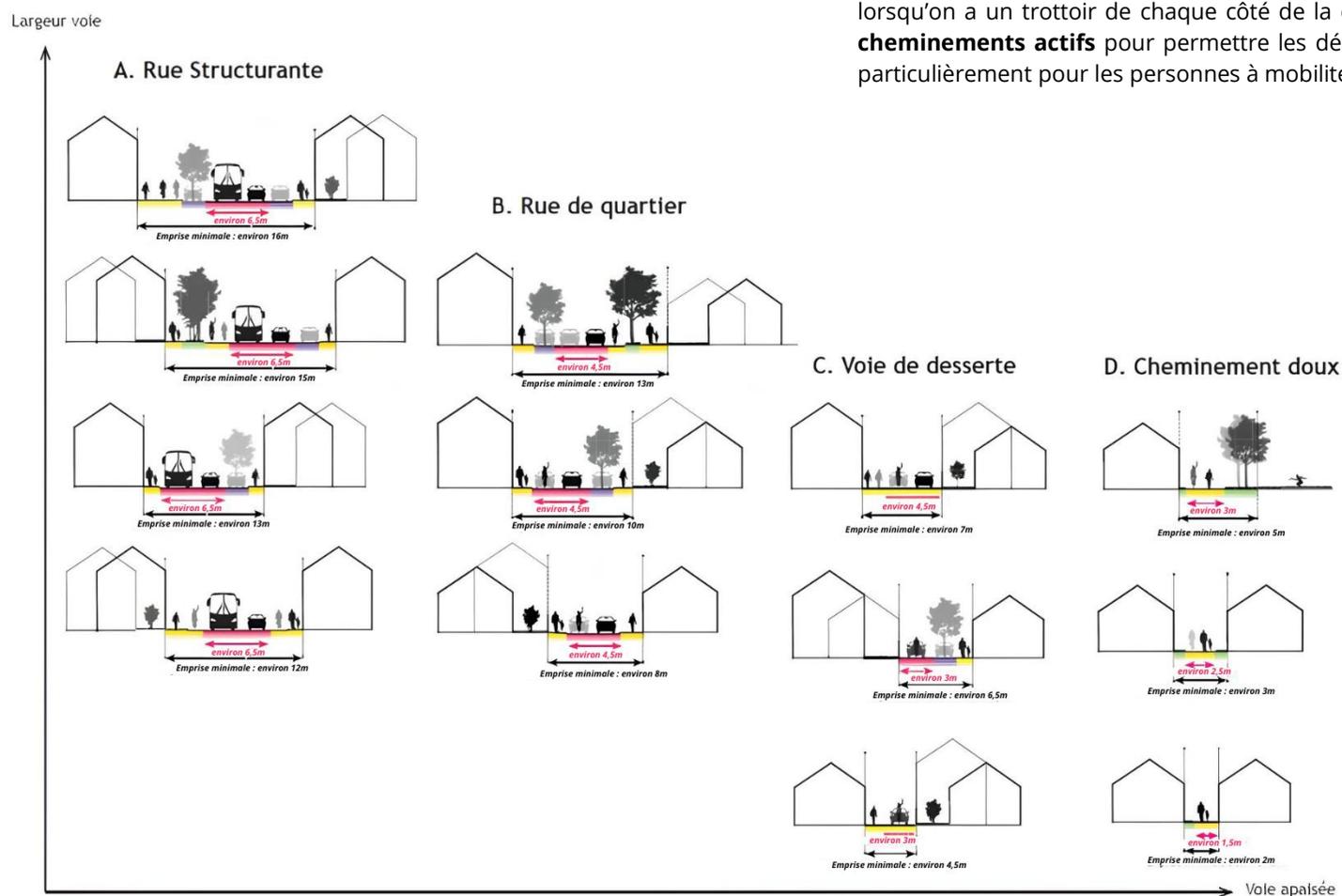
SOURCE : SDC CAPF

### 2.3. Accompagner les habitants dans l'évolution de leur pratique de mobilité active

Différentes actions peuvent être mises en place afin de répondre à ces objectifs en faveur de la marche à pied. Cela consiste à :

- **Intégrer systématiquement une réflexion et priorité aux déplacements actifs (piétons) dans les projets de création, de requalification et d'entretien de la voirie ;**

- **Préserver, développer et garantir la qualité et la fonctionnalité des réseaux de sentiers existants** à travers leur identification et leur préservation au titre du Code de l'urbanisme.
- **En cas de réaménagement ou lors de l'entretien de trottoirs dont la largeur est suffisante, il convient de maintenir :**
  - **Une largeur suffisante** (imposer 1,80m minimum hors mobilier urbain lorsqu'on est en présence d'un trottoir unique d'un seul côté de la route et 1,40m minimum lorsqu'on a un trottoir de chaque côté de la chaussée) **des cheminements actifs** pour permettre les déplacements et particulièrement pour les personnes à mobilité réduite ;



- **La perméabilité des revêtements** des aménagements piétons tout en restant pleinement accessible (fauteuil, etc.) ;
  - **L'aspect naturel de la végétation qui s'y développe** (gestion extensive, plantation de végétaux le long de ces liaisons piétonnes...);
  - Des modifications des tracés peuvent cependant être envisagées si la continuité piétonne est maintenue et qu'aucun des éléments identifiés comme à protéger n'est impacté (murs en pierre, jardin, vergers et boisements) ;
  - **Les murs anciens en pierres qui bordent les chemins piétons** et qui matérialisent la séparation déjà existante entre la circulation naturelle et les espaces naturels ou bâtis (maintien/entretien des venelles ou abandon/privatisation sauvage parfois).
- **Assurer les continuités piétonnes et constituer un réseau actif inter-commune/inter-quartiers :**
    - **Rechercher la continuité et la cohérence des aménagements piétons**, entre les communes limitrophes ;
    - **Créer ou reprendre les aménagements piétons et les discontinuités afin de limiter autant que possible les ruptures dans les cheminements** (création de passerelles, passages souterrains ou de traversées sécurisées...);
    - **Éviter tout cheminement sans issue, sauf contraintes techniques avérées ;**
    - **Intégrer les voies douces connectées au reste du réseau** sur l'ensemble des OAP sectorielles ;
    - Définir les tracés des itinéraires de manière à faciliter les accès modes actifs les plus directs possibles vers les centralités, les équipements, les arrêts de transports en communs, etc... ;
    - Renforcer le maillage des liaisons actives et des espaces de respiration afin d'assurer une bonne mise en relation entre espaces habités et lieux de vie ;
- **Intégrer systématiquement des mobilités actives dans les nouveaux projets urbains** : en cas d'aménagement d'îlots, les communes veilleront à ce que ces derniers soient perméables, en particulier pour les modes actifs.
- **Etudier le potentiel de marchabilité et recenser les coupures urbaines :**
    - **Permettre aux communes de prévoir des emplacements réservés et l'acquisition de bandes de terrain** pour développer leurs circuits pédestres ;
    - **Identifier et prioriser les aménagements futurs autour du réseau piétonnier principal** pour relier les centralités du territoire.
- **S'appuyer sur la trame verte et bleue :**
    - **Développer les déplacements piétons prioritairement le long des espaces naturels de la CAPF** (massifs boisés, vallées de la Seine et du Loing, de l'Ecole, plaine de Bière...) **afin de valoriser les paysages spécifiques au territoire ;**
    - **Optimiser les ouvrages de franchissements existants et encourager les circulations actives** le long des cours d'eau (l'Ecole, la Seine, le Loing...). Ces circulations seront porteuses de biodiversité et participeront à la gestion de l'eau (perméabilité des aménagements...).

### III. Axe 3 : Repenser l'espace public des quartiers, villages et centralités

#### 1. De quoi parle-t-on ?

Le développement du vélo et de la marchabilité nécessite de repenser l'espace public des quartiers et centre-bourgs afin de permettre un usage qualitatif et durable de ces pratiques. La requalification de l'espace public permettra aussi de confirmer certaines centralités au sein du territoire et de redynamiser certaines polarités. Le territoire de la CAPF permet dispose d'un maillage fin de chemins, ce qui pousse le territoire à promouvoir la marchabilité.

#### 2. Orientations d'aménagement et de programmation

##### 2.1. Proposer des aménagements sécurisés et adaptés à tous les profils

Plusieurs objectifs ressortent du Schéma Directeur Cyclable et nécessitent d'être traduits dans cette OAP.

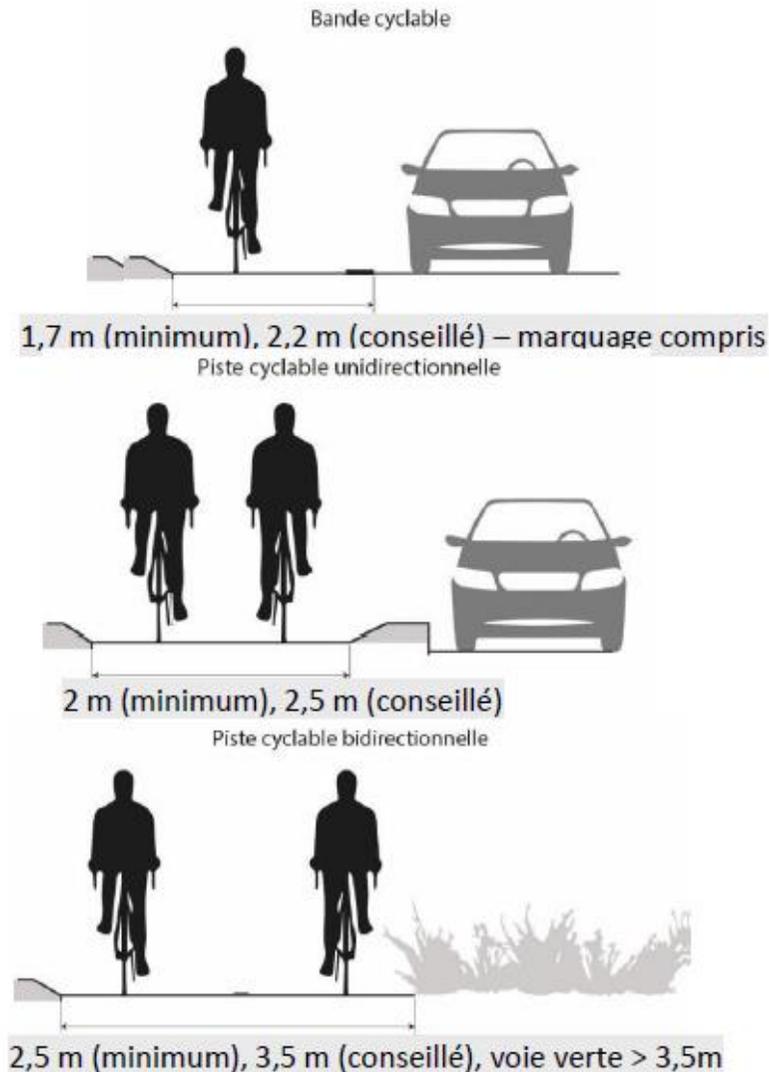
##### 2.1.1. Assurer le partage de l'espace entre l'ensemble des usagers

Plusieurs mesures sont à prendre en compte lors de l'aménagement de l'espace public afin de sécuriser et faciliter la multimodalité au sein des villes et villages du territoire de la CAPF :

- Favoriser les modes actifs par la reconquête des espaces publics et la création de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre limitées à 20 km/h, aire piétonne) ;
- Apaiser les cœurs de lieux de vie en repensant l'espace public des quartiers et villages ;
- Améliorer le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers, en particulier les plus vulnérables, piétons et cyclistes.
- Adapter les trottoirs à tous les publics (pourcentage des pentes et devers, largeur minimale de 1,40m) ;
- Privilégier des aménagements dédiés (piste cyclable, voie verte) particulièrement lorsque les flux piétons sont importants (écoles, commerces, équipements...);
- Traiter les intersections entre les différents modes de déplacements afin d'assurer une sécurité pour tous les usagers
- Privilégier les profils et les dimensionnements suivants pour les voies vertes, les bandes et les pistes cyclables :
  - 1,70 mètres minimum (2,20m conseillé) marquage compris pour une piste cyclable unidirectionnelle ;
  - 2 mètres minimum (2,50 mètres conseillé) pour une piste cyclable bidirectionnelle ;
  - 2,50 mètres (3,50 mètres conseillé) pour une voie verte.
- Lorsque cela s'avère techniquement possible, les aménagements devront prévoir une surlargeur (de 0,5 à 0,7 mètre) au droit du stationnement latéral permettant de gérer les ouvertures de portières.

### 2.1.2. Adapter la gestion des espaces publics aux usages de tous et toutes

Des mesures importantes sont également à **appliquer de manière généralisée dans les futurs aménagements afin d'adapter les espaces publics aux différents usagers** :



SOURCE : SDC CAPF

- **Développer une culture de l'apaisement sur des sections complètes de voirie homogène** (projet global d'aménagement intégrant différents leviers de modération des vitesses pour le trafic motorisé : ralentisseurs, plateaux...);
- **Privilégier les profils et les dimensionnements de voirie ou de trottoir** ;
- **Travailler sur les espaces publics des quartiers et villages afin d'apaiser la circulation automobile** :
  - **Réduire le nombre de stationnement sur voirie** par la mise en place d'un plan de stationnement pour valoriser l'espace public (libération d'espace, limitation des masques à la visibilité, diminution du risque d'emportierage...);
  - **Prévoir un usage mixte de l'espace** mais **agir sur le plan de circulation pour faire baisser le trafic motorisé et les vitesses** ;
  - **Améliorer le cadre de vie** : zones apaisées de type Zones 30, Zones de rencontre...

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



**PARTAGE DE VOIRIE SIMPLE**



**ZONE A TRAFIC LIMITE (ZTL)**



**AIRE PIETONNE**

SOURCE : CEREMA