

Schéma Directeur des Modes Actifs

Syndicat Mixte PETR Seine en Plaine

Champenoise

**Rapport final valant SDMA pour
les 4 Communautés de communes**

Novembre 2024



ITEM Etudes & Conseil

Parc Astrea – 27 Rue Clément Marot – 25000 Besançon

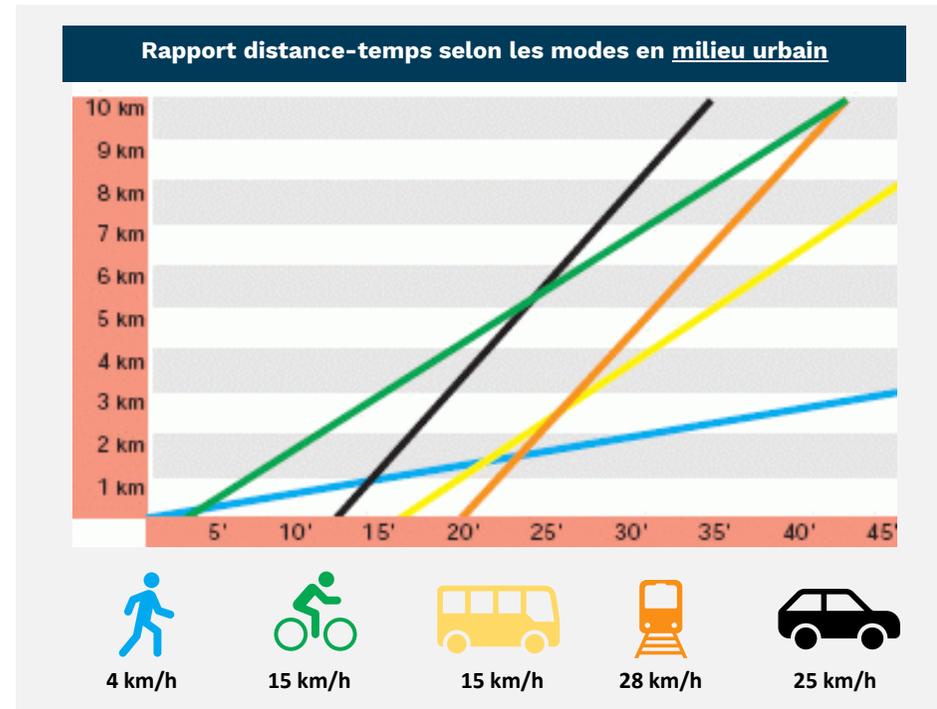
Tél. : 03 81 83 24 71- Email : contact@item-conseil.fr

www.item-conseil.fr

Contexte et objectif du Schéma Directeur cyclable.....	P 3
1/ Rappel des principaux éléments et enjeux du diagnostic	p 6
2/ La co-construction du maillage et des services et actions complémentaires.....	p 25
3/ Le maillage retenu, les aménagements préconisés et le chiffrage global.....	P 32
4/ Zoom sur le maillage, les aménagements et le chiffrage par Communauté de Communes	p 49
5/ Un outil de visualisation et suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires	p 136
6/ Mise en œuvre du Schéma : gouvernance, financements... ..	P 142

Le vélo est un moyen de déplacement alternatif aux modes motorisés.

- ▶ Il est considéré comme le mode de déplacement le **plus performant pour les trajets de moins de 5km en milieu urbain** (En France, en fonction du type de territoire, 59% à 75% des déplacements font moins de 10 km et 32% moins de 2 km - Enquête Mobilité des Personnes SDES 2018-2019).
- ▶ Une **part modale du vélo de 3 % en France mais en augmentation (objectif 12 % avec le plan vélo national en 2030)**.
- ▶ Grâce à l'essor du **VAE, une ouverture de la pratique** du vélo à un **plus large public**, pour de plus **longues distances et sur des trajets avec davantage de dénivelé**.

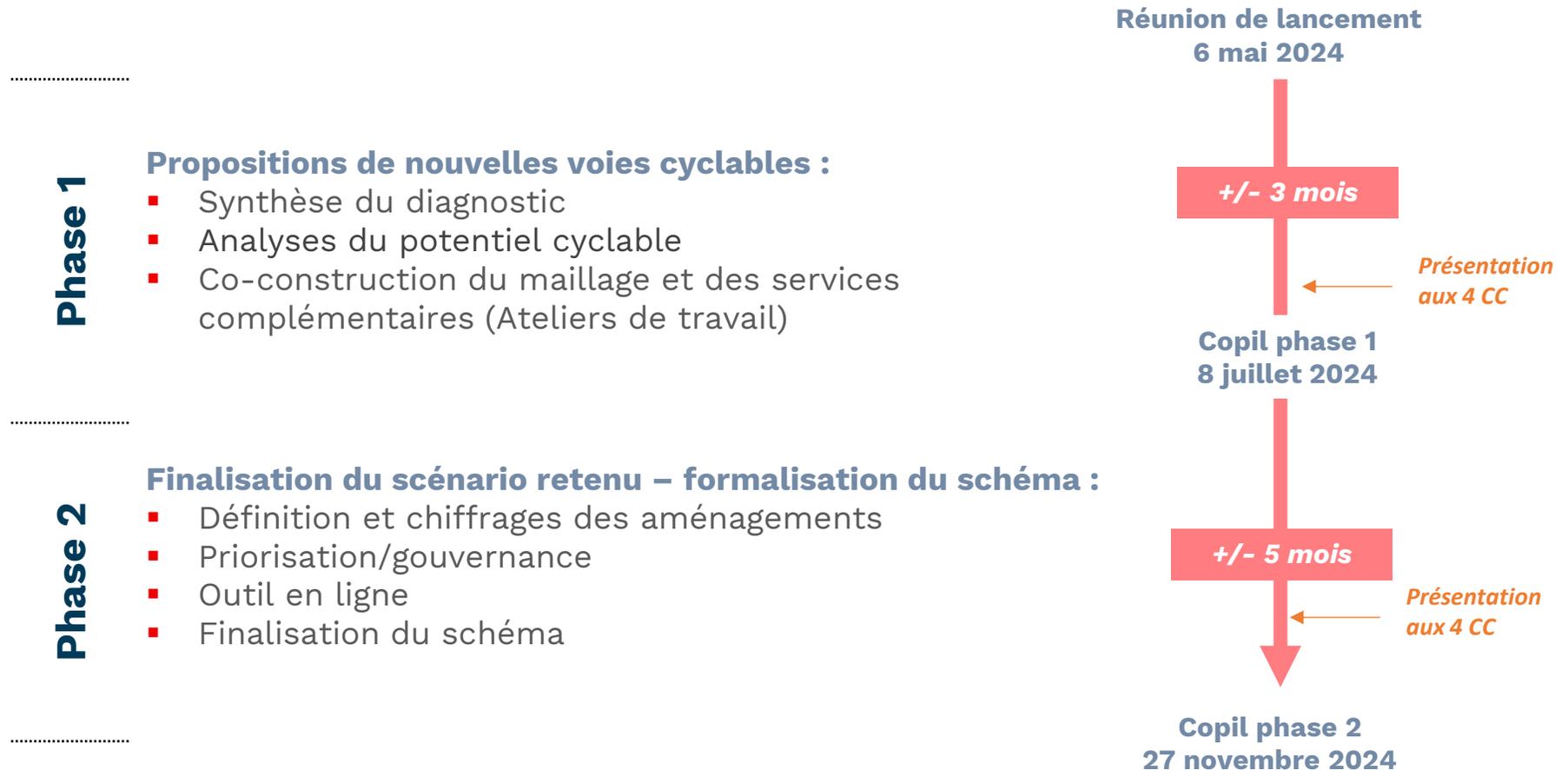


▶ Le développement du vélo répond ainsi aux enjeux :

- De **diminution de l'impact environnemental**, (127 g/km de CO2 émis pour un trajet en voiture contre 4 à 20 g/km de CO2 émis à vélo).
- De proposer **une offre de transport alternative à la voiture individuelle** permettant de limiter l'usage de l'automobile et la place de celle-ci sur l'espace public.
- **De diminution de la part des budgets** consacrés aux déplacements, pour les ménages et collectivités.
- **D'amélioration de la santé publique**, (30 minutes de vélo au quotidien = réduction de 30% du risque de maladie cardiovasculaires, de diabète, etc.)
- **Et dernièrement un enjeu de distanciation sociale post-Covid 19 !**

- ▶ **Une étude globale mobilité valant Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) sur chaque CC, a été réalisé en 2022 et l'une des actions préconisées est la réalisation d'un Schéma Directeur des Modes Actifs (SDMA)**
- ▶ Un SDMA, c'est une démarche **volontaire, non opposable, mais un document indispensable pour répondre à certains Appels à Projets et accéder à de nombreuses sources et dispositifs de financement...**
- ▶ **En s'appuyant sur une synthèse et enrichissement du diagnostic du PDMS** (entretiens actualisés avec les acteurs, analyse du potentiel cyclable)...
- ▶ **... Définir un maillage cyclable continu, sécurisé, hiérarchisé, cohérent et attractif pour des déplacements utilitaires, de loisirs et touristiques, en s'appuyant :**
 - **Sur les déplacements internes aux polarités principales et secondaires ;**
 - **Sur les potentialités de liaisons entre communes et notamment les polarités et les communes proches ;**
 - **Sur la desserte et le rabattement des pôles générateurs de déplacements** (gares, lieux d'intermodalités, CNPE de Nogent-sur-Seine, sites touristiques...)
 - **En intégrant des rabattements vers le projet de la véloroute V33 « La Seine à Vélo »**
- ▶ **Proposer un schéma intégrant différents piliers : infrastructures (des préconisations d'aménagement sécurisées en fonction du profil de la voirie, potentiel, usages) – des services et actions complémentaires**
- ▶ **Définir un schéma directement applicable par les élus via des outils de programmation/d'aide à la décision** (coûts, priorisation des itinéraires)
- ▶ **Réaliser un schéma concerté avec les élus partenaires et acteurs de la société civile** (*associations ...*)

- Une démarche décomposée en 2 phases techniques et une 1 phase transversale de concertation / communication (Co-construire, informer, échanger et ce, en vue de l'approbation d'un projet partagé)



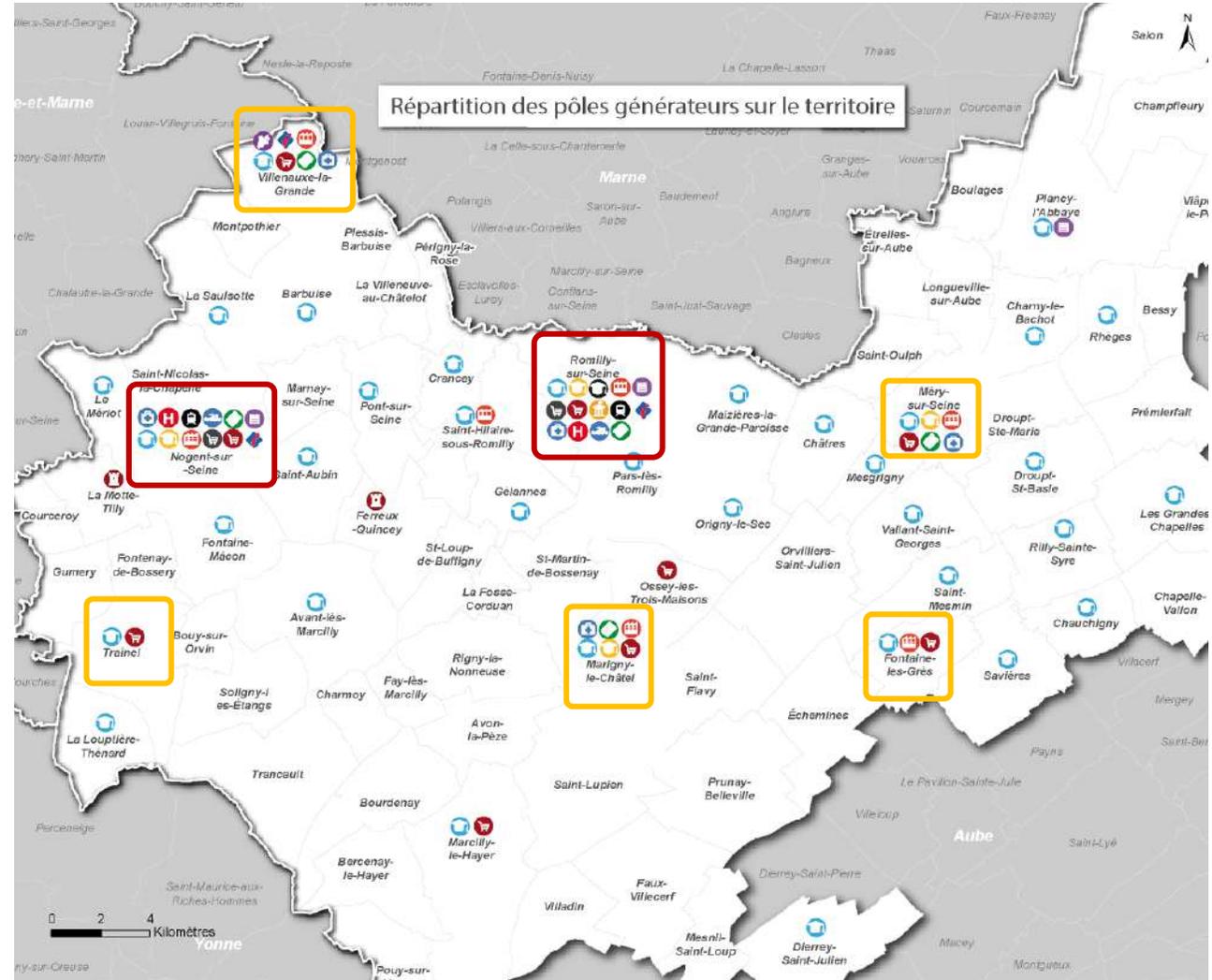


1. Rappel des principaux éléments et enjeux du diagnostic

Afin de mieux comprendre et anticiper les besoins de déplacements des habitants, un recensement de l'ensemble des pôles générateurs et de l'offre de services a été réalisé sur le PETR à partir, notamment, du Schéma de services (validé en 2019).

2 polarités supérieures, correspondant aux communes centres de la CCPRS, (Romilly/Seine) et de la CCN (Nogent/Seine), ce sont les deux seules communes proposant une **offre complète de services du quotidien**.

5 polarités intermédiaires qui proposent une **offre de proximité** (Méry/Seine siège de la CCSA, Marigny-le-Châtel siège de la CCOA et Villenaux-la-Grande, Traînel et Fontaines-les-Grès).

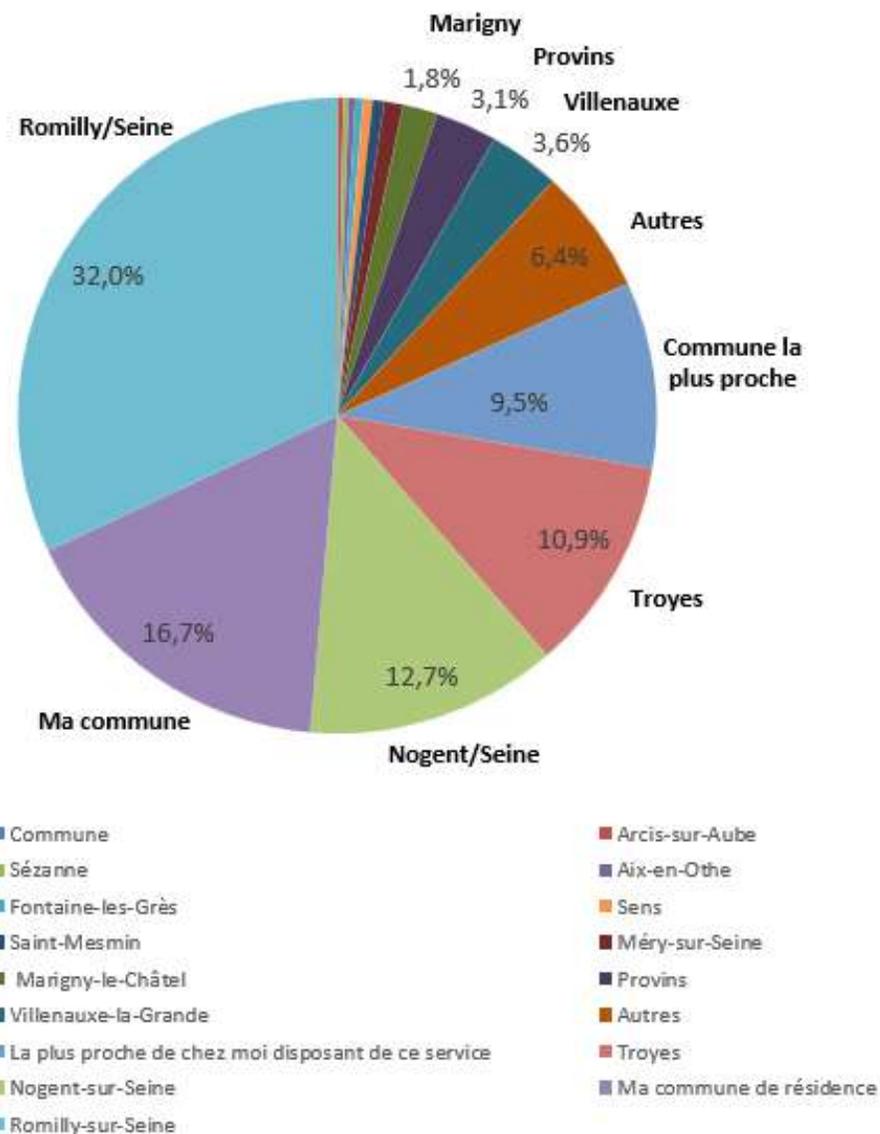


- Equipements
- Ecole
 - Collège
 - Lycée
 - Zone d'emplois
 - Grande et moyenne surface
 - Commerce de proximité
 - Hôpital
 - Gare SNCF
 - Piscine
 - Complexe sportif
 - Equipement culturel
 - Service public
 - Maison de santé
 - Office du tourisme
 - Lieu touristique
 - Cave de Champagne

Globalement, l'offre de proximité est insuffisante dans les espaces les plus ruraux. Pour les services plus spécifiques les habitants se tourneront, en cas de nécessité, vers Troyes la capitale départementale, ou encore vers des pôles extérieurs tels que Provins, Sens voire Paris

Destinations des habitants tous motifs confondus

(742 réponses soit 1,4 % de la population totale)



► Le « questionnaire population » (ITEM 2021) met globalement en évidence les logiques territoriales suivantes :

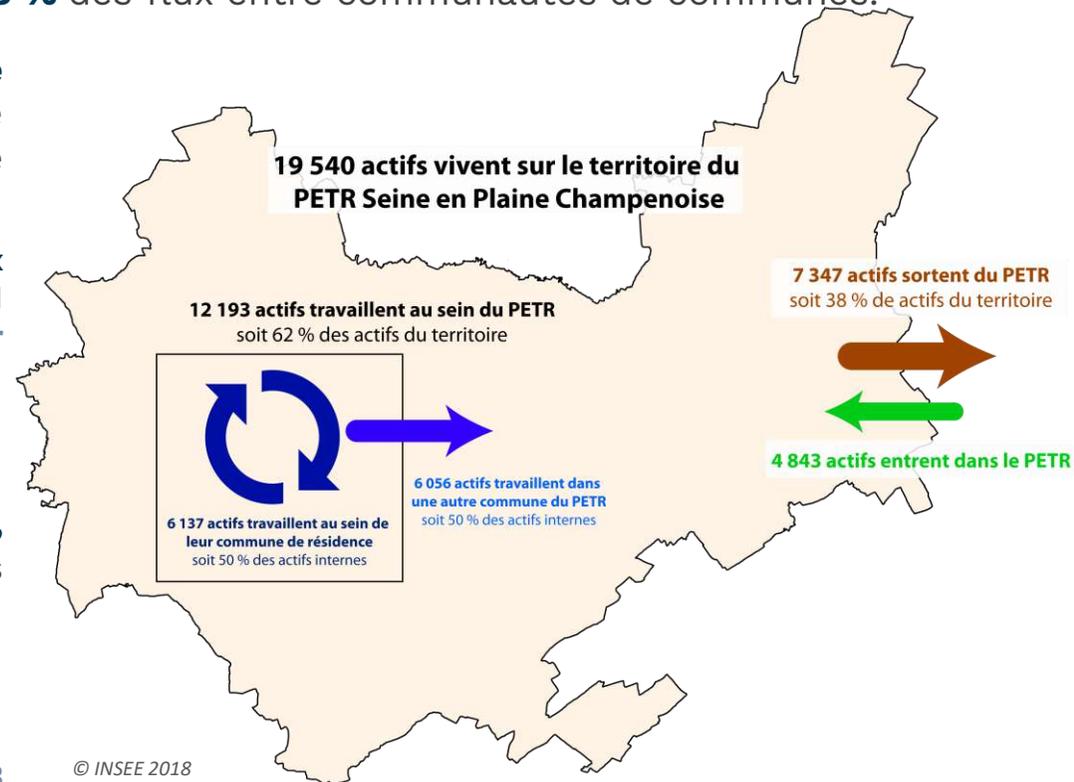
- une part importante des déplacements de proximité (déplacement au sein de la commune de résidence pour 16,7 % des réponses et vers la commune la plus proche pour 9,5%) ;
- une forte attraction des deux pôles principaux du territoire et principalement de Romilly-sur-Seine (32% de tous les déplacements) par rapport à Nogent-sur-Seine (13%).
- Troyes arrive en première position des pôles externes avec 11% des déplacements.

► Des destinations différentes entre les EPCI :

- **CCN** : Nogent, principales destinations tous motifs confondus (sauf rendez-vous médicaux)
- **CCOA et CCSA** : Romilly, destination pour les achats en grande surface et la santé. Troyes pour l'administratif et la culture.
- **CCPRS** : Une seule destination : Romilly (même pour les achats de proximité généralement internes à la commune).

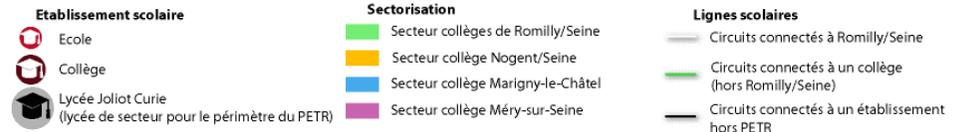
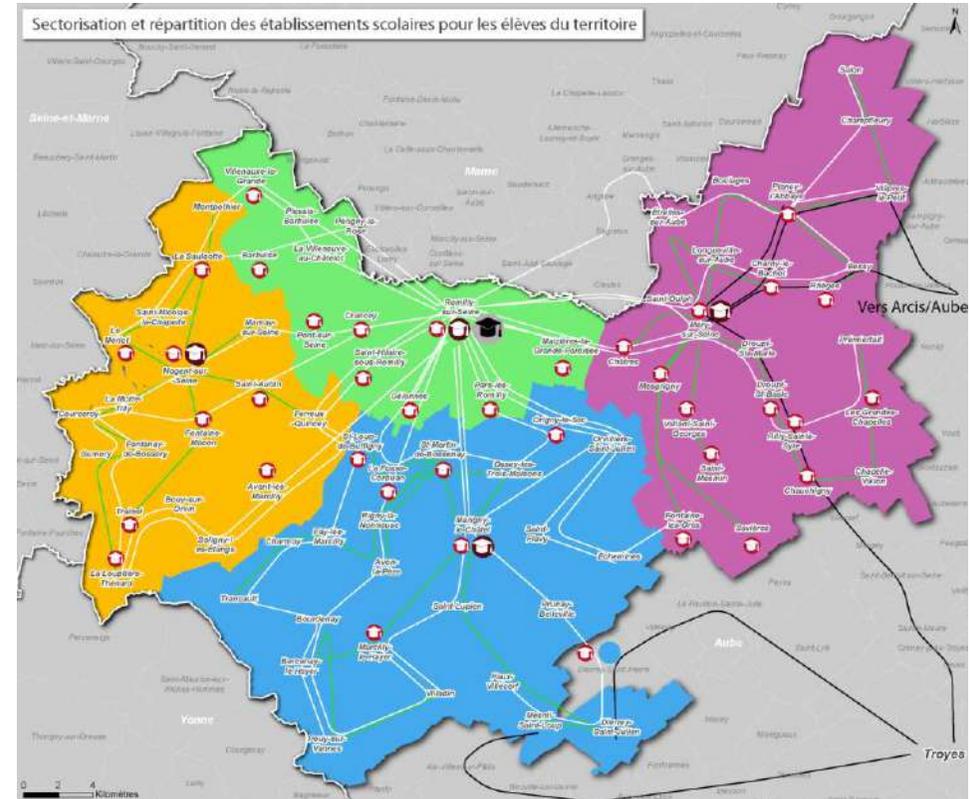
62 % des actifs du PETR travaillent sur le territoire

- ▶ **19 540 actifs vivent sur le territoire du PETR Sein en Plaine Champenoise.**
- ▶ **Parmi eux, 12 193 actifs résident et travaillent sur le territoire**, cela représente 62 % des actifs :
 - **6 137 (50 %) travaillent dans leur commune de résidence** et effectuent ainsi des déplacements courts (pouvant être effectués en modes actifs).
 - **6 056 (50 %) travaillent dans une autre commune du territoire.**
- ▶ **Les flux entre les intercommunalités convergent vers les 2 CC les plus importantes économiquement** (CCN et CCPRS) **avec 2 905 déplacements soit 88 %** des flux entre communautés de communes.
- ▶ **7 347 actifs** (soit 38 %) **sortent du territoire quotidiennement** pour travailler marquant une émigration pendulaire importante sur le territoire, ils se rendent notamment :
 - **Dans l'Aube (44 % - 3 263 actifs - des flux sortants du PETR) et notamment à Troyes (17 % - 1 243 actifs), commune reliée au territoire par l'offre de transport ferroviaire.**
 - **À Provins (10 % - 735) mais aussi à Paris, La Chapelle-St-Luc, Ste-Savin, Sézanne...**
- ▶ **À noter que 4 843 actifs se rendent sur le PETR**, et plus particulièrement vers les polarités territoriales :
 - **Romilly-sur-Seine (33% - 1 593 actifs)**
 - **Nogent-sur-Seine (28 % - 1 362 actifs)**
 - **Ces flux entrants proviennent en majorité de 3 EPCI : CC de Sézanne, CC du Provinois et Troyes Champagne Métropole**



Des flux scolaires organisé autour d'une logique communautaire

- ▶ **36 communes disposent d'au moins une école élémentaire (ou RPI)**
- ▶ **5 collèges sont répartis sur le PETR et chaque CC en dispose**
 - (À Romilly/Seine (2 établissements), Nogent/Seine, Marigny-le-Châtel et Méry/Seine)
- ▶ **2 lycées publics à Romilly/Seine**
- ▶ **11 881 scolaires résident sur le territoire (INSEE 2016) :**
 - 6 204 sont scolarisés dans leur commune de résidence (75 % des élèves du territoire) ;
 - 3 593 sont scolarisés dans une autre commune du territoire ;
 - 2 222 étudient en dehors du PETR, notamment les lycéens. (38 % des sortants étudient à Troyes) ;
- ▶ **Les flux entre les 4 EPCI du territoire sont assez réduit (11 %) ;** cela s'explique par une **importante couverture en établissement du premier degré**, la présence de **collèges sur Nogent/Seine et Romilly/Seine** et d'un **lycée à Romilly/Seine**.



Détail des flux scolaires	Nombre de scolaires résidant et étudiant sur l'EPCI	Flux internes à l'EPCI (total)*	Dont flux internes aux communes*
CC du Nogentais	3 764	2 246 (60 %)	1 743 (78 %)
CCPRS	3 991	3 323 (83 %)	3 073 (92 %)
CCSA	2 233	1 473 (66 %)	702 (48 %)
CCOA	1 893	1 262 (67 %)	686 (54 %)
PETR	11 881	8 304 (70 %)	6 204 (75 %)

* % par rapport au nombre de scolaires résidant et étudiant sur l'EPCI

Selon l'enquête population et de l'INSEE, une utilisation importante de la voiture de manière individuelle

► **Globalement, les habitants utilisent majoritairement la voiture** quel que soit le motif de déplacement (75 % - enq. pop. à 85 % - INSEE de part modale).

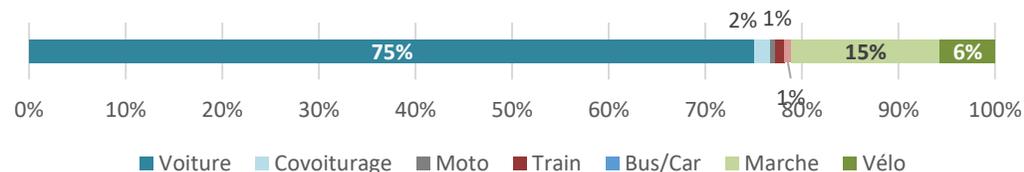
► L'usage des modes actifs **est différent selon les motifs (enq. pop.)**

- **30 % minimum** : achats de proximité, le sport, accompagnement des enfants.
- **15 % maximum** : achat en grandes surfaces, rdvs médicaux, culture

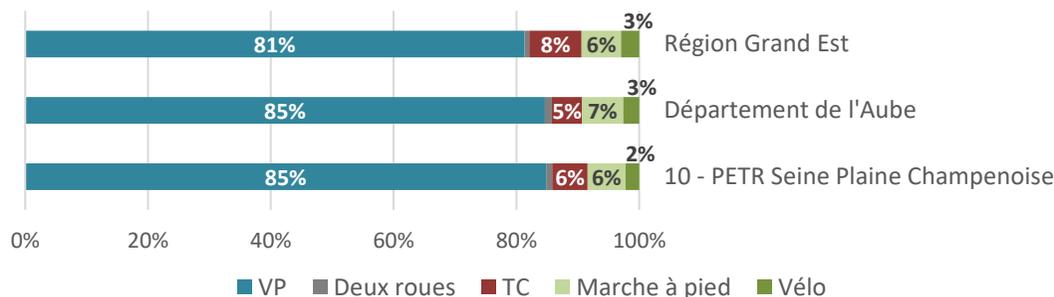
► La part modale des déplacements « **Domicile-Travail** » de la **voiture** (© INSEE 2018) **est plus importante sur le PETR par rapport à l'enquête population :**

- **85 % de part modale liée à la voiture** (similaire au Département et supérieure à la Région) ;
- **8 % pour les modes actifs** (marche 6 % - vélo 2 %) ;

Part modale globale (enq. pop.)



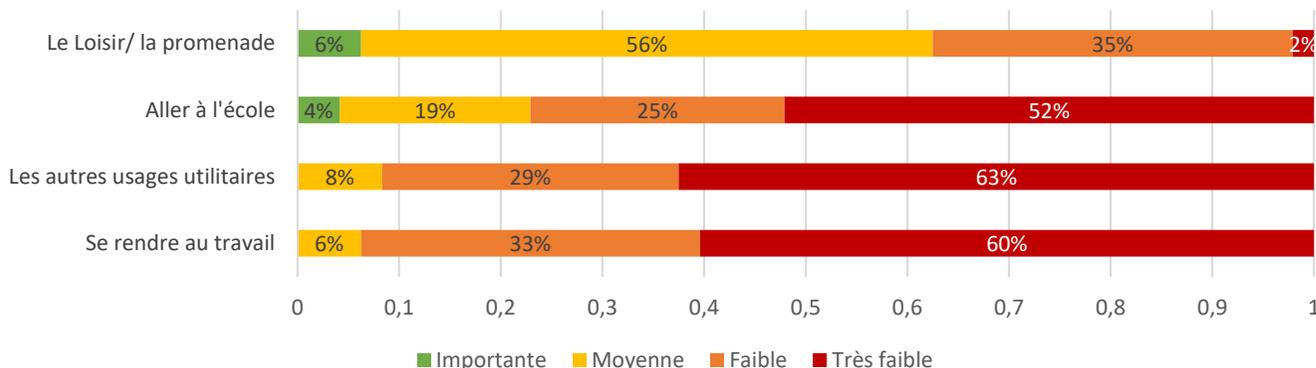
Part modale sur les déplacements « Domicile-Travail » (INSEE 2018)



À l'échelle intra-communale, la part modale de la voiture est de 70 %, les distances étant moins importantes cela représente un potentiel important de report modal vers les modes actifs

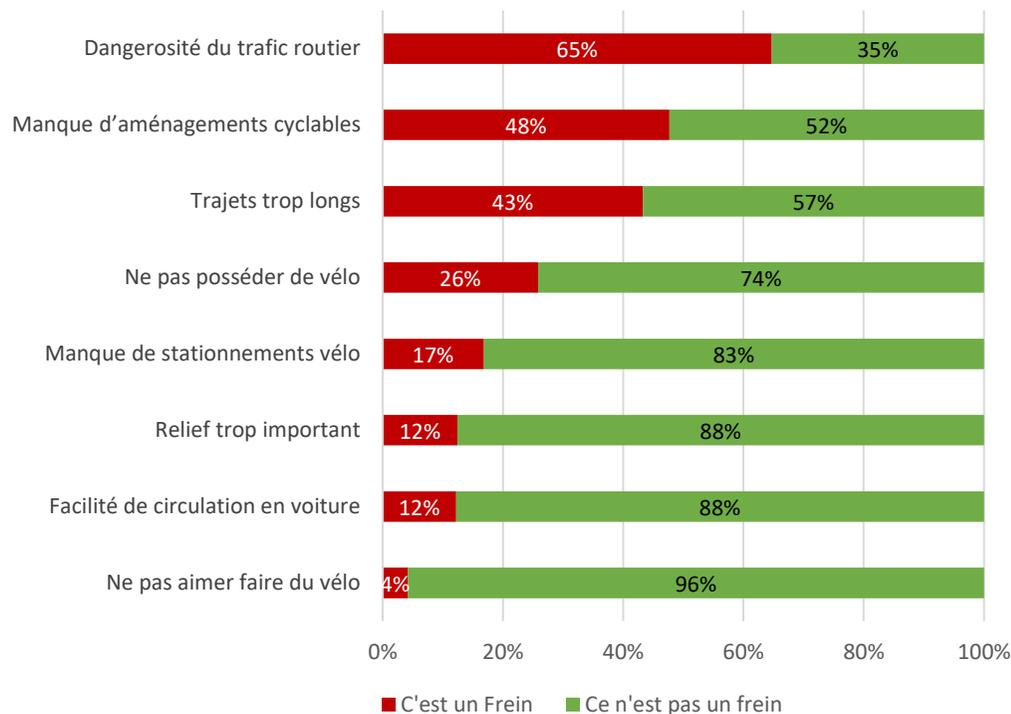
Une pratique limitée du vélo utilitaire expliquée par des freins liés au réseau routier et aux aménagements

Evaluation de la pratique du vélo dans la commune pour ...



- ▶ Une pratique cyclable jugée « faible » par les élus pour les déplacements utilitaires (école, travail ...);
- ▶ Un usage jugé moyen pour le loisir

Les freins à l'usage du vélo recensés dans l'enquête population



- ▶ D'après les réponses de l'enquête population, les freins sont essentiellement liés au **réseau routier et aux aménagements cyclables** :

- La dangerosité du trafic routier est un frein principal pour 65 % des répondants, le manque d'aménagement pour 48 % et la distance des trajets pour 43 %.

- ▶ En revanche le dénivelé, le manque de stationnement et la facilité d'usage de la voiture ne sont pas considérés comme des freins majeurs.

- ▶ À noter qu'un quart des répondants ne possèdent pas de vélo

Un trafic concentré sur la RD619, axe majeur à l'échelle du PETR

► **L'intensité du trafic est concentrée sur la vallée de la Seine** (données départementales 2017 - 2020):

- RD619 : 17 383 véh./jour à la sortie de Troyes, 9 720 véh./jour entre Romilly/S et Mesgriny, puis 7 638 véh./jour jusqu'à Nogent/S.
- RD411 vers la Seine et Marne : 5 369 véh./jour.

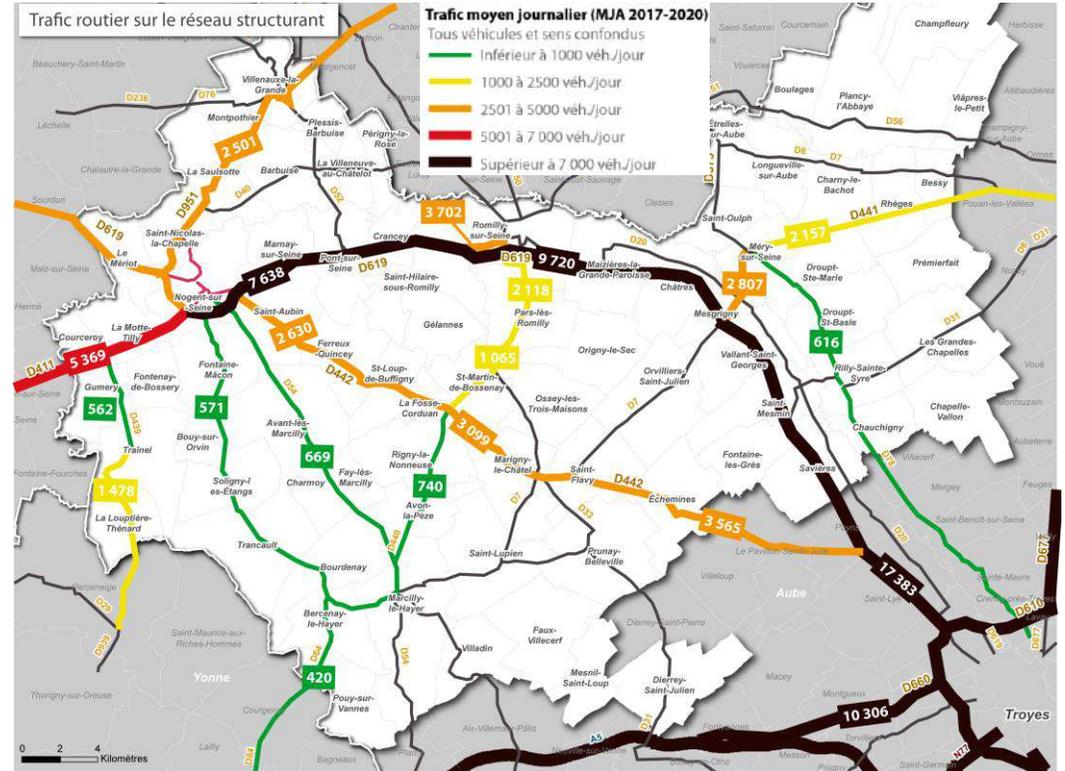
► **Les autres axes du réseau principal sont moins fréquentés :**

- RD442 : 3 100 véh./jour pour relier Nogent/S plus directement.
- D441 qui connecte l'A26 en direction de Méry/S et Arcis/Aube : entre 2 157 à 2 807 véh./jour.
- RD 951 vers la Marne : 2 501 véh./jour.

► **Sur le réseau secondaire, le trafic est moindre (< 1 k véh./jour).**

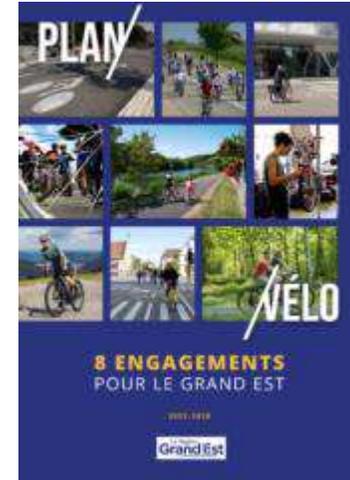
► **Les accidents sont concentrés sur les axes structurants et les communes principales (61%)**

- Surreprésentation des 2 roues motorisés ou cycles dans les accidents** : 3 % des déplacements mais 22,3 % des accidents !



L'intensité du trafic est à relativiser sur le territoire : même les axes les plus denses en circulation ont des niveaux relativement bas : en heure de pointe on relève 19 véhicules par minute sur la RD 619 soit un véhicule tout sens confondu toutes les 3 secondes.

Trafic quotidien	NB véh./min en HP tous sens confondu
< à 1 000 véh./jour	< à 2 véh./min
1 000 à 2 500 véh./jour	2 à 5 véh./min
2 501 à 5 000 véh./jour	5 à 10 véh./min
5 001 à 7 000 v./jour	10 à 14 véh./min
> À 7 000 véh./jour	> À 14 véh./min

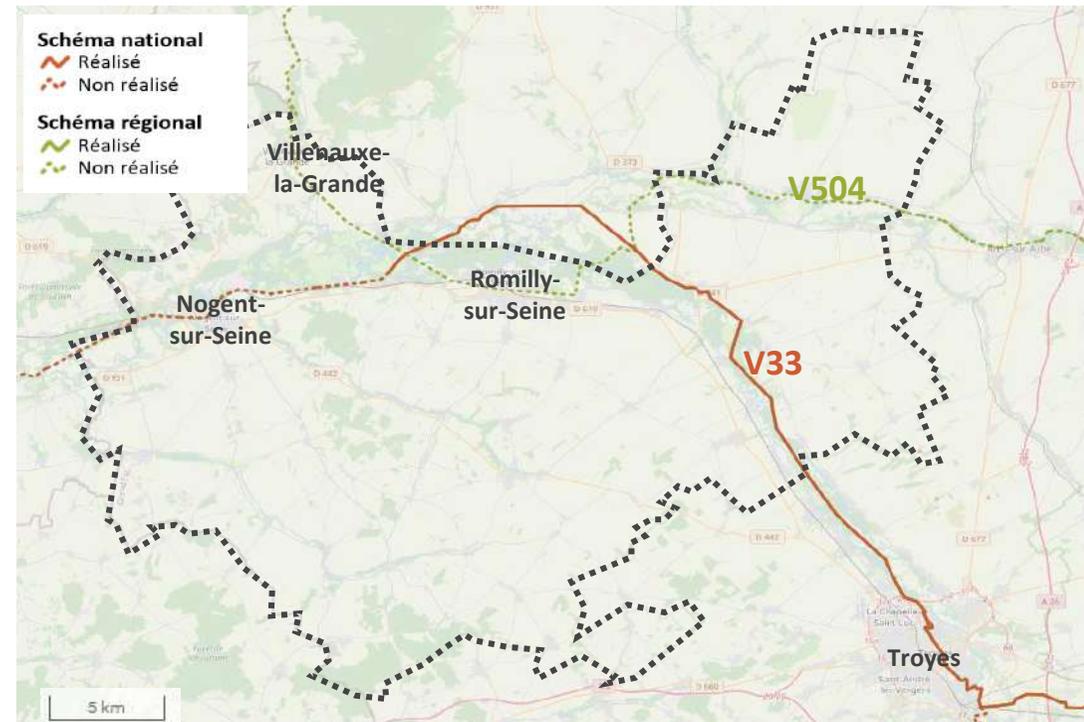


► Le plan vélo de la région Grand Est 2022 – 2028 qui prévoit

- **Le soutien à la mise en œuvre d'infrastructures cyclables :**
 - Aider la réalisation des **véloroutes et voies vertes**, des **infrastructures cyclables autour des gares** et des infrastructures cyclables autour des équipements d'intérêt régionaux ;
 - Faire émerger le maillage cyclable régional ;
 - Soutenir la création **d'itinéraires inscrits dans des schémas directeurs cyclables** ;
- **Des aides pour la mise en tourisme des Véloroutes et Voies vertes ;**
- **Favoriser les services liés au vélo pour les lycéens et les apprentis**

► Des itinéraires inscrits dans les schémas régionaux et nationaux :

- **Un schéma régional qui prévoit un itinéraire V504 sur le territoire du PETR, permettant de connecter Villenauxe-la-Grande et Romilly-sur-Seine entre elles et à la V33 ;**



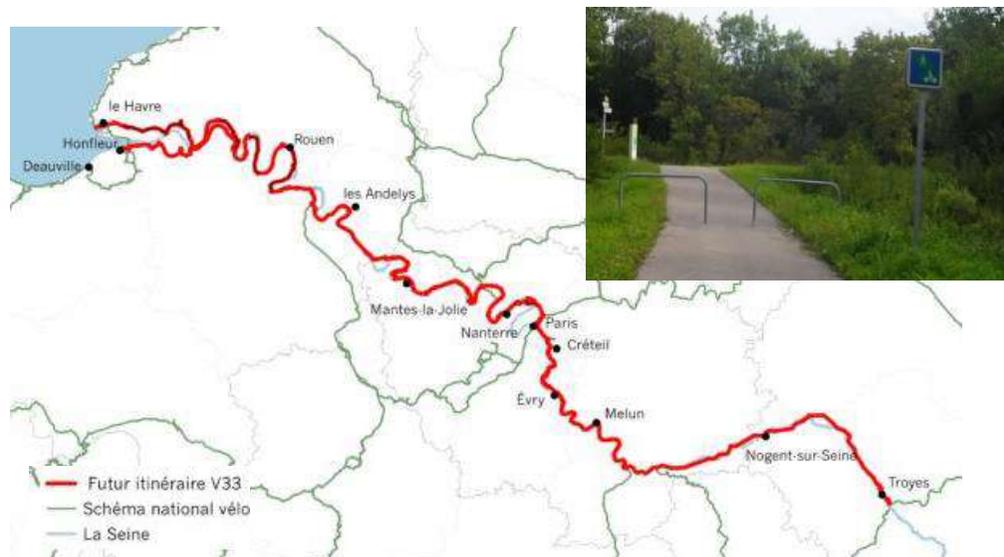
La voie verte de la Seine : une opportunité pour développer la pratique cyclable

► De Paris à l'estuaire, **La Seine à Vélo** est inscrite au Schéma national vélo sous le numéro **V33** :

- **La V33 relie 14 communes** dont 3 polarités : Romilly/Seine, Nogent/Seine et Méry/Seine.
- Un **tracé souvent déconnecté des centres bourgs qui nécessitent la création d'aménagements cyclables** pour être utilisable dans une logique utilitaire.
- Des réflexions sont menées au niveau du département pour une **connexion entre la Véloroute et Romilly-sur-Seine** (4 km de la voie verte).
- L'itinéraire dispose **d'aires de repos** et **panneaux d'information**

► **Des aménagements déjà réalisés entre Crancey et Troyes soit 75 % de la portion présente sur le territoire :**

- Les travaux entre Crancey et Nogent/Seine sont prévus pour 2025.
- L'aménagement des portions manquantes en aval de Nogent/Seine peut être réalisées en partenariat avec VNF lors de la mise au norme grand gabarit du fleuve.
- EDF dans le cadre de son plan de déplacement entreprise compte réaliser un itinéraire entre le bourg de la ville et leur site en aménageant une portion de la V33.



Futur itinéraire de la V33, de la source à l'embouchure de la Seine (vélo&territoires)

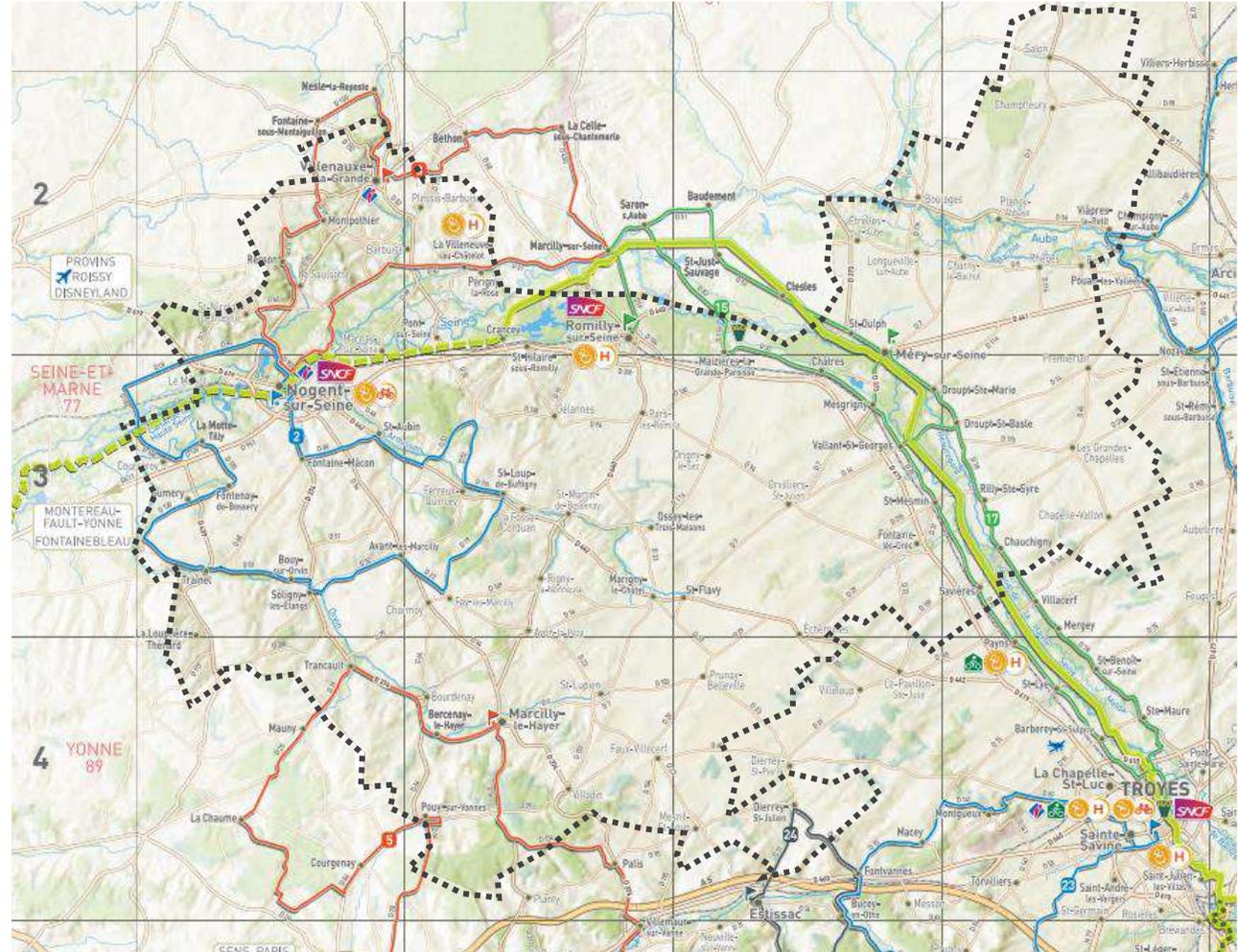


Tracé de la V33 sur le territoire et avancement (af3v avril 2024)

Une offre cyclotouristique à travers 7 boucles de découverte du territoire

► L'itinéraire de La Seine à Vélo est complété par 7 boucles cyclotouristiques de découverte du territoire (24 sur le département), permettant de diffuser la clientèle cyclotouristique aux communes rurales de la Plaine Champenoise.

- Des boucles définies par le CDT de l'Aube
- Pas de jalonnement ni de matérialisation sur place
- Des boucles organisées autour de la voie verte de la Seine (existante et projetée) et au départ des polarités du territoire, en particulier Nogent-sur-Seine et Romilly-sur-Seine, offrant la possibilité de mutualiser train + vélo pour venir et découvrir le territoire.
- L'ensemble est repris dans le document L'Aube à Vélo du CDT



► En complément, l'office du tourisme du Nogentais propose d'autres boucles autour de Nogent-sur-Seine et Romilly-sur-Seine mais non jalonnées

► Il n'y a pas de schéma départemental vélo identifié intégrant des itinéraires en projet sur le PETR.

Des aménagements cyclables ponctuels dans quelques communes pour une pratique plus utilitaire

- ▶ Excepté la voie verte structurante de la V33 dans la vallée de la Seine, **le PETR ne compte pas de liaisons cyclables intercommunales.**
- ▶ Seule **la commune de Romilly-sur-Seine a développé un réseau d'aménagements cyclables qualitatif** permettant au vélo d'être une alternative à l'automobile.
 - La **traversée de Romilly-sur-Seine sur la D619** est équipée d'une piste cyclable sur toute sa longueur.
 - L'accès à la **zone commerciale de la Belle Idée** est sécurisé.
 - L'accès à la **gare** intègre les cycles.
- ▶ Quelques **aménagements ponctuels** dans les autres communes
 - À Nogent-sur-Seine entre la gare et la ZI des Guignons, et une passerelle au-dessus des voies ferrées en direction de la centrale (mais qui est à optimiser pour les cycles).
 - Piste cyclable à Fontaine-les-Grès, piste cyclable à Crancey, sente piétons-cycles à Villenauxe-la-Grande...
- ▶ Les **aménagements présents sur le PETR sont plutôt qualitatifs** avec un traitement des intersections.
- ▶ **Quelques aménagements, surtout dans les pôles principaux, en faveur d'une pacification de la voirie** : zone 30, espace partagé, chicanes, etc.



D619 à Romilly-sur-Seine



Voie avec un bonne intégration des modes doux à Romilly/Seine



Nogent-sur-Seine



Rue Haute à Fontaine-les-Grès

Des aménagements cyclables encore trop ponctuels mais qui constituent une première amorce d'un maillage cyclable à développer à l'échelle des pôles et en rabattement.

- **les TER actuels peuvent contenir 3 vélos** ce qui est en-dessous des attentes de la LOM.

Stationnements

Gare de Romilly-sur-Seine

10 arceaux non abrités ni sécurisés devant la gare (9 vélos accrochés - terrain 10/2021) et 24 racks couverts non sécurisés (1 vélo accroché).

- **Gare <> centre-ville de Romilly/S via la Rue de la Boule d'Or (Double Sens Cyclable).**
- **Parvis consacré essentiellement à la pratique des modes actifs avec une pacification en Zone 30 de l'Avenue du Général Leclerc.**

Connexions cyclables

Services

(VLS, location de vélo, stationnement vélo sécurisé type box ou consigne, réparateurs, etc.)

Absence de services liés au vélo (VLS : réflexion en engagée)



Gare de Romilly-sur-Seine

Arceaux non sécurisés

Gare de Nogent-sur-Seine

16 arceaux abrités non sécurisés (utilisation également par les 2-roues)

- **Gare <> zone d'activités via une piste cyclable bidirectionnelle en site propre sur le pont de la Gare**
- **Projet liaison gare <> centre-ville de Nogent/S prévu pour l'avenue Jean Casimir Perrier.**

Absence d'autres services liés au vélo



Piste cyclable bidirectionnelle sur le pont de la Gare (Nogent/S)

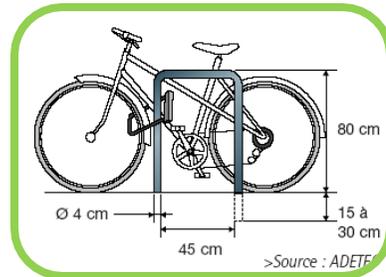
Le stationnement vélo est le service le plus développé :

- À Romilly-sur-Seine, Nogent-sur-Seine, Méry-sur-Seine, 206 places ont été recensées, (dont 76 places en gare) dont la moitié sous forme d'arceaux qui offrent de meilleures conditions de stationnement que les racks (qui sont à proscrire cf. photos ci-dessous).
- Une quinzaine d'autres communes ont déclaré disposer de places de stationnement vélo dans les centres-bourgs, les écoles, près des équipements sportifs et culturels, pour un total de 195 places (avec là encore une majorité de racks)



Racks à Romilly-sur-Seine

Solution à proscrire au profit d'arceaux



Arceau vélo idéal

- Le label « Champagne à vélo » identifiant les hébergeurs proposant des services spécifiques aux cycles, est présent mais **très peu développé sur le PETR.**
- L'office de tourisme du Nogentais propose un service de location de vélo et VAE (à l'heure jusqu'à une semaine) sur le bateau lavoir.
- Il y a des réflexions sur le développement de services sur la CCPRS : Ex. mise en place d'une flotte de 30 vélos Cycleurope (constructeur local) en libre-service sur 3 stations (Gare, pépinière d'entreprises, APEI)

Service	Présence	Description
Stationnement vélo	+	Stationnements présents dans les principales communes mais sous forme de racks essentiellement !
Location longue durée de vélo	×	
Location courte durée de vélo	+	Offre Office de tourisme du Nogentais Service de location solidaire, proposé par l'association Coup de main, appelé « MOB'N ROLL »
Loueurs privés	×	
Aide à l'achat	+	La CCPRS subventionne à hauteur de 100€ l'achat d'un VAE
Evènements festifs autour du vélo	×	
Information sur le vélo utilitaire	×	
Atelier de réparation	+	Un vélociste à Romilly-sur-Seine
Vélobus et écomobilité scolaire	×	
Borne relais technique	×	
Label qualité vélo	+	1 hébergeur labellisé « Champagne à vélo » sur le PETR
Association locale de promotion du vélo	×	Club cycloportif mais pas d'association d'utilisateurs militante. L'AF3V Aube pour le développement des Véloroutes et Voies vertes, n'est pas présente spécifiquement sur le PETR.

Une topographie peu marquée qui facilite les déplacements cyclables sur le territoire

► **Un relief à minorer pour des déplacements intercommunaux.**

► 3 entités topographiques se distinguent :

- **1. Les vallées de la Seine et de l'Aube** : 2 vallées larges aux dénivélés faibles où se concentrent la population ;
- **2. Les pentes de la cuesta d'Île-de-France** (secteur de Villenauxe-la-Grande) avec un relief plus marqué ($\pm 100\text{m}$ de dénivélé positif entre Nogent/S. et Villenauxe-la-Grande) ;
- **3. La Champagne Crayeuse** : plaines bosselées.

► **Des profils altimétriques dessinés sur deux itinéraires via des voiries à faible trafic** (Nogent/Seine → Villenauxe-la-Grande et Romilly/Seine → Nogent/Seine) montrent :

PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Nogent/Seine > Villenauxe-la-Grande
Env. 14 km – 100 m de dénivélé positif

PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Romilly/Seine > Nogent/Seine
Env. 21 km – 20 m de dénivélé positif



Cycliste sur la D442

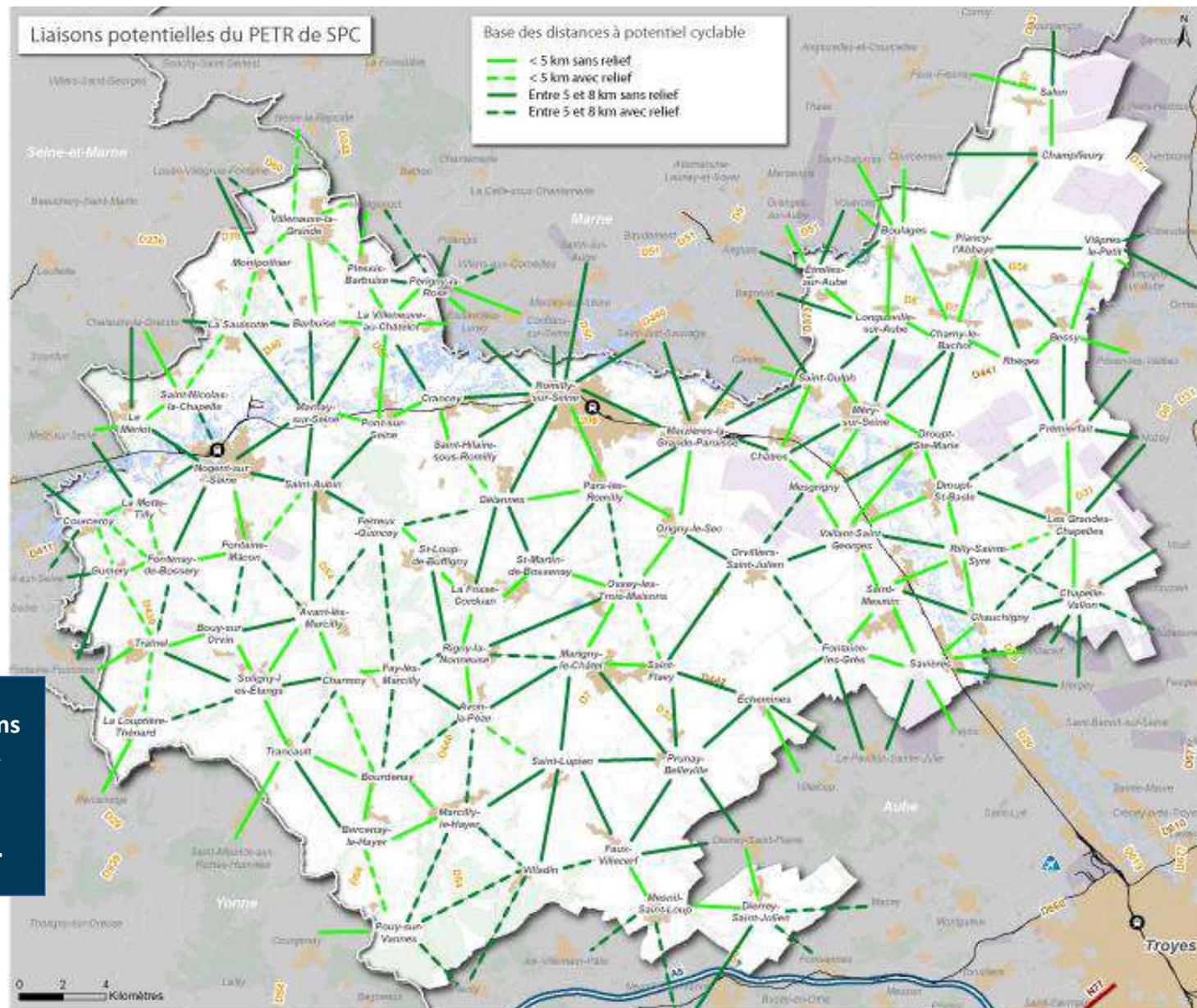


Cycliste à Romilly/Seine

Un territoire à la topographie peu contraignante, mais où les distances entre les pôles principaux sont importantes (ex : Romilly/Seine-Nogent/Seine = 21 km).

Un maillage potentiellement dense de liaisons intercommunales dans l'aire de chalandise du vélo (<8km) mais pouvant être contraintes par le relief

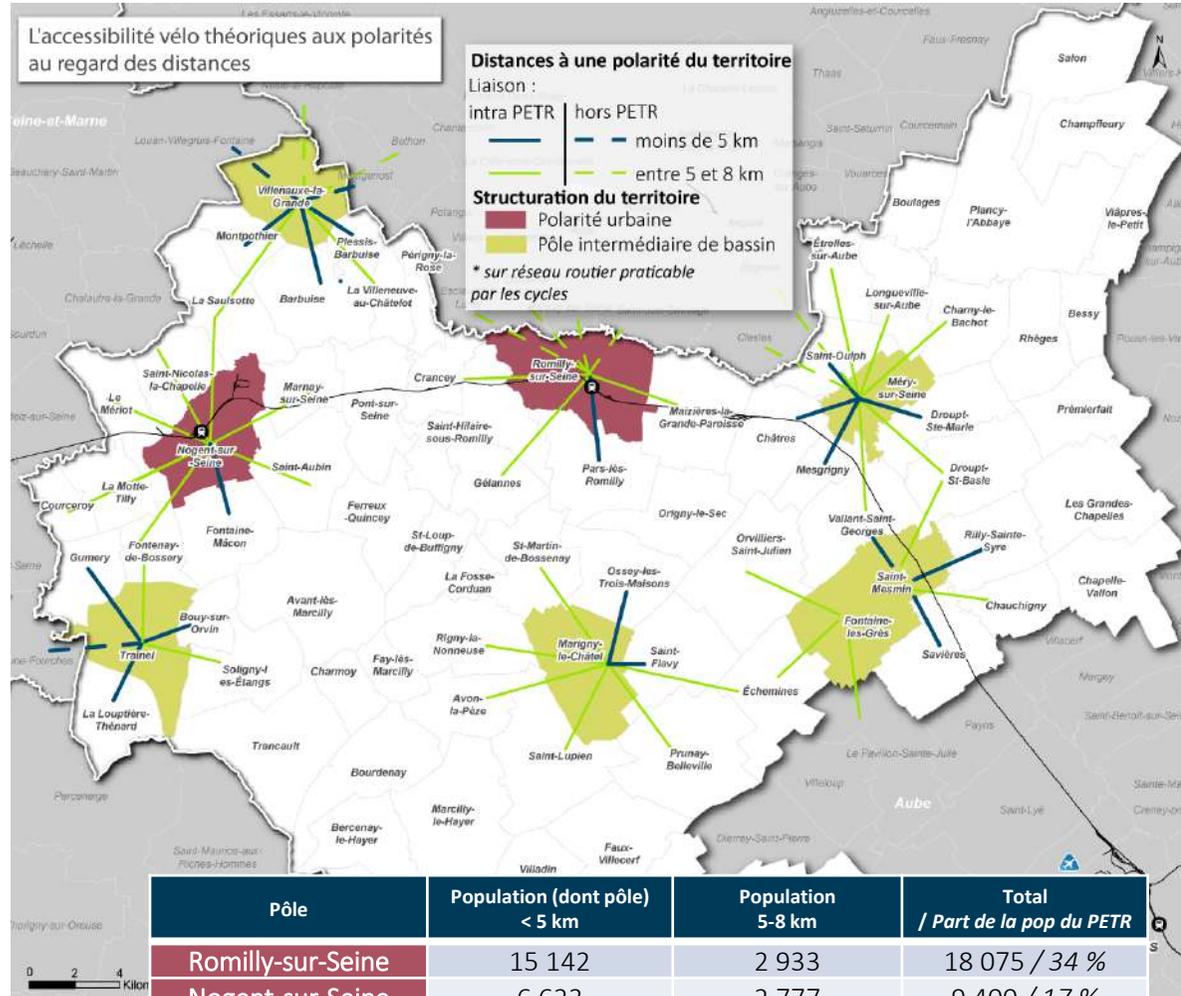
- ▶ Une grande majorité des liaisons entre communes voisines de moins de 8 km (dont 44% de moins de 5 km) ;
- ▶ Des liaisons généralement courtes (moins de 5 km) et sans relief dans la vallée de la Seine ;
- ▶ Un relief plus présent dans la partie sud du territoire ainsi qu'au niveau de Villenauxe-la-Grande.



Un territoire avec de nombreuses liaisons potentielles entre communes voisines mais où les distances entre les pôles principaux sont importantes (ex : Romilly/Seine-Nogent/Seine = 21 km).

82 % de la population dans l'aire de chalandise du vélo pour rejoindre un pôle du territoire

- ▶ L'aire de chalandise primaire pour un déplacement à vélo classique correspond aux distances inférieures à 5 km et l'aire secondaire est jusqu'à 8 km (notamment avec VAE).
- ▶ **51 % des habitants sont à moins de 8 km d'un des pôles urbains du territoire** (Nogent ou Romilly).
- ▶ **Et 82 % de la population** habitent à moins de 8 km d'un pôle intermédiaire de bassin ou d'un pôle urbain.
- ▶ **Des opportunités également sur des flux extra-départementaux :**
 - 3 000 habitants de la Marne sont à moins de 8 km de Romilly-sur-Seine en provenance principalement de St-Just-Sauvage et Marcilly-sur-Seine.
- ▶ **Ce potentiel élevé esquisse des liaisons cyclables sécurisées à créer :**
 - Dans les polarités urbaines
 - Nogent-sur-Seine <> Romilly-sur-Seine le long de la vallée de la Seine, plébiscité dans l'enquête population
 - En convergence vers les pôles intermédiaires.



Pôle	Population (dont pôle) < 5 km	Population 5-8 km	Total / Part de la pop du PETR
Romilly-sur-Seine	15 142	2 933	18 075 / 34 %
Nogent-sur-Seine	6 623	2 777	9 400 / 17 %
Villenauxe-la-G.	3 054	842	3 897 / 7 %
Traînel	1 616	313	1 929 / 4 %
Marigny-le-C.	2 647	1 260	3 907 / 7 %
Fontaine/St-Mesmin	3 379	990	4 369 / 8 %
Méry-sur-Seine	2 803	1 525	4 328 / 8 %
Total PETR	35 264	9 046	44 300 / 82 %

Le vélo est une solution de mobilité pertinente pour la moitié de la population du PETR, solution dont le rayon d'action peut être étendue à plus de 80 % de la population grâce au vélo électrique.

Les vallées de la Seine et de l'Aube : coupures naturelles et anthropiques du territoire

► Une coupure le long de la Vallée de la Seine qui risque de compliquer les continuités et l'accessibilité pour la pratique cyclable, en raison de :

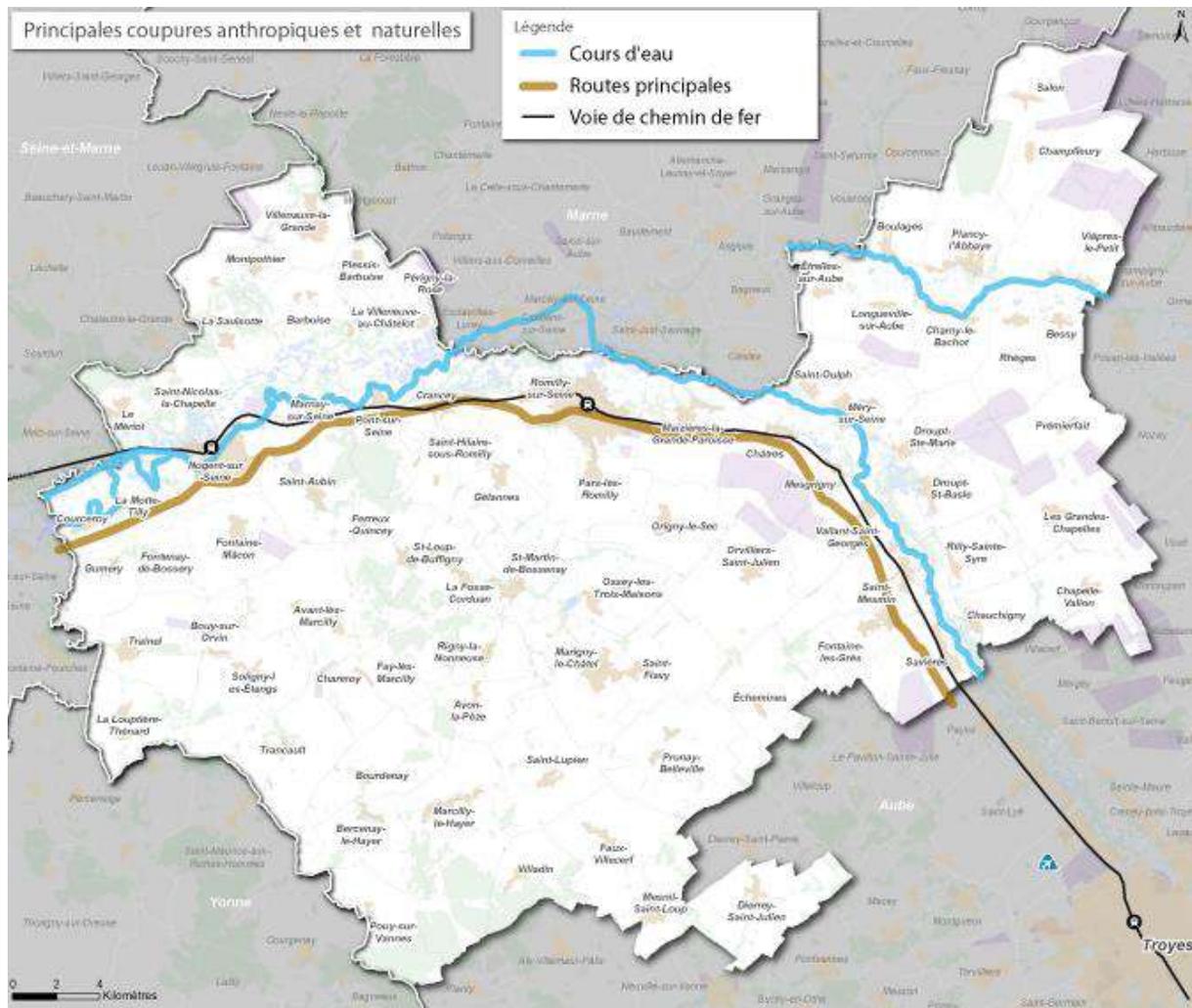
- Un réseau viare à fort trafic : RD619 : jusqu'à 9 720 véh./jour
- La voie ferrée
- Les cours d'eau

► Il n'y a **pas d'aménagement spécifique** pour les modes actifs afin de franchir ces coupures physiques :

- Mais des routes à faible niveau de trafic permettent le franchissement de la Seine ou de la voie ferrée



Traversée de la Seine entre Savière et Chauchigny



2 183 pendulaires (actifs et scolaires) pourraient effectuer leurs déplacements à vélo selon les parts modales cibles

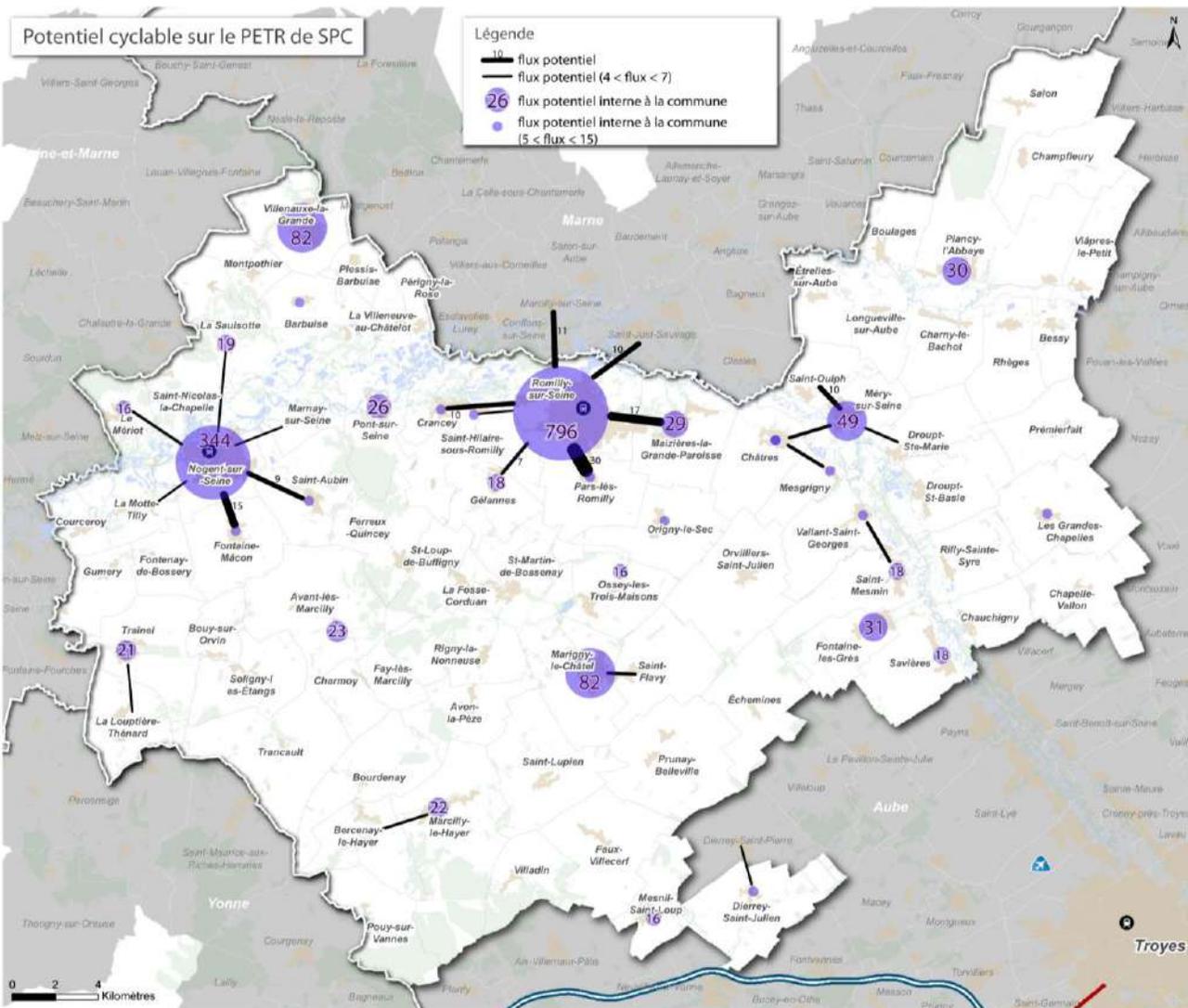
- Le **potentiel ou volume captable** se base sur les flux **des actifs et des scolaires** observés (*Insee*) au sein des communes et entre communes qui correspondent à un trajet pendulaire de moins de 8 km.
- Sur ces flux sont appliquées des **parts modales cibles pour le vélo** afin d'aboutir à une estimation du potentiel captable.

Part modale vélo cible pour estimer le potentiel captable

Type de trajet	Actifs		Scolaires	
	Sans relief	Avec relief	Sans relief	Avec relief
Intra communal*	10 %		20 %	
Intercommunal < 5 km**	10 %	5 %	15 %	5 %
Intercommunal de 5 à 8 km	5 %	2 %	5 %	2 %

SPC réalisent un déplacement « pendulaires » de moins de 5km et 7 921 actifs et 7 805 scolaires effectuent un trajet de moins de 8km (de plus 514 actifs entrant sur le territoire font moins de 8km).

- Un **potentiel captable** de près de 2 200 personnes (36 % sont des actifs et 64 % des scolaires) ;
- Des **potentiels intra et inter communaux** concentrés dans et autour des **polarités principales** notamment Romilly-sur-Seine et Nogent-sur-Seine



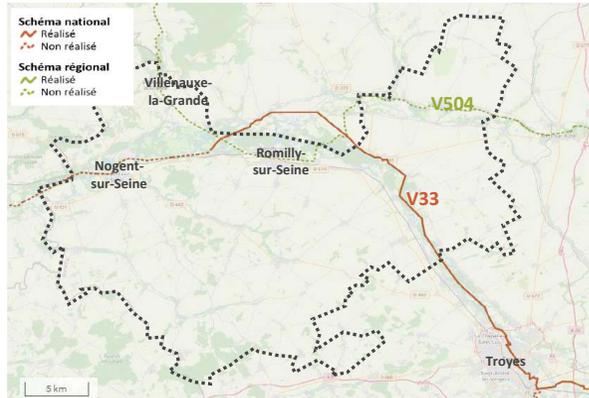
À ces flux pendulaires s'ajoutent les autres déplacements utilitaires et également les déplacements de loisirs ...



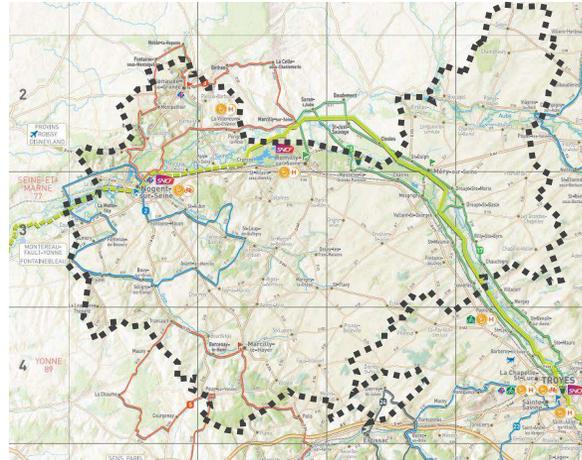
2. La co-construction du maillage et des services et actions complémentaires

Les éléments qui ont guidé la première base de définition du maillage soumis aux ateliers

1/ Le schéma Régional des Véloroutes et Voies Vertes (SR3V)



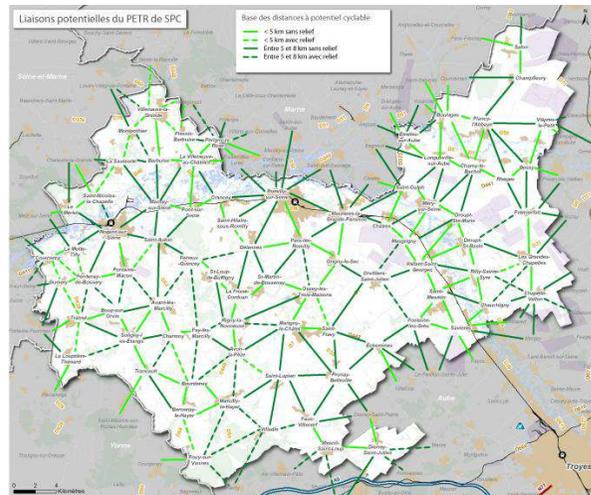
2/ Les boucles cyclables du département



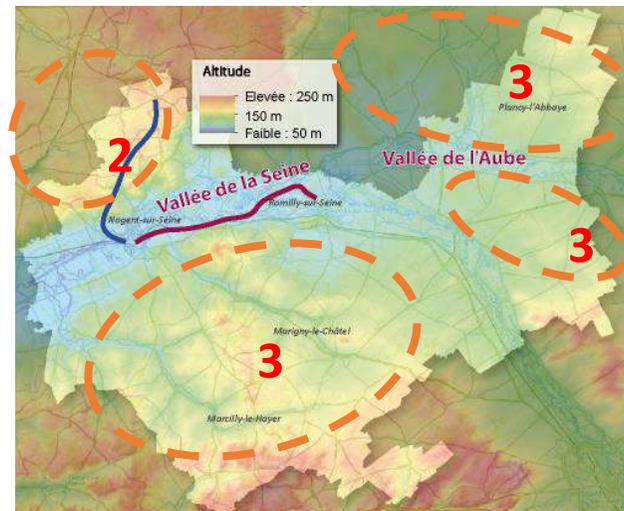
3/ Les aménagements existants sur le PETR



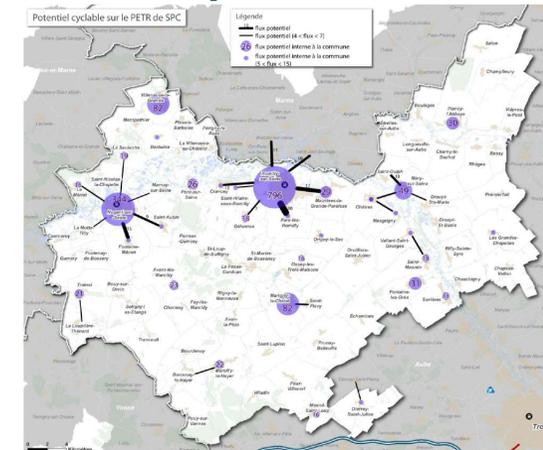
4/ La structuration territoriale et les pôles générateurs



5/ Le relief



6/ Le potentiel cyclable chez les pendulaires





Différents usages du vélo avec des besoins variés en aménagements...

Type de pratique	Utilitaire (travail, achat, RDV ...) 	Loisirs 	Cyclo-sportive 	Cyclotourisme itinérant 
	Le vélo est un moyen de transport vers travail, école, achats, RDV ...	Le vélo sert à une promenade , se pratique à allure réduite, souvent en famille...	Le vélo sert à effectuer un effort physique et se pratique à une vitesse assez élevée (>25 km/h)	C'est un type de vacances où le vélo est le moyen de découvrir les territoires
Besoins	trajet le plus direct, possible, avec le moins de dénivelé possible, sécurisé (faible trafic ou aménagements dédiés), continus et bien jalonnés	Parcours sécurisés (faible trafic ou aménagements séparés), agréable et facile d'accès	Privilégie les voiries existantes (avec un revêtement bien roulant et de qualité), sans recherche d'aménagements spécifiques, Souvent avec recherche de difficultés (côte, col.),	Recherche de qualité paysagère, de parcours apaisés sur des aménagements dédiés (Eurovélos et VV) de bonnes qualités, continus et bien signalés
Distance	Aire de chalandise prioritaire 5-8 km maxi soit 30 min. Jusqu'à 10 km avec Vélo à Assistance Electrique (VAE)	De 5 à 40 km	De 30 à 100 km	Longue distance sur plusieurs jours
Point de vigilance	Besoin d'un stationnement à destination ; Présence humaine et éclairage la nuit	Trajet souvent en boucle	Se pratique souvent en groupe et avec trajet en boucle	Assurer les connexions cyclables pour irriguer les bourgs à proximité des itinéraires de cyclotourisme

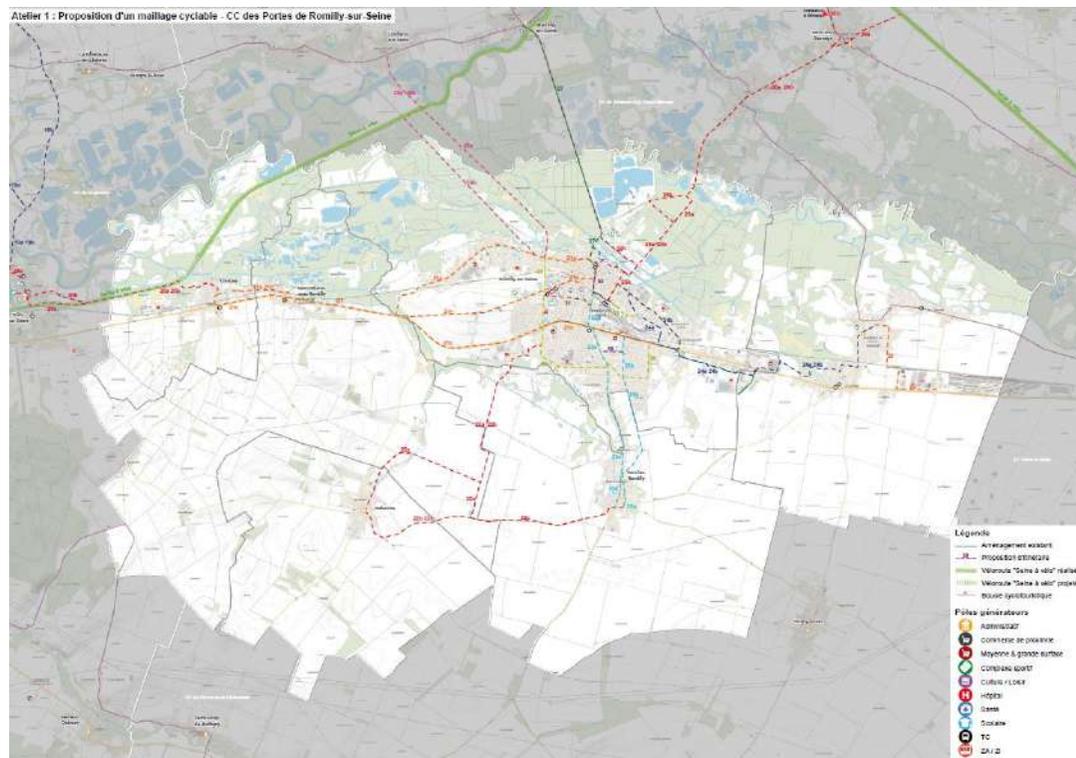
► Sur la base de ces éléments le bureau d'études a réalisé des propositions d'un maillage de liaisons, reportées sur 4 cartes A0 (une carte par CC) reposant prioritairement sur 3 piliers :

■ Assurer les liaisons intercommunales internes au PETR présentant un potentiel cyclable utilitaire intéressant prioritairement sur des distances de 8 km maximum :

- Rabattement vers les polarités principales de chaque CC ;
- Maillage suffisant des polarités ;
- Et desserte des principaux pôles générateurs (collèges, lycées, zones commerciales, ZAE...)

■ Permettre le rabattement des communes à proximité de la véloroute et des polarités vers la véloroute, dorsale cyclable du territoire

■ Assurer la connexion entre le territoire et les communes extérieures présentant un intérêt pour des déplacements utilitaires situées dans l'aire de chalandises des déplacements quotidiens du vélo ;



Un travail de co-construction mené lors de deux ateliers



- Une vingtaine de participants à chaque réunion (*élus, partenaires, représentants des habitants...*)

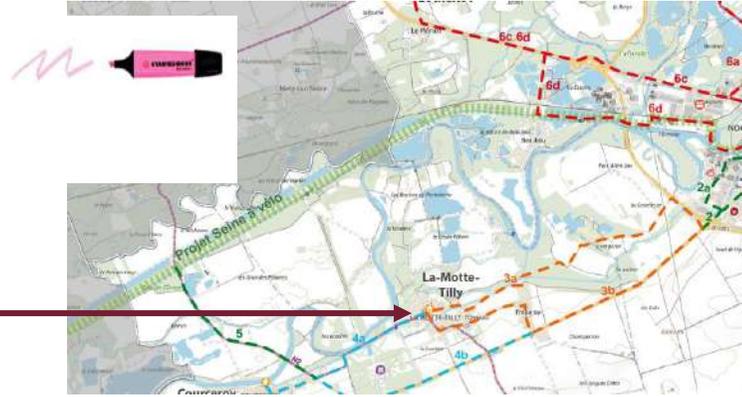


- Un travail de production avec des participants répartis en 4 sous-groupes, un groupe par CC



CC des Portes de Romilly-sur-Seine Sous-groupe N°

N°	Liaison	Description	Choix	Remarques
27	Merci/Beau-Seine → Romilly sur-Seine	Distance : 4.8 km Tronç : RD 30, RD 19, A. Magenta Liaison intercommunale et à la voirie Cesart complexe quant au tracé (à Romilly, collège de Romilly)	<input type="checkbox"/> Voies <input type="checkbox"/> Moitié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> RSP	
28a	Comblans-sur-Seine → Romilly sur-Seine	Distance : 4.8 km Tronç : RD 48, RD 206 Liaison intercommunale et à la voirie Cesart complexe quant au tracé (à Romilly, collège de Romilly)	<input type="checkbox"/> Voies <input type="checkbox"/> Moitié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> RSP	
28b		Distance : 4.8 km Tronç : RD 48, Les Mandres, Pres. Minon, Ch. de Vandebonne Liaison intercommunale et à la voirie	<input type="checkbox"/> Voies <input type="checkbox"/> Moitié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> RSP	
29	Romilly sur Seine Liaison ouest et sud	Distance : 2.3 km Tronç : R. de St Thibault, An. Diderot, R. Miffard, R. de St Catherine Liaison interne Desserte de lycé(e)s professionnels, école maternelle, centre-ville de Comblans, zone d'habitat ouest	<input type="checkbox"/> Voies <input type="checkbox"/> Moitié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> RSP	
30	Romilly sur Seine Liaison ouest Romain Rolland	Distance : 999 m Tronç : R. Paul Gaillard Liaison interne Desserte des écoles Romain Rolland	<input type="checkbox"/> Voies <input type="checkbox"/> Moitié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> RSP	
31	Romilly sur Seine Rue Paul Vaillant Cousturier	Distance : 538 m Tronç : R. Paul Vaillant Cousturier, R. Sarrette Liaison interne Desserte du groupement hospitalier	<input type="checkbox"/> Voies <input type="checkbox"/> Moitié <input type="checkbox"/> Supprimé <input type="checkbox"/> RSP	



► Un premier atelier avec un travail en sous-groupes géographiques

- Pour valider, modifier, enrichir le maillage utilitaire proposé par le BE
- Proposer en complément des liaisons présentant un intérêt purement touristique



Synthèse intermédiaire



► Un second atelier avec la poursuite d'un travail en sous-groupes géographiques

- Pour retravailler /finaliser le maillage issu de l'atelier 1
- Définir une première vision des aménagements attendus sur ces itinéraires et des priorités (qui alimenteront la seconde phase)



**Une synthèse globale soumise à chaque CC –
Une présentation dans les CC pour arbitrage et validation**

- ▶ **L'étude mobilité (2022) valant PDMS pour chaque CC regroupe 22 actions ;**
- ▶ **Cinq de ces actions sont dédiées au développement de la pratique du vélo sur le territoire :**
 - Action 4. Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants
 - Action 5. Structurer l'implantation d'une association d'usagers du vélo pour animer la politique locale
 - Action 12. Mettre en place des vélos en libre-service ou en location de courte durée à proximité des gares
 - Action 13. Développer une offre de stationnement de vélos en box sécurisés sur les lieux d'intermodalité
 - Action 21. Mettre en place une aide financière à l'achat de vélo / VAE auprès des habitants
- ▶ **Chaque CC pouvait intégrer tout ou partie des 22 actions dans son PdMS** (soit car le territoire d'une CC n'est pas concerné par une action, soit le service existe déjà, soit par choix...)

Numéro des actions	4	5	11	12	19	20
<i>CC du Nogentais (CCN)</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>CC des Portes de Romilly (CCPRS)</i>	✓	✓	✓	✓	✓	✓
<i>CC de Seine et Aube (CCSA)</i>	✓	✓	✓	✗	✓	✓
<i>CC de l'Orvin et l'Ardusson (CCOA)</i>	✓	✓	✓	✗	✓	✓

✗ = CC non concernée par cette action

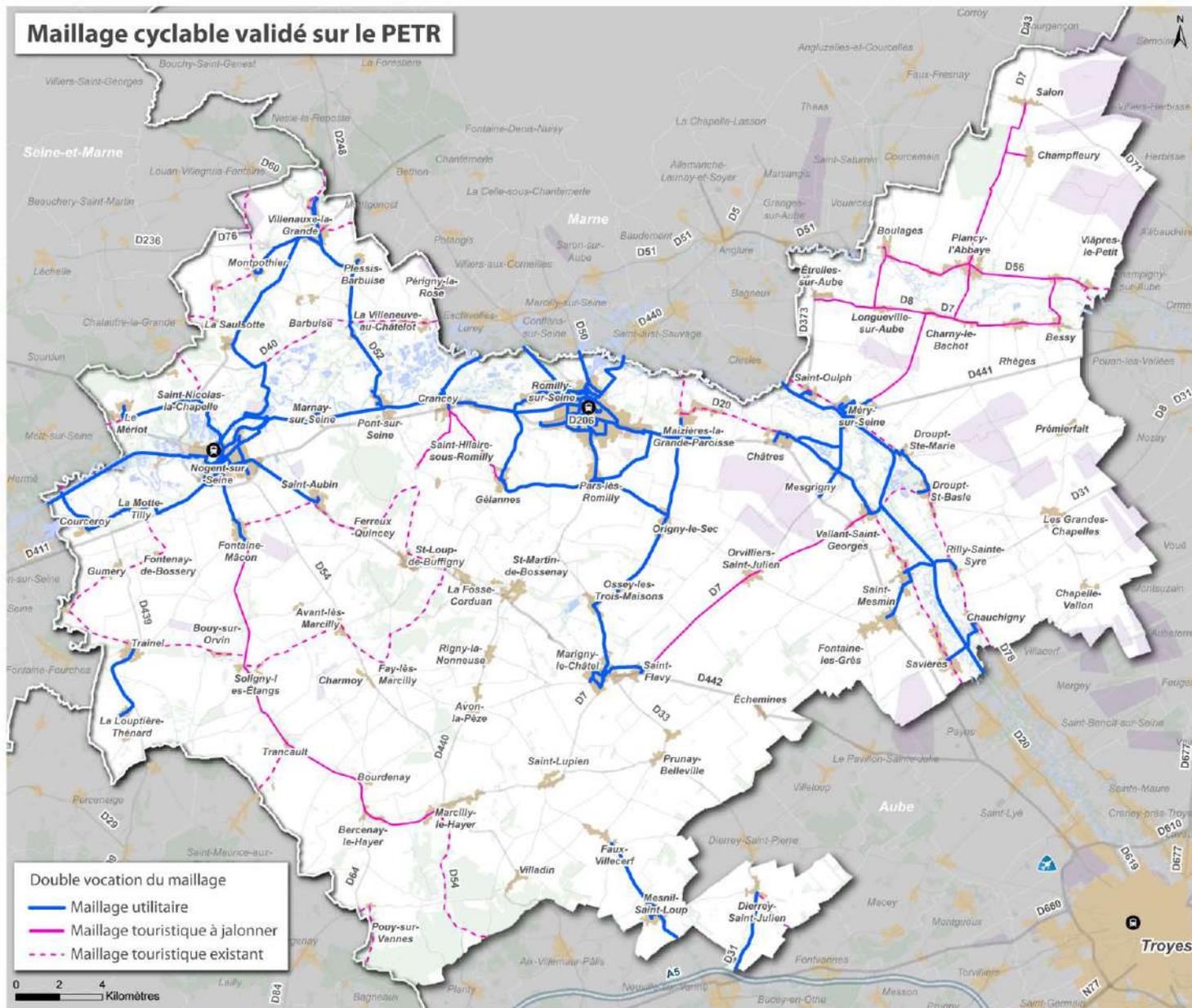


Ces actions pourront ainsi être développées en parallèle du volet aménagement



3. Le maillage retenu, les aménagements préconisés et le chiffrage global

► **Un maillage global de près de 326 km** (dont 238 km de liaisons à vocation plutôt utilitaire et 87 de maillage touristique, complémentaire aux boucles existantes) ;



	Linéaire Globale	Maillage « Utilitaire »	Itinéraires « Touristiques »	Dont existant
CCSA	101 km	49 km	52 km	18 km (Seine à Vélo)
CCPRS	77 km <i>(dont 17 km du schéma de Romilly-sur-Seine)</i>	69 km	8 km	6 km <i>(Romilly-sur-Seine et Seine à Vélo)</i>
CCOA	46 km	26 km	20 km	600 m
CCN	102 km	94 km <i>(dont 17 km Seine à vélo projetée)</i>	8 km	4 km
Total	326 km	238 km	87 km	29 km

Une vision à long terme au regard de l'existant !



Sur l'ensemble du maillage identifié, 9 % du linéaire existe et 91 % du linéaire est à reprendre ou à créer

PETR SEINE EN PLAINES CHAMPENOISE

► Sur les 326 km du maillage cyclable identifié (dont 238 km avec une vocation utilitaire) :

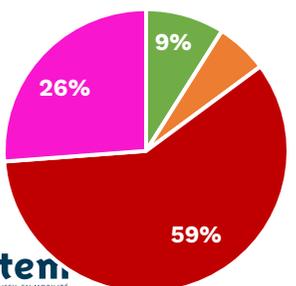
■ 29 km s'appuient sur des aménagements existants (dont 21 km Seine à Vélo aménagée)

■ 19 km sont des aménagements existants mais qui nécessitent une reprise

■ 190 km sont à aménager : aménagement ou pacification à créer sur un axe actuellement dépourvu

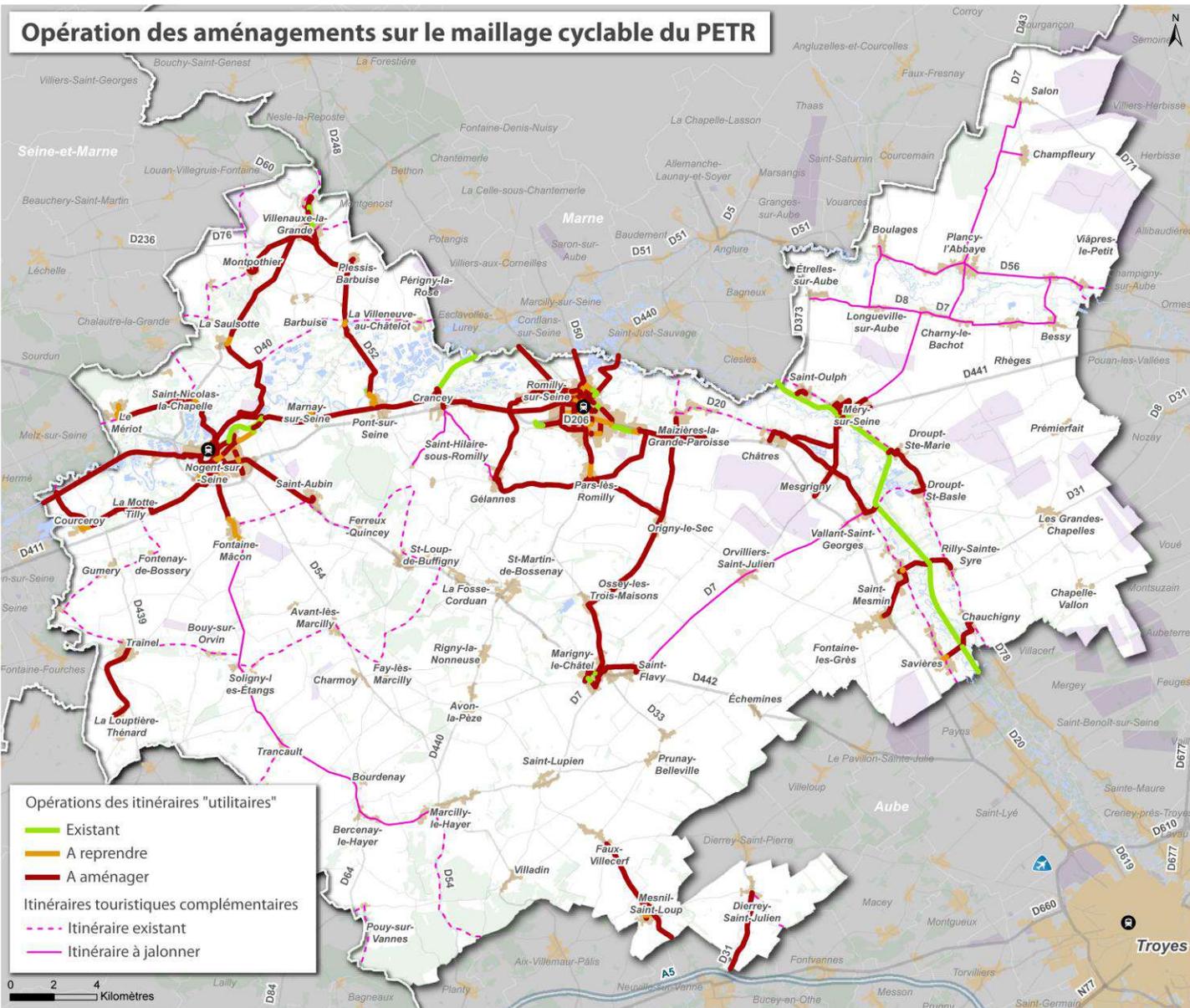
■ 87 km d'itinéraire à vocation touristique à jalonner

Opération sur le maillage



- Existant
- A reprendre
- A aménager
- Touristique à jalonner

Opération des aménagements sur le maillage cyclable du PETR





- ▶ **Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser des pistes cyclables partout !**
- ▶ **Il s'agira d'utiliser le panel d'aménagement cyclable disponible selon le contexte, le besoin (potentiel) et l'usage (utilitaire, mixte...) !**



 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)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte	Piste cyclable	
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Maxi 70 km/h et moins de 5000 véh./J.



Rappel des typologies d'aménagements : les sites propres

Les voies vertes

Réservée à la **circulation des véhicules non motorisés**
 De 100 k€ / km pour le revêtement d'un chemin à 500 k€ / km en cas de création ex-nihilo avec gros travaux



Les pistes cyclables

Chaussée **réservée aux cycles** et physiquement séparée de la circulation motorisée.
 De 100 K€ / km à 700 k€ / km



Des routes à accès restreints (statut de voies vertes)

Pour limiter les coûts d'aménagements importants, il est envisageable **de fermer à la circulation générale** (sauf ayants droits : riverains, agriculteurs...) **certaines voies secondaires en les dédiant aux cycles**. Selon les cas et configurations un système de barrière peut permettre de créer deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct pour les voitures...).

Des quasi-sites propres à moindre coût !



Les bandes cyclables

Voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée identifiée par un marquage ;

De 30 K€ / km pour du simple marquage à 300 K€ / km en cas de reprise de chaussée globale



La chaussée à voie centrale banalisée

Voie où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale et les cyclistes sur les bandes de rive.

De 30 à 100 K€ / km en cas de reprises mineures de la chaussée, type de marquage et revêtement ...



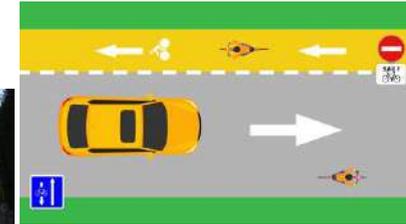
La zone pacifiée (zone 30, zone de rencontre)



Ces chaussées **sont à double sens pour les cyclistes**. Coûts très variables entre simple signalisation, intégration de dispositif de ralentissement type plateaux piétons ... jusqu'à retraitement globale de l'emprise et de la voirie)



Zone 30 en sens unique avec contresens cyclables



La vélorue

Il s'agit de donner **une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé**. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et est légitimé par du marquage au sol.



Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobilistes

avec une signalisation horizontale et parfois verticale qui rappelle la présence de cyclistes.



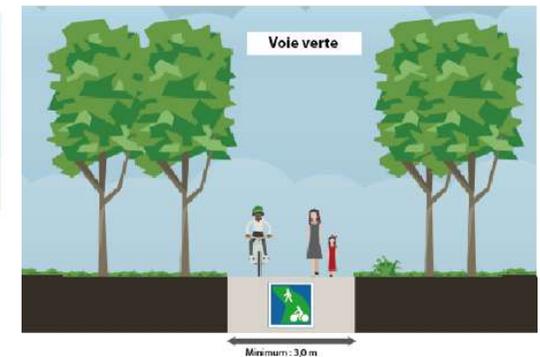
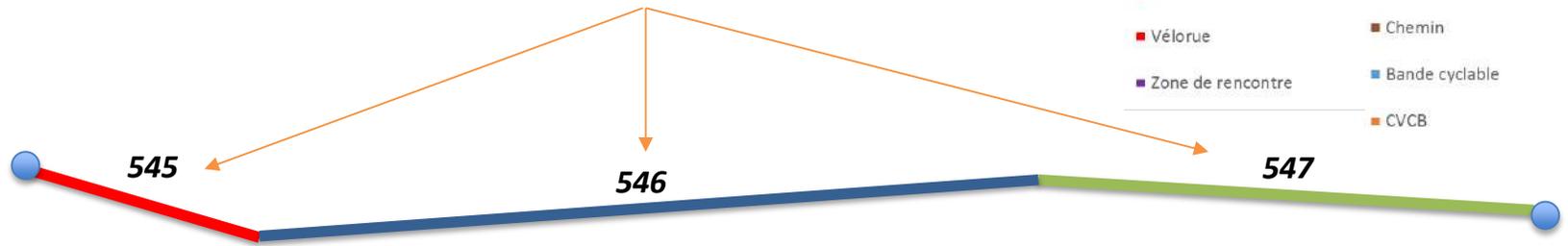
+/- 6 000 € / km pour du simple marquage

- ▶ Sur **chacun des 541 tronçons** du maillage, **une préconisation** a été faite en lien avec le potentiel, la vocation, le trafic et le profil de la voirie.
- ▶ Elle s'appuie sur les **préconisations générales du CEREMA**

Exemple : Itinéraire 15

3 tronçons de voirie distincts et 3 préconisations d'aménagement

- Route partagée
- Zone 30
- Route partagée 30 km/h
- Vélorue
- Zone de rencontre
- Voie verte
- Piste cyclable
- Route à accès restreint
- Chemin
- Bande cyclable
- CVCB





- ▶ Ces préconisations représentent **un avis technique** (pour réaliser le chiffrage estimatif) **défini sur la base des données et de l'état des connaissances lors de la réalisation du schéma**

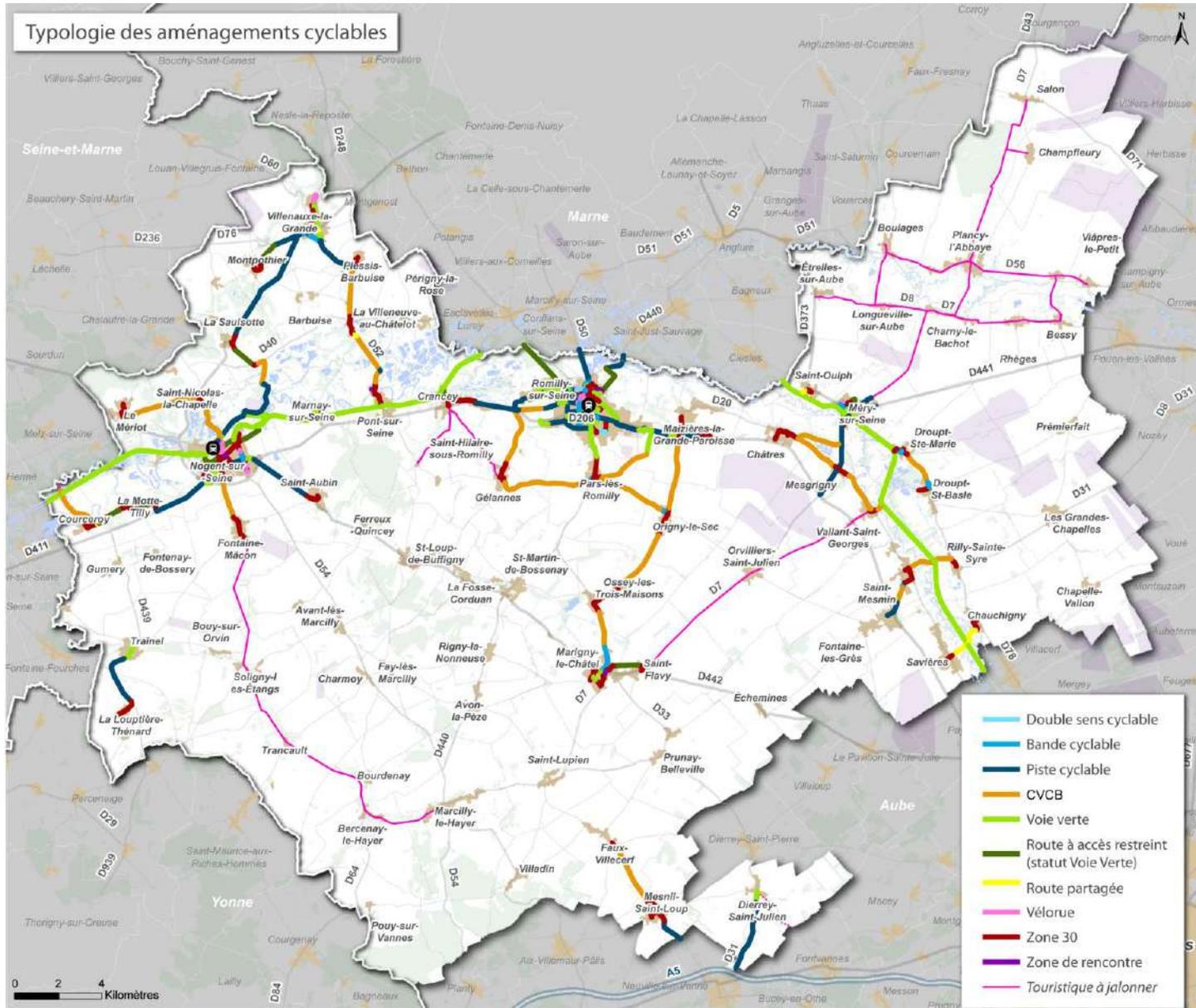
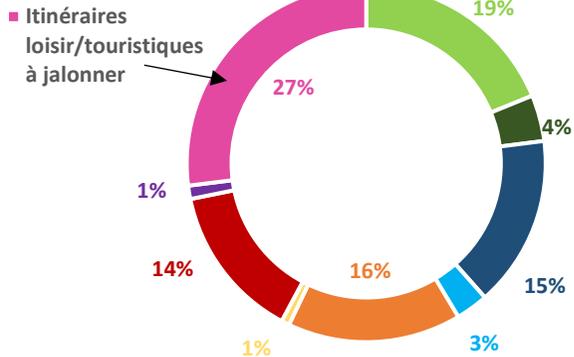
- ▶ **Lors de la mise en œuvre opérationnelle, les choix définitifs de l'aménagement sont susceptibles d'évoluer et ce pour plusieurs raisons :**
 - Si des contraintes techniques, foncières, des coûts trop importants révélés lors des études de faisabilité... sont identifiées. Soit **il pourra être réalisé un autre type d'aménagement**, soit si des contraintes ne peuvent être surmontées, **cela pourra nécessiter une modification du tracé car le schéma n'est pas un document opposable !**
 - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels (exemple : préférence pour des pistes cyclables au lieu de bandes cyclables ou chaudiou)
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie (même s'il n'est pas le maître d'ouvrage dans la réalisation des aménagements ou le financeur, il reste souverain sur ses voiries et devra approuver en amont des travaux qu'il autorise les choix techniques) ;
 - En fonction des moyens financiers disponibles (il peut être envisagé un aménagement moins qualitatif ou sécurisé, voire de transition si les moyens mobilisables par le maître d'ouvrage ne permettent pas l'aménagement optimal envisager au départ par exemple) ;
 -

Préconisations sur le maillage « utilitaires »

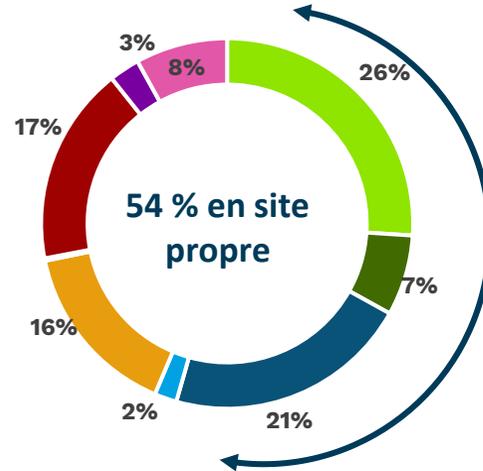
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Zone 30
- Zone de rencontre



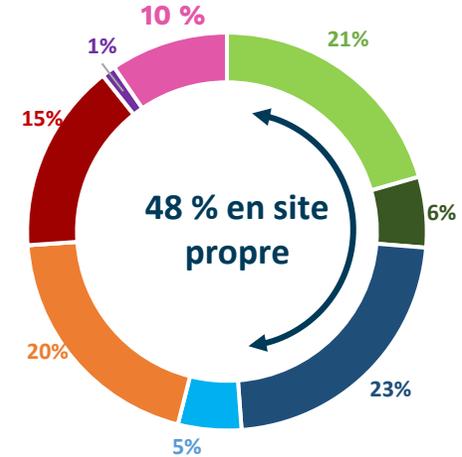
Préconisations intégrant le maillage d'itinéraires Touristiques/loisir à jalonner



Typologie des aménagements CCN



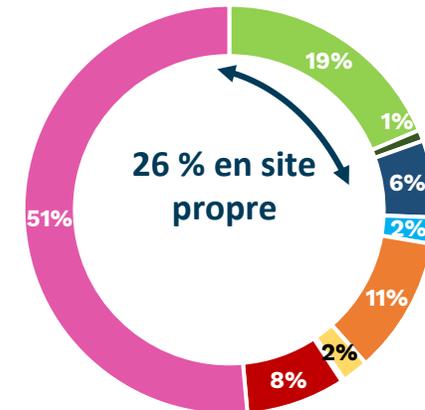
Typologie CCPRS



Typologie CCOA



Typologie des aménagements CCSA



► Sur la base des aménagements envisagés sur chaque tronçon de voirie :

- chiffrage estimatif par ratio de chaque tronçon ;
- décliné selon l'importance de l'intervention (*ex : création d'une voie verte sur un chemin existant, sur accotement...*) ;



Coûts par ratio (en € HT) au mètre linéaire pour les différents types d'aménagement (linéaire et franchissement) ou à l'unité pour certains éléments (écluse, plateau piéton, positionnés sur le linéaire, etc.) ;



Intégration des coûts de traitement de 38 intersections délicates (marquage dans giratoire, création d'un îlot central...) ;



Coût de jalonnement par ratio au mètre linéaire selon la longueur de l'itinéraire et son type (milieu urbain ou rural) ;

► La somme de chaque tronçon additionné aux intersections fournit un coût par itinéraire.

Exemple de chiffrage de l'itinéraire 2

Synthèse des coûts de l'itinéraire 2 : 5,1 km

Intersection	Aménagement	Jalonnement
5 400 €	2 057 000 €	3 300 €
Cout total :	2 065 700 €	

Tronçon 9 : Chemin de Traînel / 130 m

Route à accès restreint (statut Voie Verte)

Aménagement : 200 €	Jalonnement : 200 €
------------------------	------------------------

Tronçon 10 : Chemin de Traînel / 280 m

Route à accès restreint (statut Voie Verte)

Aménagement : 400 €	Jalonnement : 100 €
------------------------	------------------------

Tronçon 12 : RD619 / 380 m

Voie Verte sur emprise à créer et importants travaux

Aménagement : 190 700 €	Jalonnement : 100 €
----------------------------	------------------------

Tronçon 11 / 60 m

Passerelle moyenne

Amt : 940 900 €	Jalt : 100 €
--------------------	-----------------

Tronçon 13 : RD951 / 1,2 km

Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement avec busage

Aménagement : 427 000 €	Jalonnement : 400 €
----------------------------	------------------------

Tronçon 14 : RD951 / 1,2 km

Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement avec busage

Aménagement : 440 900 €	Jalonnement : 400 €
----------------------------	------------------------

Tronçon 16 : Colombier / 135 m

Zone 30 panneaux simple et trajectoire matérialisée

Aménagement : 400 €	Jalonnement : 200 €
------------------------	------------------------

Tronçon 19 : l'Ormeau / 10 m

Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée

Aménagement : 8 000 €	Jalonnement : 100 €
--------------------------	------------------------

Tronçon 17 : Chemin du Colombier / 600 m

Route à accès restreint à viabiliser (statut Voie Verte)

Aménagement : 34 500 €	Jalonnement : 200 €
---------------------------	------------------------

Tronçon 18 : Chemin des Airs / 80 m

Route à accès restreint (statut Voie Verte)

Aménagement : 100 €	Jalonnement : 100 €
------------------------	------------------------

Tronçon 15 : Gué du Bois / 360 m

Zone 30 panneaux simple et trajectoire matérialisée

Aménagement : 5 000 €	Jalonnement : 500 €
--------------------------	------------------------

Tronçon 21 : Rue de la Croix des Champs / 500 m

Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée

Aménagement : 7 000 €	Jalonnement : 700 €
--------------------------	------------------------

Tronçon 20 : Rue des Tilleuls / 140 m

Z30 et DSC

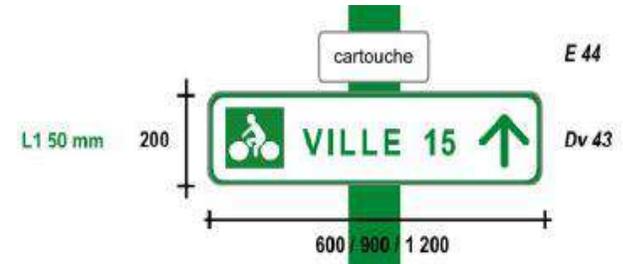
Aménagement : 1 600 €	Jalonnement : 200 €
--------------------------	------------------------

Objectifs :

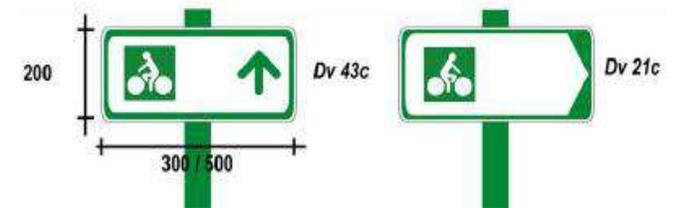
- **Guider le cycliste** tout au long de son parcours sur des itinéraires adaptés et sécurisés
- **Mettre en valeur** les infrastructures réalisées

Les clés d'un jalonnement efficace :

- **Uniformité** et **homogénéité** des panneaux
- **Simplicité** et **pertinence** des mentions jalonnées
- **Visibilité** des panneaux sur le réseau
- **Continuité** des itinéraires



Panneau de pré-signalisation sur le maillage mixte



Panneau simplifié (hors agglomération)



Indiquer les pôles générateurs et raisonner en distance / temps

Type de jalonnement	Coût
Jalonnement hors agglomération Directionnel uniquement	+/- 330 €/km
Jalonnement en agglomération Directionnel uniquement	+/- 1 500 €/km

Un coût total du jalonnement estimé à environ 215 k€
(dont 187 k€ pour le linéaire « utilitaire/mixte » et 28 k€ pour le linéaire touristique)

Traiter les intersections délicates pour les cycles sur les itinéraires

✓ Dans le cadre du schéma 38 intersections délicates ont été identifiées sur les itinéraires pour faire le lien entre les différents tronçons :

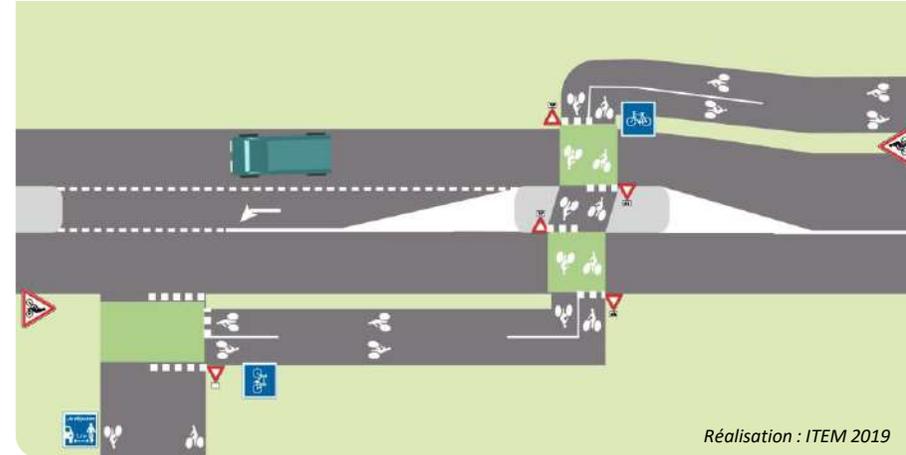
✓ Les opérations peuvent-être variées :

- Aménagement d'une traversée pour les cycles
- Matérialisation de la traversée existante pour les cycles
- Aménagement d'une piste à l'extérieur du giratoire
- Marquage vélo dans le giratoire
- Aménagement d'un ilot central
- Aménagement d'un carrefour à feux
- Création d'un SAS Vélo
- Réalisation d'un plateau piéton

✓ Les coûts associés aux traitements de chaque intersection sont intégrés dans le détail des itinéraires.

Un coût global estimé à 468 K€

Exemple : gestion de l'intersection sur une route à fort trafic entre une route partagée et piste bidirectionnelle

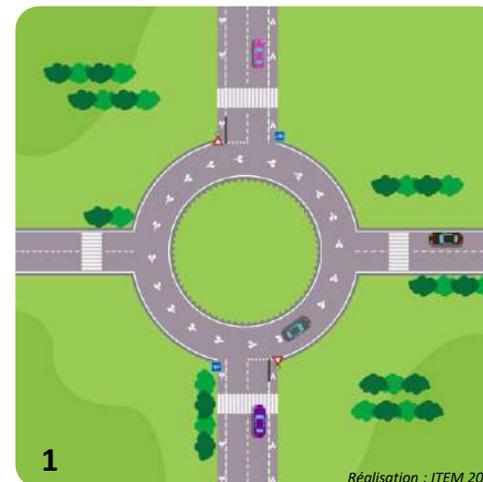


Réalisation : ITEM 2019

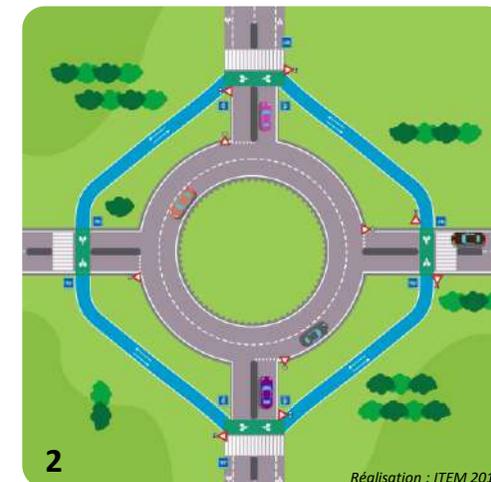
Exemple : marquage ou aménagement d'un giratoire

Matérialiser des pictogrammes vélo au centre de l'anneau, ou sur le tiers extérieur si l'anneau a une largeur supérieure à 6 mètres

Giratoire de taille importante (rayon > 28 mètres) avec un trafic élevé. Il s'agit d'aménager une piste cyclable à l'extérieur de l'anneau



Réalisation : ITEM 2019



Réalisation : ITEM 2019

- ▶ **Le chiffrage global sur la base de préconisations d'aménagements représente 30,7 Millions d'€ HT pour l'ensemble du PETR** (Ce montant s'entend hors coûts d'acquisitions foncières que pourrait impliquer la réalisation de certains aménagements) ;
- ▶ **Ce chiffrage ne prend pas en compte les financements possibles, les travaux de mutualisation réalisables dans le cadre des programmes d'entretien et de réfection de voiries qui viendront en déduction du coût résiduel global ...**

Détails des coûts en € HT		Répartition des coûts selon les Communautés de communes					
		CCN (102 km)	CCPRS (77 km)	CCOA (46 km)	CCSA (101 km)	Total	
Aménagement du linéaire		13,8 M€	9,6 M€	2,3 M€	4,3 M€	29,9 M€ (98 %)	
Traitement des intersections		159 k€	181,7 k€	22,1 k€	104,8 k€	468 k€ (2 %)	
Installation du jalonement	« Utilitaire »	66 k€	65 k€	21 k€	34 k€	187 k€	215 k€ (1 %)
	« Touristique »	2,7 k€	2,4 k€	6,6 k€	17 k€	27,9 k€	
Total		14 M€ (46 %)	9,9 M€ (32 %)	2,3 M€ (8 %)	4,4 M€ (14 %)	30,7 M€	

- ▶ **Un coût moyen de 94 €/ML sur l'ensemble du maillage.**



4. Zoom sur le maillage, les aménagements et le chiffrage par Communauté de Communes

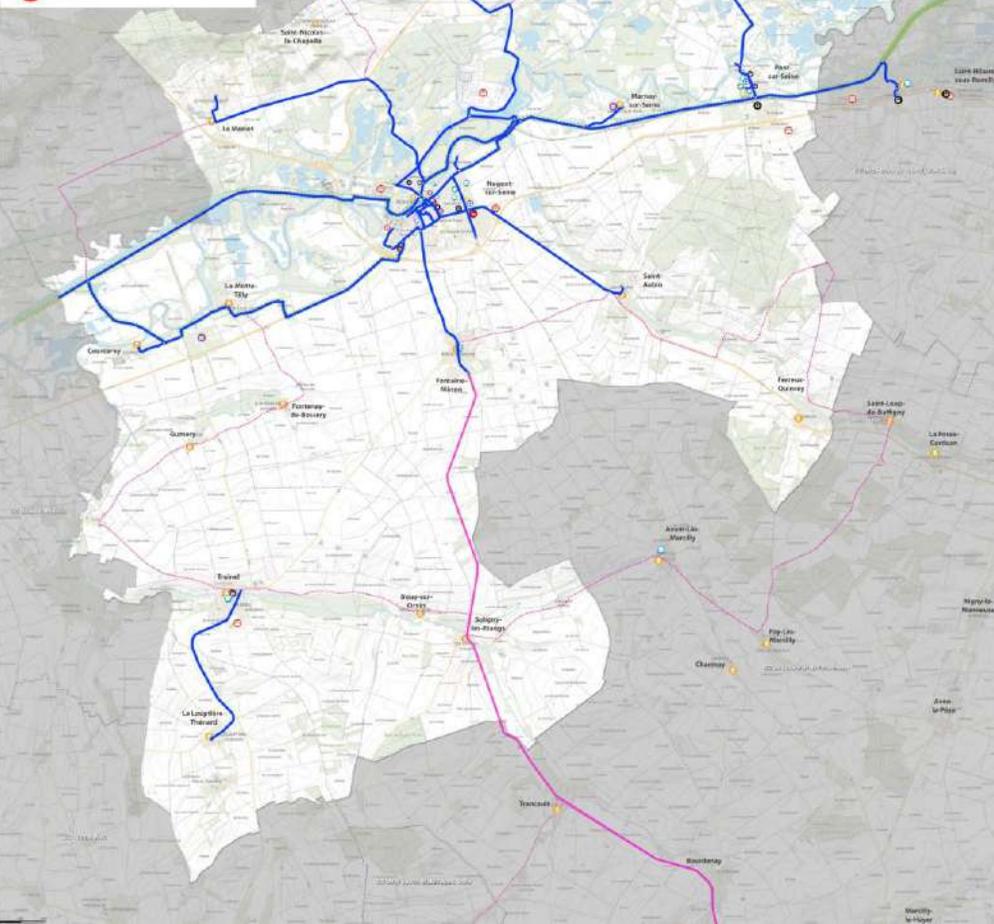


CCN

CC du Nogentais : un maillage cyclable de 102 km

Maillage cyclable validé de la CC du Nogentais

- Double vocation du maillage**
- Maillage utilitaire
 - Maillage touristique à jalonner
 - Maillage touristique existant
- Itinéraire cyclable structurant**
- Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI



► Sur les 102 km du maillage cyclable validé (32 % à l'échelle du PETR) :

- 94 km de de liaisons à vocation « utilitaire » ;
- 8 km de liaisons à vocation « touristique » à jalonner complétant le maillage utilitaire validé ainsi que les itinéraires touristiques existants.

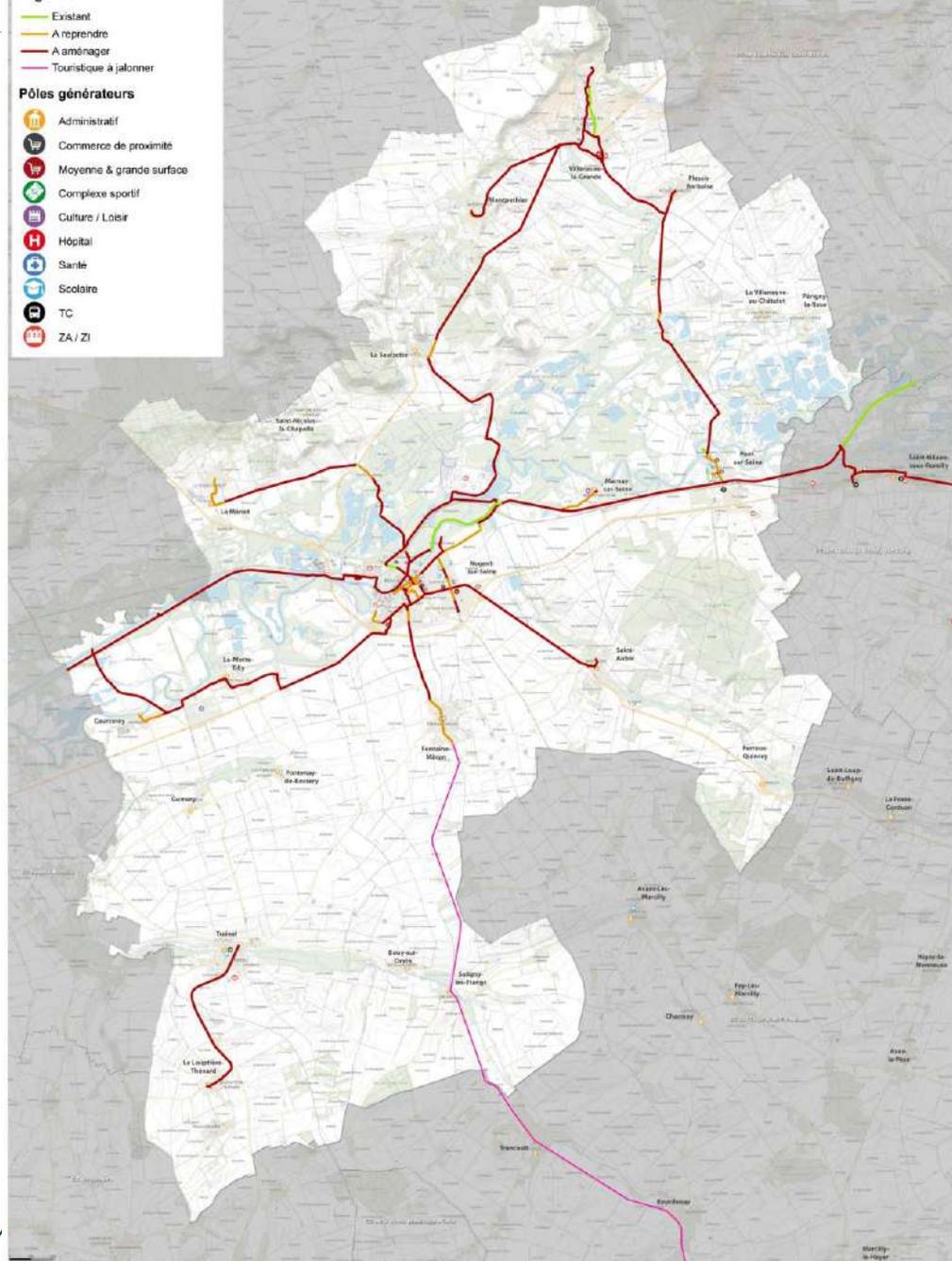
► Sur la CC du Nogentais, **39 itinéraires** sont identifiés (37 % à l'échelle du PETR) dont **1 touristique**, représentant **215 tronçons** de voiries (36 % à l'échelle du PETR).

Légende

- Existant
- A reprendre
- A aménager
- Touristique à jalonner

Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surfaces
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI

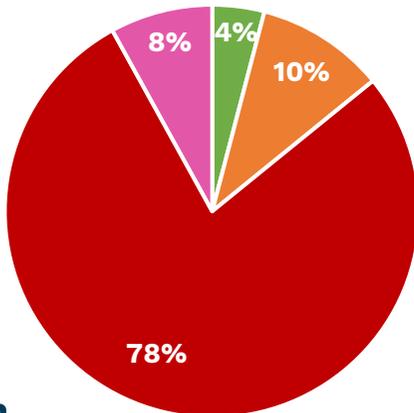


► Sur les 102 km du maillage cyclable validé (94,3 km à vocation « utilitaire ») :

Sur ce linéaire « utilitaire » :

- **4,2 km** s'appuient sur des **aménagements existants**
 - **10,3 km** sont des **aménagements existants mais qui nécessitent une reprise**
 - **79,6 km sont à aménager** : un aménagement ou une pacification est à créer sur un axe actuellement dépourvu
-
- **Et 8,2 km d'itinéraires « touristiques » à jalonner**

Répartition des opérations à réaliser



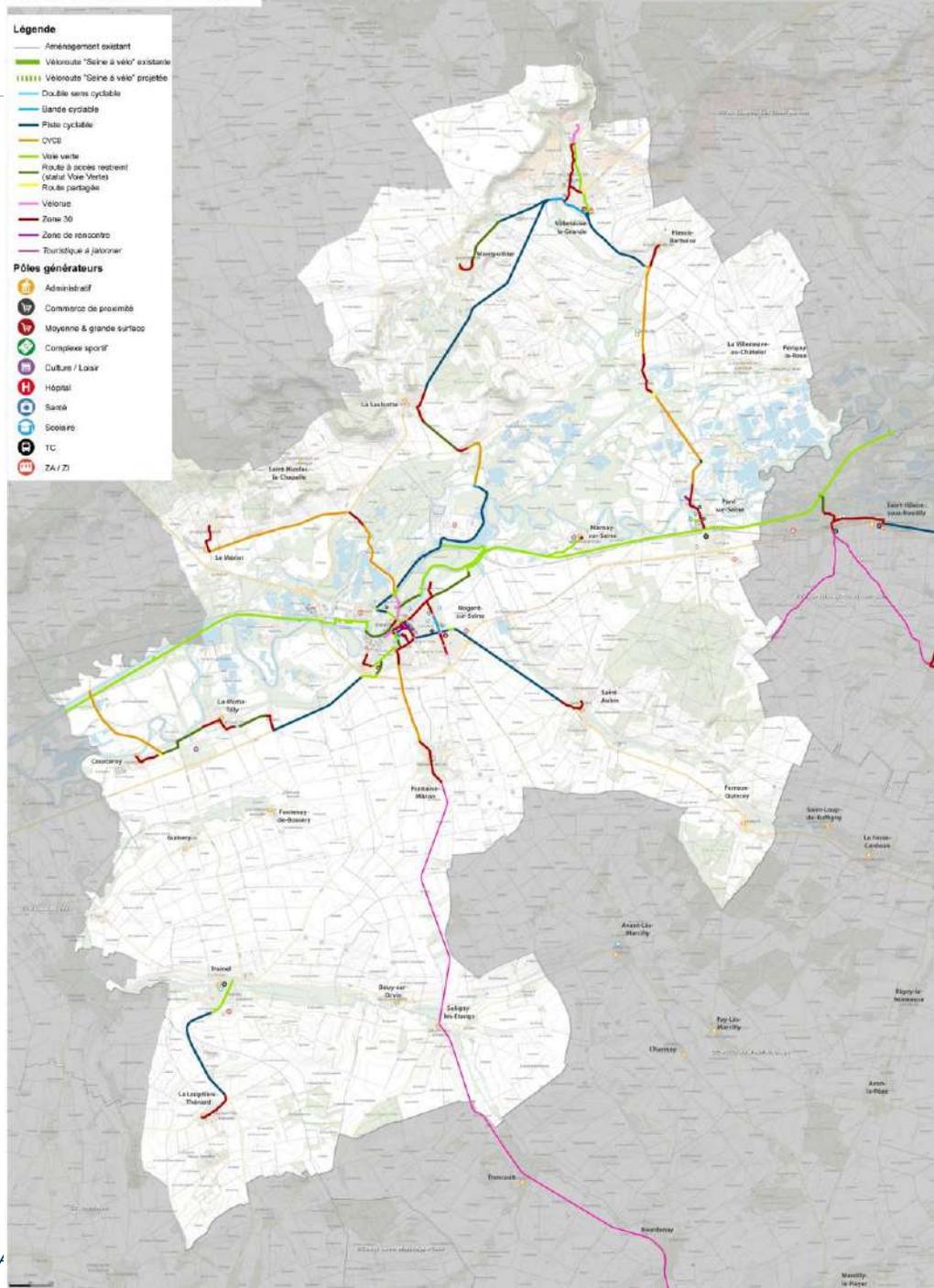
- Existant
- A reprendre
- A aménager
- Touristique à jalonner

Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI

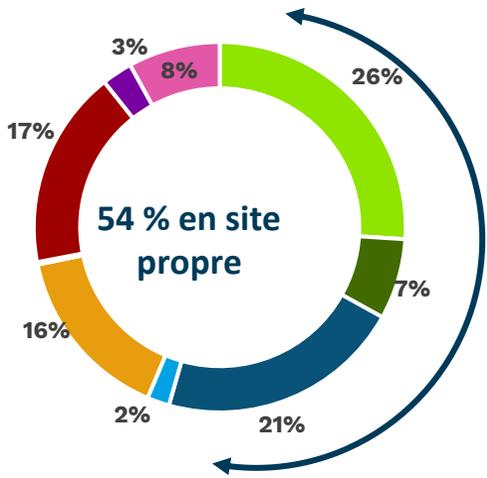


► **Sur les 102 km du maillage cyclable validé :**

- 54 % des aménagements cyclables de la CCN sont des **sites « propres »** : 56 km de linéaire
- 18 % des aménagements sur la CCN sont des **aménagements sur chaussées** : 18 km de linéaire
- 20 % du linéaire est un **partage de la voirie** : 21 km
- 8 % de linéaire **touristique à jalonner** : 8 km

Typologie des aménagements CCN

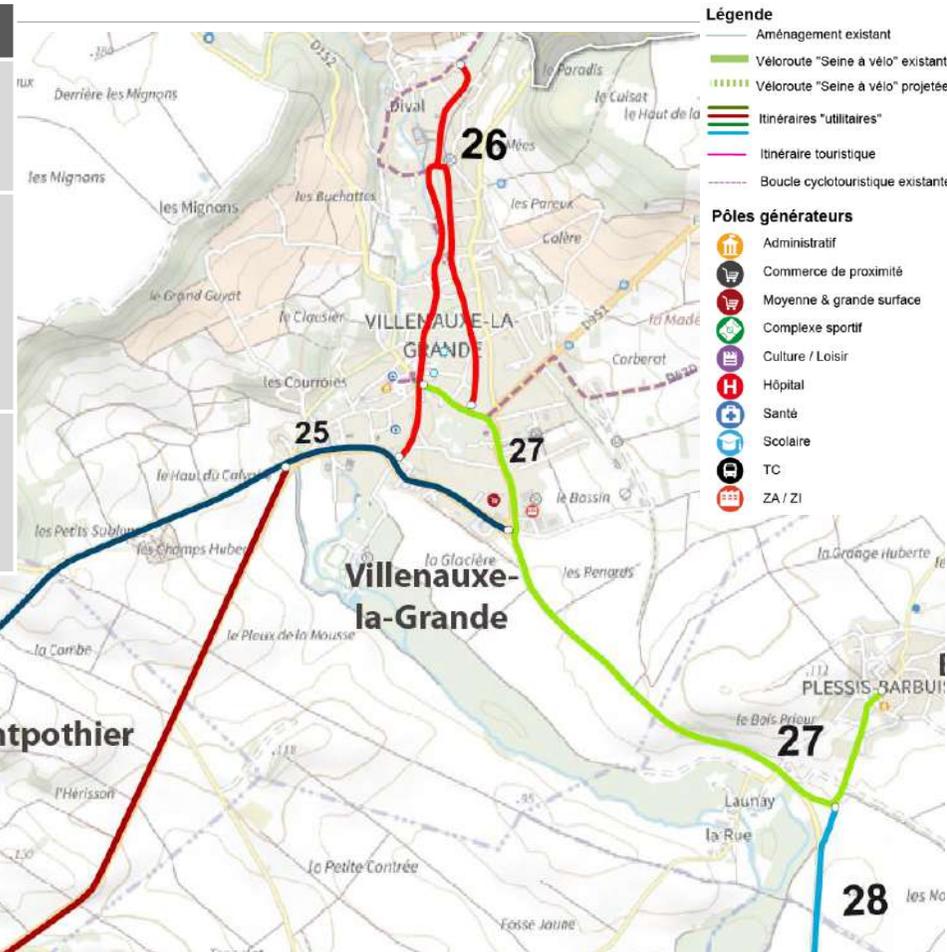
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner





Secteur Villenauxe-la-Grande : itinéraires

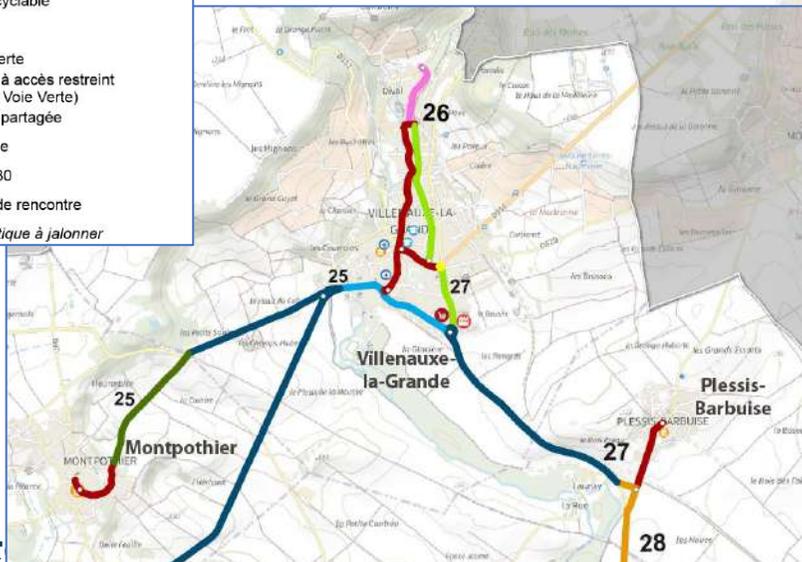
N°	Liaison	Description	Coût	ml
25	Montpothier <> Villenauxe-la-Grande	Distance : 4,30 km Tracé : R. Gatillat, R. de la Mairie, Rte. des Vallées, RD 76, RD 951 (~2,5k Véh./Jour),	601 300 €	140 €
26	Villenauxe-la-Grande Liaison Nord Sud	Distance : 3,48 km Tracé : R. Gatillat, R. jaillard, R. du Perret, Chemin du Tour de ville, Promenade Jean Jaurès, R. du Château, Place George Clémenceau Desserte mairie et maison médicale	45 000 €	14 €
27	Villenauxe-la-Grande <> Plessis-Barbuis	Distance : 3,6 km Tracé : Grande Rue, Ch. Courtivignon, RD 52 R. Jean Moulin R. de la gare Desserte Intermarché Villenauxe	523 400 €	133 €



- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante
- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

Secteur Villenauxe-la-Grande : aménagement

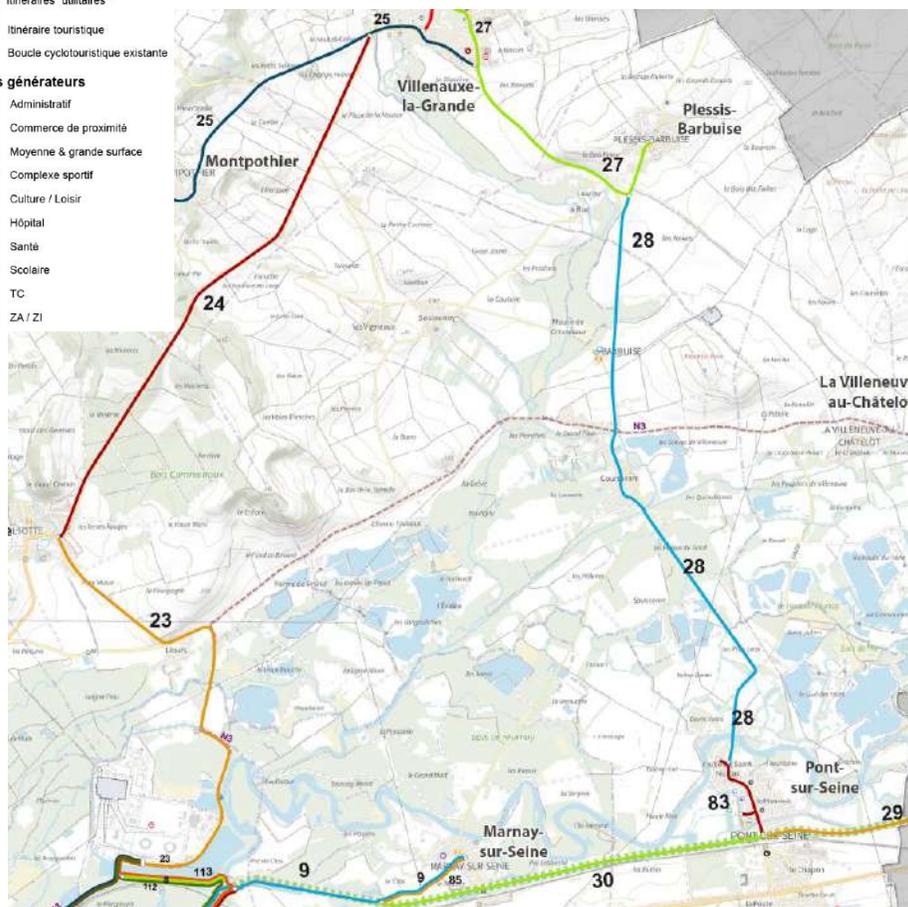


Connexions Villenauxe <> Secteur Nogent

- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante

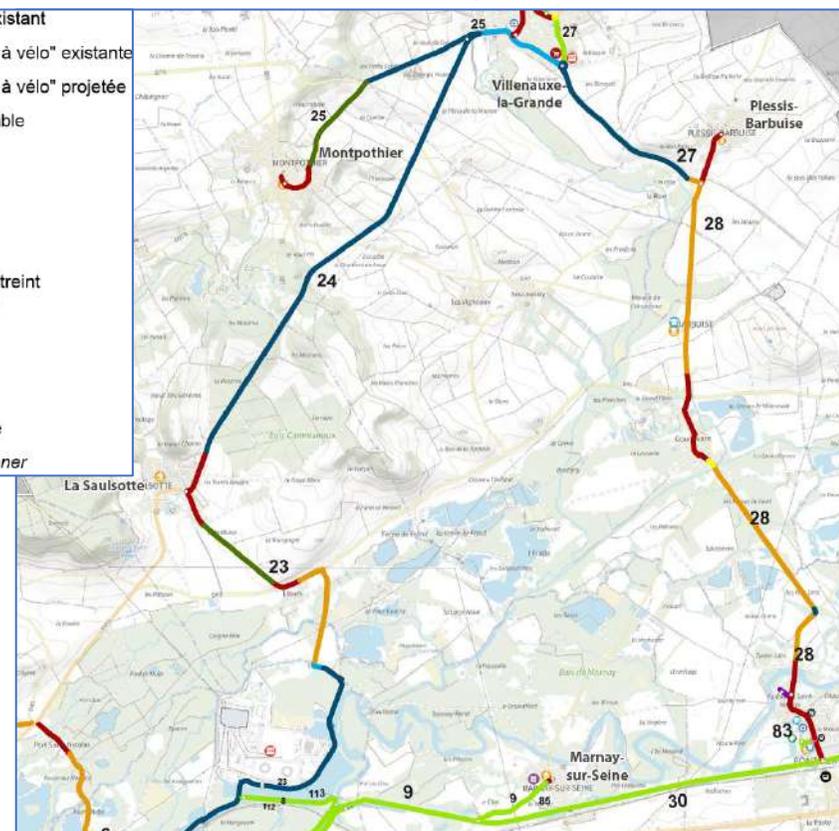
Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI



Connexions Villenauxe <> Secteur Nogent-sur-Seine : aménagements

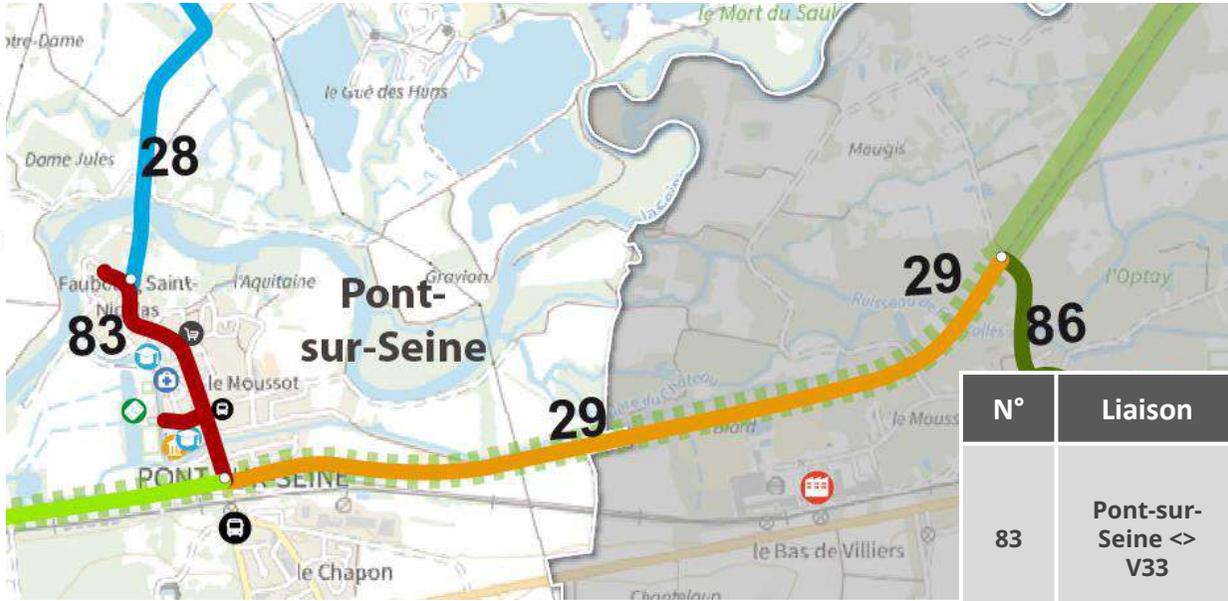
- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCB
 - Voie verte
 - Route à accès restreint (statut Voie Verte)
 - Route partagée
 - Vélorue
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Touristique à jalonner



N°	Liaison	Description	Coût	ml
23	La Saulsotte <> CNPE	Distance : 5,1 km Tracé : R. de la Bourgogne, Rte de Courtavant, R. St-Parres	628 100 €	122 €
24	La Saulsotte <> Villenauxe-la-Grande	Distance : 6,2 km Tracé : RD 951 (2,5k Véh./jour)	1 705 600 €	276 €
28	Plessis Barbuisse <> Pont-sur-Seine	Distance : 6,2 km Tracé : Grande Rue, RD 52, R. Georges Lapierre, RD 52 Villenauxe <> Véloroute - Tracé potentiel de la V504	251 900 €	40 €
30	Pont-sur-Seine <> Marnay-sur-Seine	Distance : 3,8 km - Tracé : V33	764 300 €	200 €

- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante

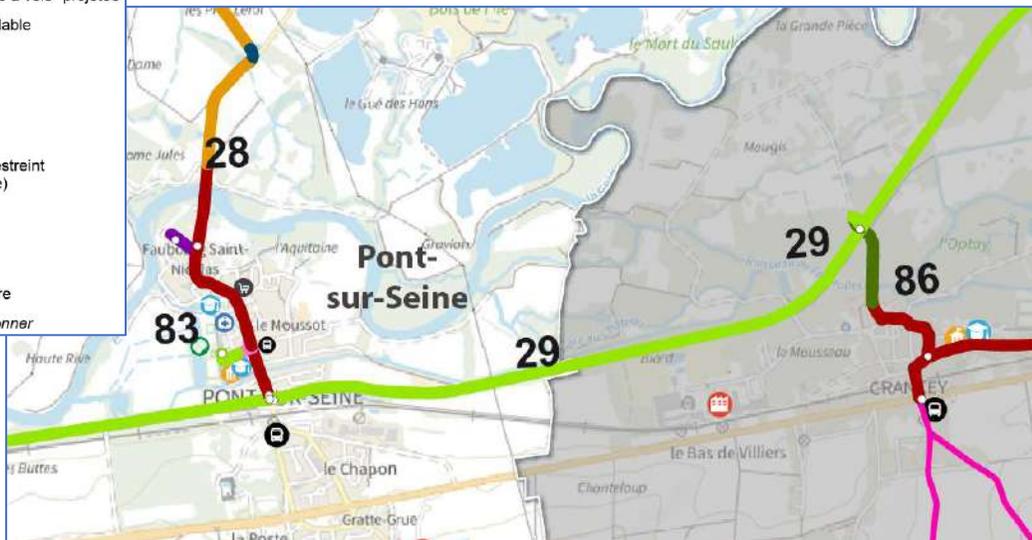
- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI



N°	Liaison	Description	Coût	ml
83	Pont-sur-Seine <> V33	Distance : 1,2 km Tracé : Grande Rue Connexion à la V33,	28 800 €	24 €
29	V33 Pont-sur-Seine <> Crancey	Distance : 3,1 km Tracé : V33	1 024 000 €	334 €

Connexion Pont-sur-Seine <> Crancey : aménagement

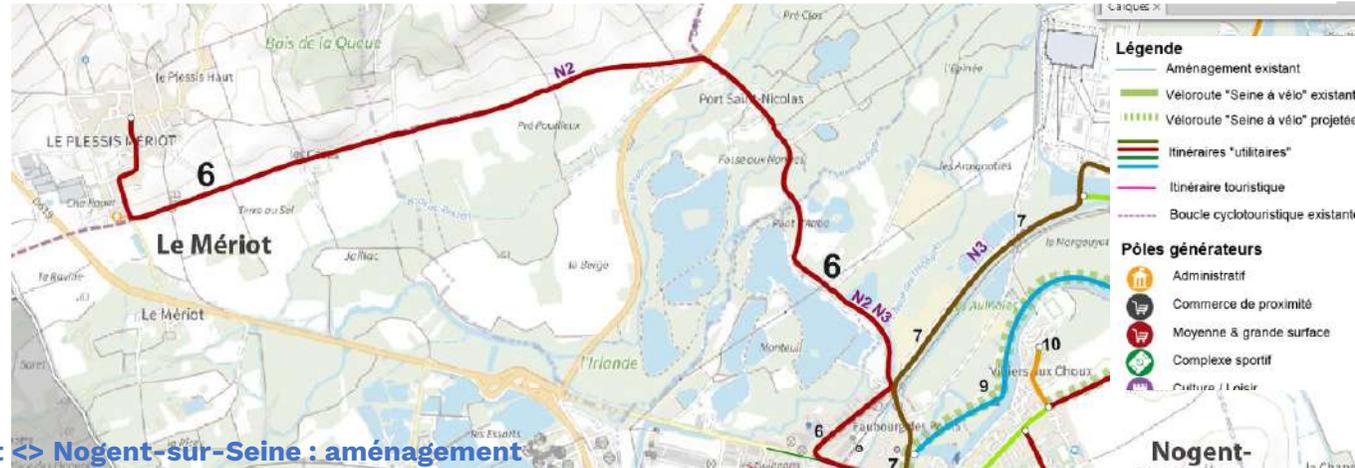
- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCB
 - Voie verte
 - Route à accès restreint (statut Voie Verte)
 - Route partagée
 - Vélorue
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Touristique à jaonner





Connexion Le Mériot <=> Nogent-sur-Seine

N°	Liaison	Description	Coût	ml
6	Le Mériot <=> Nogent-sur-Seine	Distance : 7,9 km Tracé : Grande Rue, RD 40, Rte des Ponts, RD 951A, Av. Beauregard, Av. Jean Casimir Perier Chemin de Terre, Desserte Port Saint-Nicolas (lodges)	712 600 €	90 €



Connexion Le Mériot <=> Nogent-sur-Seine : aménagement

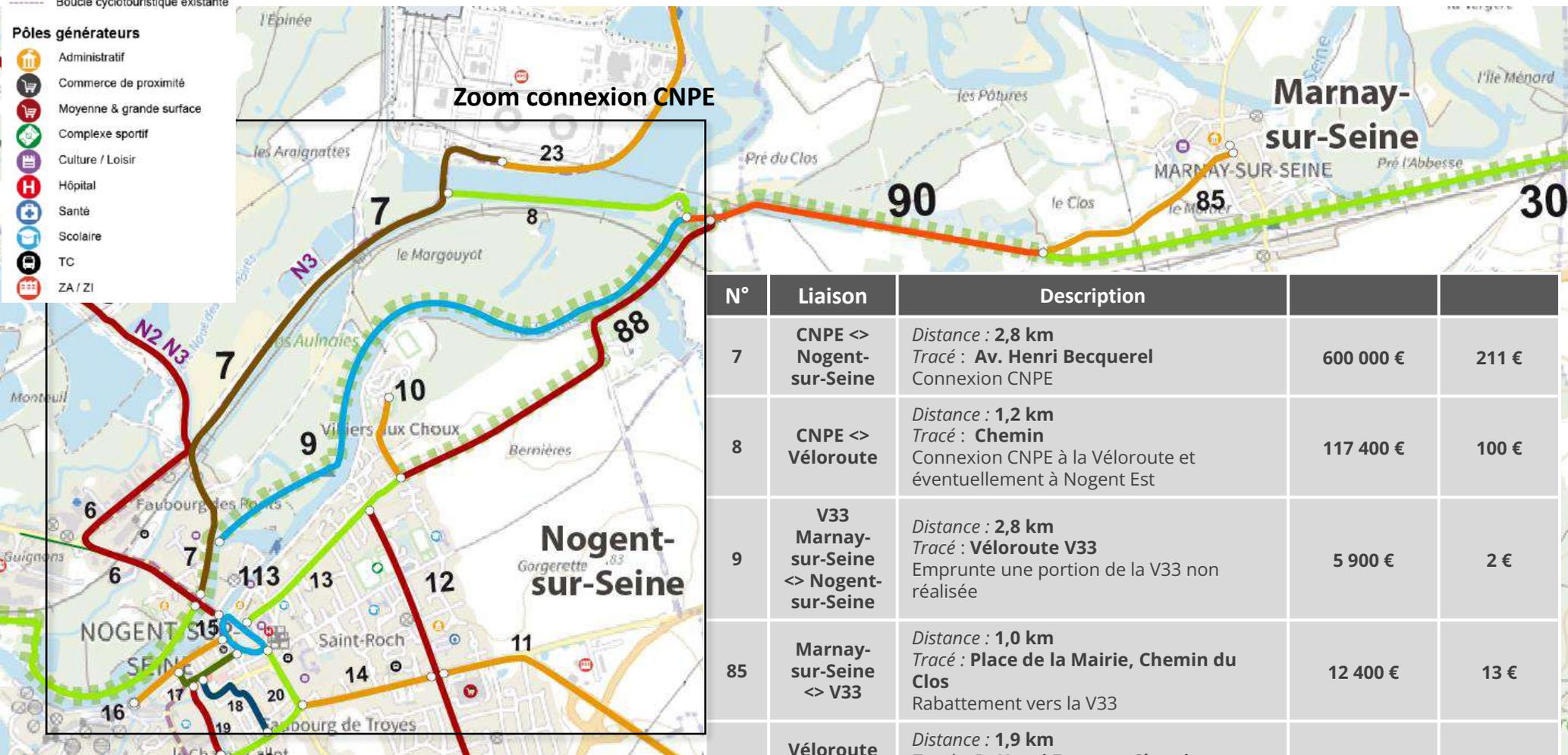
- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jaloner



Nord-Est de Nogent-sur-Seine

- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante

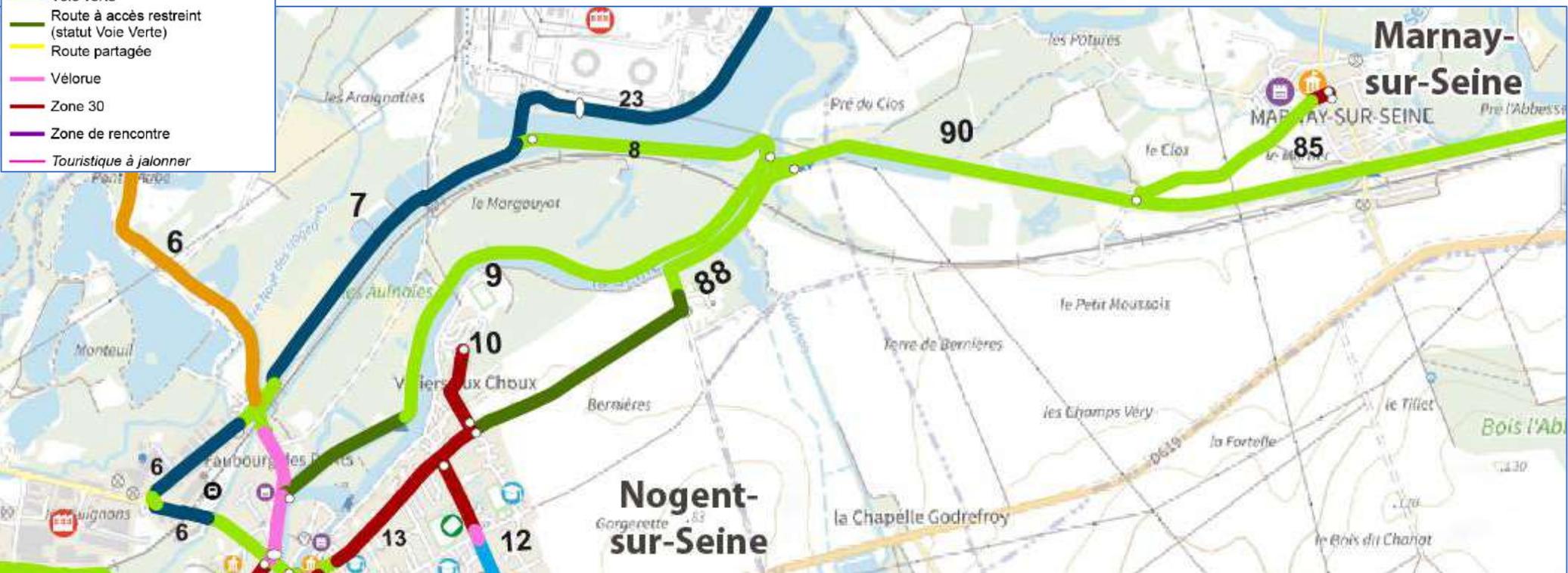
- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI



N°	Liaison	Description		
7	CNPE <> Nogent-sur-Seine	Distance : 2,8 km Tracé : Av. Henri Becquerel Connexion CNPE	600 000 €	211 €
8	CNPE <> Véloroute	Distance : 1,2 km Tracé : Chemin Connexion CNPE à la Véloroute et éventuellement à Nogent Est	117 400 €	100 €
9	V33 Marnay-sur-Seine <> Nogent-sur-Seine	Distance : 2,8 km Tracé : Véloroute V33 Emprunte une portion de la V33 non réalisée	5 900 €	2 €
85	Marnay-sur-Seine <> V33	Distance : 1,0 km Tracé : Place de la Mairie, Chemin du Clos Rabattement vers la V33	12 400 €	13 €
88	Véloroute <> Nogent-sur-Seine	Distance : 1,9 km Tracé : R. Henri Farman, Chemin Connexion à Nogent Est depuis véloroute, passage au niveau de l'écluse de Bernières	156 600 €	81 €
90	Marnay-sur-Seine <> Nogent	Distance : 1,6 km Tracé : V33 Liaison intercommunale par la V33 Permet liaison Marnay/S <> CNPE	291 500 €	180 €

Nord-Est de Nogent-sur-Seine : aménagement

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner



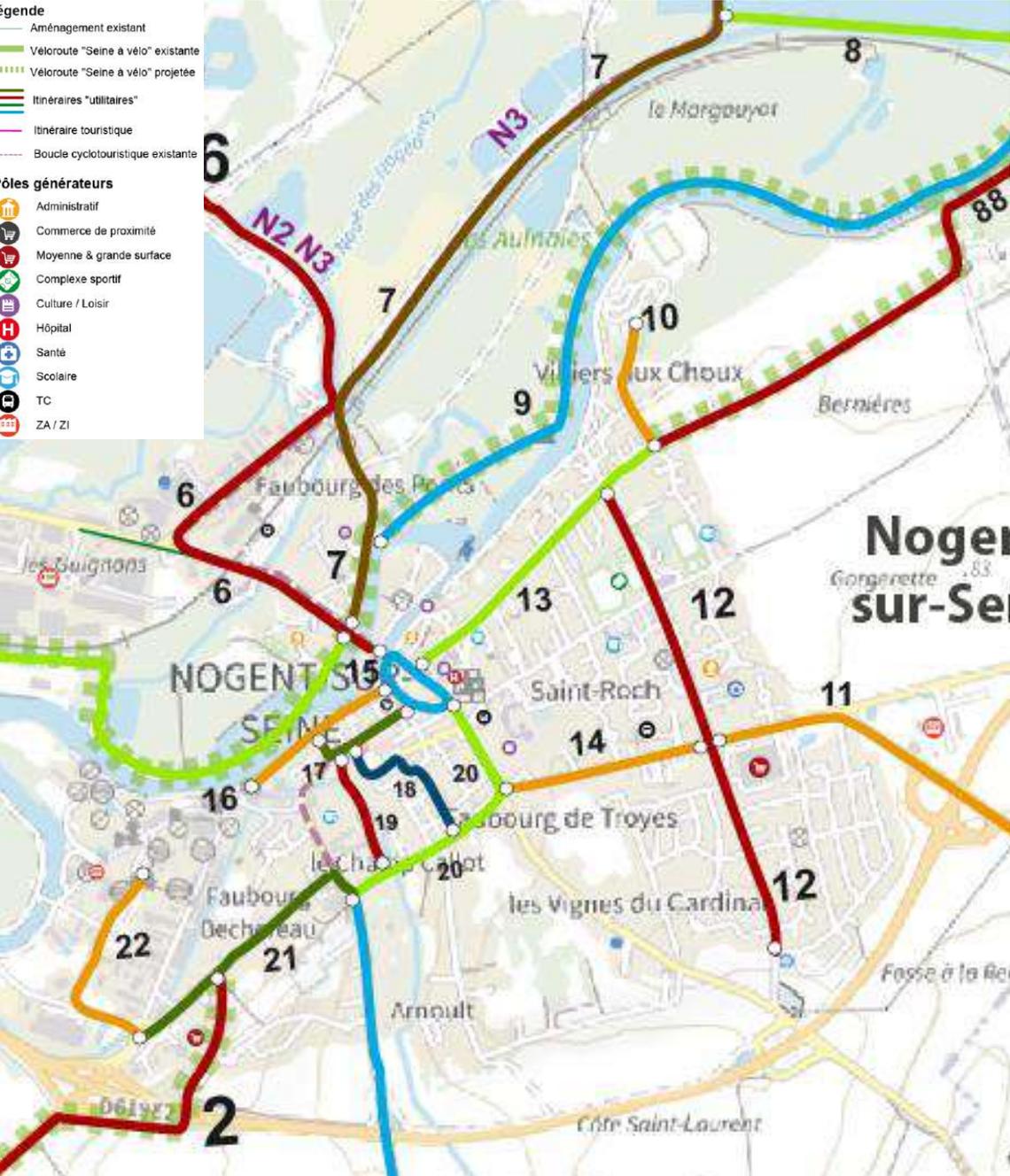
Centre-ville de Nogent-sur-Seine

Légende

- Aménagement existant
- Veloroute "Seine à vélo" existante
- Veloroute "Seine à vélo" projetée
- Itinéraires "utilitaires"
- Itinéraire touristique
- Boucle cyclotouristique existante

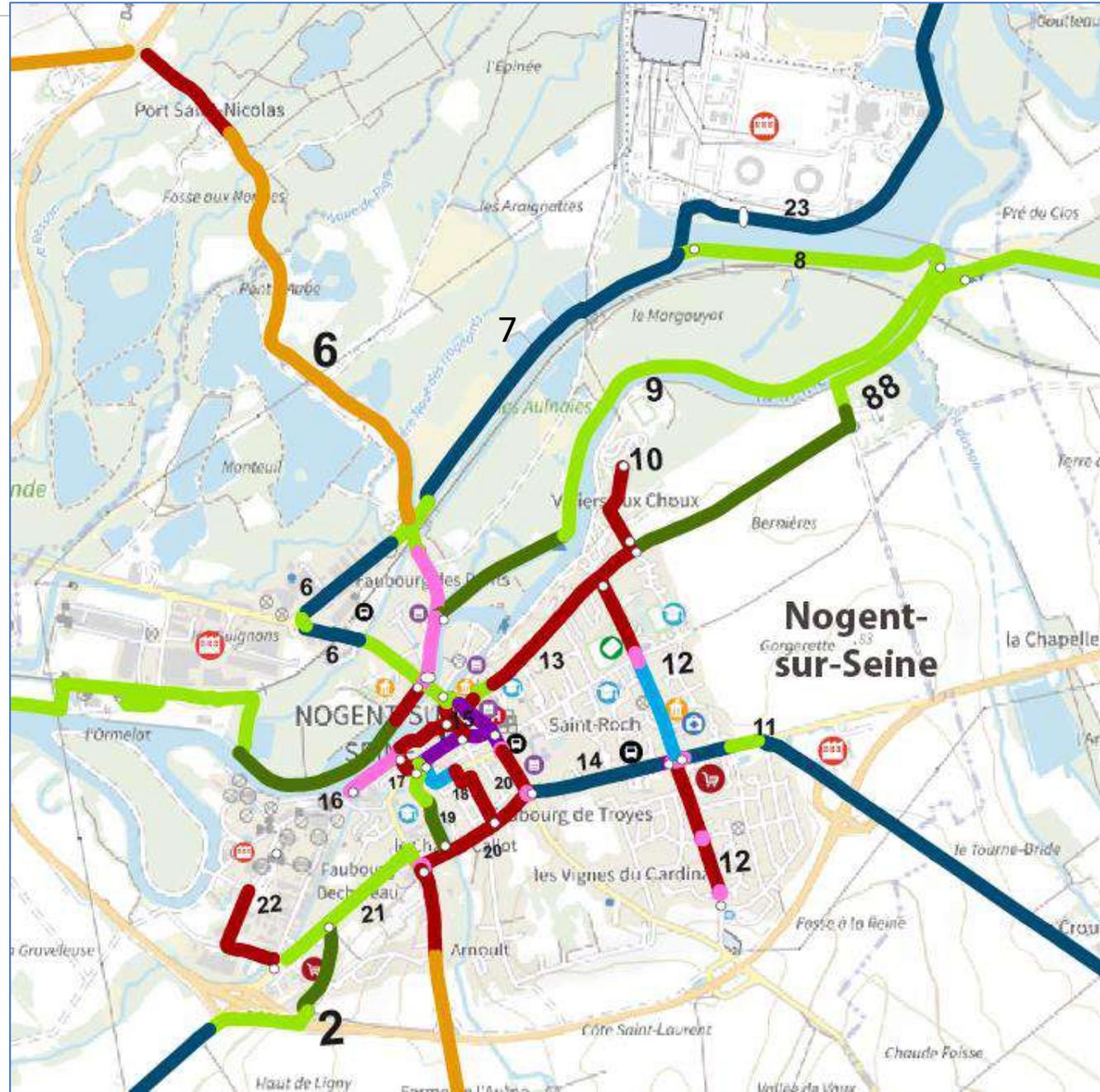
Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI



N°	Description	Coût	ml
10	Distance : 385 m Tracé : R. Clément Ader, Prom. De la Pâture, R. du Camping Desserte du camping de Nogent/S	11 600 €	30 €
12	Distance : 1,6 km Tracé : Av. du Cardinal, Av. de Saint-Roch Desserte du carrefour de Nogent, Complexe sportif, Agora Michel Barouin, zone résidentielle sud	155 400 €	96 €
13	Distance : 960 m Tracé : R. Alfred Boucher, R. anatole France, R. Henri Farman	16 400 €	17 €
14	Distance : 840 m Tracé : Av. du Général de Gaulle	174 700 €	208 €
15	Distance : 500 m Tracé : R. des Ponts, R. de l'Hotel Dieu, R. St Epoing Desserte du centre-ville de Nogent (office de tourisme, musée, restaurants, commerces de proximités, etc.)	7 800 €	15 €
16	Distance : 520 m Tracé : Quai du Port au coches, R. de la Poterne au sel, Rue du Lion d'or Desserte Zone d'activité depuis le centre-ville	16 800 €	32 €
17	Distance : 360 m Tracé : Pl. de la Comédie, Pl de la Halle, Gd. R. Saint Laurent	5 500 €	15 €
18	Distance : 510 m Tracé : Gd. R. du Champ Calot, R. des Fosses Desserte zone résidentielle ouest	7 800 €	15 €
19	Distance : 400 m Tracé : R. de la Bonde	1 600 €	4 €
20	Distance : 960 m Tracé : R. du Poncelot	16 400 €	17 €
21	Distance : 820 m Tracé : Rte de Bray, R. François Bachimont	291 200 €	357 €
22	Distance : 430 m Tracé : Font Baron, R. Port au Charbon, Rte de Bray Dessert Lidl et Zone d'activité	174 700 €	208 €

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner



Secteur Ouest de Nogent-sur-Seine

N°	Liaison	Seine à Vélo	Description	Coût	ml
2	La Motte-Tilly <> Nogent-sur-Seine	Proposition alternative au tracé actuel de la Véloroute	Distance : 5,1 km Tracé : R. de la Croix des Champs, R. des Tilleuls, Ch. Du Colombier, R. du Gué du Bois, RD 951 (~ 5,4 k Véh./jour), Chemin de Traînel Liaison intercommunale, passage sur ou sous RD 619	2 065 700 €	403 €
4	La Motte-Tilly <> Véloroute		Distance : 4,2 km Tracé : R. du Château, RD 120, RD 168 Rabatement vers la Véloroute V33	183 300 €	44 €
3	La Motte-Tilly <> Courceroy		Distance : 0,74 km Tracé : RD120, Rue de la Motte Liaison bourg	16 400 €	22 €
87	V33	Proposition initiale du tracé de la Véloroute	Distance : 9,7 km Tracé : V33 Passage dans port de Nogent-sur-Seine (faisabilité à valider)	1 743 900 €	181 €

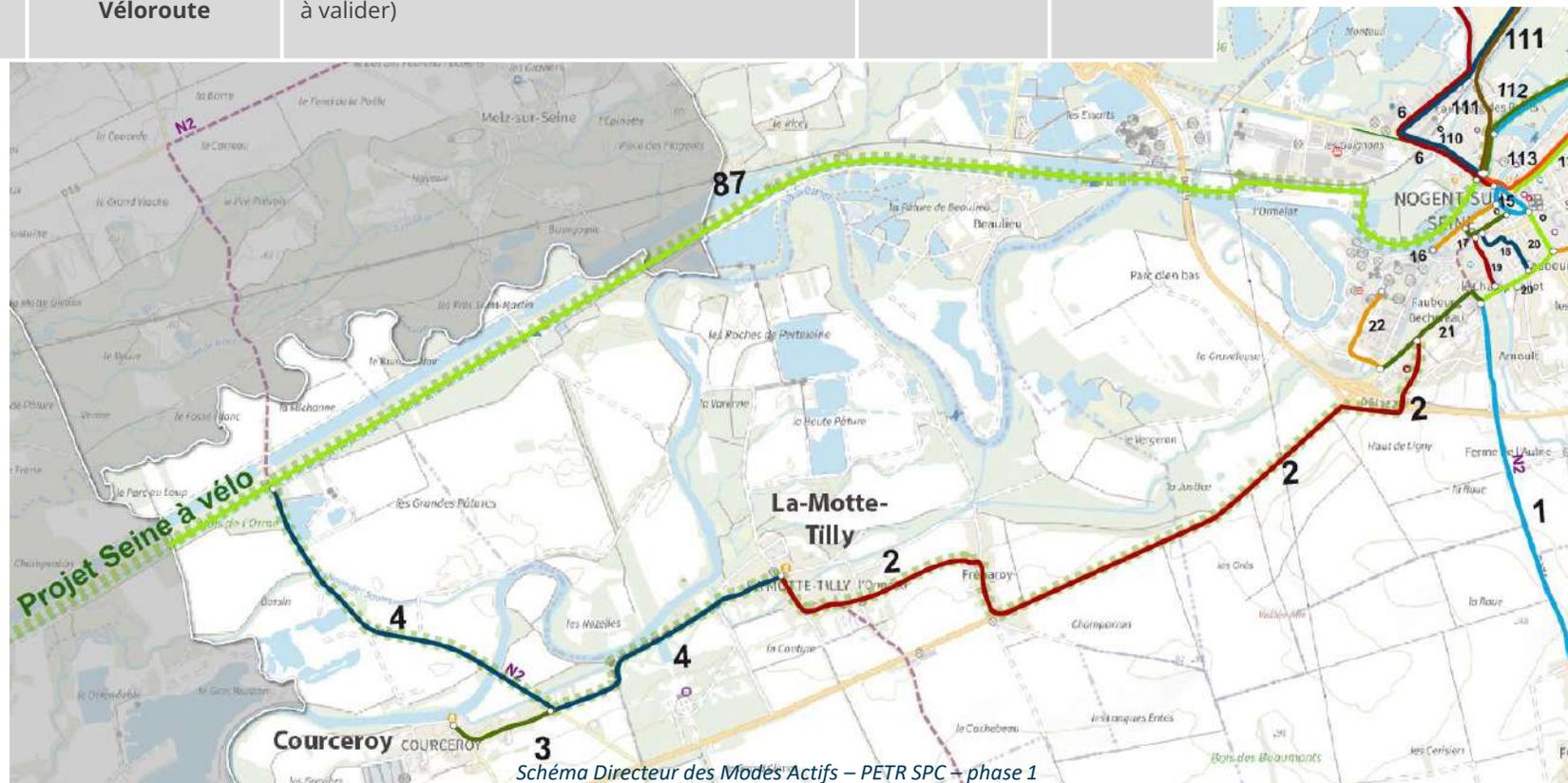
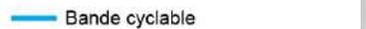
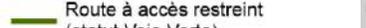
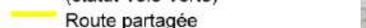
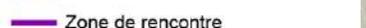


Schéma Directeur des Modes Actifs – PETR SPC – phase 1
construction du maillage

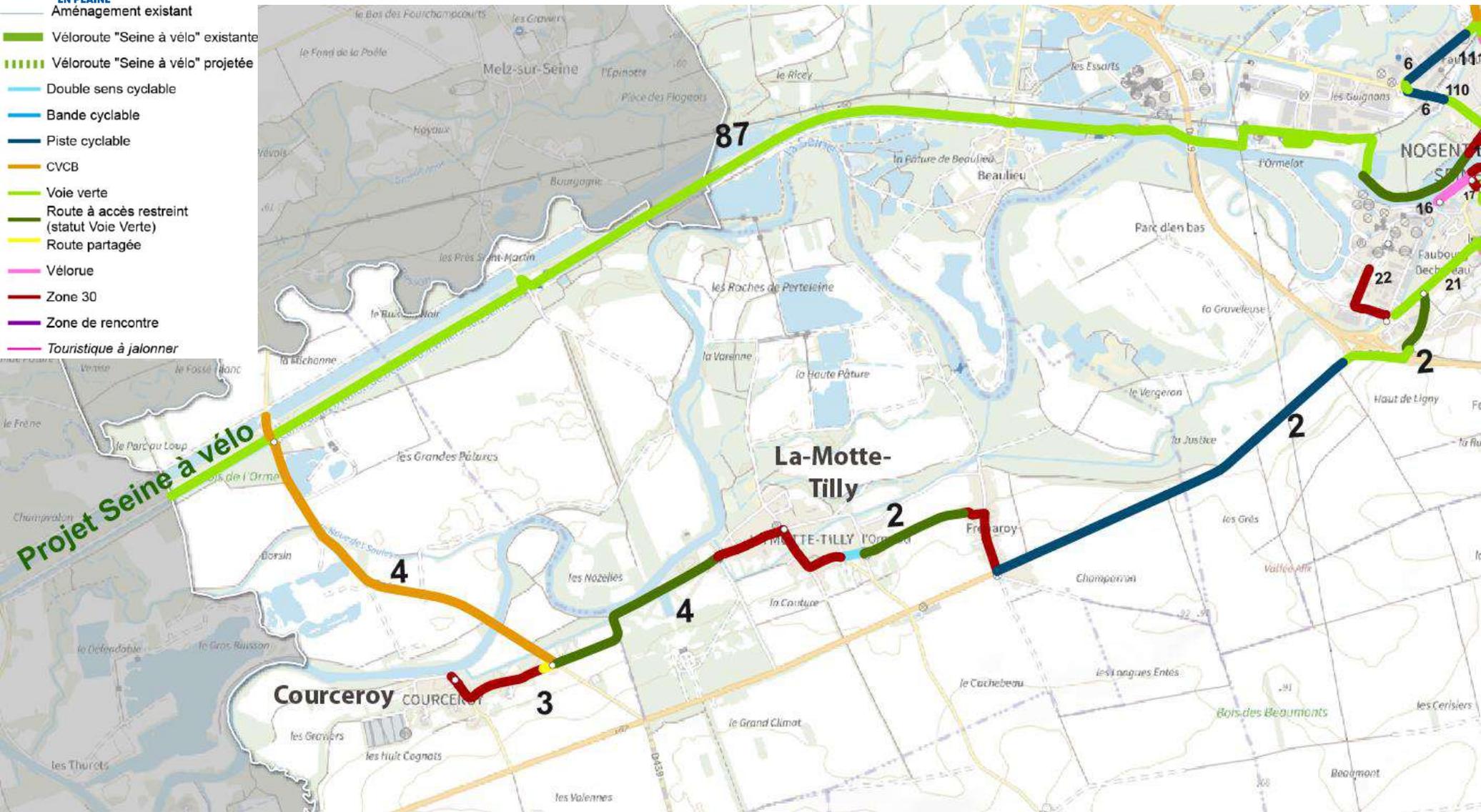


PETR SEINE
EN PLAINES

Aménagement existant

-  Véloroute "Seine à vélo" existante
-  Véloroute "Seine à vélo" projetée
-  Double sens cyclable
-  Bande cyclable
-  Piste cyclable
-  CVCB
-  Voie verte
-  Route à accès restreint (statut Voie Verte)
-  Route partagée
-  Vélorue
-  Zone 30
-  Zone de rencontre
-  Touristique à jalonner

Secteur Ouest de Nogent-sur-Seine : aménagement

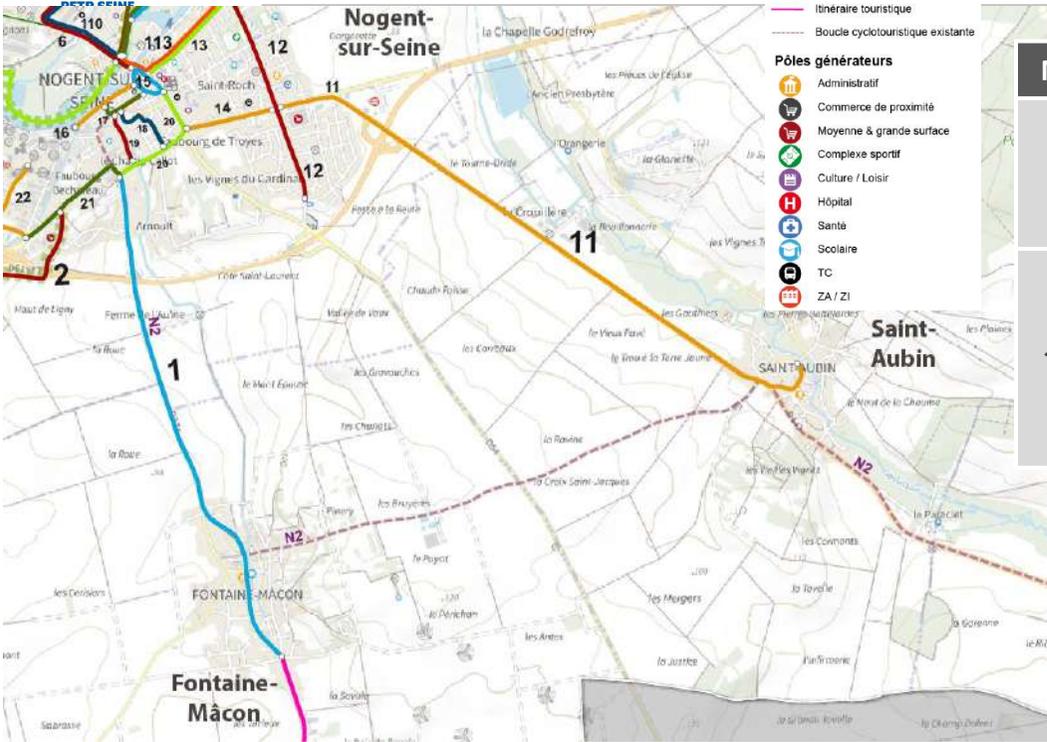




Secteur Sud de Nogent-sur-Seine

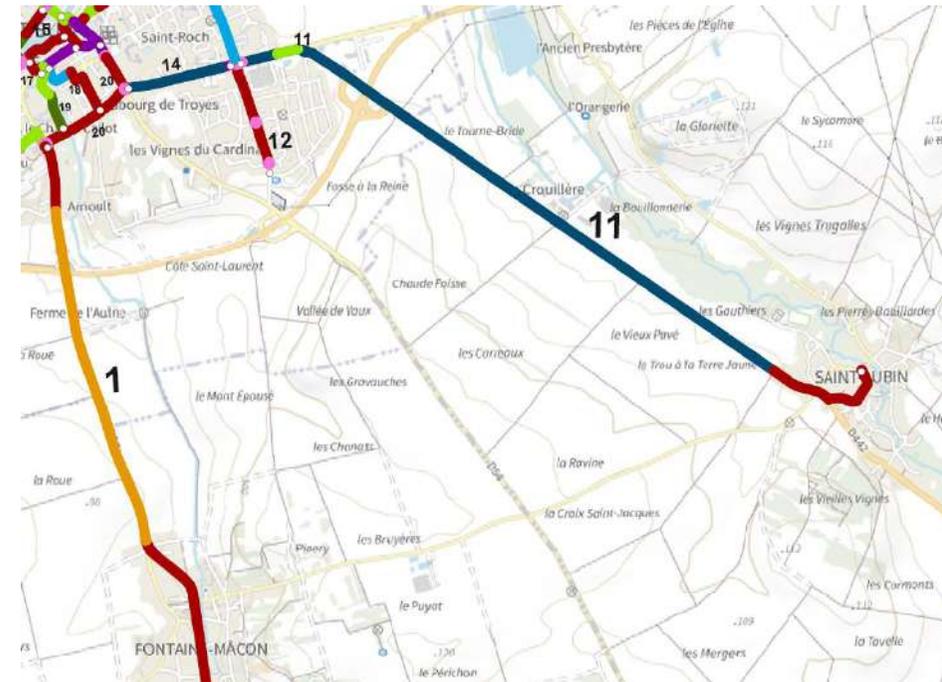
- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante

- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI



N°	Liaison	Description	Coût	ml
1	Fontaine-Mâcon <> Nogent-sur-Seine	Distance : 3,6 km Tracé : RD 374 (<1k Véh./jour) Liaison entre Fontaine-Mâcon et le centre-ville de Nogent-sur-Seine	219 100 €	62 €
11	Saint-Aubin <> Nogent-sur-Seine	Distance : 4,4 km Tracé : R. de l'Eglise, R. de la Seigneurie, RD 442 (~2,6k Véh./jour), Av. du Général de Gaulle Liaison intercommunale Dessert carrefour de Nogent	1 114 600 €	253 €

Secteur Sud de Nogent-sur-Seine : aménagement



N°	Liaison	Description	Coût	ml
84	La Louptière-Thénard <-> Traînel	Distance : 4,5 km Tracé : RD 439 (~1,5k Véh/jr), R. Thénard	1 371 500 €	308 €

Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Itinéraires "utilitaires"
- Itinéraire touristique
- Boucle cyclotouristique existante

Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI



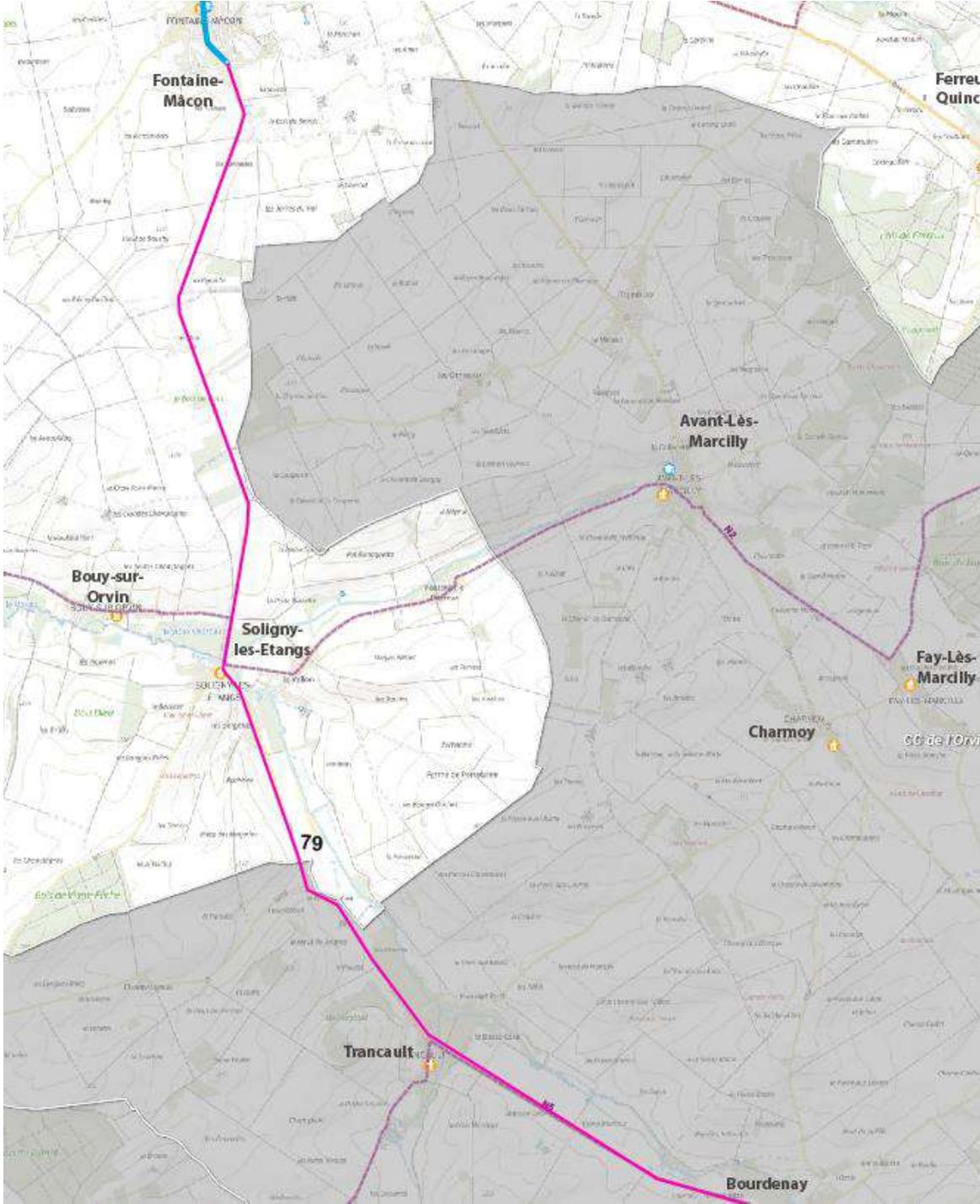
Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

Secteur Traînel : aménagement



Route des Dolmens



Itinéraire touristique : Route des Dolmens
Marcilly-le-Hayer <> Fontaine-Mâcon
Relie les boucles cyclotouristiques du territoire

N°	Liaison	Description	Coût
79	Route des Dolmens	Vocation : Touristique/loisir Distance : 19,6 km (9 km sur la CC) Tracé : RD 374 (~570 Véh./jour) Marcilly-le-Hayer <> Fontaine-Mâcon Relie les boucles cyclotouristiques du territoire	6 500 €

Un coût des aménagements préconisés de 14 M€ HT sur le CCN

► A l'échelle de la CC du Nogentais :

- **Un chiffrage global du maillage cyclable de 14 M€ comprenant le linéaire « utilitaire » et « touristique » ;**
- **32 % du linéaire du schéma pour 46 % des coûts :** des coûts importants de sécurisation pour une intercommunalité plus urbaine à l'échelle du PETR ;
- **+/- 282 k€ de coût d'entretien à terme par an ;**

Détails des coûts en € HT		CCN	Total PETR	
Aménagement du linéaire		13,8 M€	29,9 M€ (98 %)	
Traitement des intersections		159 k€	468 k€ (2 %)	
Installation du jalonnement	« Utilitaire »	66 k€	187 k€	215 k€ (1 %)
	« Touristique »	2,7 k€	27,9 k€	
Total		14 M€ (46 %)	30,7 M€	

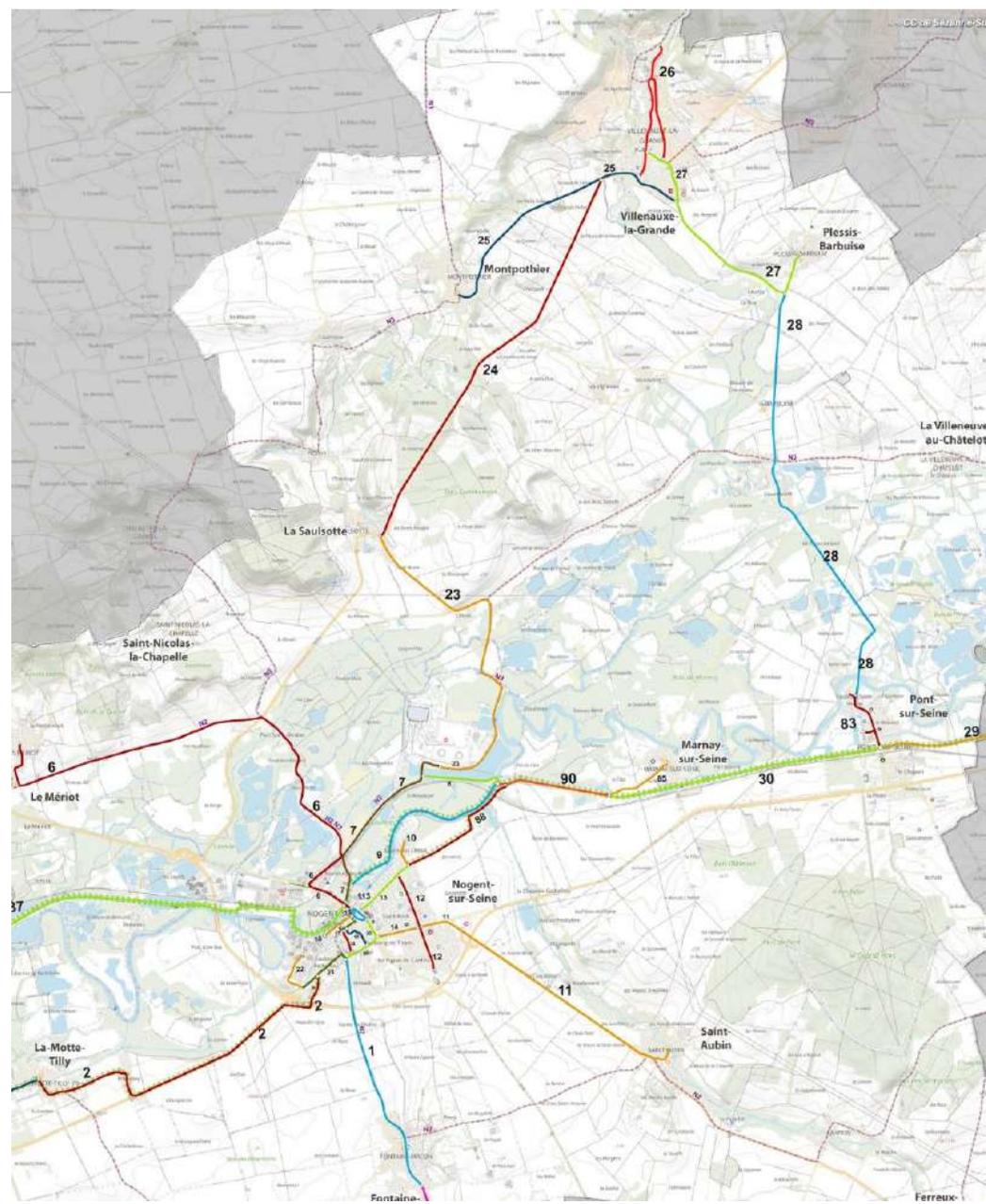
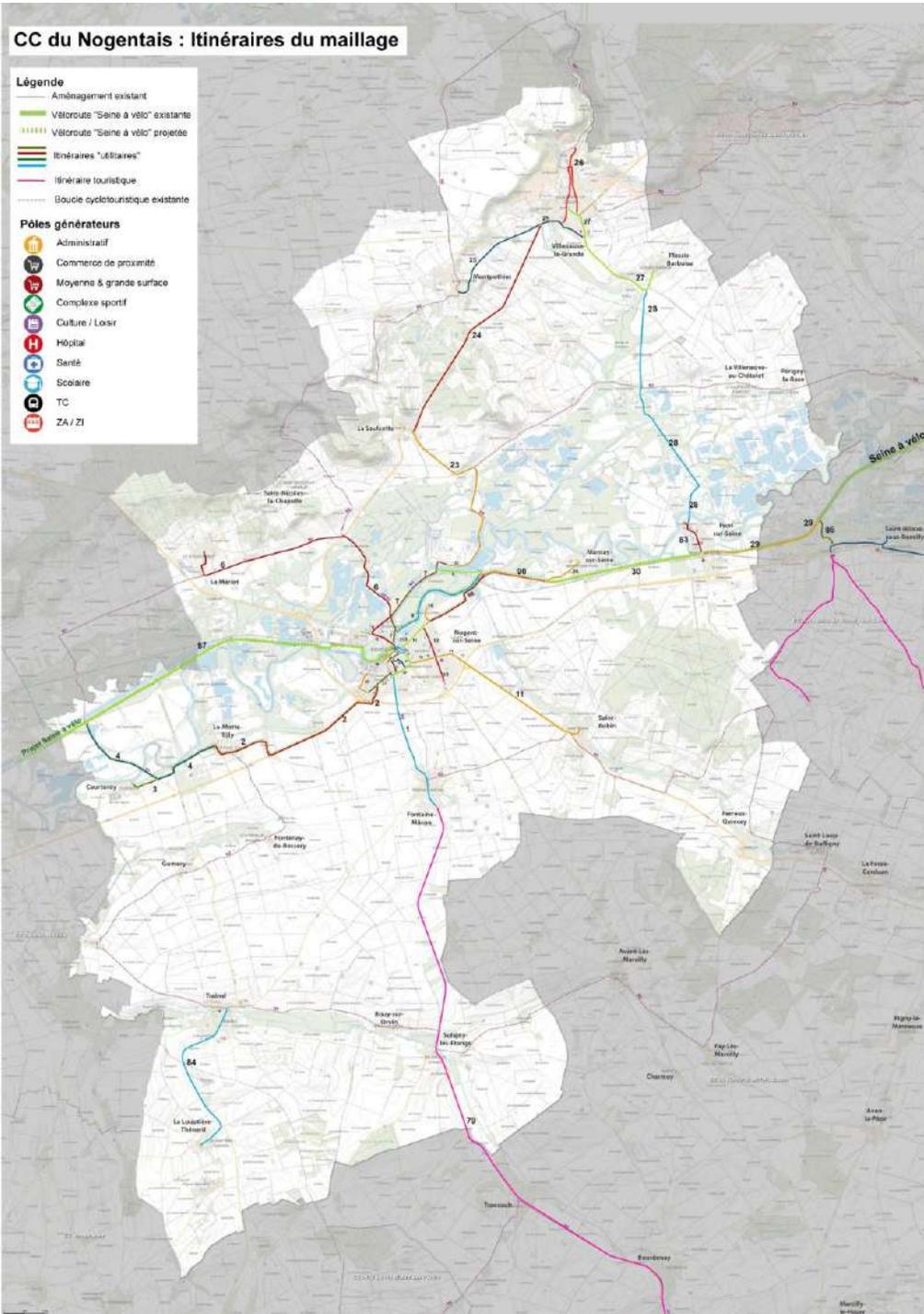
CC du Nogentais : Itinéraires du maillage

Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Itinéraires "Utilitaires"
- Itinéraire touristique
- Boucle cyclotouristique existante

Pôles générateurs

- Administratif
- Commerces de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI



N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
1	Fontaine-Mâcon <> Nogent-sur-Seine	3,6	0,0	2,1	1,4	0,0	216 000 €	0 €	3 100 €	219 100 €	62 €
2	La Motte-Tilly <> Nogent-sur-Seine	5,1	0,0	5,1	0,0	0,0	2 057 000 €	5 400 €	3 300 €	2 065 700 €	403 €
3	La Motte-Tilly <> Courceroy	0,7	0,0	0,1	0,7	0,0	10 000 €	5 400 €	1 000 €	16 400 €	22 €
4	Courceroy <> Véloroute	4,2	0,0	4,2	0,0	0,0	176 000 €	5 400 €	1 900 €	183 300 €	44 €
6	Nogent-sur-Seine <> Le Mériot	7,9	0,0	6,2	1,4	0,2	669 000 €	38 100 €	5 500 €	712 600 €	90 €
7	Nogent-sur-Seine <> CNPE	2,8	0,0	2,7	0,0	0,1	563 000 €	35 200 €	1 800 €	600 000 €	211 €
8	CNPE <> Véloroute	1,2	0,0	1,2	0,0	0,0	117 000 €	0 €	400 €	117 400 €	100 €
9	Marnay-sur-Seine <> Nogent-sur-Seine	2,8	0,0	0,6	0,0	2,2	5 000 €	0 €	900 €	5 900 €	2 €
10	Nogent-sur-Seine Camping	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	11 000 €	0 €	600 €	11 600 €	30 €
11	Saint-Aubin <> Nogent-sur-Seine	4,4	0,0	4,4	0,0	0,0	1 069 000 €	42 600 €	3 000 €	1 114 600 €	253 €
12	Nogent-sur-Seine Avenue de Saint-Roch	1,6	0,0	0,8	0,9	0,0	153 000 €	0 €	2 400 €	155 400 €	96 €
13	Nogent-sur-Seine Rue Anatole France	1,0	0,0	0,7	0,2	0,0	15 000 €	0 €	1 400 €	16 400 €	17 €

N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
14	Nogent-sur-Seine Avenue du Général de Gaulle	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	159 000 €	14 400 €	1 300 €	174 700 €	208 €
15	Nogent-sur-Seine Centre-Ville	0,5	0,0	0,2	0,3	0,0	7 000 €	0 €	800 €	7 800 €	15 €
16	Nogent-sur-Seine Quai de Seine	0,5	0,0	0,0	0,5	0,0	16 000 €	0 €	800 €	16 800 €	32 €
17	Nogent-sur-Seine Rue Saint Laurent	0,4	0,0	0,2	0,2	0,0	5 000 €	0 €	500 €	5 500 €	15 €
18	Nogent-sur-Seine Place de l'Eglise	0,5	0,0	0,0	0,5	0,0	7 000 €	0 €	800 €	7 800 €	15 €
19	Nogent-sur-Seine Rue de la Bonde	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	1 000 €	0 €	600 €	1 600 €	4 €
20	Nogent-sur-Seine Rue Poncelet	1,0	0,0	0,9	0,1	0,0	15 000 €	0 €	1 400 €	16 400 €	17 €
21	Nogent-sur-Seine Route de Bray	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	263 000 €	27 000 €	1 200 €	291 200 €	357 €
22	Nogent-sur-Seine Liaison Zone d'activité ouest	0,4	0,0	0,0	0,4	0,0	5 000 €	30 300 €	600 €	35 900 €	83 €
23	Nogent-sur-Seine (CNPE) <-> La Saulsotte	5,1	0,0	5,1	0,0	0,0	624 000 €	1 500 €	2 600 €	628 100 €	122 €
24	La Saulsotte <-> Villenauxe-la-Grande	6,0	0,0	5,3	0,5	0,0	1 666 000 €	0 €	2 600 €	1 668 600 €	276 €

N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
25	Montpothier <> Villenauxe-la-Grande	4,3	0,0	4,3	0,0	0,0	598 000 €	0 €	3 300 €	601 300 €	140 €
26	Villenauxe-la-Grande Liaison Nord Sud	3,3	0,0	2,1	0,0	1,2	40 000 €	0 €	5 000 €	45 000 €	14 €
27	Villenauxe-la-Grande <> Plessis-Barbuise	3,9	0,0	3,9	0,0	0,0	519 000 €	1 500 €	2 900 €	523 400 €	133 €
28	Plessis-Barbuise <> Pont-sur-Seine	6,2	0,0	6,1	0,2	0,0	248 000 €	0 €	3 900 €	251 900 €	40 €
29	Pont-sur-Seine <> Crancey	3,1	0,0	3,1	0,0	0,0	1 023 000 €	0 €	1 000 €	1 024 000 €	334 €
30	Pont-sur-Seine <> Marnay-sur-Seine	3,8	0,0	3,8	0,0	0,0	763 000 €	0 €	1 300 €	764 300 €	200 €
83	Pont-sur-Seine <> V33	1,2	0,0	0,1	1,0	0,1	27 000 €	0 €	1 800 €	28 800 €	24 €
84	Traînel <> La Louptière Thénard	4,5	0,0	4,5	0,0	0,0	1 368 000 €	0 €	3 500 €	1 371 500 €	308 €
85	Marnay-sur-Seine <> V33	1,0	0,0	0,1	0,9	0,0	12 000 €	0 €	400 €	12 400 €	13 €
87	Nogent-sur-Seine <> Seine-et-Marne	9,7	0,0	9,7	0,0	0,0	1 739 000 €	0 €	4 900 €	1 743 900 €	181 €
88	Nogent-sur-Seine est <> V33	1,9	0,0	0,7	1,1	0,1	156 000 €	0 €	600 €	156 600 €	81 €
90	Marnay-sur-Seine <> Nogent-sur-Seine	1,6	0,0	1,5	0,0	0,2	291 000 €	0 €	500 €	291 500 €	180 €

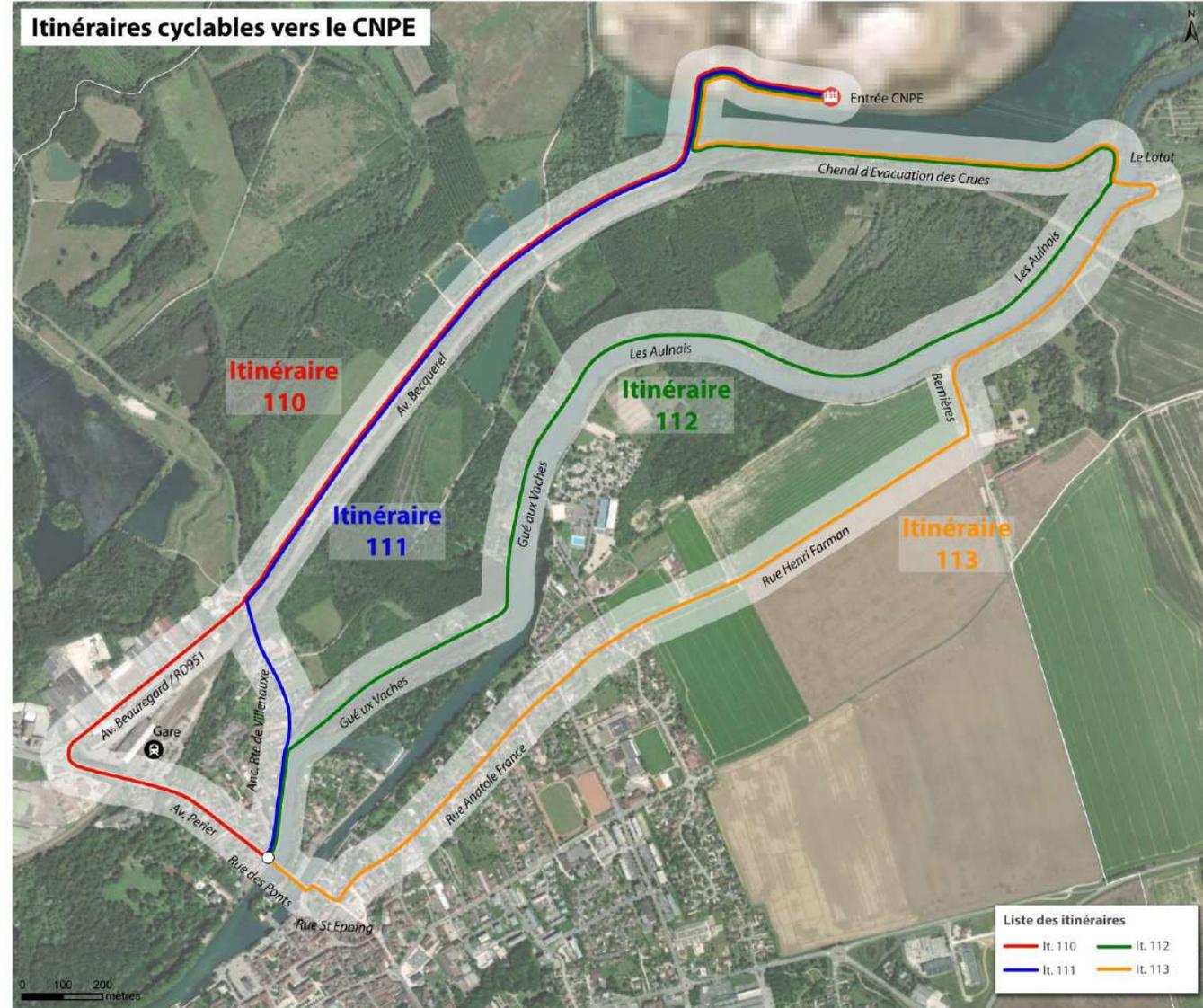


Zoom connexions CNPE

- **Itinéraire 110 : 3,3 km** (gare, Av. Jean-Casimir Perier, Av. Beauregard, Av. Becquerel)
- **Itinéraire 111 : 2,8 km** (Ancienne route de Villenauxe, passerelle, Av. Becquerel)
- **Itinéraire 112 : 4,8 km** (Ancienne route de Villenauxe, V33 – Seine à Vélo, Chenal)
- **Itinéraire 113 : 4,9 km** (centre-ville de Nogent-sur-Seine, rues Anatole France et Henri Farman, Bernières, Le Lotat et le Chenal)



L'itinéraire 110 est le plus pertinent pour une vocation utilitaire, et selon son aménagement il pourra devenir une alternative de tracé de la véloroute



Préconisations Av. Perier

Itinéraire 110



Intersection à créer :

Matérialiser d'une traversée pour les cyclistes avant le rond-point / signalisation

2 400 €



Tronçon 30 (250 m) :
Piste existante côté ouest

Aménagement
0 €

Voie verte sur la rive Ouest



Tronçon 29 (300 m) :
Voie Verte (3 m de large) grâce à l'extension du trottoir

Extension du trottoir Ouest et diminution du trottoir Est-ce qui modifiera l'axe de voirie

Aménagement
106 100 €

Départ
itinéraire 110

Synthèse des coûts Av. Perier

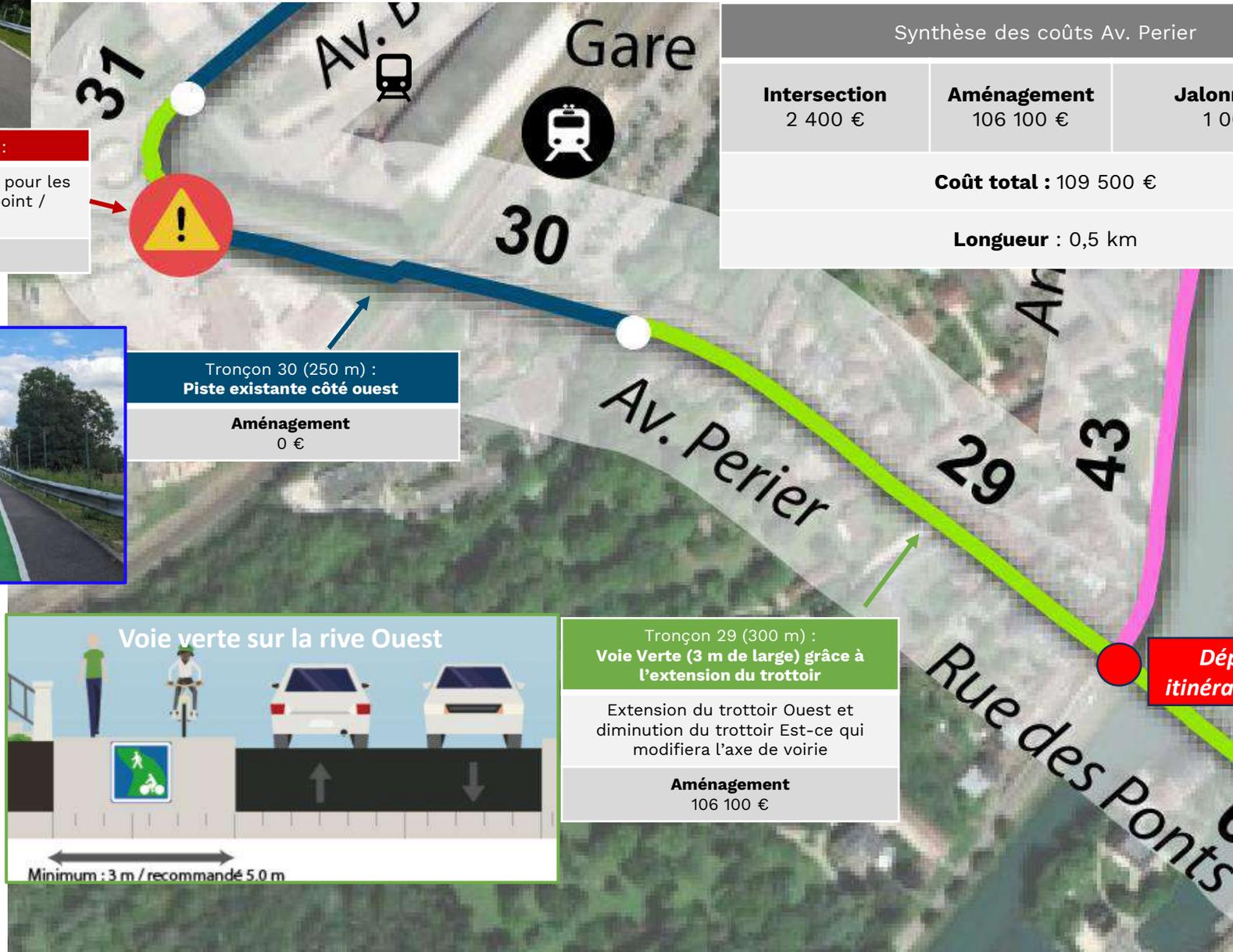
Intersection
2 400 €

Aménagement
106 100 €

Jalonnement
1 000 €

Coût total : 109 500 €

Longueur : 0,5 km



Privilégier la piste sur la rive Est pour éviter deux traversées de la RD951 (plus facile de gérer entrée/sortie PL)



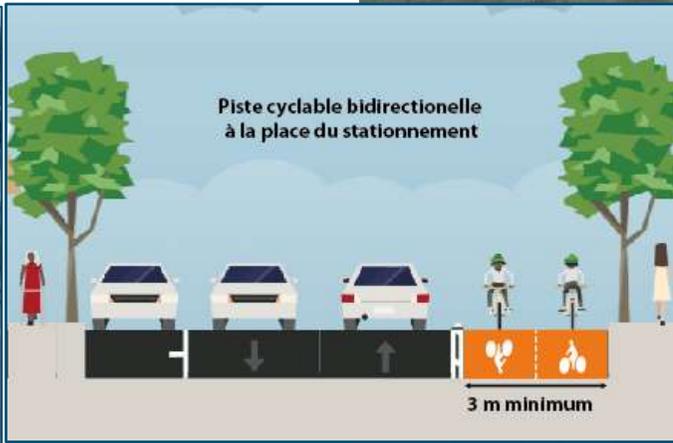
Tronçon 33 :



Tronçon 33 (85 m) :
Voie verte (mini 3 m de large) avec reprise du trottoir et extension sur accotement (inférieure à 1 m)
Aménagement
25 900 €



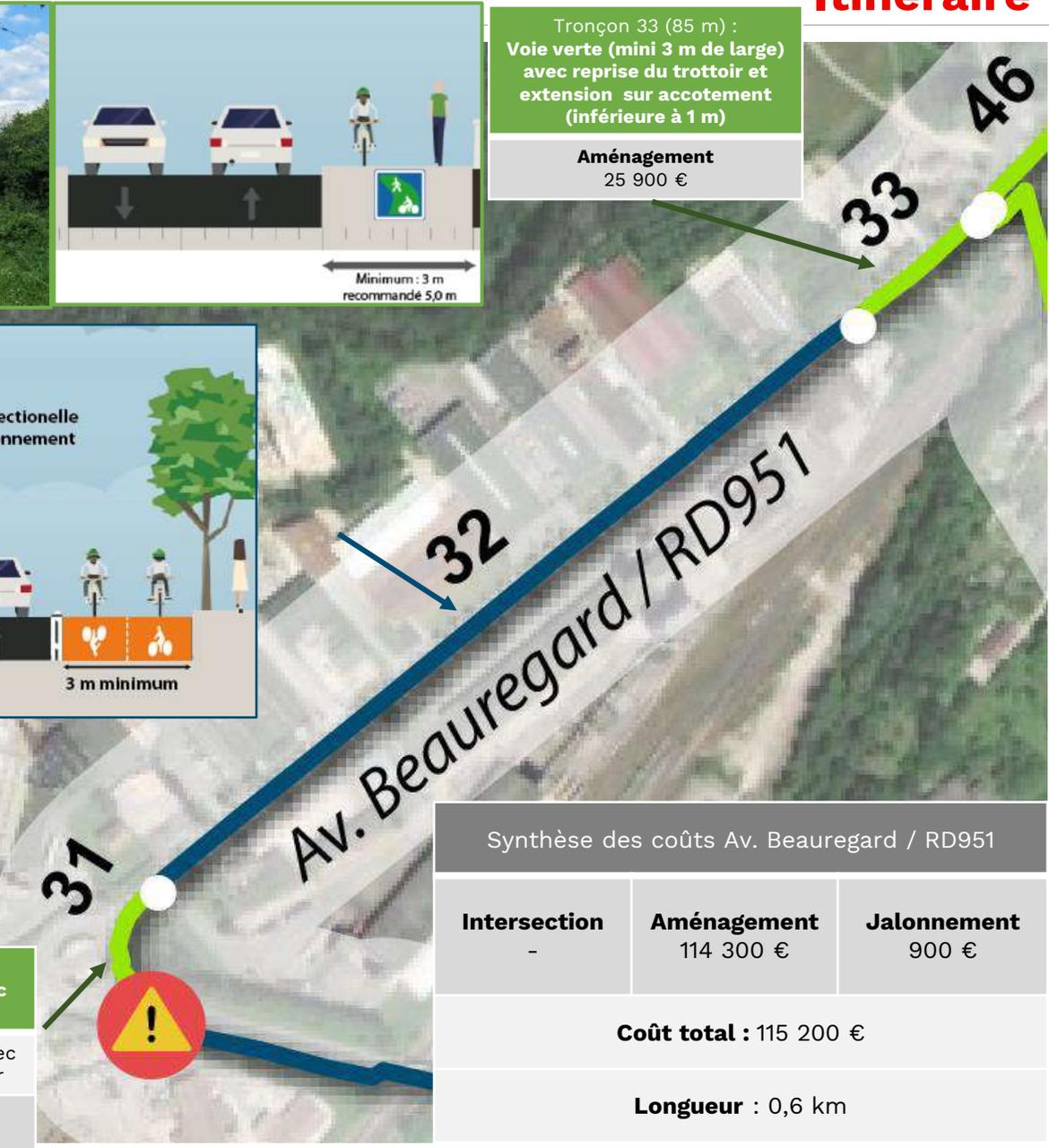
Tronçon 32 :



Tronçon 32 (445 m) :
Piste cyclable bidirectionnelle (3 m de large) à créer sur stationnement
Piste cyclable en remplacement du stationnement latéral côté est (reprise de la chaussée et bordure)
Aménagement
66 800 €



Tronçon 31 (70 m) :
Voie Verte (mini 3 m de large) avec reprise du trottoir
Voie verte autour du rond-point avec élargissement ponctuel du trottoir
Aménagement
21 600 €



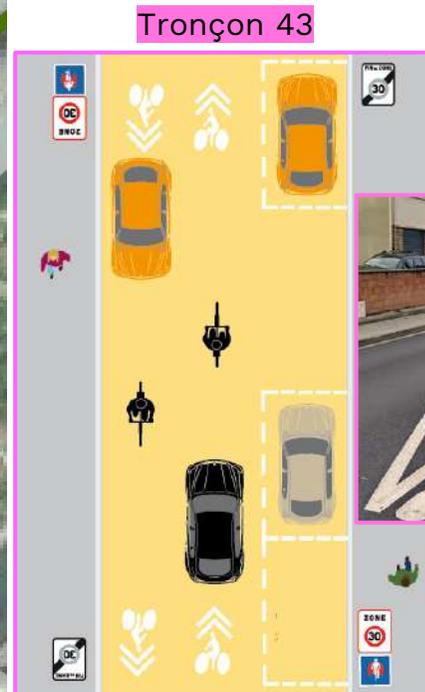
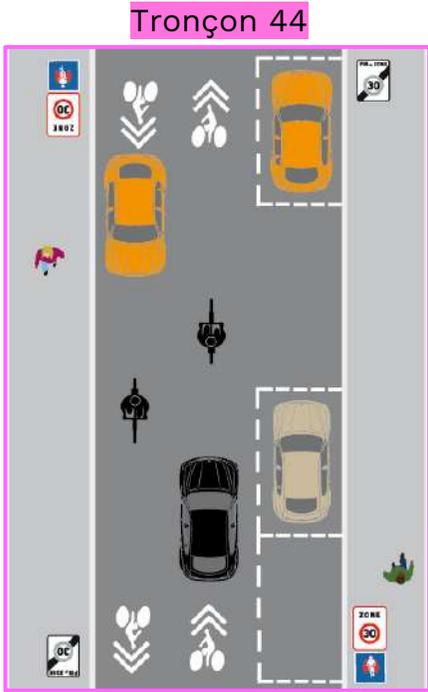
Synthèse des coûts Av. Beauregard / RD951

Intersection	Aménagement	Jalonnement
-	114 300 €	900 €
Coût total : 115 200 €		
Longueur : 0,6 km		



Synthèse des coûts ancienne route de Villenauxe

Intersection	Aménagement	Jalonnement
-	61 100 €	1 000 €
Coût total : 62 100 €		
Longueur : 0,7 km		



Intersection	Aménagement	Jalonnement
-	401 200 €	500 €

Coût total : 401 700 € / Longueur : 1,6 km

Préconisations Av. Becquerel commun Itinéraire 110 et itinéraire 111



**Tronçon 48 (390 m) :
Piste cyclable bidirectionnelle sur
accotement (3 m de large) + 1 barrière**

Piste cyclable (3m) entre la route et a
voie ferrée sur le délaissé

**Aménagement
98 800 €**

**Tronçon 47 (1 km) :
Piste cyclable bidirectionnelle sur
accotement (3 m de large) + 1 barrière
amovible d'accès**

Piste cyclable (3m) entre la route et la
voie ferrée

**Aménagement
255 000 €**

**Tronçon 46 (140 m) :
Voie Verte (3 m de large mini) sur
accotement avec déplacement
barrière et travaux de
soutènement éventuel**

**Aménagement
35 800 €**

**Barrière en cas de passage d'un
train (env. 1 fois / an)**

Coût intégré au tronçon 47

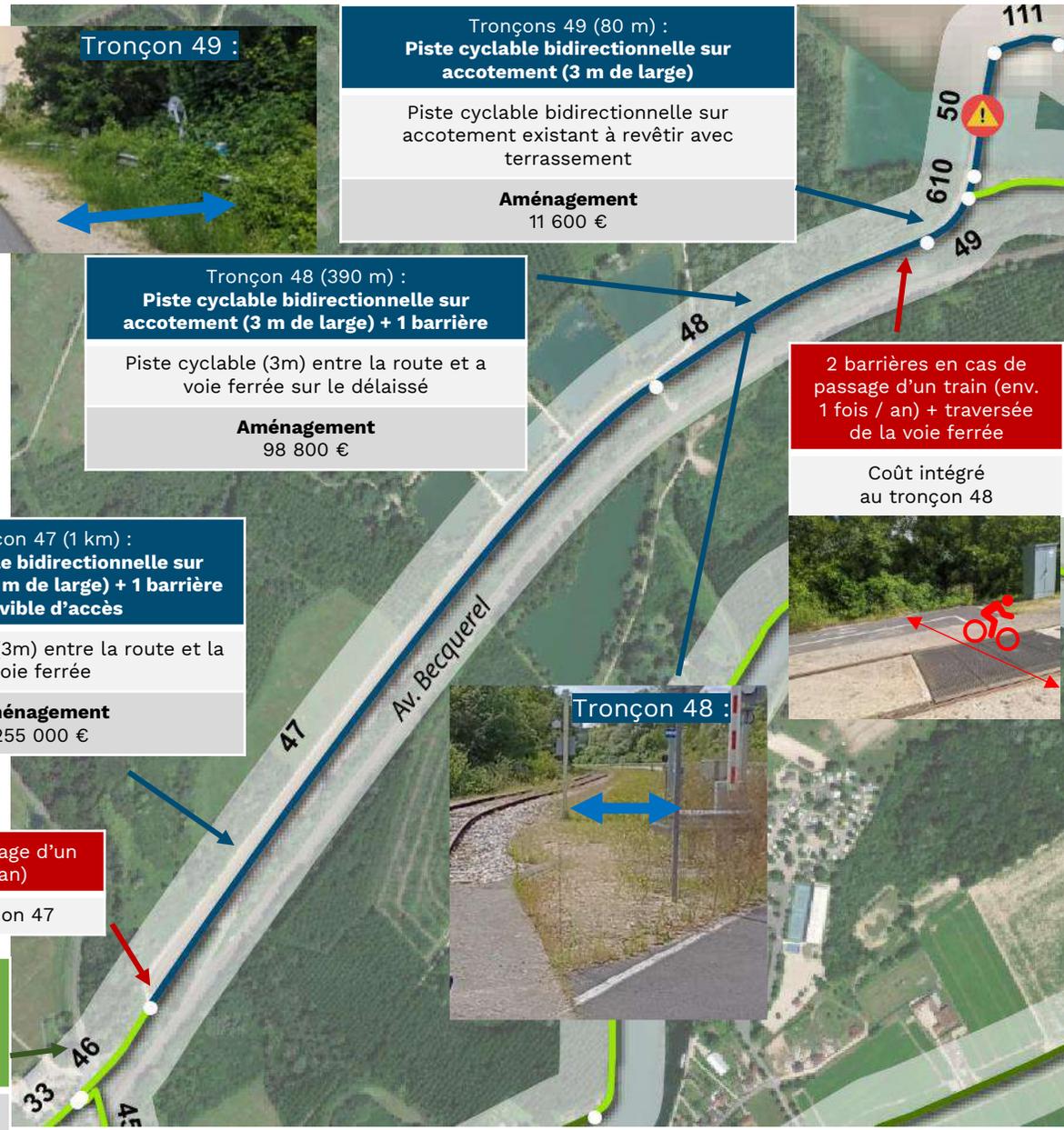
**Tronçons 49 (80 m) :
Piste cyclable bidirectionnelle sur
accotement (3 m de large)**

Piste cyclable bidirectionnelle sur
accotement existant à revêtir avec
terrassament

**Aménagement
11 600 €**

**2 barrières en cas de
passage d'un train (env.
1 fois / an) + traversée
de la voie ferrée**

Coût intégré
au tronçon 48



Entrée chemin tronçon 51 :

Tronçon 51 (1,2 km) :
Voie Verte (3 m de large mini) sur
chemin existant à revêtir

Aménagement
116 900 €

tronçon 60 :

Route à accès restreint

Tronçon 60 (0,6 km) :
Mise en route à accès restreint (statut voie verte) de
la voirie existante (autorisée à certains ayant droit)

Ecluse pour matérialiser l'entrée sur l'aménagement

Aménagement
4 900 €

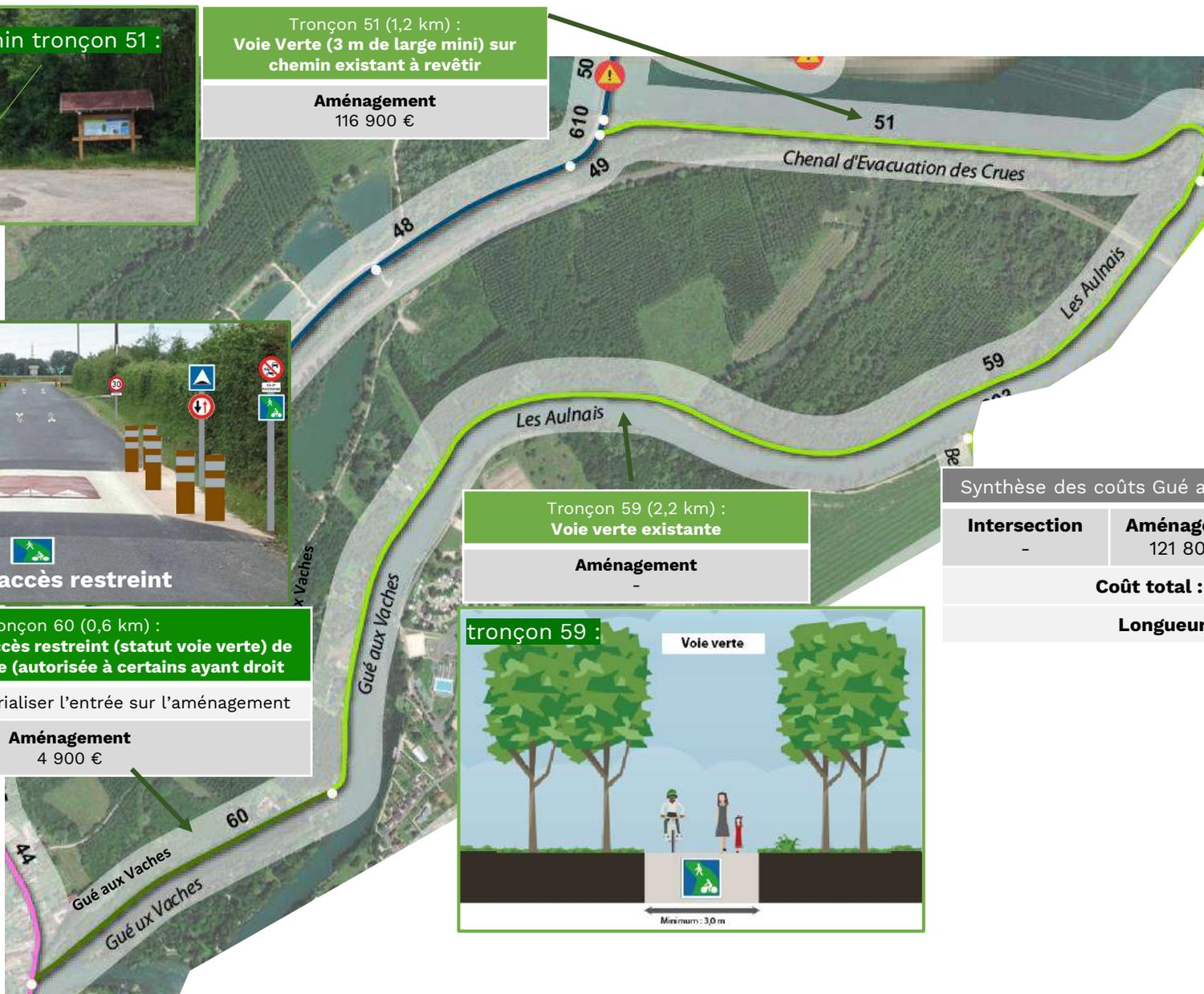
Tronçon 59 (2,2 km) :
Voie verte existante

Aménagement
-

tronçon 59 :

Voie verte

Minimum : 3,0 m



Synthèse des coûts Gué aux Vaches / Les Aulnais

Intersection	Aménagement	Jalonnement
-	121 800 €	1 300 €

Coût total : 123 100 €

Longueur : 4 km

Synthèse des coûts Rue des Ponts <=> Rue Henri Farman

Intersection	Aménagement	Jalonnement
-	61 500 €	1 800 €

Coût total : 63 300 €

Longueur : 1,2 km

Tronçon 28 (130 m) : Voie Verte (3 m de large) sur extension du trottoir sud

Voie verte sur trottoir sud avec élargissement de celui-ci et suppression/réduction du trottoir nord

Aménagement
44 287 €

Tronçon 615 (30 m) : Z30 avec trajectoire matérialisée

Pictogrammes pour trajectoire matérialisée et création d'une chicane supplémentaire avec by-pass

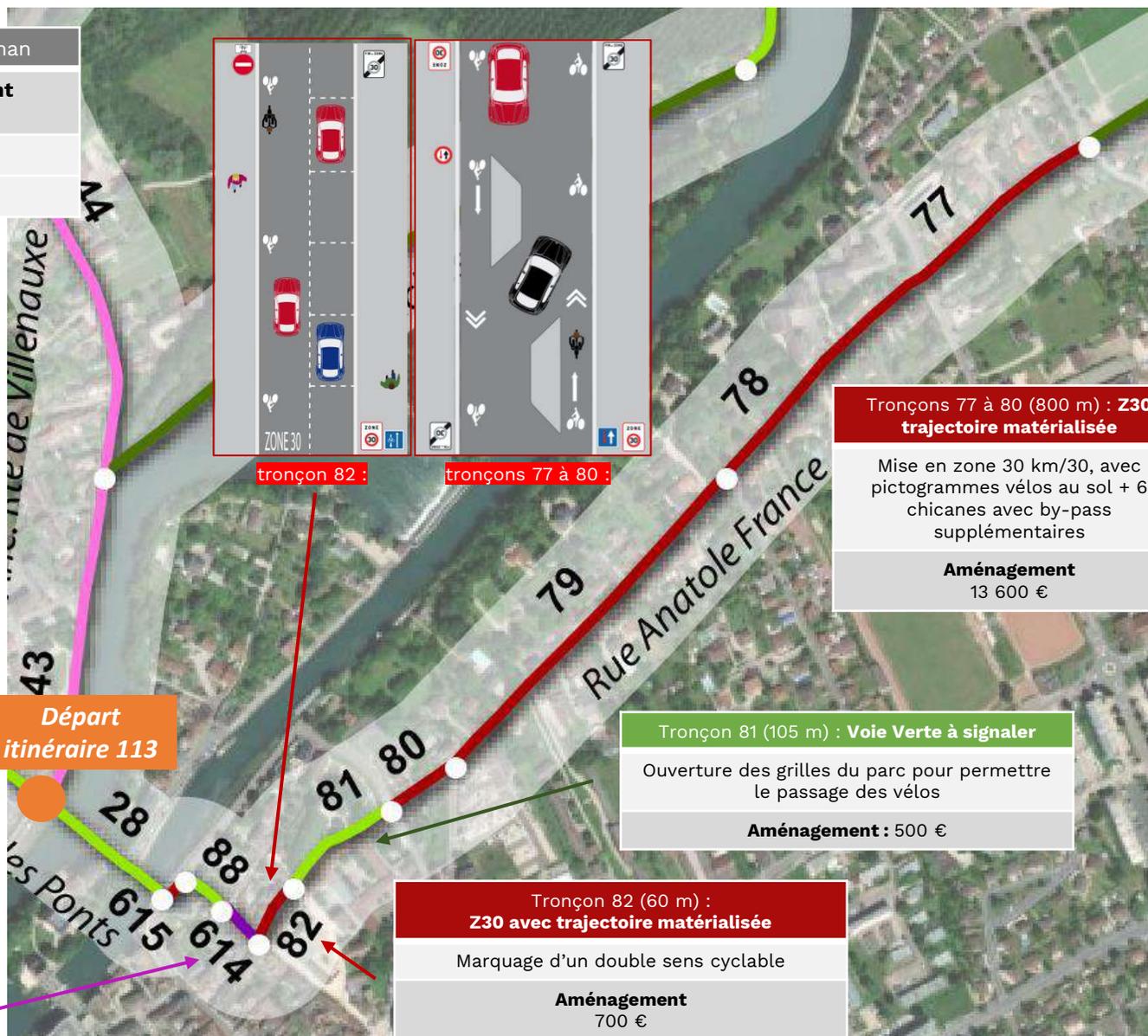
Aménagement
2 000 €

Tronçon 88 (40 m) : Voie Verte à signaler

Aménagement
200 €

Tronçon 614 (40 m) : Zone de rencontre existante, avec mise en place pictogramme pour trajectoire matérialisée

Aménagement
100 €



Tronçons 77 à 80 (800 m) : Z30 trajectoire matérialisée

Mise en zone 30 km/30, avec pictogrammes vélos au sol + 6 chicanes avec by-pass supplémentaires

Aménagement
13 600 €

Tronçon 81 (105 m) : Voie Verte à signaler

Ouverture des grilles du parc pour permettre le passage des vélos

Aménagement : 500 €

Tronçon 82 (60 m) : Z30 avec trajectoire matérialisée

Marquage d'un double sens cyclable

Aménagement
700 €

Synthèse des coûts Rue des Ponts <> Rue Henri Farman

Intersection	Aménagement	Jalonnement
-	155 500 €	700 €

Coût total : 156 200 €

Longueur : 2 km



Tronçon 58 (105 m) :
Voie verte existante

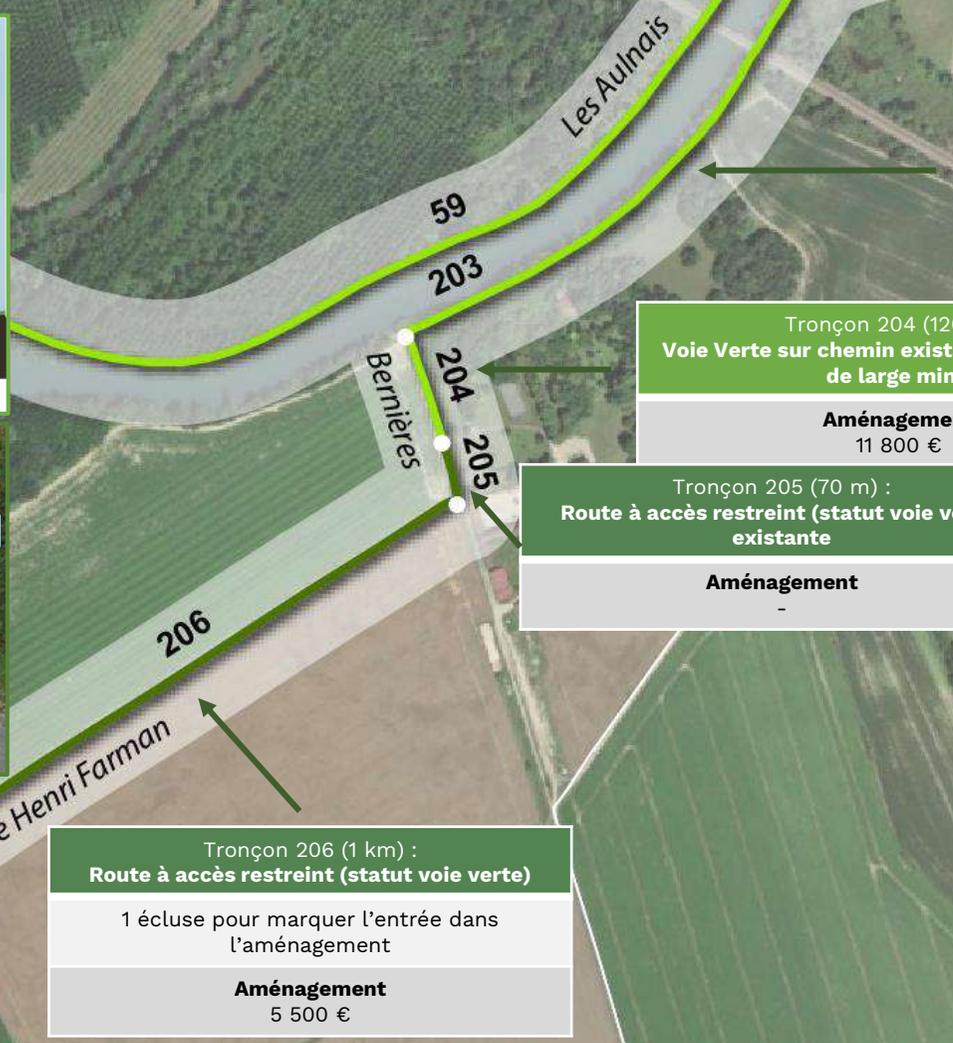
Aménagement
-

Tronçon 202 (30 m) :
Passerelle existante

Aménagement
-

Tronçon 203 (690 m) :
Voie Verte sur emprise existante à aménager (3 m de large mini)

Aménagement
138 200 €



Tronçon 204 (120 m) :
Voie Verte sur chemin existant à revêtir (3 m de large mini)

Aménagement
11 800 €

Tronçon 205 (70 m) :
Route à accès restreint (statut voie verte) existante

Aménagement
-

Tronçon 206 (1 km) :
Route à accès restreint (statut voie verte)

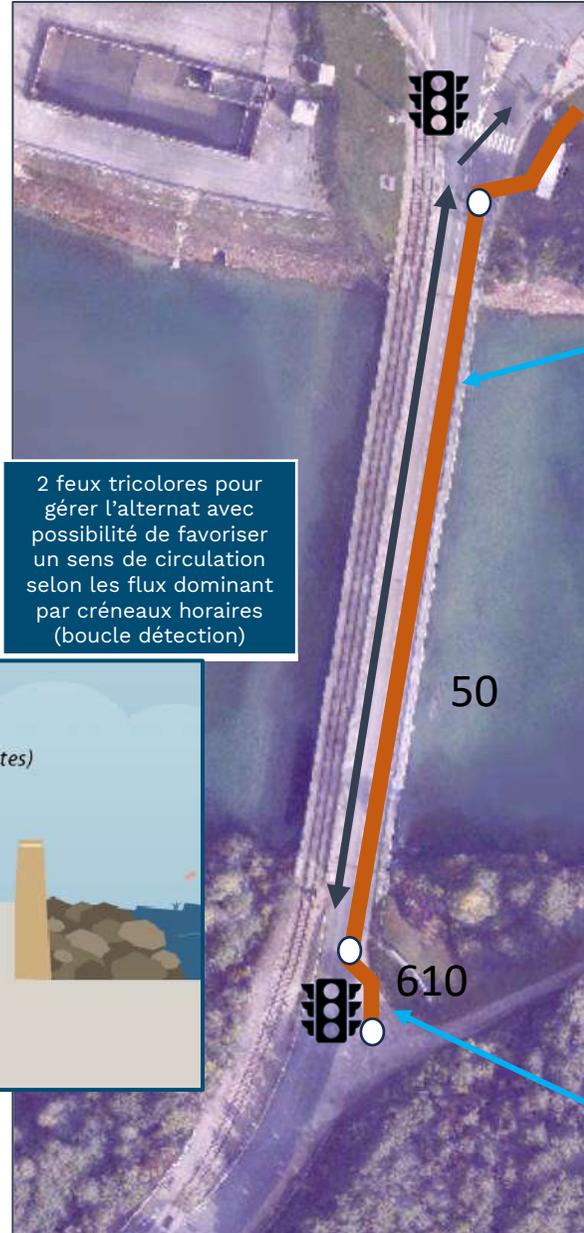
1 écluse pour marquer l'entrée dans l'aménagement

Aménagement
5 500 €

Préconisations pour la traversée du pont au-dessus du chenal :

Solution 1 : Alternat véhicules motorisés et piste cyclable bidirectionnelle

- **Meilleur compromis entre coût et sécurité ;**
- **Option simple à mettre en œuvre et peu coûteuse pour disposer d'un réel site propre pour les cycles sur la traversée du pont ;**
 - Coût : +/- 30 K€.
 - Pas de partage de voirie et absence d'intersection à traiter



2 feux tricolores pour gérer l'alternat avec possibilité de favoriser un sens de circulation selon les flux dominant par créneaux horaires (boucle détection)

Tronçon 50 (160 m) :
Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur et circulation alternée via un système de feux tricolores

Piste cyclable (si possible 3 m) sur la voie de circulation Est avec mise en place d'un séparateur physique et d'un marquage coloré. Voie de circulation à double sens sur l'autre voie ainsi qu'une réduction de la vitesse

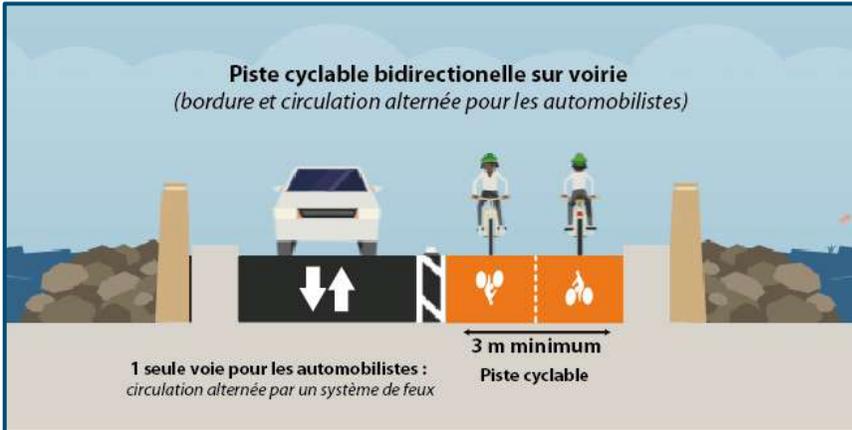
Aménagement :
 23 879 €



Tronçons 610 (30 m) :
Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement

Piste cyclable bidirectionnelle sur chemin existant à revêtir avec terrassement

Aménagement
 4 391 €



Solution 2 non optimale Av. Becquerel + traversée du Pont

Solution 2 : Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB)

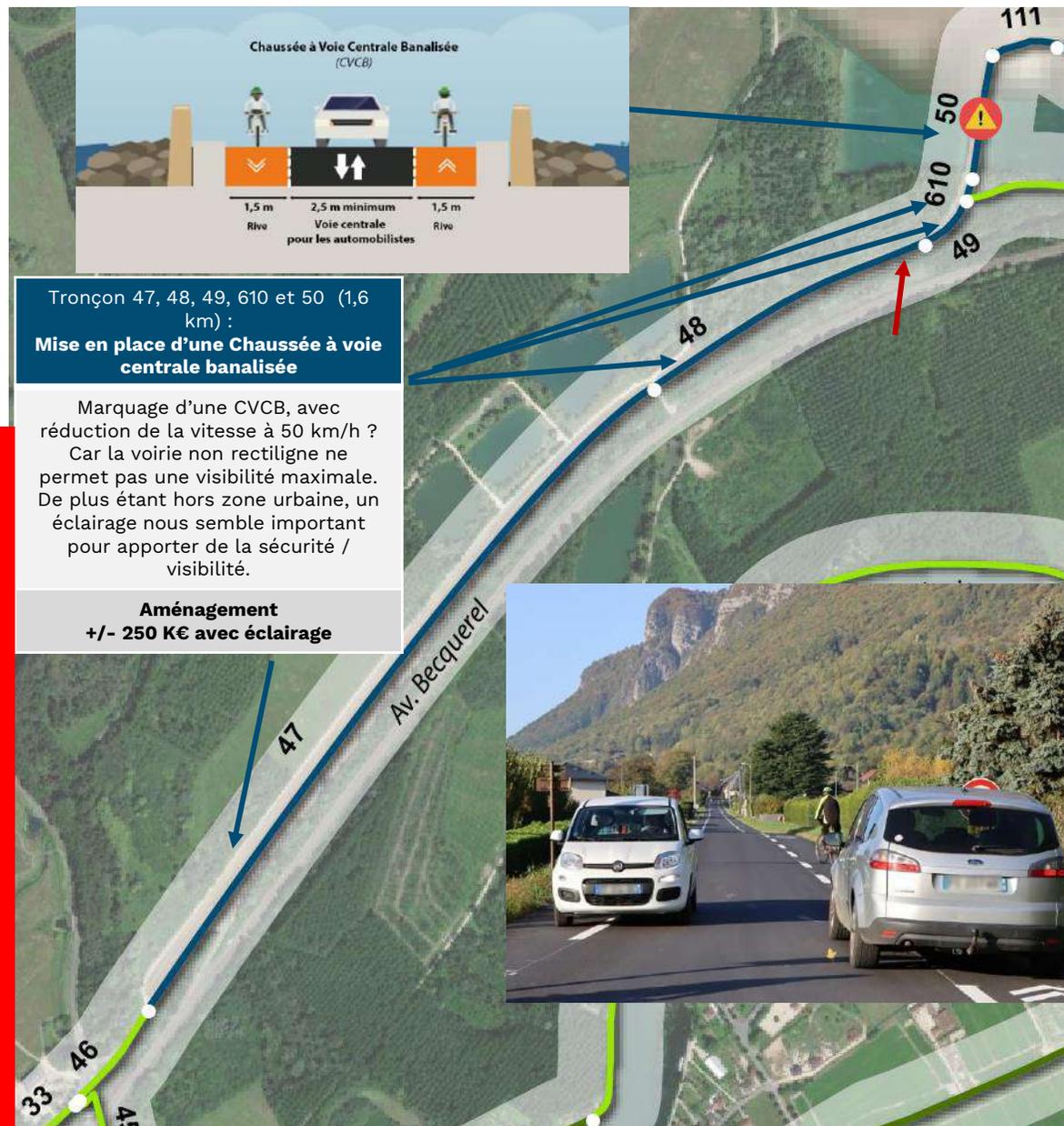
- **Une CVCB** : les véhicules motorisés circulent sur la voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la rive (voie partagée).
- **La CVCB implique de diminuer la vitesse à 50 km/h** voire 70 km/h et peut convenir à un **trafic allant jusqu'à 5 000 véhicules/jour** (CEREMA).

Sur cette avenue Becquerel, dans le cadre d'une mise en œuvre d'un aménagement « rapide et de transition » il peut être évalué la faisabilité d'une chaussée à voie centrale banalisée sur les tronçons 47 et 48.

Si tel était le cas : pour limiter les traversées nécessaires des cycles, les tronçons 49, 610 et 50 devraient aussi être en CVCB. Cet aménagement de transition, non optimale en termes de sécurité (risque de vitesses excessives des véhicules, présence de camions, ...) devrait en parallèle du marquage nécessiter la mise en place d'un éclairage.

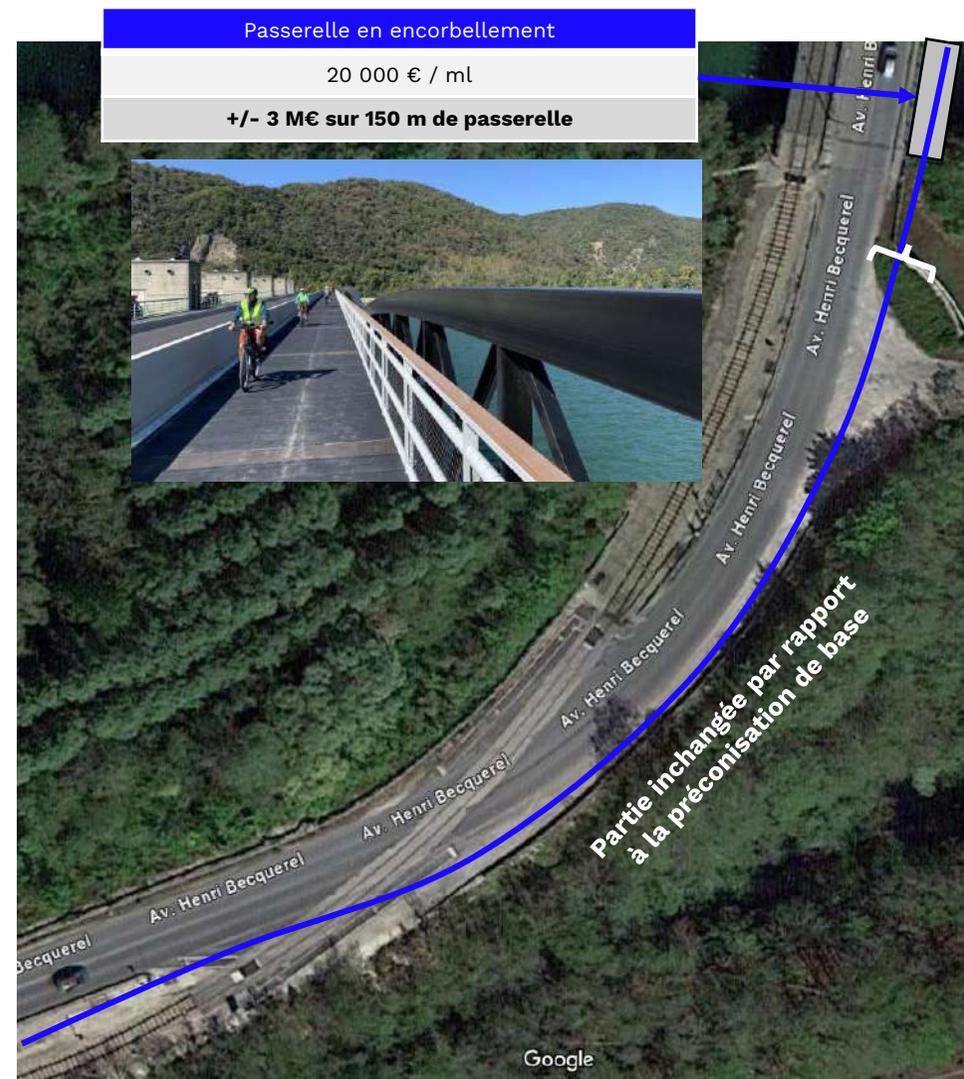
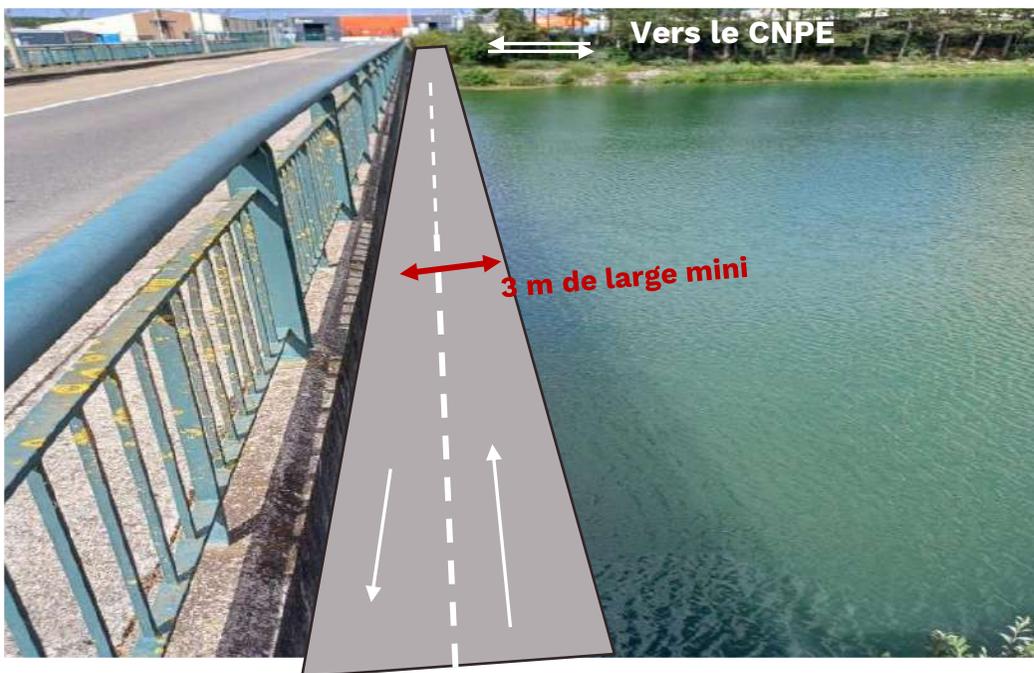
De ce fait son coût pourrait atteindre près de 250 k€ soit plus de 50% du coût de l'aménagement d'un site propre envisagé qui certes serait plus long à mettre œuvre mais définitif !

Ne faut-il pas, dans une phase de transition envisager plutôt de valoriser les alternatives d'itinéraires 112 ou 113, surtout si les aménagements de l'itinéraire 110 (avenue de Beauregard...) ne sont pas mise en place en parallèle de l'avenue Becquerel.



Préconisations pour la traversée du pont au-dessus du chenal : Solution 3 : Passerelle cyclable en encorbellement

- **Mise en place d'une passerelle en encorbellement** (ou nécessité d'une passerelle spécifique parallèle selon capacité du pont à la supporter. Dans ce cas son positionnement peut évoluer selon facilité d'implantation).
- **Option plus la onéreuse, sécuritaire pour les vélos et sans impact sur la circulation automobile :**
 - Coût : +/- 3 M€.
 - Pas de partage de voirie et absence d'intersection à traiter



Préconisations entre le Pont et l'entrée du CNPE (communes à toutes les variante d'itinéraires)

Synthèse des coûts CNPE		
Intersection 23 900 €	Aménagement 83 800 €	Jalonnement 200 €
Coût total : 107 900 € / Longueur : 0,35 km		

Tronçon 111 (85 m) :
Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement (3 m de large)

Piste cyclable (3m) sur la rive sud, derrière grillage parking...

Aménagement :
20 800 €



Sécuriser la traversée de la route devant l'entrée du CNPE

Plateau surélevé, reprise de l'îlot central, signalisation des traversées pour cycles

23 900 €

Entrée CNPE <-> Pont du chenal



Tronçon 50 :
Traversée du pont selon la solution retenue

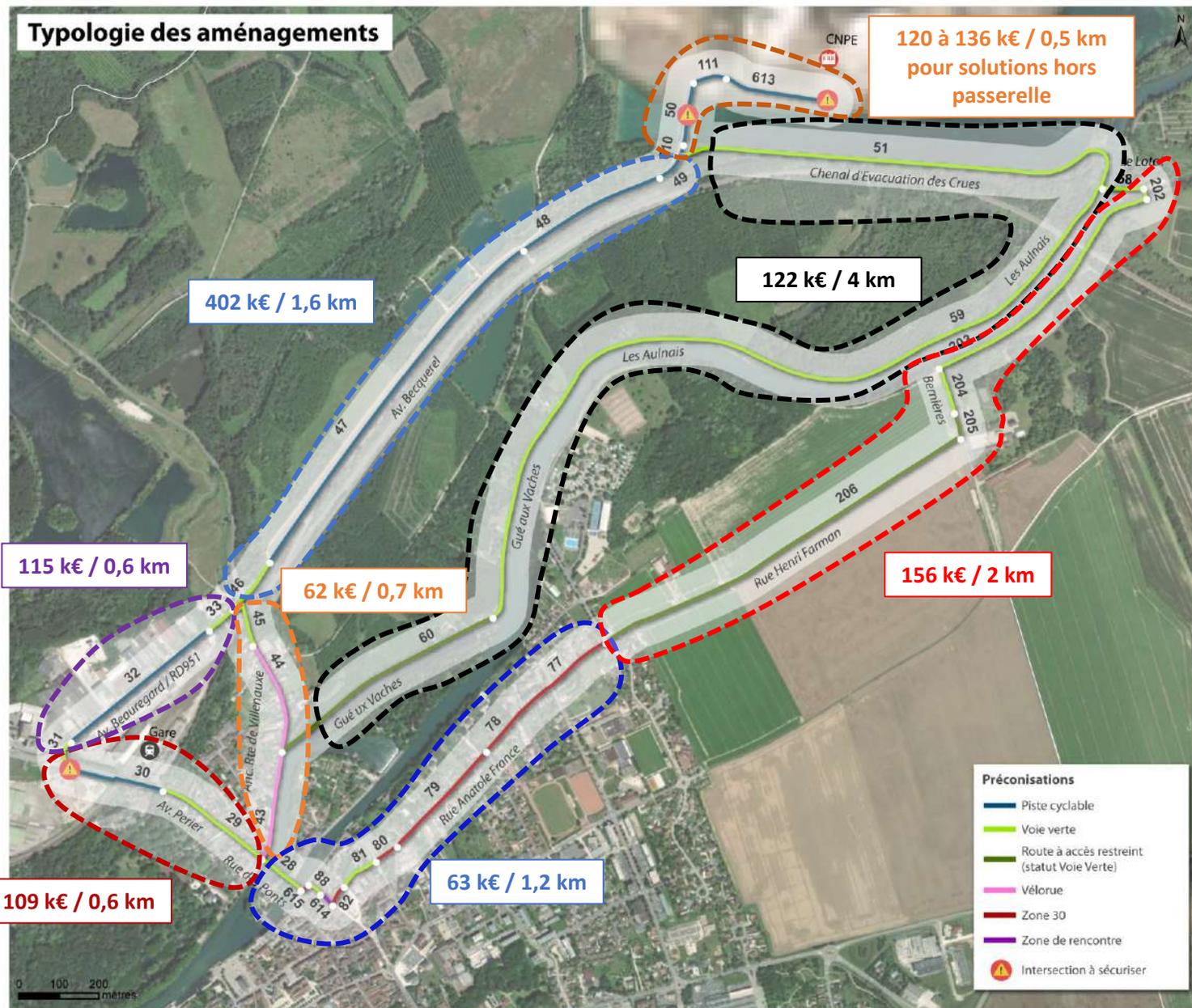
Tronçon 613 (250 m) :
Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement (3 m de large)

Piste cyclable (3m) sur la rive sud, derrière la glissière

Aménagement :
63 000 €



- Itinéraire 110 : 3,3 km**
 - Itinéraire en site propre** avec 82 % de piste cyclable et le reste en voie verte.
- Itinéraire 111 : 2,8 km (passerelle)**
 - 80 % de site propre** (piste cyclable 70 % et voie verte 10 %) ;
 - 20 % de vélorue.**
- Itinéraire 112 : 4,8 km (Ancienne route de Villenauxe, V33 – Seine à Vélo, Chenal)**
 - 94 % de site propre** (70 % de voie verte, 13 % de Route à accès restreint et 11 % de piste) ;
 - 5 % de vélorue.**
- Itinéraire 113 : 4,9 km (centre-ville de Nogent-sur-Seine, rues Anatole France et Henri Farman, Bernières, Le Lotat et le Chenal)**
 - 81 % de site propre** (48 % de voie verte, 22 % de RAR et 11 % de piste)
 - 20 % de ZMV**

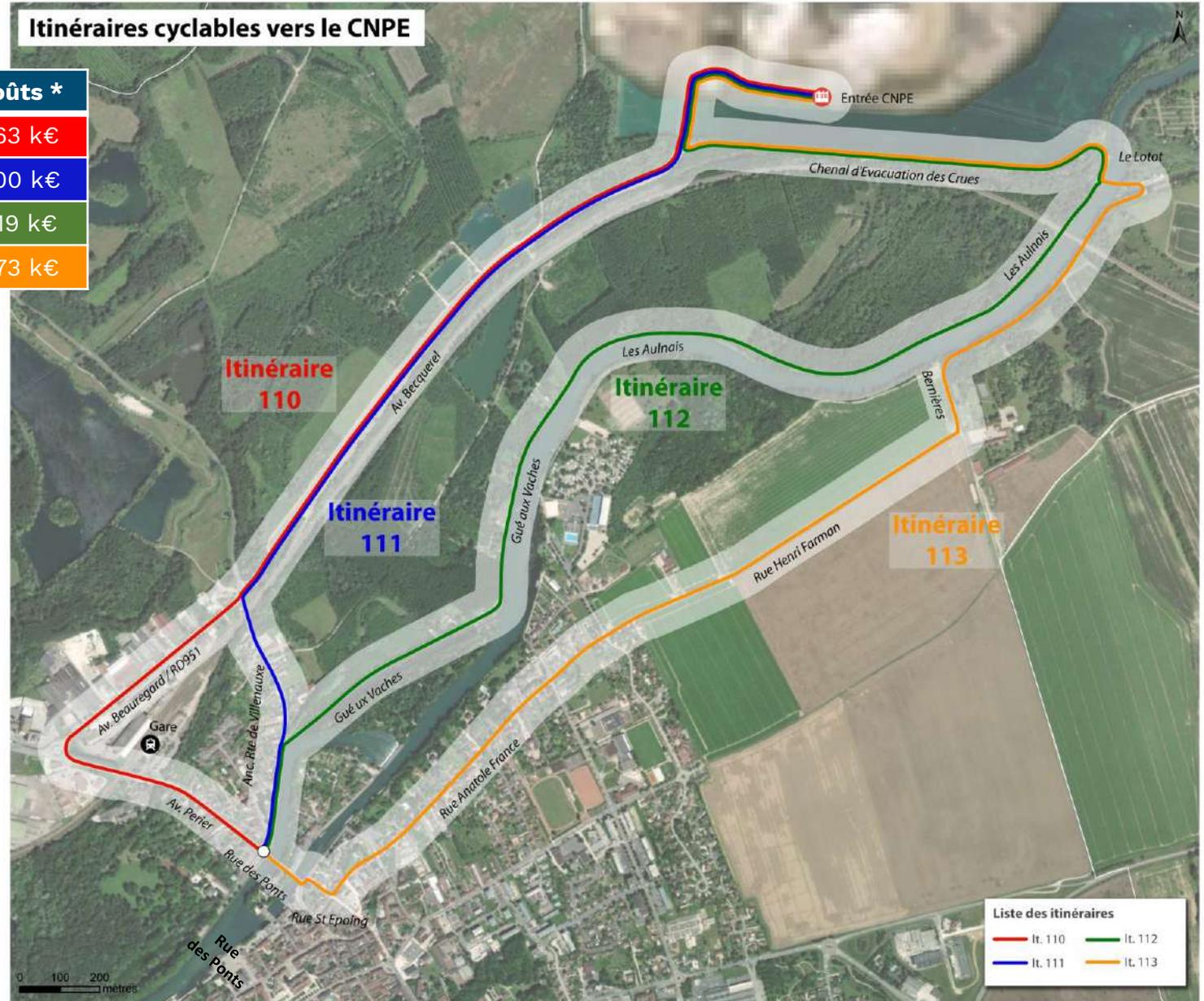


Synthèse des 4 Variantes entre le centre-ville et le CNPE

Itinéraires cyclables vers le CNPE

Itinéraires	Distance	Coûts *
110	3,3 km	763 k€
111	2,8 km	600 k€
112	4,8 km	319 k€
113	4,9 km	473 k€

* Avec solution alternat, sinon -15K€ pour solution CVCB



- Liste des itinéraires
- It. 110
 - It. 111
 - It. 112
 - It. 113



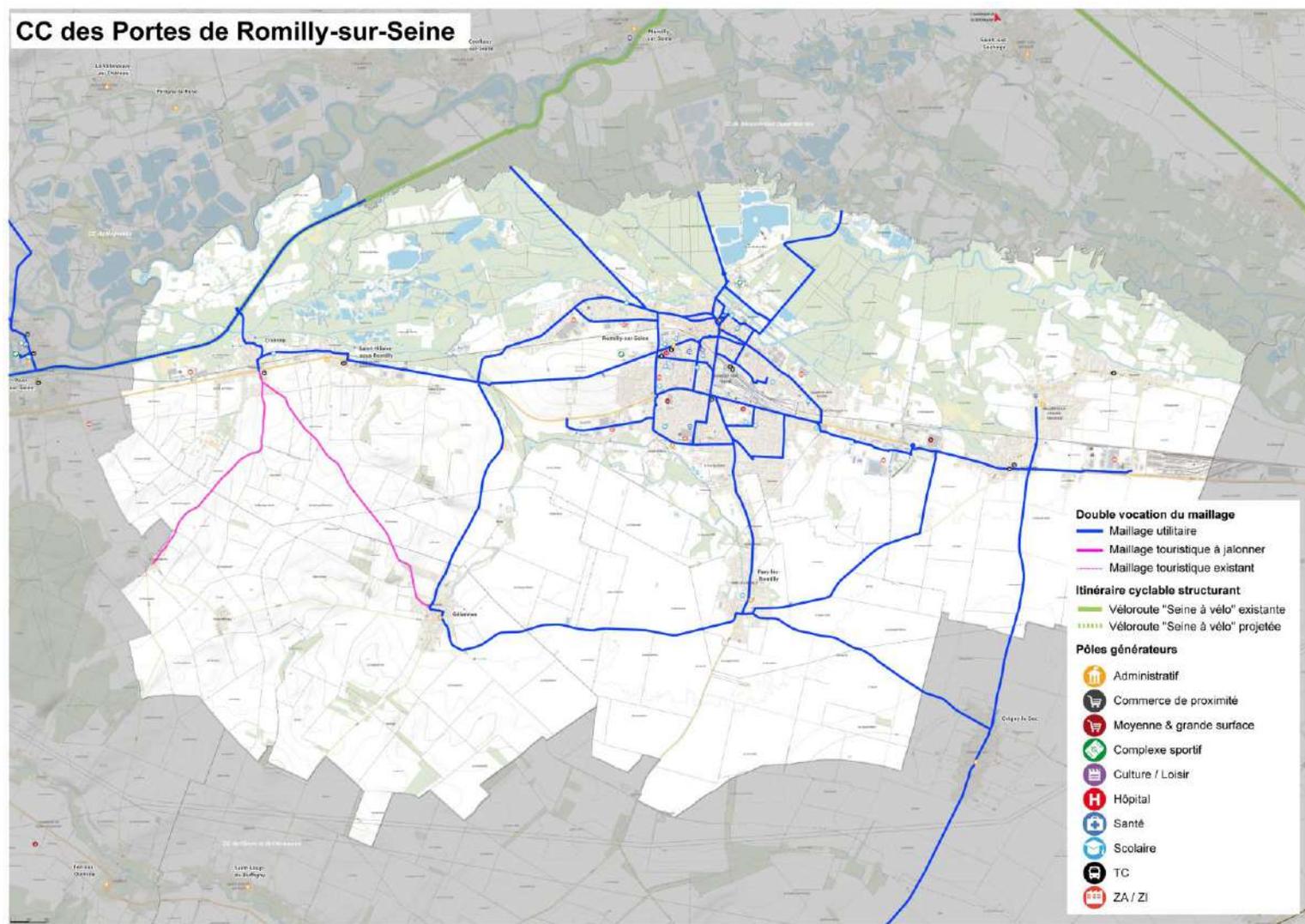
CCPRS

► Sur les 77 km du maillage cyclable validé (24 % à l'échelle du PETR) :

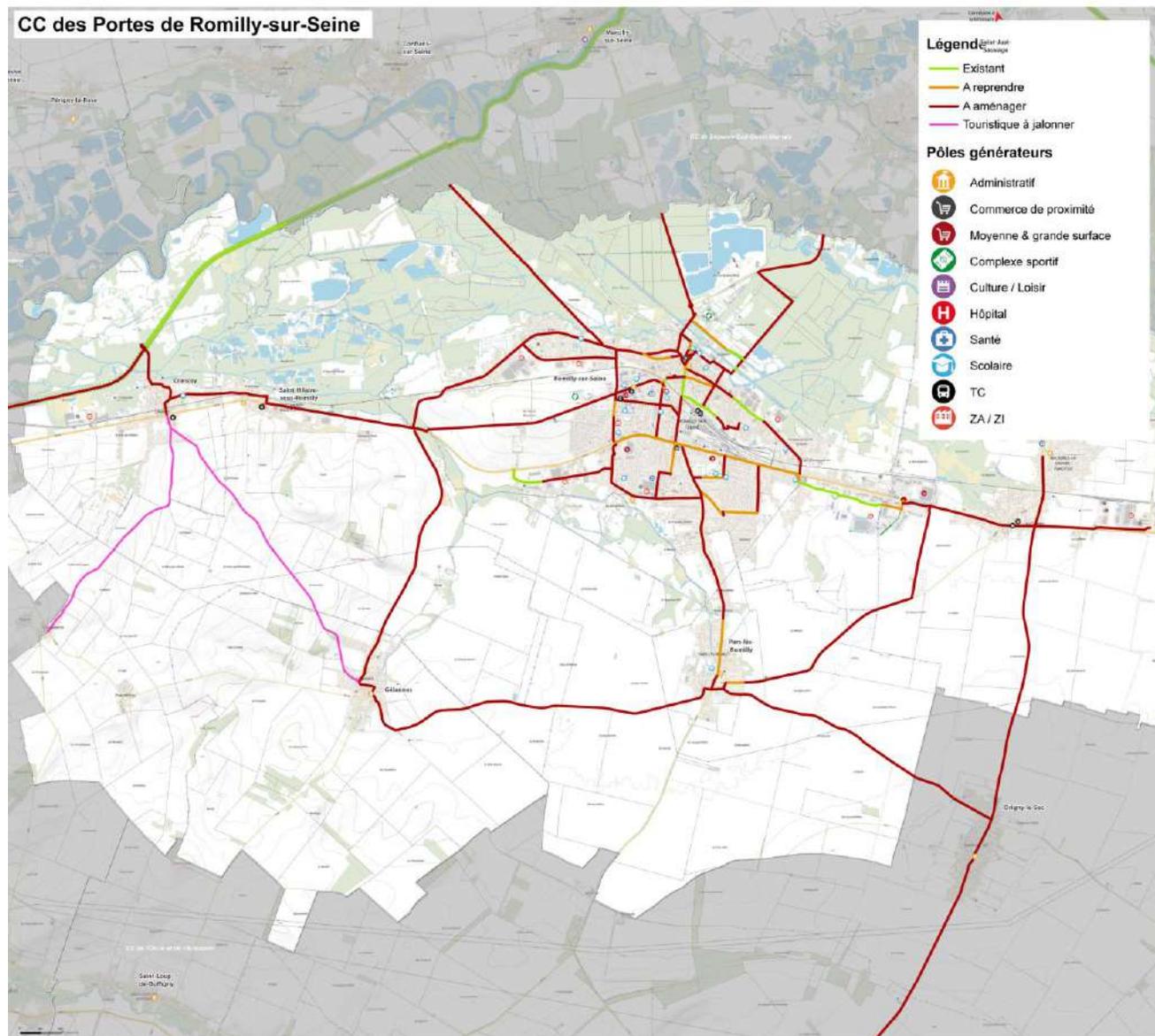
- 69 km de de liaisons à vocation « utilitaire » ;

- 8 km de liaisons à vocation « touristique » à jalonner complétant le maillage utilitaire validé ainsi que les itinéraires touristiques existants.

► Sur la CCPRS, 32 itinéraires sont identifiés (30 % à l'échelle du PETR) dont 2 touristiques, représentant 188 tronçons de voiries.



CC des Portes de Romilly-sur-Seine : 93 % du linéaire à reprendre, à aménager et à jalonner

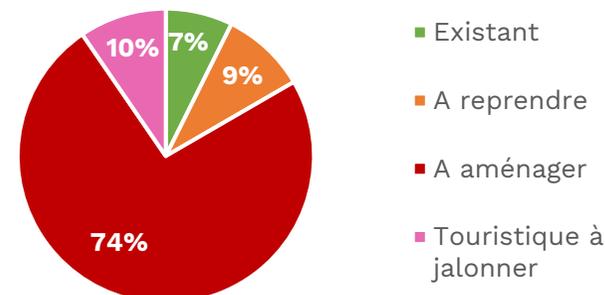


► Sur les 77 km du maillage cyclable validé (69 km « utilitaire ») :

Sur les 69 km de linéaire « utilitaire »

- **6 km** s'appuient sur des **aménagements existants**
- **7 km** sont des **aménagements existants mais qui nécessitent une reprise**
- **56 km sont à aménager** : un aménagement ou une pacification est à créer sur un axe actuellement dépourvu
- **Et 7 km d'itinéraires « touristiques » à jalonner**

Répartition des opérations à réaliser

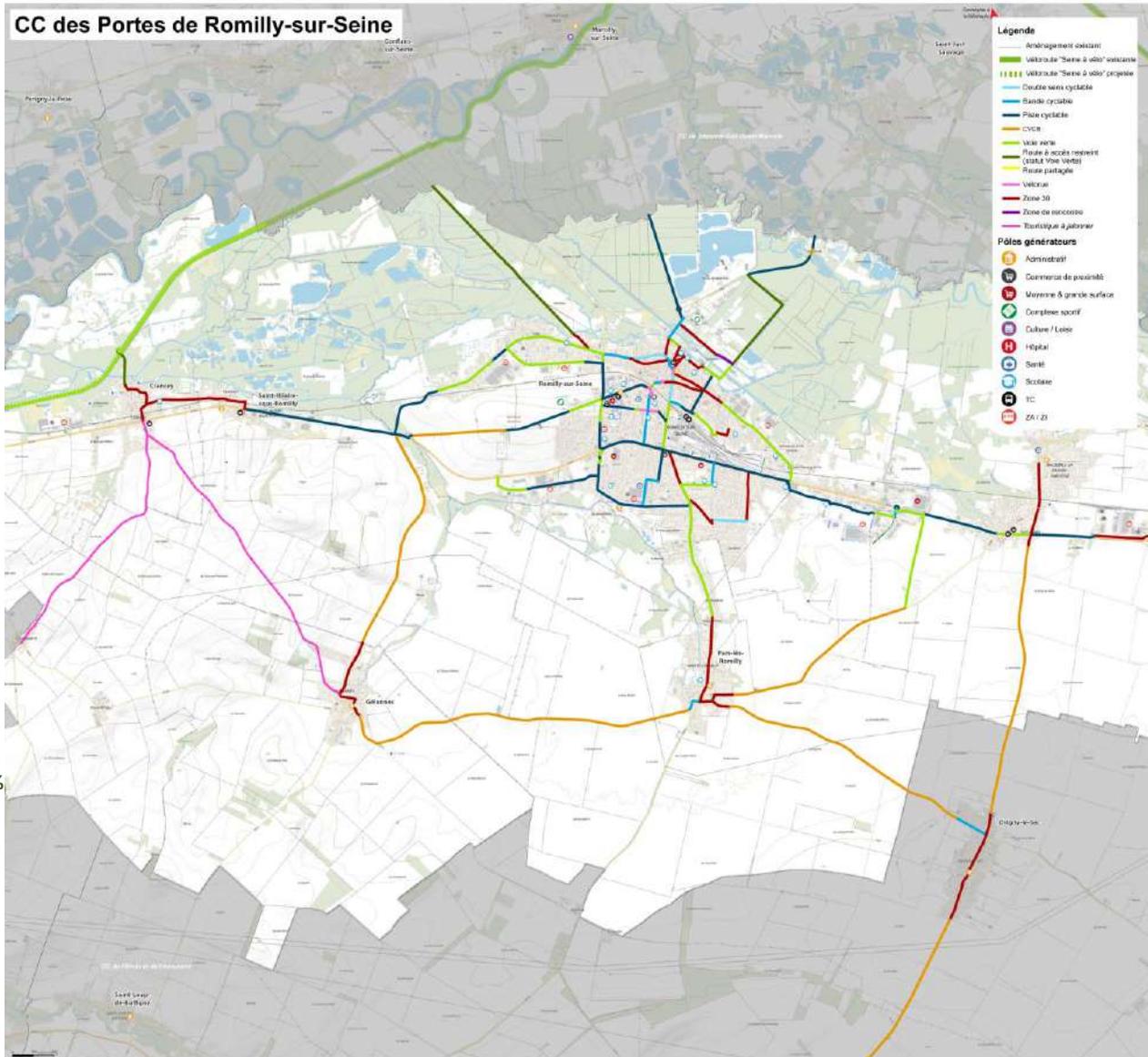
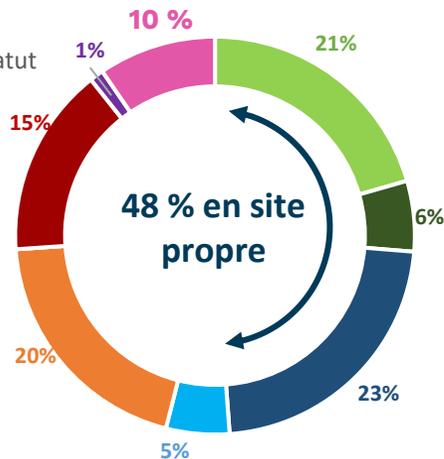


► Sur les 77 km :

- 48 % de **sites « propres »** : 37 km de linéaire
- 25 % d'**aménagements sur chaussées** : 19 km
- 17 % du linéaire est un **partage de la voirie** : 13 km
- 10 % de linéaire **touristique à jalonner** : 7 km

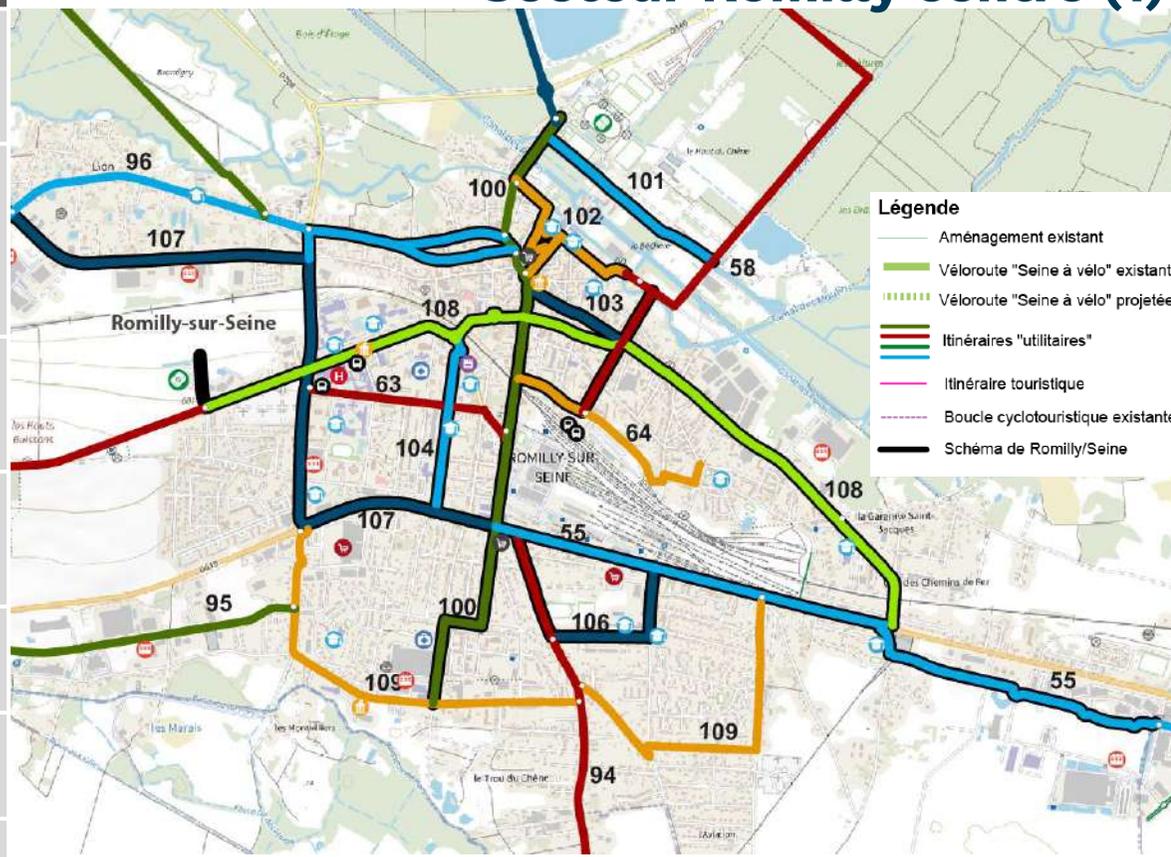
Typologie CCPRS

- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

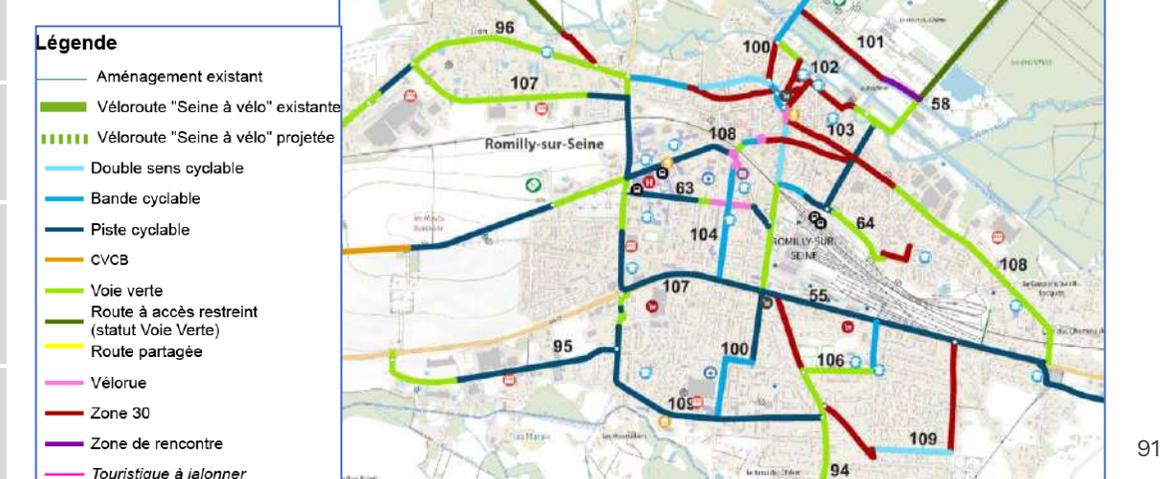


N°	Description	Coût	ml
55	Distance : 6,4 km Tracé : RD619 / R. A. Briand, R. Semard Axe principal Est <> Ouest	999 700 €	156 €
58	Distance : 6,9 km Tracé : R. Carnot - RD206 et RD164A, Parc de la Béchère, Av. du Haut du Chêne Connexion gare depuis le Nord-Est de Romilly	1 132 300 €	164 €
63	Distance : 840 m Tracé : R. Paul Vaillant Couturier, R. Gambetta Desserte groupement hospitalier	83 600 €	100 €
64	Distance : 950 m Tracé : Av. Leclerc, R. de Troyes Création passage parking gare <> R. de Troyes	64 400 €	68 €
95	Distance : 1,3 km Tracé : Av. J. M. Jacquard / Desserte ZA Sud	271 000 €	202 €
96	Distance : 2,8 km Tracé : Av. R. Gabriel Pei / desserte école + ZA	523 200 €	185 €
100	Distance : 2,6 km Tracé : RD19 - R. Magenta, R. de la Boule d'Or, Av. P. Brossolette, Av. 8 Mai, R. Colonel Fabien Axe principal Nord <> Sud	585 900 €	226 €
101	Distance : 0,8 km Tracé : Av. Jacquemin / Dessert complexe sportif	2 300 €	3 €
102	Distance : 0,9 km Secteur des collèges : Av. Raspail François Vincent, Rue Julian Grimaud, Rue des Ormes, Av. du Château, Rue des Boers	38 400 €	41 €
103	Distance : 0,4 km / Tracé : R. Gornet Boivin	16 500 €	39 €

Secteur Romilly centre (1)



Secteur Romilly centre : aménagement



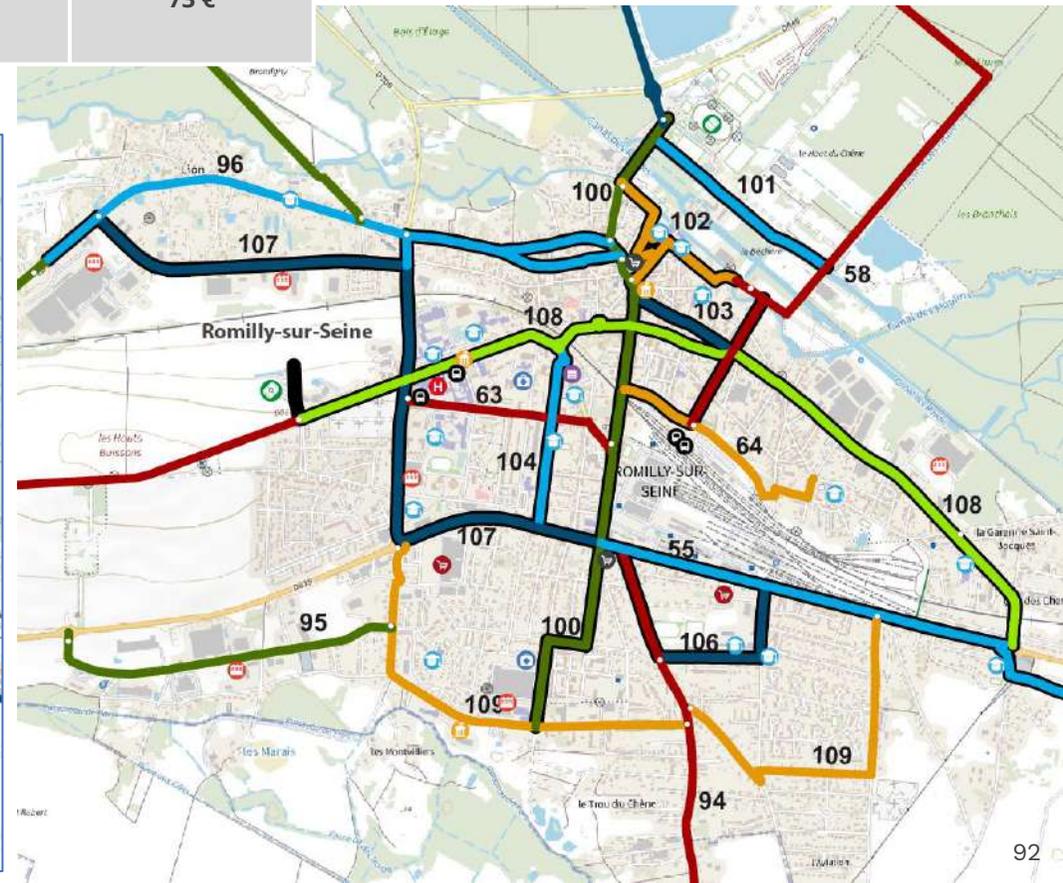
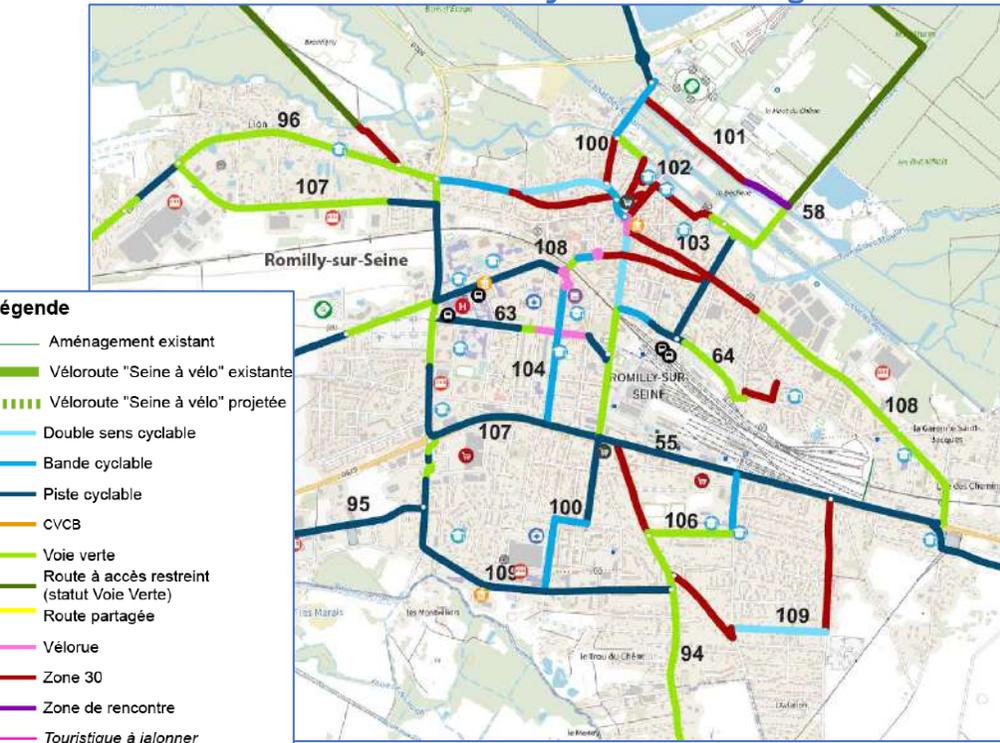
N°	Description	Coût	ml
104	Distance : 0,7 km Tracé : Av. de la Liberté / Maire, école	20 100 €	28 €
106	Distance : 0,6 km Tracé : R. Paul Guillot, R. Dr Roux Divers équipements : ZA, école, stade...	109 000 €	169 €
107	Distance : 3 km Tracé : RD619 – R. Briand, RD206 – Av Diderot et R. du Val Thibault, Chau. De Sellières Axe principal Est <> Ouest, diverses ZA	651 200 €	215 €
108	Distance : 3,4 km Tracé : Av. Jaurès, De Gaulle, L. Pasteur, Boivin Axe structurant Est <> Ouest au nord de Romilly	988 300 €	292 €
109	Distance : 3,1 km Tracé : R. Dr Calmette, Champ Chardon, Desprez, RD206 – Haven, Av. Diderot Desserte Sud de Romilly : résidentiel, ZA...	229 400 €	73 €

Secteur Romilly centre (2)

Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Itinéraires "utilitaires"
- Itinéraires touristiques
- Boucle cyclotouristique existante
- Schéma de Romilly/Seine

Secteur Romilly centre : aménagement

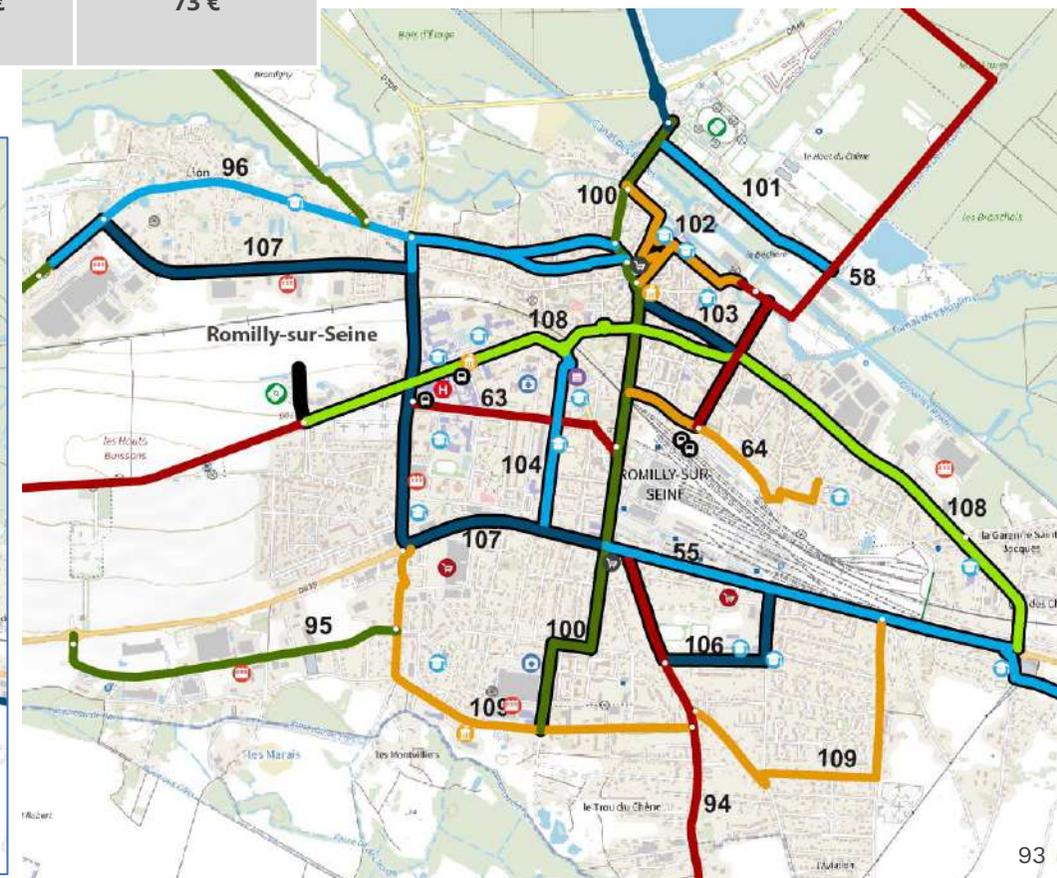
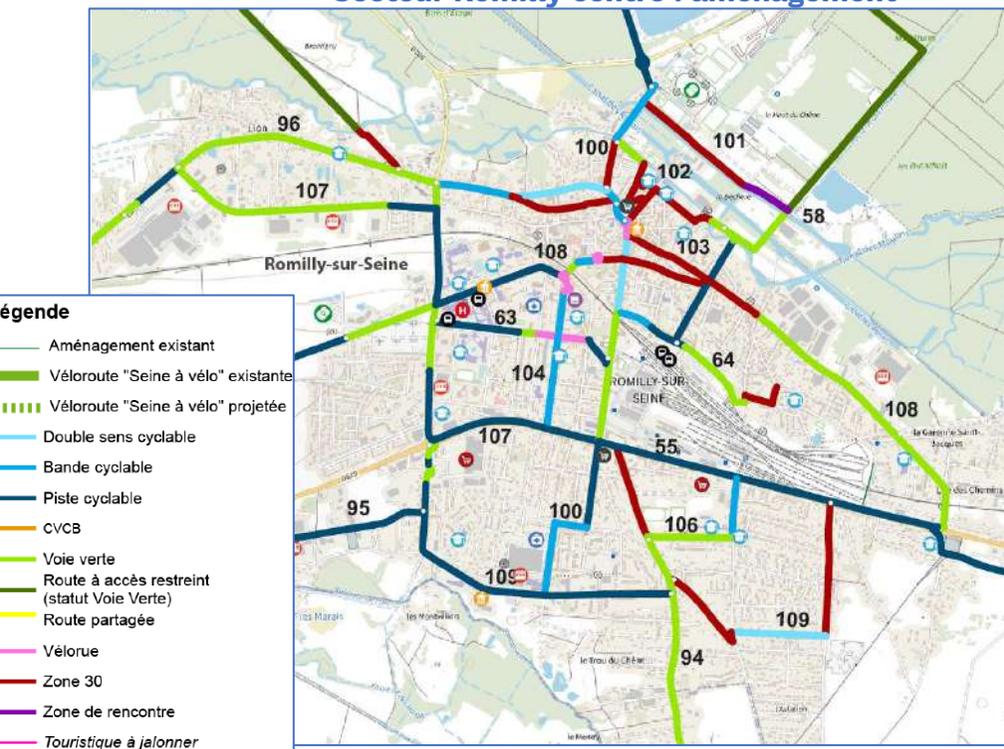


N°	Description	Coût	ml
104	Distance : 0,7 km Tracé : Av. de la Liberté / Maire, école	20 100 €	28 €
106	Distance : 0,6 km Tracé : R. Paul Guillot, R. Dr Roux Divers équipements : ZA, école, stade...	109 000 €	169 €
107	Distance : 3 km Tracé : RD619 – R. Briand, RD206 – Av Diderot et R. du Val Thibault, Chau. De Sellières Axe principal Est <> Ouest, diverses ZA	651 200 €	215 €
108	Distance : 3,4 km Tracé : Av. Jaurès, De Gaulle, L. Pasteur, Boivin Axe structurant Est <> Ouest au nord de Romilly	988 300 €	292 €
109	Distance : 3,1 km Tracé : R. Dr Calmette, Champ Chardon, Desprez, RD206 – Haven, Av. Diderot Desserte Sud de Romilly : résidentiel, ZA...	229 400 €	73 €

Secteur Romilly centre (2)

- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante
 - Schéma de Romilly/Seine

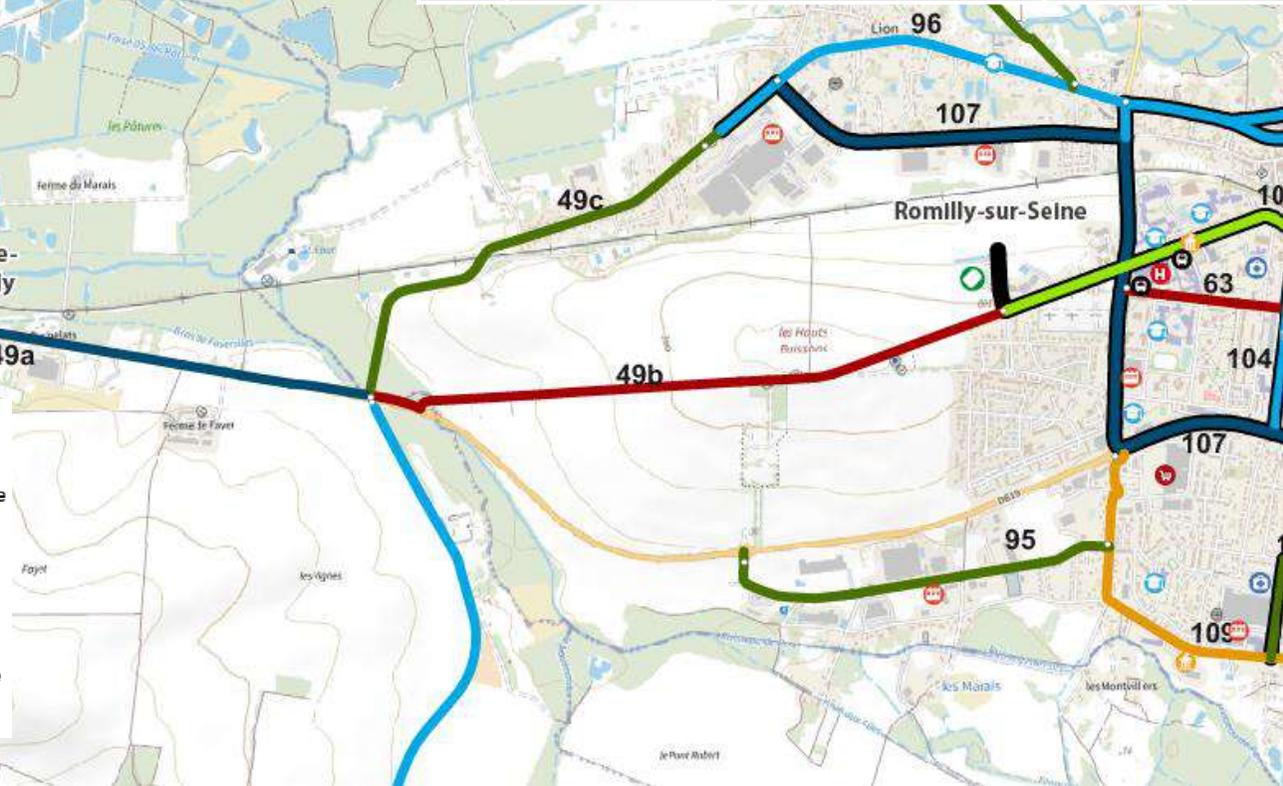
Secteur Romilly centre : aménagement



Romilly-sur-Seine secteur ouest



N°	Liaison	Description	Coût	ml
49a	Crancey <> Romilly-sur-Seine (portion 1)	Distance : 3,3 km Tracé : R. de Faverolles, R de la gare, RD 619 (~7,6k Véh./Jour)	602 700 €	180 €
49b	Crancey <> Romilly-sur-Seine	Distance : 2,1 km Tracé : RD 619 (~7,6k Véh./Jour), Les Hauts, Av. Jean Jaurès, Desserte département, piscine, groupement hospitalier	425 400 €	199 €
49c		Distance : 1,6 km Tracé : R. Gabriel Péri Desserte cycleurope	545 900 €	347 €
89	Seine à Vélo	Distance : 42 km	3,9 M€	92 €



Pôles générateurs

-  Administratif
-  Commerce de proximité
-  Moyenne & grande surface
-  Complexe sportif
-  Culture / Loisir
-  Hôpital
-  Santé
-  Scolaire
-  TC
-  ZA / ZI

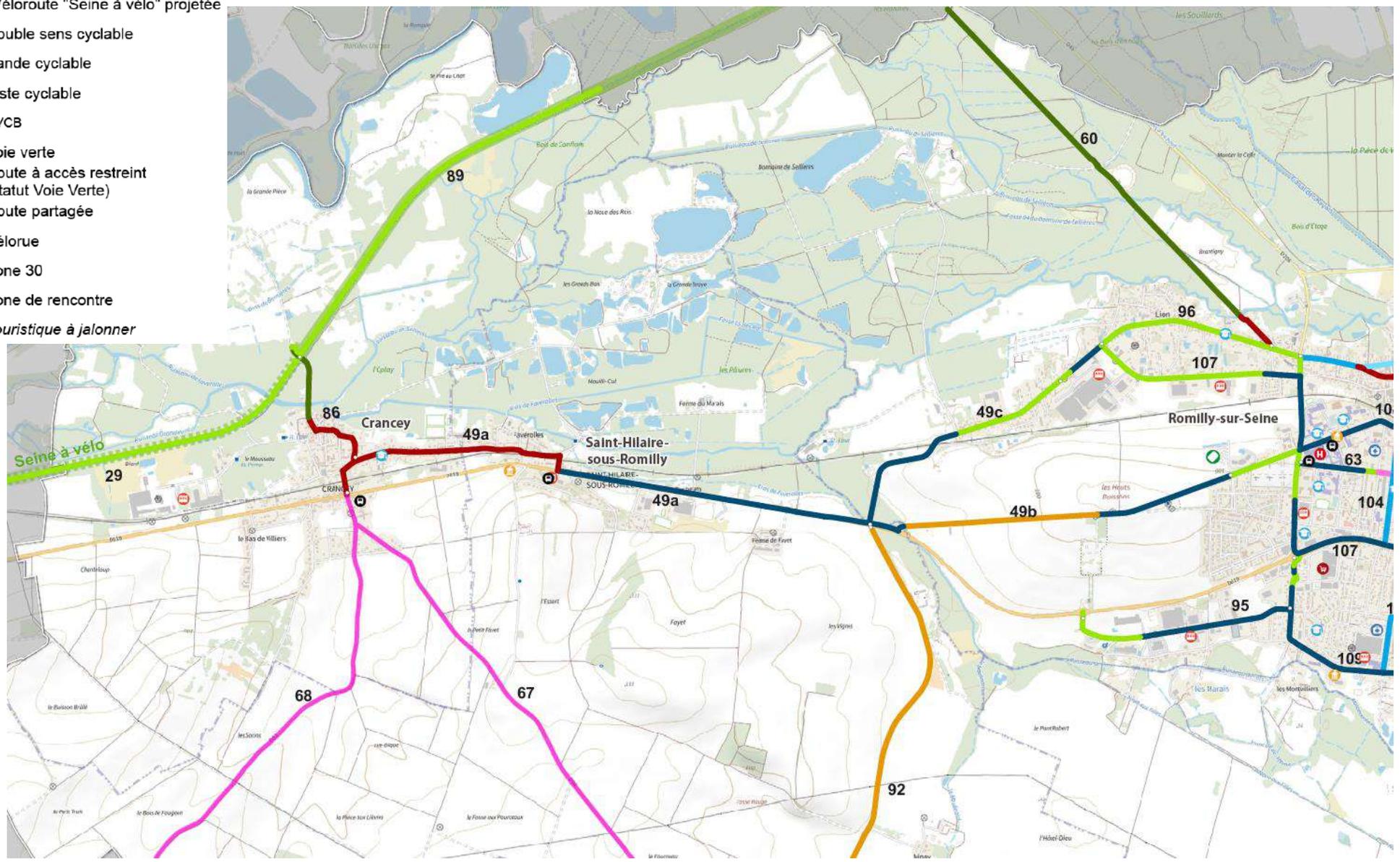
Légende

-  Aménagement existant
-  Véloroute "Seine à vélo" existante
-  Véloroute "Seine à vélo" projetée
-  Itinéraires "utilitaires"
-  Itinéraire touristique
-  Boucle cyclotouristique existante
-  Schéma de Romilly/Seine

Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

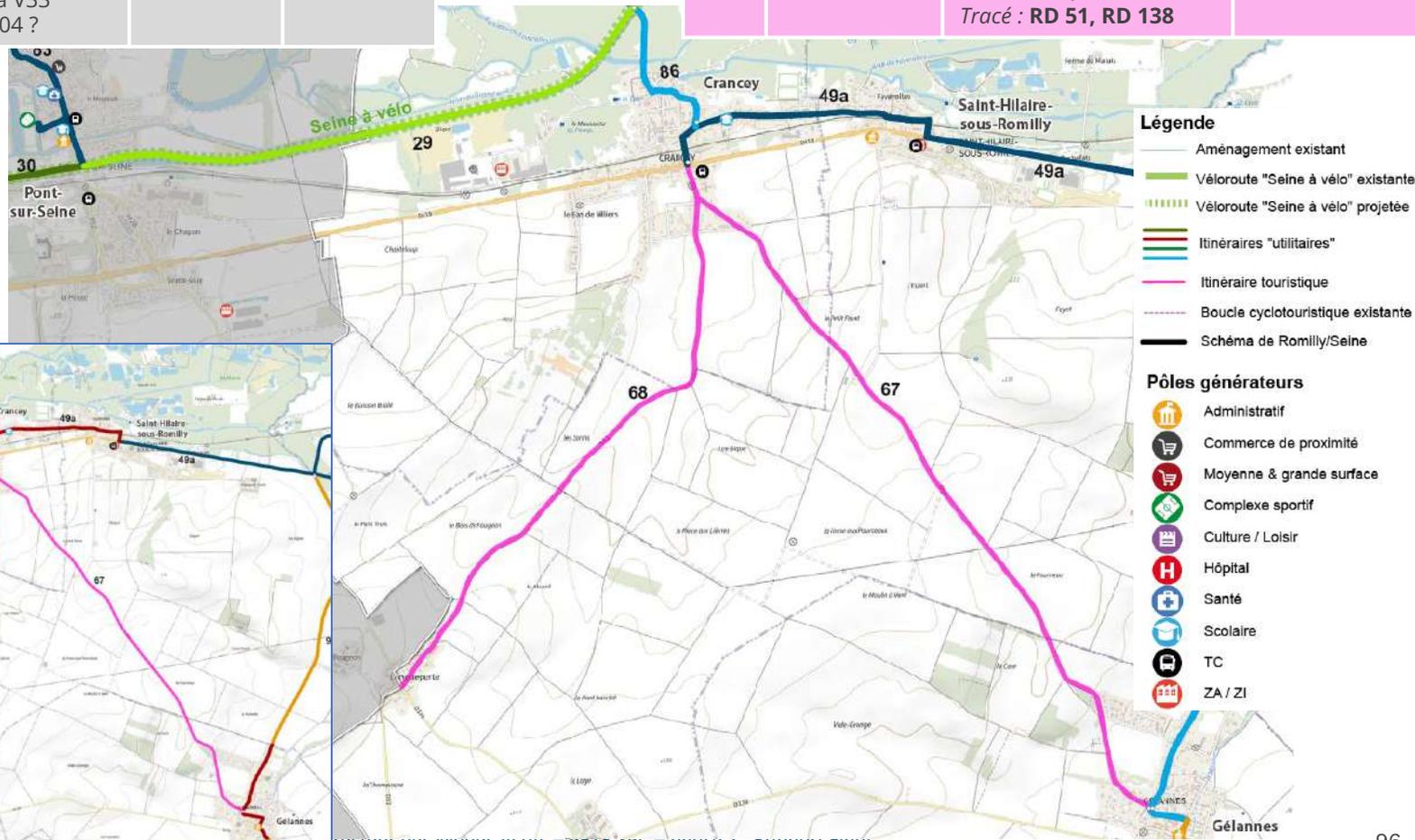
Romilly-sur-Seine secteur ouest : aménagement



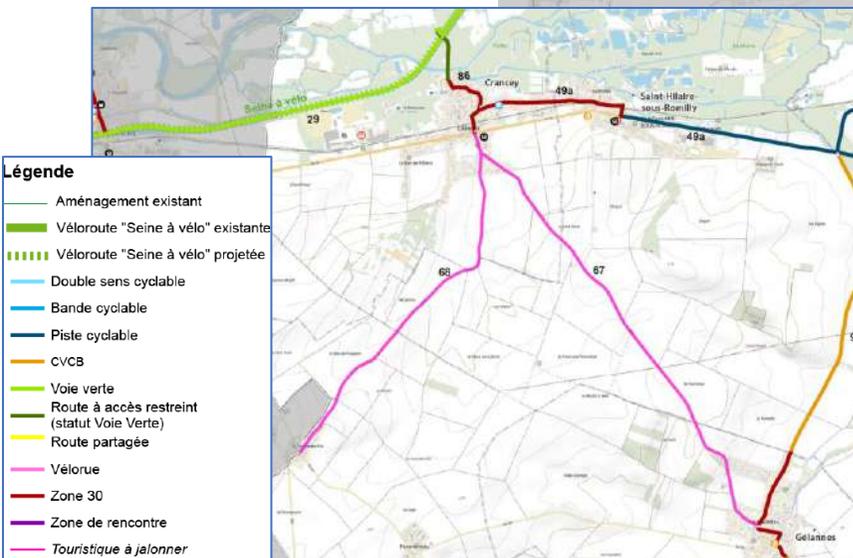
Secteur Crancey

N°	Liaison	Description	Coût	ml
29	V33 Pont-sur-Seine <> Crancey	Distance : 3,1 km Tracé : V33	1 024 000 €	334 €
86	Crancey <> V33	Distance : 1 km Tracé : Rue du Pont des Courants, Grande Rue, Rue des Adams, Rue de la Grenadière Connexion à la V33 Tracé de la V504 ?	16 900 €	17 €

N°	Liaison	Description	Coût
67	Gélanes <> Crancey	Vocation : Touristique / loisir Distance : 4 km Tracé : Rte de Longueperte, RD 96, R. de Muzat	1 300 €
68	Crancey <> Pommereau	Vocation : Touristique / loisir Distance : 3,3 km Tracé : RD 51, RD 138	1 100 €

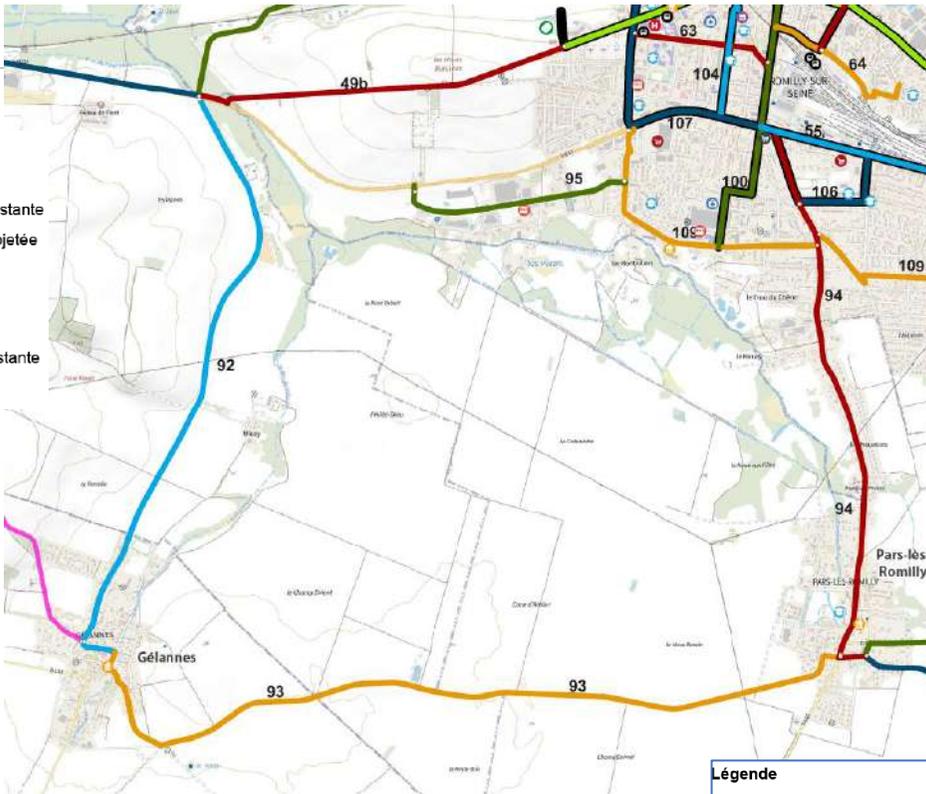


Secteur Crancey : aménagement



Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Itinéraires "utilitaires"
- Itinéraire touristique
- Boucle cyclotouristique existante
- Schéma de Romilly/Seine



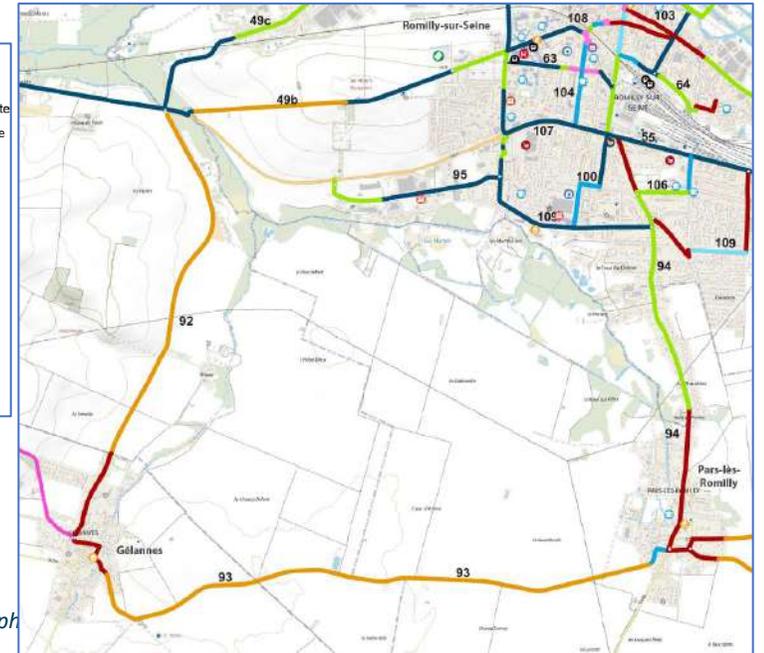
Légende

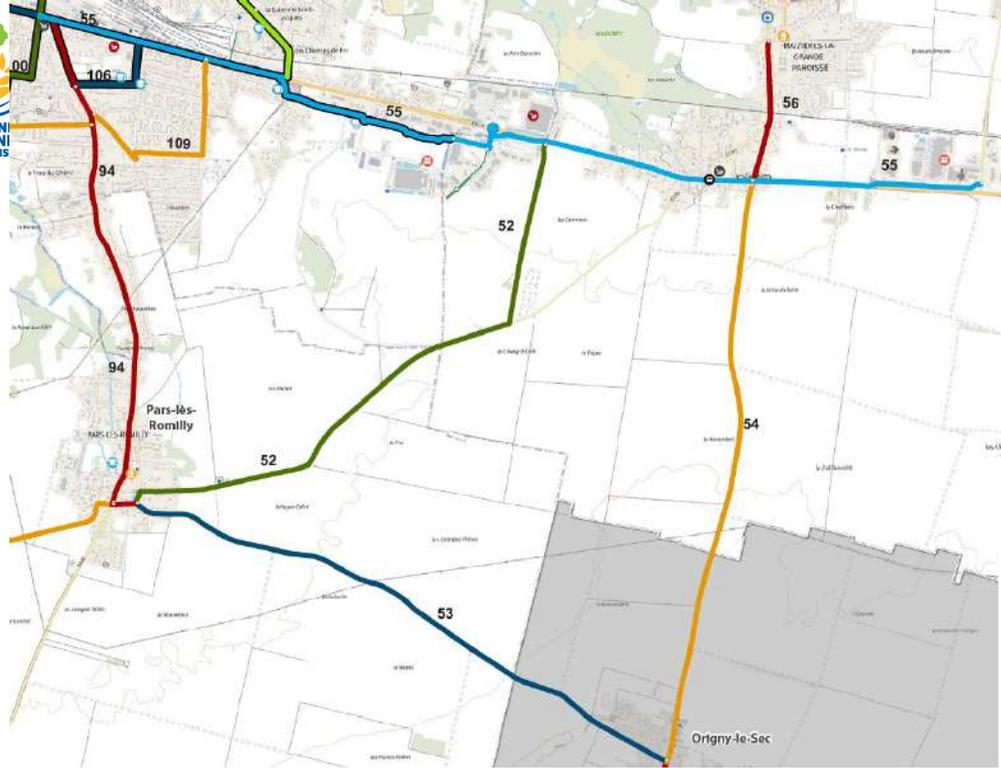
- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonneur

Romilly-sur-Seine secteur Sud

N°	Liaison	Description	Coût	ml
92	Gélannes <> Romilly-sur-Seine	Distance : 3,4 km Tracé : R. de la PL. Publique, R. du Stade, RD 19	206 900 €	60 €
93	Gélannes <> Pars-lès-Romilly	Distance : 4,9 km Tracé : R. de la PL. Publique, R. du Carré, RD 96 Chemin, R. Traversière, Gélannes <> Romilly (8,1 km) en passant par Pars-lès-Romilly	375 500 €	76 €
94	Pars-lès-Romilly <> Romilly-sur-Seine	Distance : 3,1 km Tracé : RD 440 (~2,1k Véh./jour)	420 900 €	134 €

Romilly-sur-Seine secteur Sud : aménagement

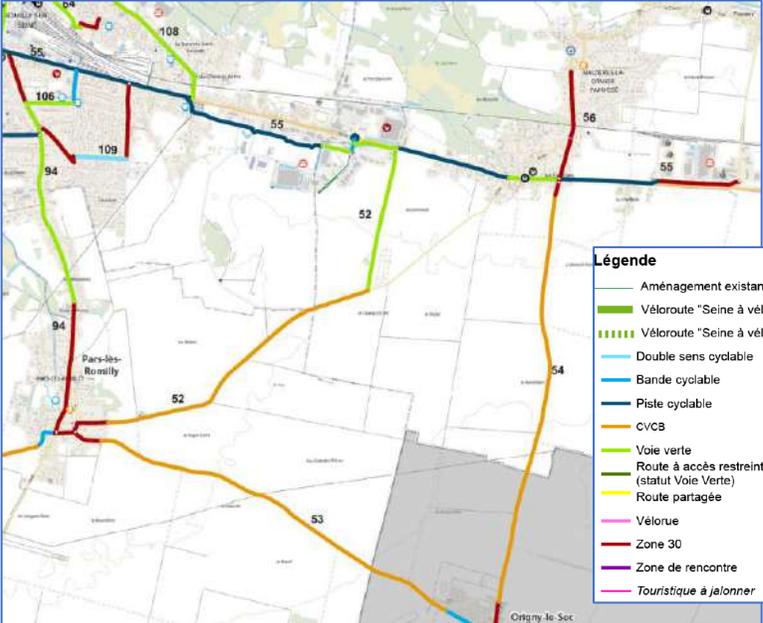




Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- - - Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Itinéraires "utilitaires"
- Itinéraire touristique
- - - Boucle cyclotouristique existante
- Schéma de Romilly/Seine

Romilly-sur-Seine secteur Est : aménagement

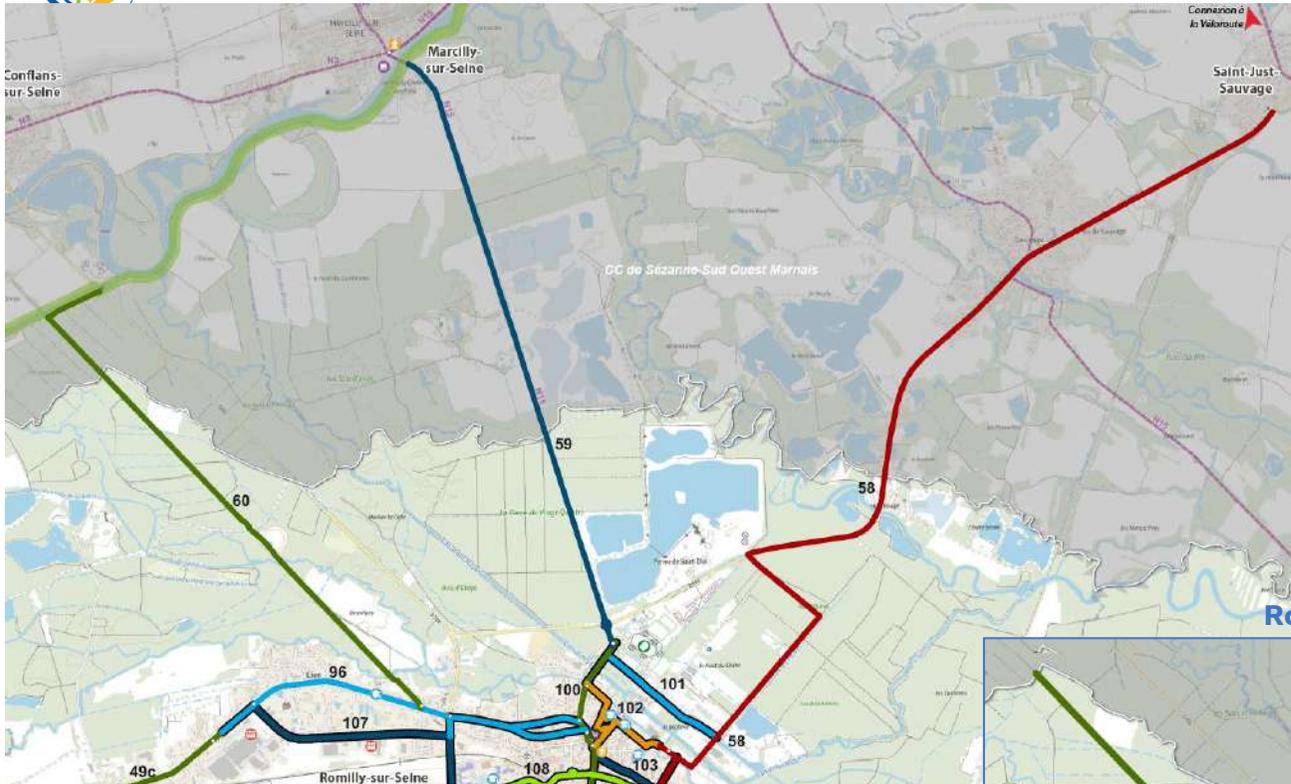


- ### Légende
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - - - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCB
 - Voie verte
 - Route à accès restreint (statut Voie Verte)
 - Route partagée
 - Vélorue
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Touristique à jalonner

N°	Liaison	Description	Coût	ml
52	Pars-lès-Romilly <> Maizière-la-Grande-Paroisse	Distance: 4 km Tracé : RD 160, chemin	429 900 €	107 €
53	Origny-le-Sec <> Pars-lès-Romilly	Distance : 3,7 km Tracé : RD 160, R. Victor Hugo	343 000 €	92 €
54	Origny-le-Sec <> Maizière-la-Grande-Paroisse	Distance : 3,7 km Tracé : RD 116 Liaison intercommunale à vocation mixte (utilitaire et loisir)	303 300 €	82 €
55	Maizière-la-Grande-Paroisse <> Romilly-sur-Seine	Distance : 6,4 km Tracé : RD 619 (~ 9,7k Véh./jour) Liaison intercommunal, desserte zone d'activité de Maizière	999 700 €	156 €
56	Maizière-la-Grande-Paroisse <> RD 619	Distance : 890 m Tracé : R. du Général Leclerc	65 900 €	74 €

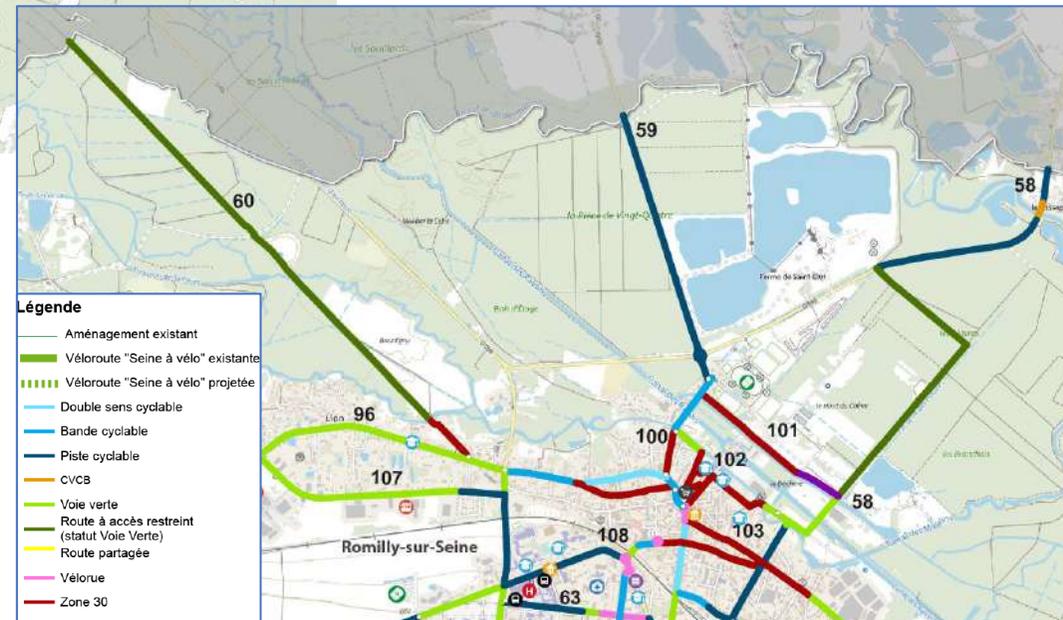


Romilly-sur-Seine secteur Nord



- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante
 - Schéma de Romilly/Seine
- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI

Romilly-sur-Seine secteur Nord : aménagement



- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCS
 - Voie verte
 - Route à accès restreint (statut Voie Verte)
 - Route partagée
 - Véloroute
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Touristique à jalonneur

N°	Liaison	Description	Coût	ml
58	Saint-Just-Sauvage <> Romilly-sur-Seine	Distance : 6,9 km Tracé : RD 440, Chemin, Voie aux Vaches Liaison vers la Véloroute Tracé potentiel de la V504 (SRV) ?	1 132 300 €	164 €
59	Marcilly-sur-Seine <> Romilly-sur-Seine	Distance : 3,8 km Tracé : RD 50, RD 19 connexion à la V33	1 525 800 €	403 €
60	Conflans-sur-Seine <> Romilly-sur-Seine	Distance : 3,5 km Tracé : RD 48, Les Mandres, Prés Biottes, Ch. de Vaudebanne Liaison intercommunale et à la Véloroute	209 400 €	60 €

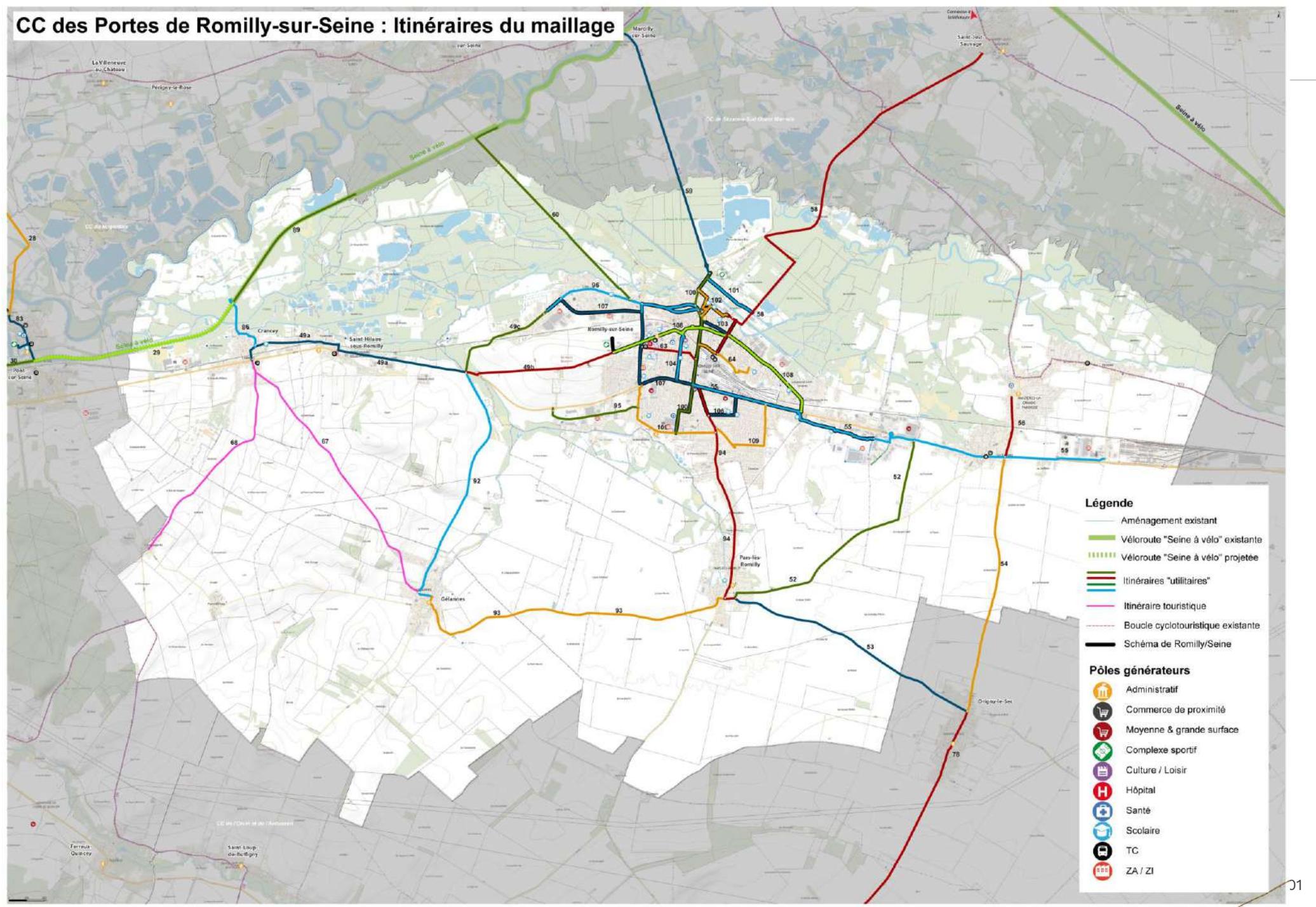
▶ A l'échelle de la CCPRS :

- **Un chiffrage global du maillage cyclable de 9,9 M€ comprenant le linéaire « utilitaire » et « touristique » ;**
- **24 % du linéaire pour 32 % des coûts :** des coûts importants de sécurisation pour une intercommunalité plus urbaine à l'échelle du PETR ;
- **+/- 200 k€ de coût d'entretien par an à terme ;**

▶ **La ville de Romilly-sur-Seine a réalisé un schéma cyclable d'une longueur totale de 17,3 km, intégré dans le présent schéma**

Détails des coûts en € HT		CCPRS	Total PETR	
Aménagement du linéaire		9,6 M€	29,9 M€ (98 %)	
Traitement des intersections		181,7 k€	468 k€ (2 %)	
Installation du jalonement 	« Utilitaire »	65 k€	187 k€	215 k€ (1 %)
	« Touristique »	2,4 k€	27,9 k€	
Total		9,9 M€ (32 %)	30,7 M€	

CC des Portes de Romilly-sur-Seine : Itinéraires du maillage



- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante
 - Schéma de Romilly/Seine

- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI

Détails des itinéraires sur la CCPRS (1)

N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
49a	Crancey <> Romilly-sur-Seine	3,3	0,0	3,3	0,0	0,0	586 000 €	13 500 €	3 200 €	602 700 €	180 €
49b	Saint-Hilaire-sous-Romilly <> Romilly-sur-Seine passage sud	2,1	0,0	2,1	0,0	0,0	397 000 €	27 700 €	700 €	425 400 €	199 €
49c	Saint-Hilaire-sous-Romilly <> Romilly-sur-Seine passage nord	1,6	0,0	1,6	0,0	0,0	531 000 €	13 500 €	1 400 €	545 900 €	347 €
52	Pars-lès-Romilly <> Maizière-la-Grande-Paroisse	4,0	0,0	3,8	0,2	0,0	428 000 €	0 €	1 900 €	429 900 €	107 €
53	Pars-lès-Romilly <> Origny-le-Sec	3,7	0,0	3,7	0,0	0,0	341 000 €	0 €	2 000 €	343 000 €	92 €
54	Origny-le-Sec <> Maizière-la-Grande-Paroisse	3,7	0,0	3,7	0,0	0,0	283 000 €	18 600 €	1 700 €	303 300 €	82 €
55	Romilly-sur-Seine <> Maizières-la-Grande-Paroisse	6,4	0,0	3,2	2,1	1,1	945 000 €	47 200 €	7 500 €	999 700 €	156 €
56	Maizières-la-Grande-Paroisse liaison interne	0,9	0,0	0,9	0,0	0,0	46 000 €	18 600 €	1 300 €	65 900 €	74 €
58	Romilly-sur-Seine <> Saint-Just-Sauvage	6,9	0,0	6,6	0,3	0,0	1 092 000 €	34 700 €	5 600 €	1 132 300 €	164 €
59	Romilly-sur-Seine <> Marcilly-sur-Seine	3,8	0,0	3,8	0,0	0,0	1 517 000 €	7 500 €	1 300 €	1 525 800 €	403 €
60	Romilly-sur-Seine <> V33	3,5	0,0	3,5	0,0	0,0	208 000 €	0 €	1 400 €	209 400 €	60 €

N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
63	Romilly-sur-Seine Rue Paul Vaillant Couturier	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	70 000 €	12 300 €	1 300 €	83 600 €	100 €
64	Romilly-sur-Seine Liaison Gare	1,0	0,0	0,4	0,0	0,5	63 000 €	0 €	1 400 €	64 400 €	68 €
67	Crancey <> Gélannes	4,0	4,0	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	1 300 €	1 300 €	0 €
68	Crancey <> Pommereau	3,3	3,3	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	1 100 €	1 100 €	0 €
86	Crancey <> V33	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	16 000 €	0 €	900 €	16 900 €	17 €
92	Gélannes <> Saint-Hilaire-sous-Romilly	3,4	0,0	3,4	0,0	0,0	205 000 €	0 €	1 900 €	206 900 €	60 €
93	Gélannes <> Pars-lès-Romilly	4,9	0,0	4,9	0,0	0,0	373 000 €	0 €	2 500 €	375 500 €	76 €
94	Pars-lès-Romilly <> Romilly-sur-Seine	3,1	0,0	2,4	0,7	0,0	395 000 €	21 200 €	4 700 €	420 900 €	134 €
95	Romilly-sur-Seine Avenue Joseph Marie Jaquard	1,3	0,0	0,9	0,0	0,4	269 000 €	0 €	2 000 €	271 000 €	202 €
96	Romilly-sur-Seine Rue Gabriel Péri	2,8	0,0	2,5	0,3	0,0	519 000 €	0 €	4 200 €	523 200 €	185 €
100	Romilly-sur-Seine Liaison nord <> sud	2,6	0,0	1,8	0,4	0,3	582 000 €	0 €	3 900 €	585 900 €	226 €

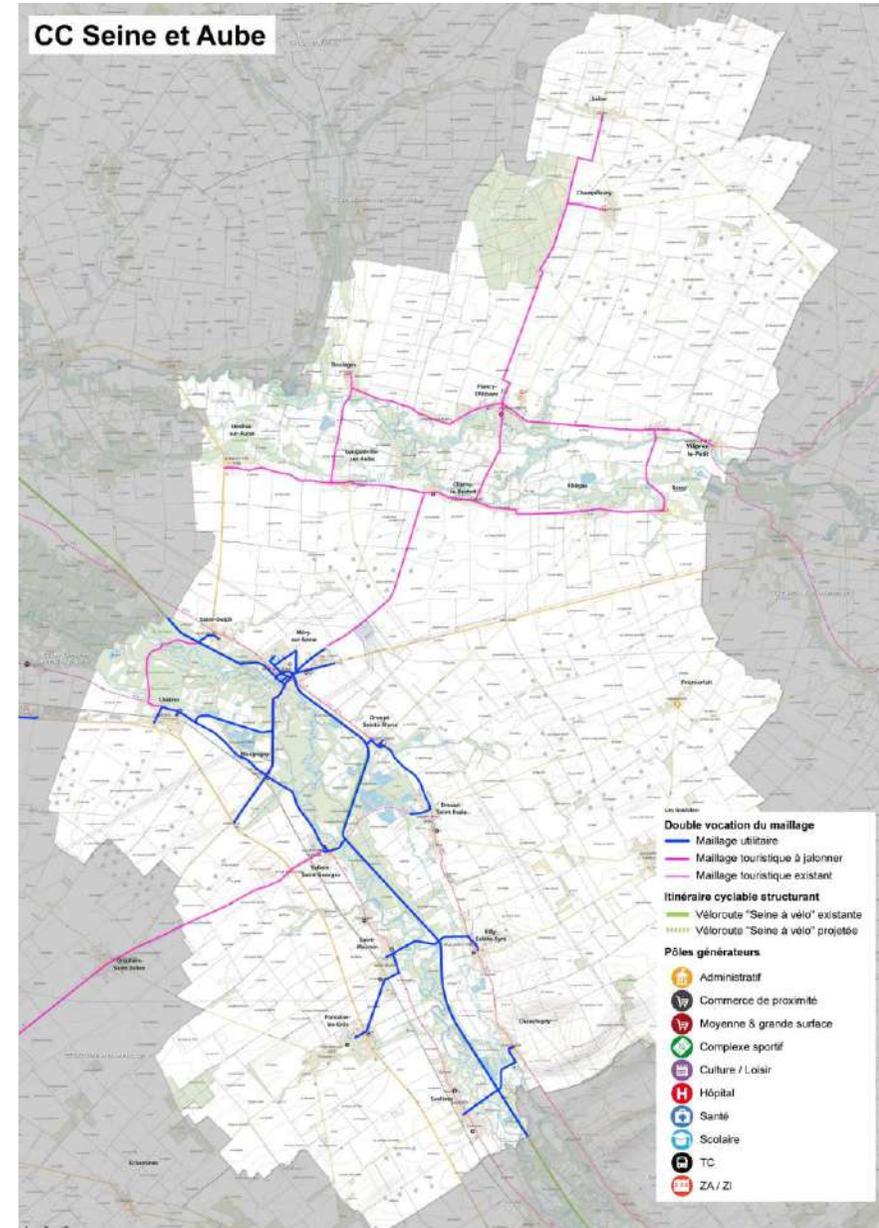
N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
101	Romilly-sur-Seine Avenue Jules Jacquemin	0,8	0,0	0,0	0,6	0,2	2 000 €	0 €	300 €	2 300 €	3 €
102	Liaison collèges Romilly-sur-Seine	0,9	0,0	0,8	0,2	0,0	37 000 €	0 €	1 400 €	38 400 €	41 €
103	Romilly-sur-Seine liaison rue Gornet Boivin	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	1 000 €	14 900 €	600 €	16 500 €	39 €
104	Romilly-sur-Seine Avenue de la Liberté	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	19 000 €	0 €	1 100 €	20 100 €	28 €
106	Romilly-sur-Seine école Romain Roland	0,6	0,0	0,4	0,3	0,0	108 000 €	0 €	1 000 €	109 000 €	169 €
107	Romilly-sur-Seine Liaison Ouest <> centre	3,0	0,0	2,1	1,0	0,0	629 000 €	17 700 €	4 500 €	651 200 €	215 €
108	Romilly-sur-Seine Liaison Est <> Ouest	3,4	0,0	2,4	0,5	0,6	920 000 €	63 200 €	5 100 €	988 300 €	292 €
109	Romilly-sur-Seine Liaison sud est <> ouest	3,1	0,0	2,3	0,8	0,0	222 000 €	2 700 €	4 700 €	229 400 €	73 €



CCSA

- ▶ **Sur les 101 km du maillage cyclable validé** (31 % à l'échelle du PETR) :
 - **49 km de de liaisons à vocation « utilitaire » ;**
 - **52 km de liaisons à vocation « touristique » à jalonner** complétant le maillage utilitaire validé ainsi que les itinéraires touristiques existants.

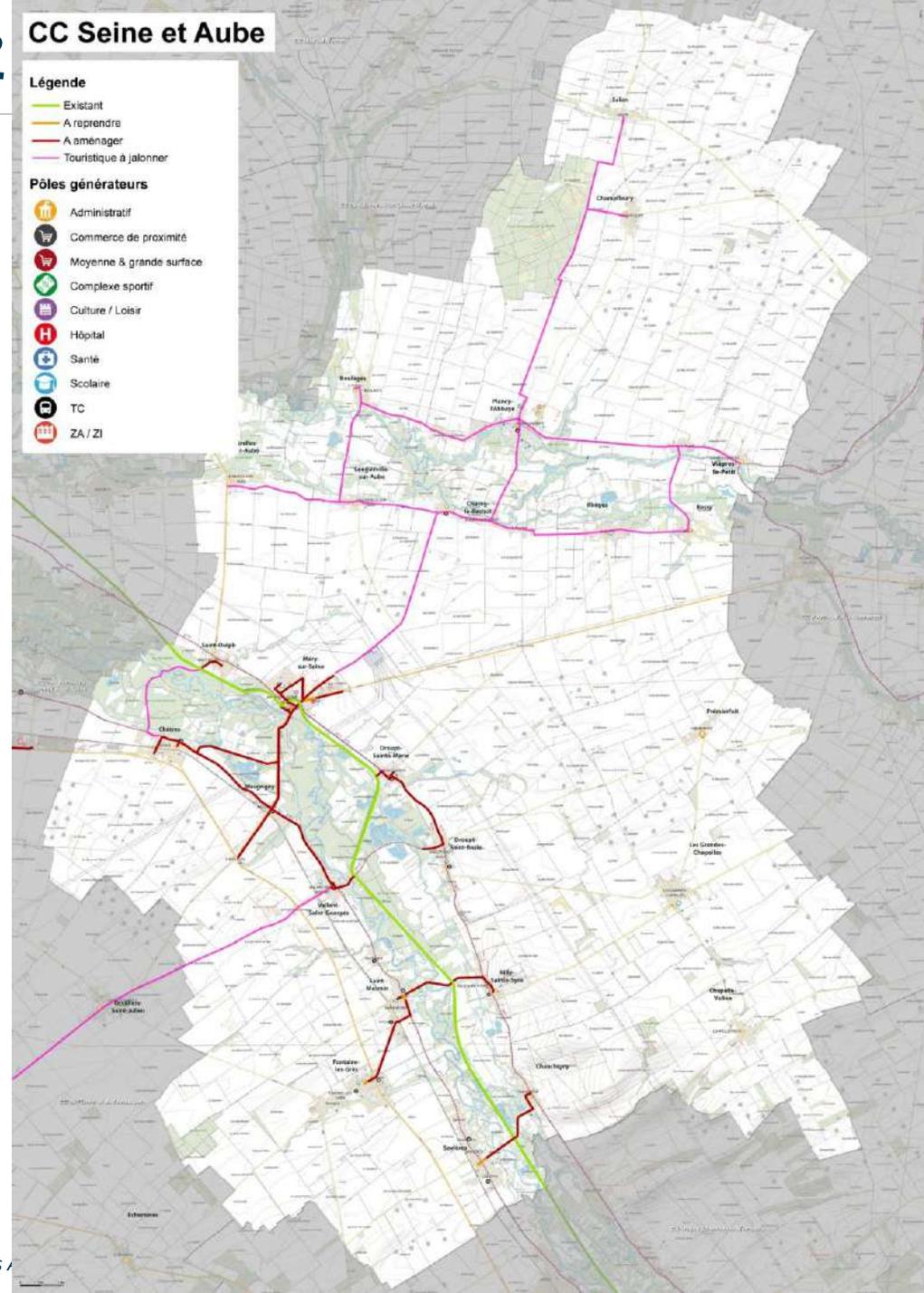
- ▶ Sur la CC Seine et Aube, **28 itinéraires** sont identifiés (27 % à l'échelle du PETR) dont **7 touristiques**, représentant **130 tronçons** d'aménagements (22 % à l'échelle du PETR).



Légende
 — Existant
 — A reprendre
 — A aménager
 — Touristique à jalonner

Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI

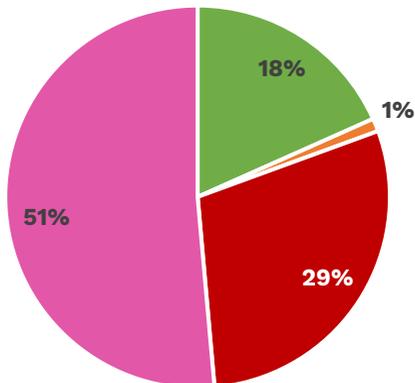


► Sur les 101 km du maillage cyclable validé (49 km « utilitaire ») :

Sur ce linéaire « utilitaire »

- **18,5 km** s'appuient sur des **aménagements existants**
- **1,1 km** sont des **aménagements existants mais qui nécessitent une reprise**
- **29,5 km sont à aménager** : un aménagement ou une pacification est à créer sur un axe actuellement dépourvu
- **Et 52 km d'itinéraires « touristiques » à jalonner**

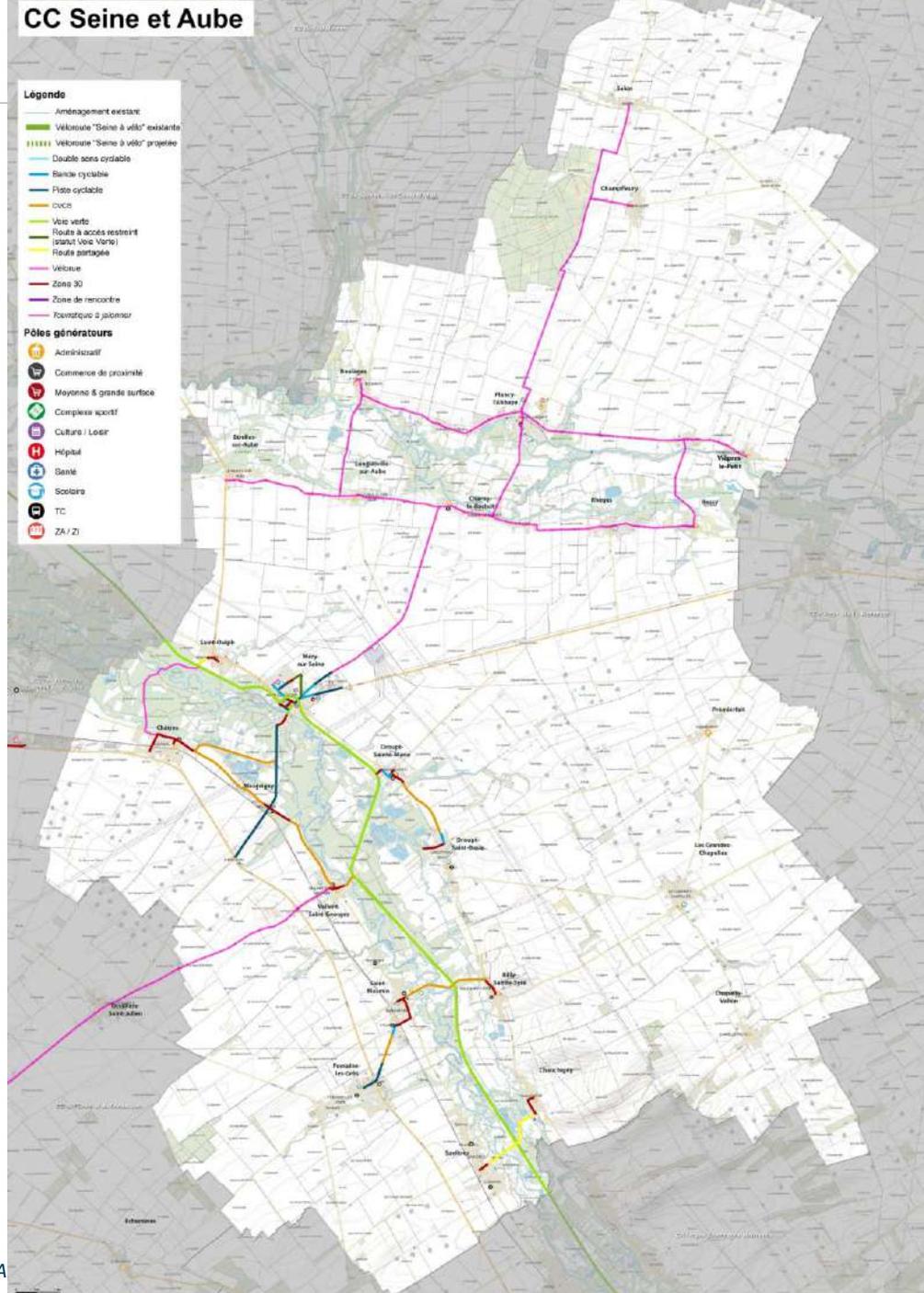
Répartition des opérations à réaliser



- Existant
- A reprendre
- A aménager
- Touristique à jalonner

Légende

- Aménagement existant:
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCB
 - Voie verte
 - Route à accès restreint (statut Voie Verte)
 - Route partagée
- Nouveaux aménagements:
 - Véloroute
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Trajet à jalonner
- Pôles générateurs**
 - Administratif
 - Commerces de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexes sportifs
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Sanité
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI

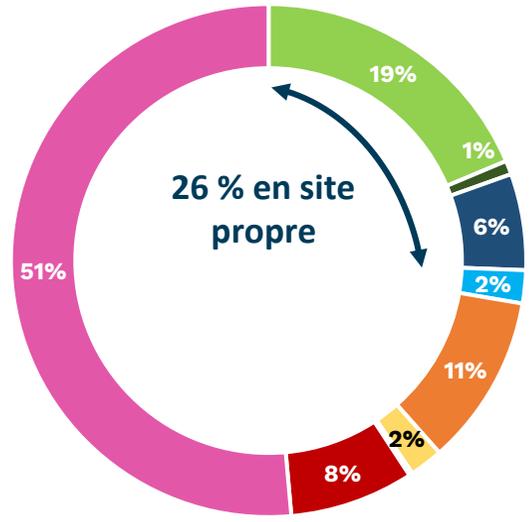


► **Sur les 101 km du maillage cyclable :**

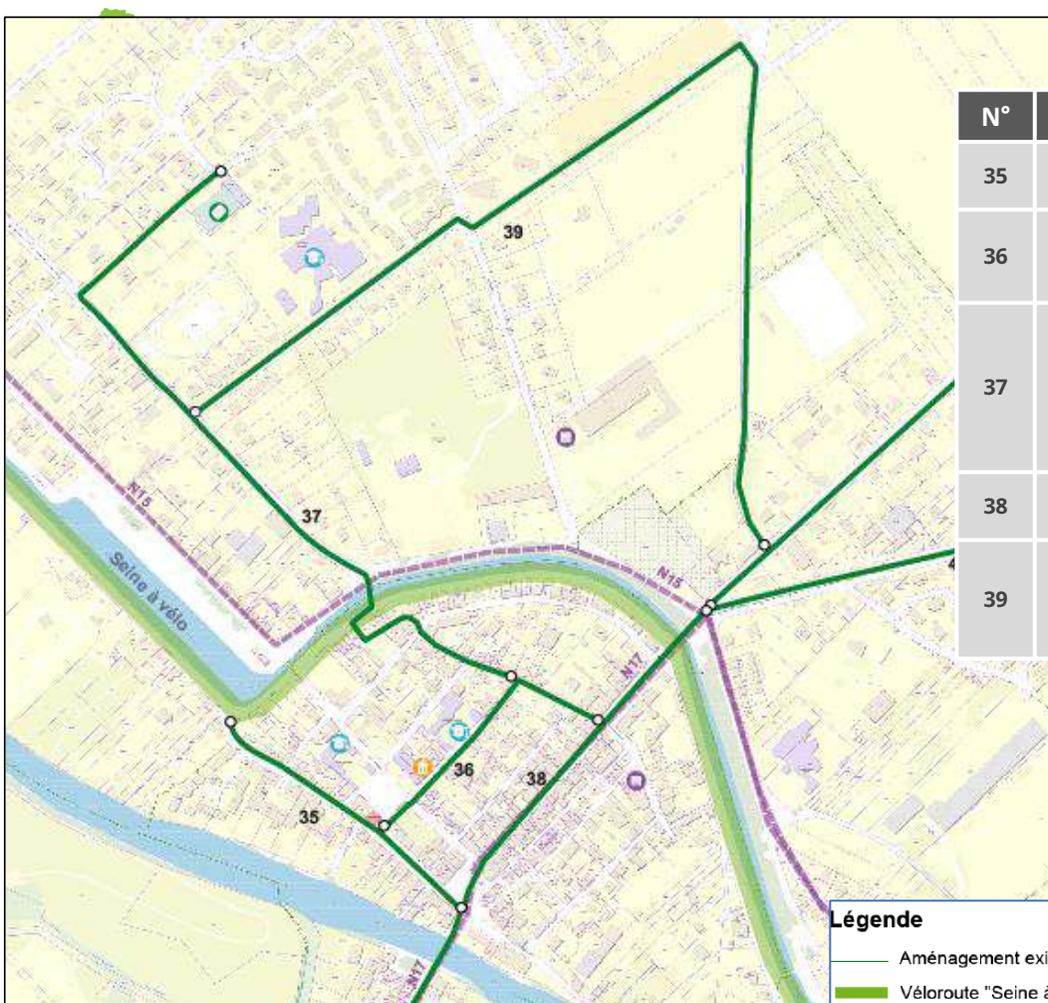
- 26 % des aménagements sont des **sites « propres »** : 26 km de linéaire
- 13 % sont des **aménagements sur chaussées** : 13 km de linéaire
- 10 % du linéaire est un **partage de la voirie** : 10 km
- 51 % de linéaire **touristique à jalonner** : 52 km

Typologie des aménagements CCSA

- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- CVCB
- Route partagée
- Route partagée à trajectoire matérialisée
- Véloroute
- Zone 30
- A jalonner



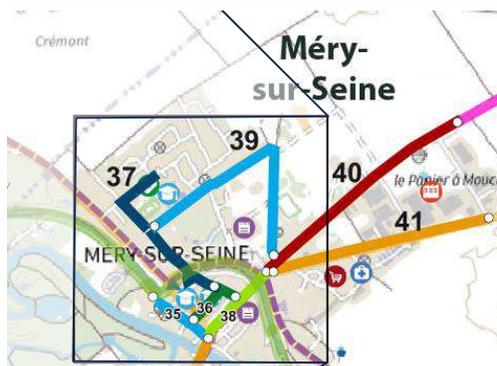
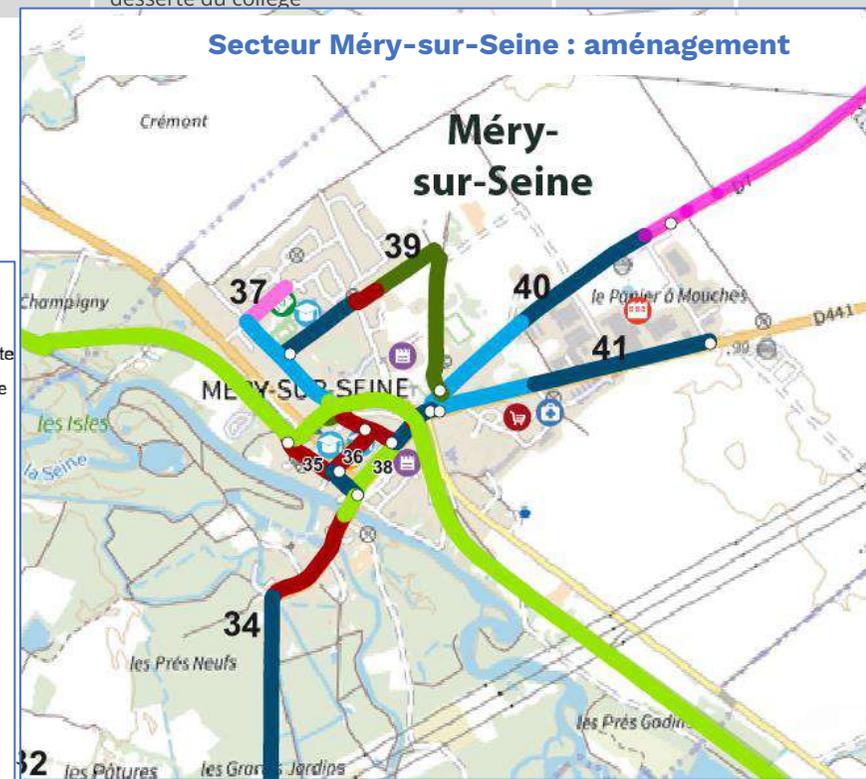
Secteur Méry-sur-Seine (1)



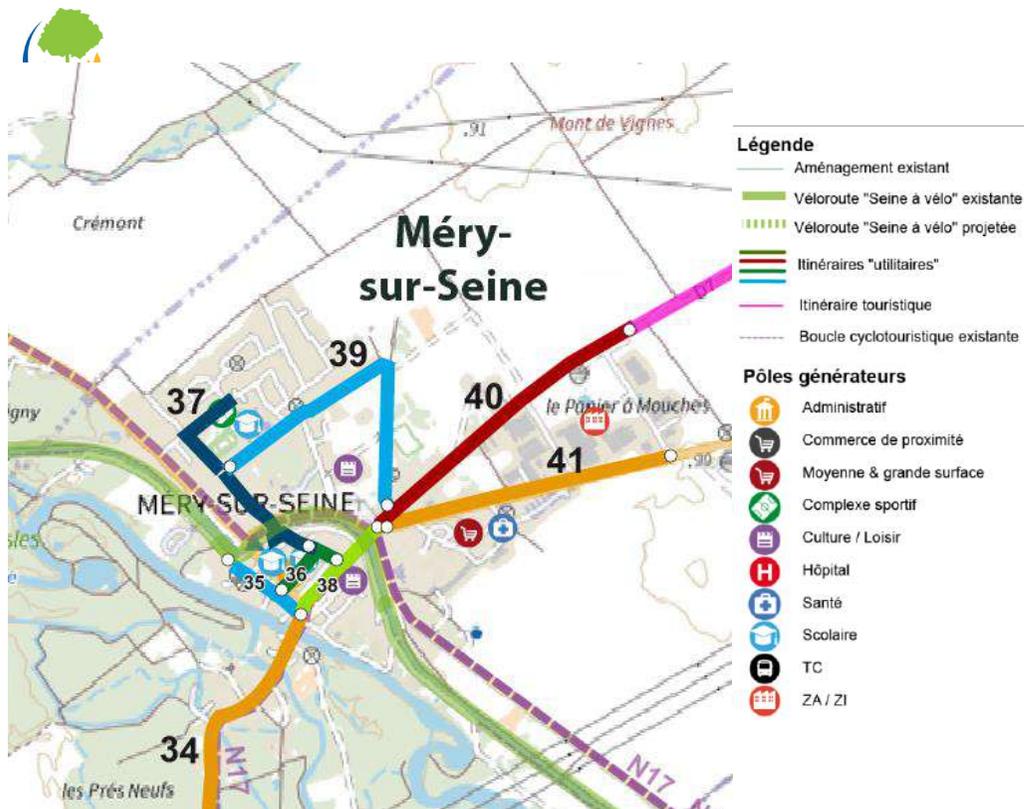
N°	Liaison	Description	Coût	ml
35	Méry-sur-Seine Liaison sud	Distance : 340 m Tracé : R. de l'Hotel de ville, R. de Grèves	58 500 €	172 €
36	Méry-sur-Seine Liaison Mairie	Distance : 310 m Tracé : R. Delaitre, R. de Bourdeaux Desserte mairie, CC, école	25 500 €	83 €
37	Méry-sur-Seine Liaison Gymnase	Distance : 840 m Tracé : Rue du Bourdeaux, Ruelle des Fossés, Quai des Marinières, Passerelle, R. du Général de Gaulle, R. du Jumelage Création d'une passerelle au-dessus de la Seine	423 300 €	505 €
38	Méry-sur-Seine Liaison Nord-Sud	Distance : 430 m Tracé : RD 441 (~2,8k Véh/jour)	215 700 €	506 €
39	Collège Pierre Labonde	Distance : 1,2 km Tracé : R. Pierre Labonde, Ch. De Longeville desserte du collège	118 800 €	97 €

Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

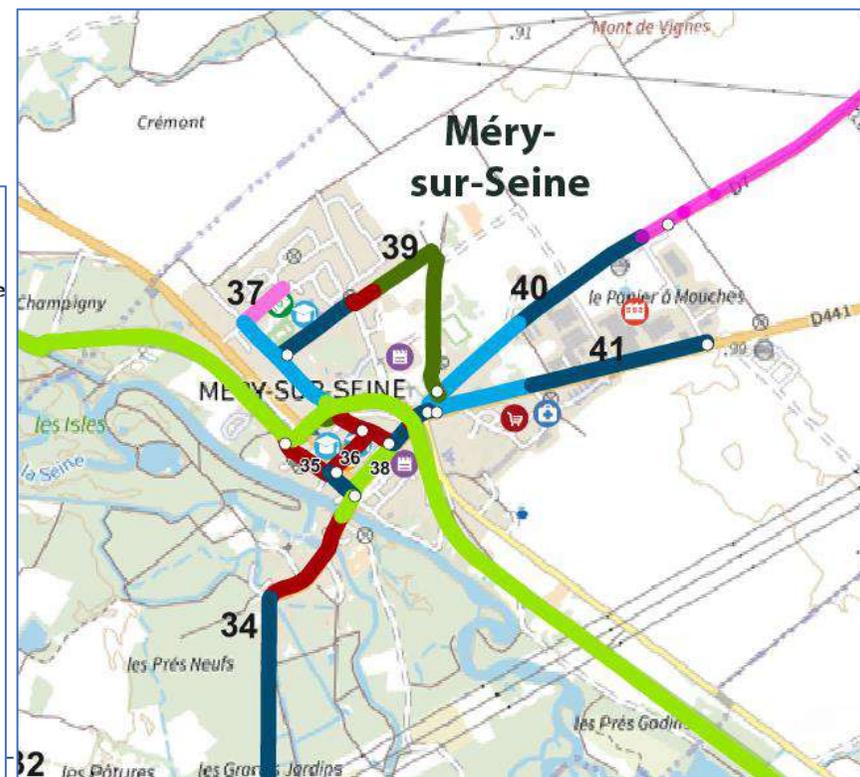
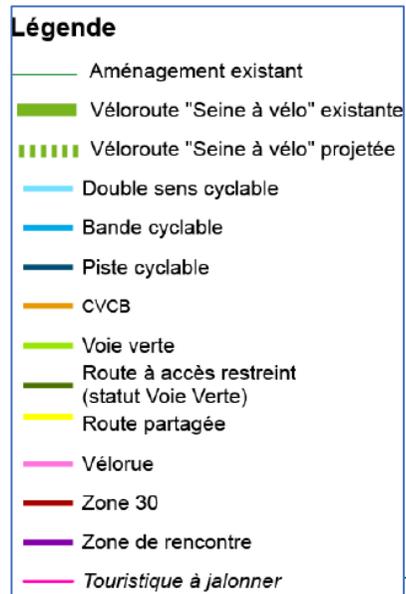


Secteur Méry-sur-Seine (2)

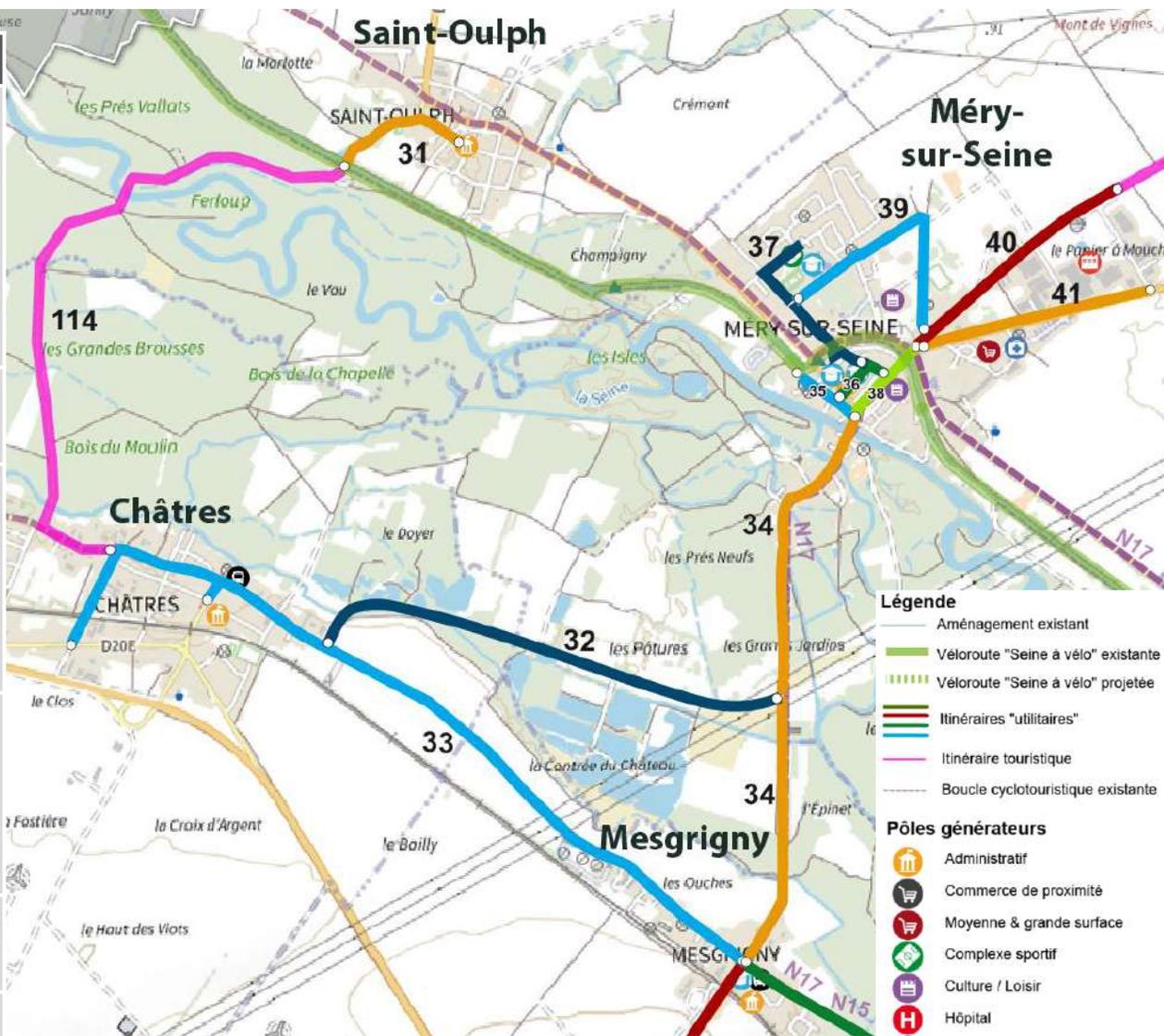


N°	Liaison	Description	Coût	ml
40	Route de Plancy	Distance : 1 km Tracé : Rte de Plancy, desserte zone d'activité	304 000 €	302 €
41	Route d'Arcis	Distance : 1 km Tracé : RD 441 (~2,2 k Véh./jour), Rte d'Arcis, Connexion Intermarché	338 100 €	327 €

Secteur Méry-sur-Seine : aménagement

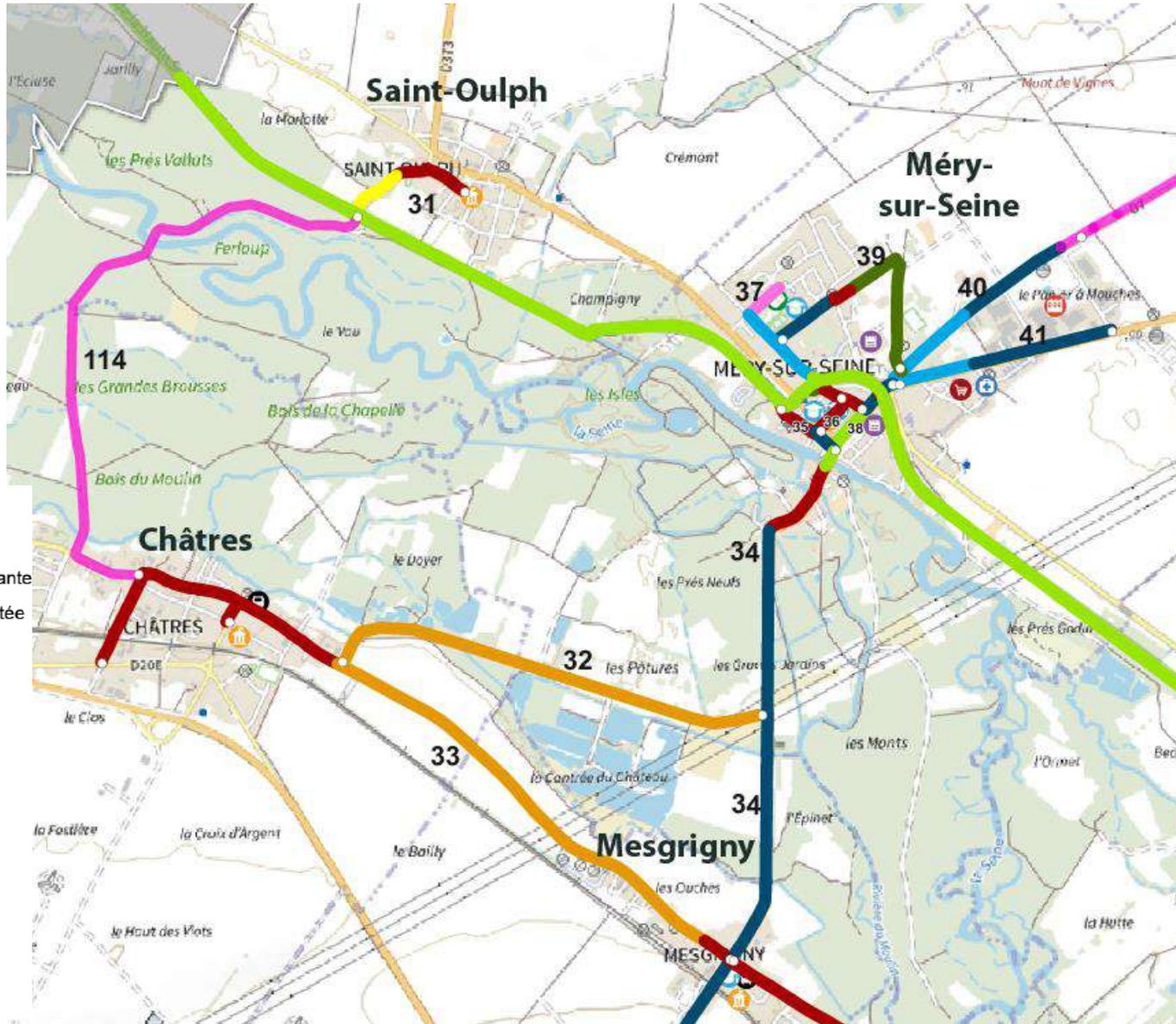


N°	Liaison	Description	Coût	ml
31	Saint-Oulph <> Méry-sur-Seine	Distance : 0,6 km Tracé : Rte de Châtres, Véloroute V33 Liaison intercommunale et à la Véloroute Utilisation d'un tronçon de la V33	13 600 €	22 €
32	Châtres <> vers Mery-sur-Seine	Distance : 3,1 km Tracé : RD20A	150 700 €	70 €
33	Châtres <> Mesgrigny	Distance : 3,9 km Tracé : R. Bel air, Grande Rue, RD 20 Liaison intercommunale Connexion à la Mairie de Châtres	217 300 €	56 €
34	Mesgrigny <> Méry-sur-Seine	Distance : 2,5 km Tracé : RD 373 (~2,8 k Véh./jour), R. du Général Leclerc Liaison intercommunale et à la véloroute	711 600 €	282 €
51	La Belle Etoile <> Mesgrigny	Distance : 1,5 km Tracé : RD 373 (~2,8 k Véh./jour),	451 200 €	306 €
114	Châtres <> Méry-sur-Seine	Distance : 3,1 km Tracé : RD 20 Grande Rue, RD178 Châtres <> Méry : 4,2 km	1 400 €	0 €



- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante

- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne & grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZA / ZI



Légende

- Aménagement existant
- ▬▬▬ Véloroute "Seine à vélo" existante
- ▬▬▬▬▬ Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

N°	Liaison	Description	Coût	ml
42	Droupt-Sainte-Marie <> Véloroute	Distance : 660 m Tracé : Rte de Beaulieu, Rte de Méry, Rte de Vallant Connexion à Méry par la véloroute	177 000 €	267 €
43	Droupt-Saint-Basle <> Droupt-Sainte-Marie	Distance : 2,7 km Tracé : RD 78, Grande Rue Liaison intercommunale et connexion de Droupt-Saint-Basle à la Véloroute	180 300 €	66 €
44	Vallant-Saint-Georges <> V33	Distance : 0,7 m Tracé : R. des Ponts, R. de l'Eglise	37 600 €	54 €
50	Mesgrigny <> Vallant-Saint-Georges	Distance : 2,6 km Tracé : RD 20	179 700 €	69 €
51	Mesgrigny <> La Belle Etoile	Distance : 1,5 km Tracé : RD373	451 200 €	306 €

Secteur Est de Méry-sur-Seine

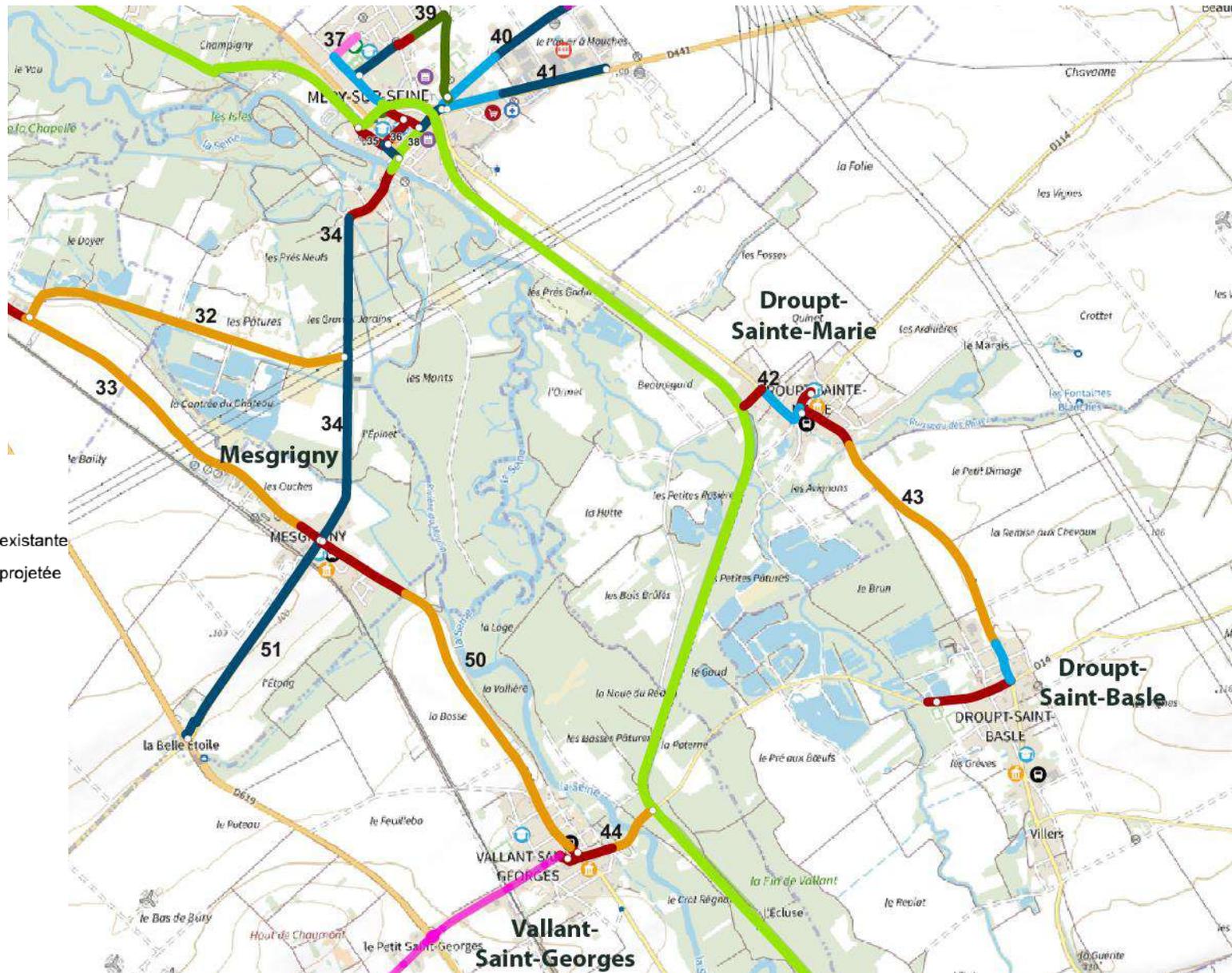


Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Itinéraires "utilitaires"
- Itinéraire touristique
- Boucle cyclotouristique existante

Pôles générateurs

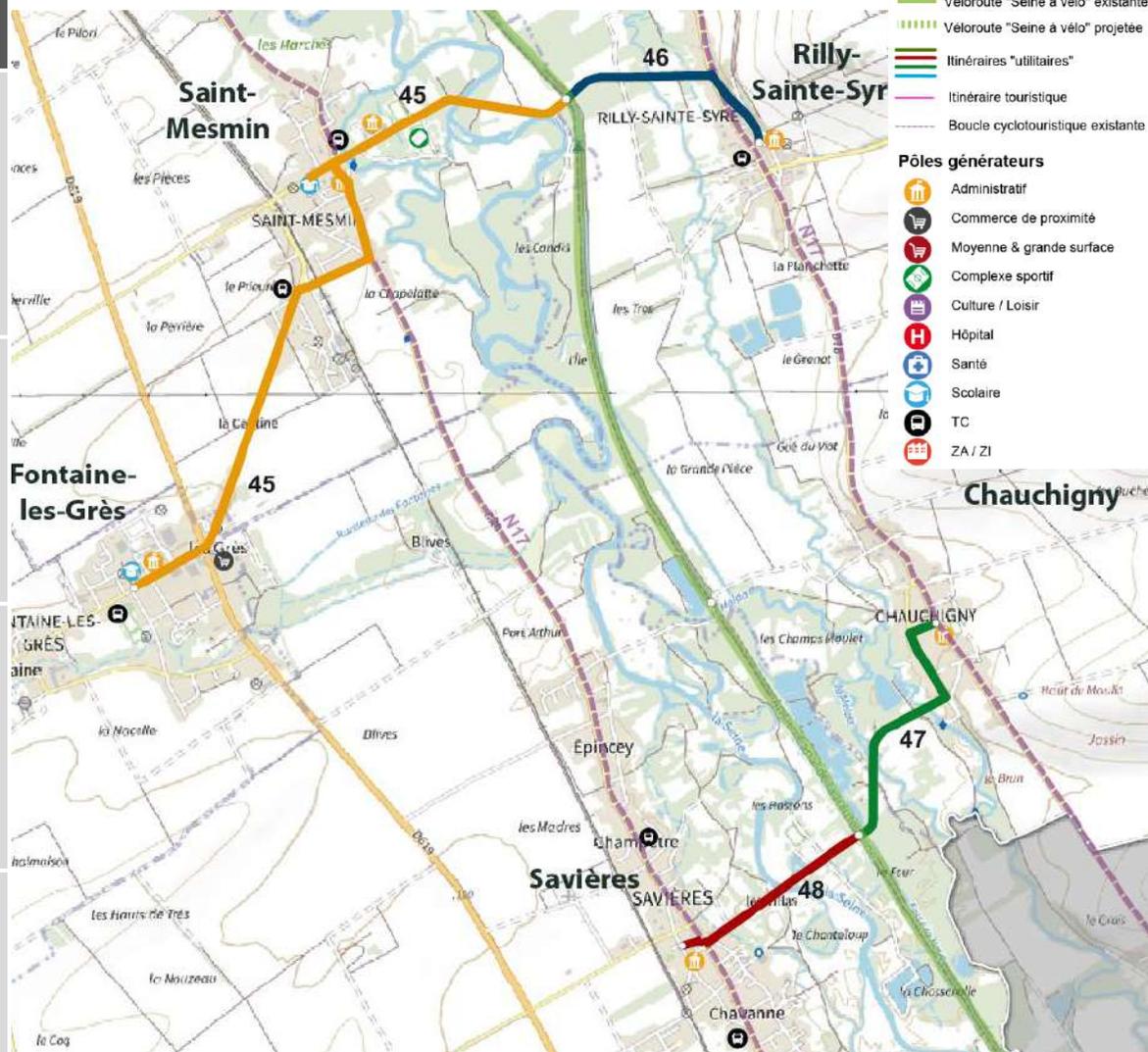
- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI

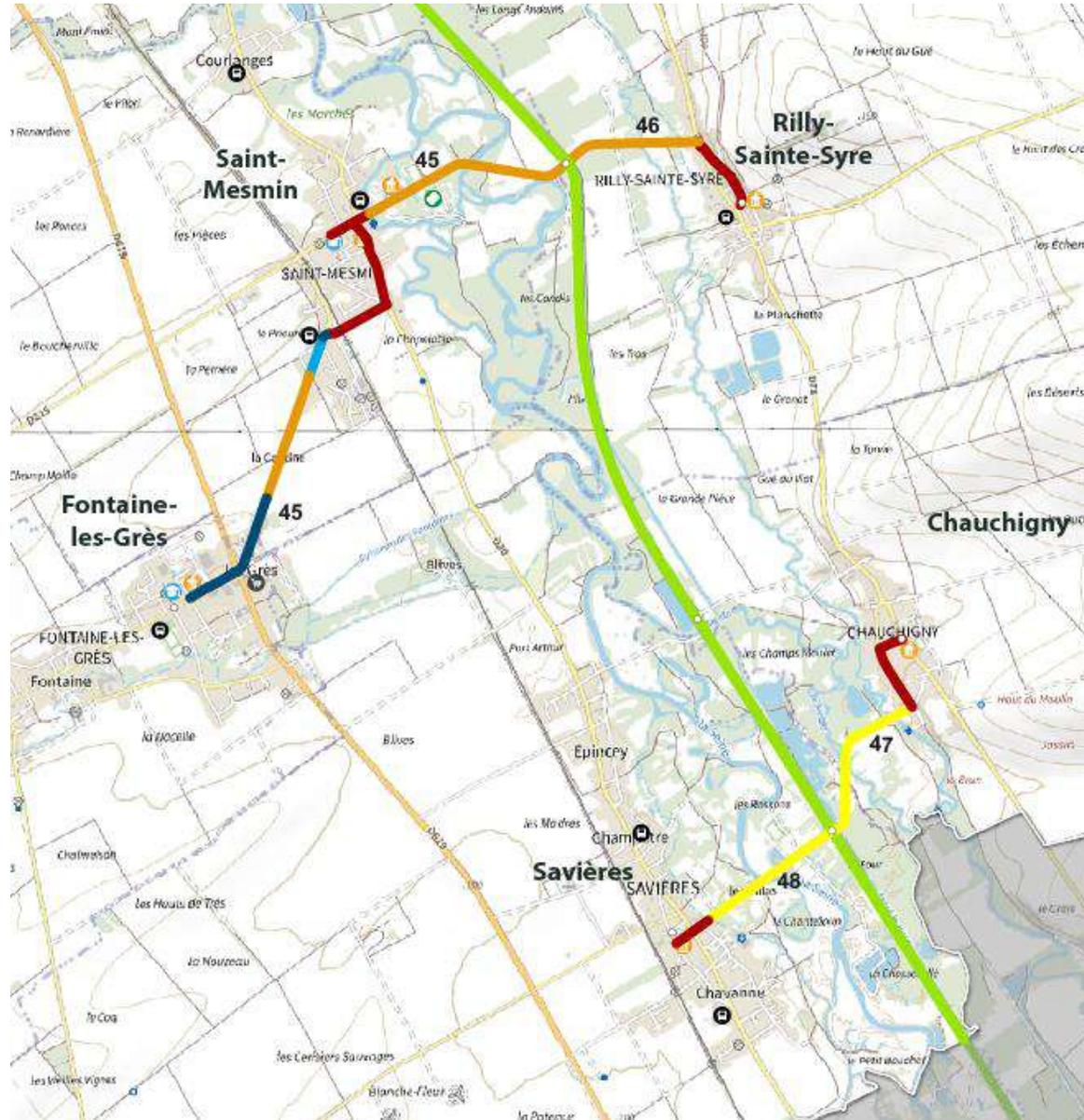


Légende

- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- - - - Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner

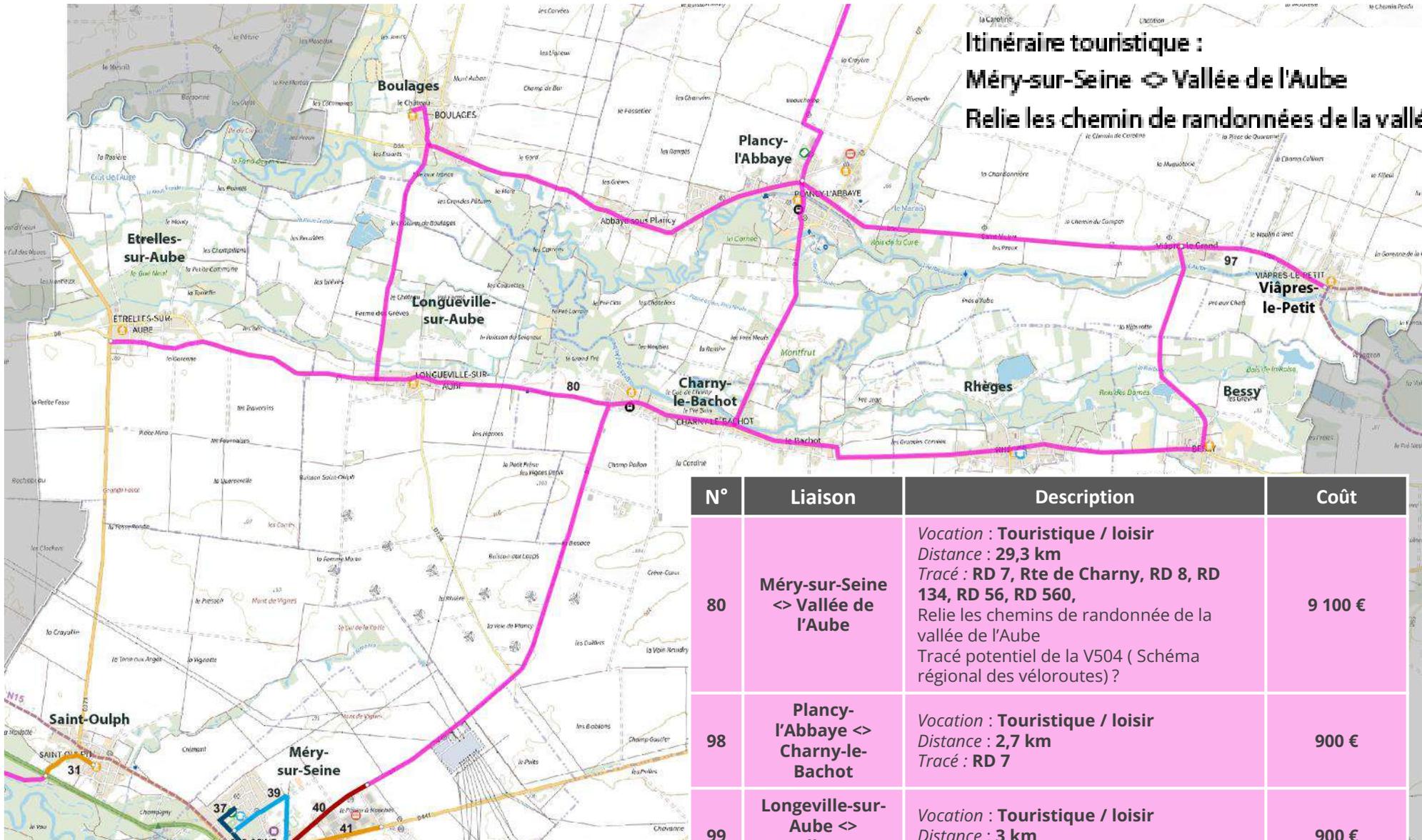
N°	Liaison	Description	Coût	ml
45	Fontaine-les-Grès <> V33	Distance : 4,2 km Tracé : RD 31, Rue de la Gare, RD 20 Connexion Fontaine-lès-Grès et Saint-Mesmin à la V33	729 200 €	174 €
46	Rilly-Sainte-Syre <> V33	Distance : 1,3 km Tracé : RD 31, R. Billot	59 000 €	47 €
47	Chauchigny <> V33	Distance : 1,5 km Tracé : R. de la Nativité, R. de la Vallée, D159	31 100 €	21 €
48	Savières <> V33	Distance : 1,1 km Tracé : Pl. de l'Eglise, Rte de Maizières, Rte de Chauchigny	25 600 €	23 €





Légende

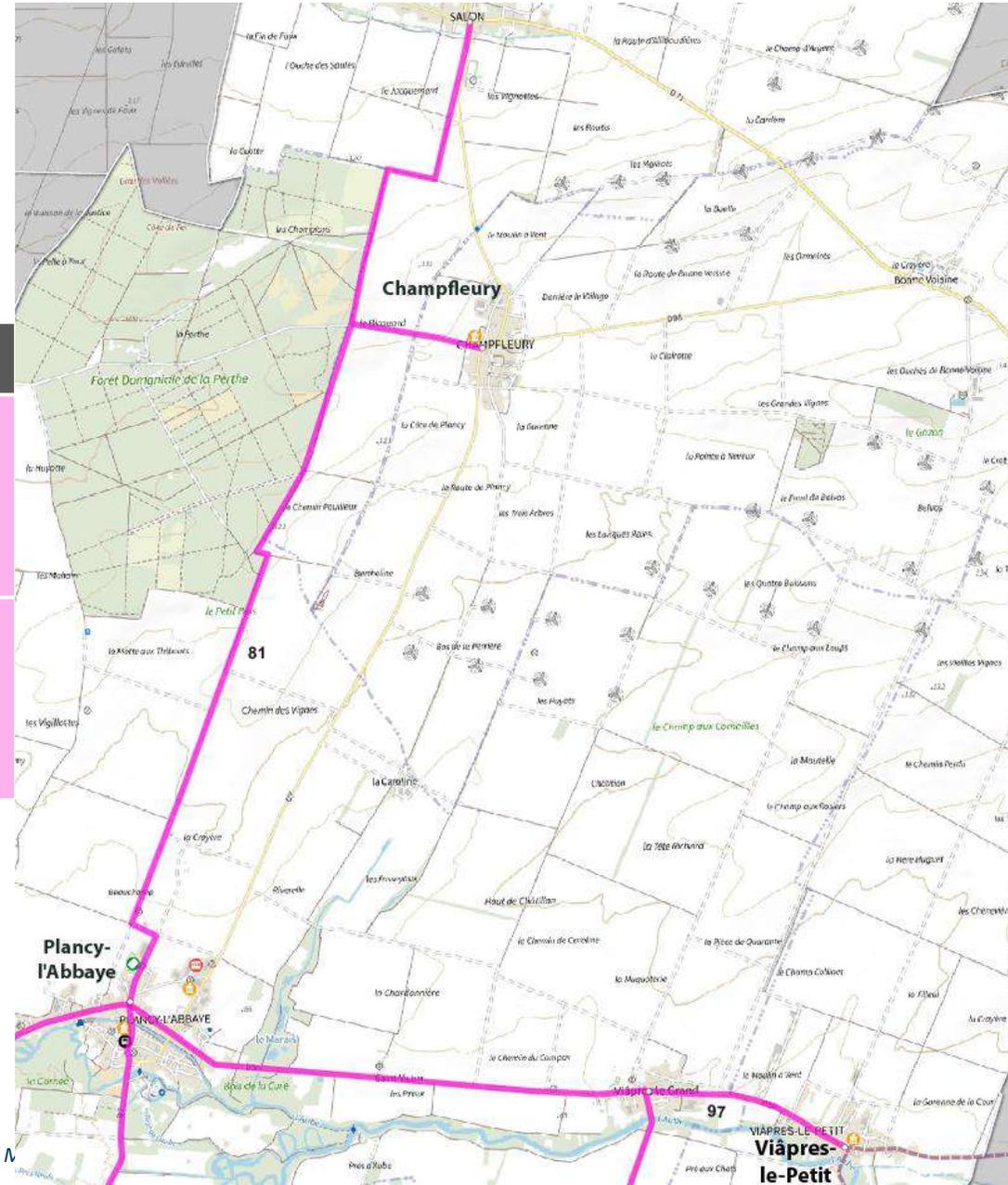
- Aménagement existant
- ▬▬▬ Véloroute "Seine à vélo" existante
- ▬▬▬▬▬ Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner



Itinéraire touristique :
Méry-sur-Seine ↔ Vallée de l'Aube
Relie les chemins de randonnées de la vallée

N°	Liaison	Description	Coût
80	Méry-sur-Seine ↔ Vallée de l'Aube	<i>Vocation : Touristique / loisir</i> <i>Distance : 29,3 km</i> Tracé : RD 7, Rte de Charny, RD 8, RD 134, RD 56, RD 560, Relie les chemins de randonnée de la vallée de l'Aube Tracé potentiel de la V504 (Schéma régional des véloroutes) ?	9 100 €
98	Plancy-l'Abbaye ↔ Charny-le-Bachot	<i>Vocation : Touristique / loisir</i> <i>Distance : 2,7 km</i> Tracé : RD 7	900 €
99	Longueville-sur-Aube ↔ Etrelles-sur-Aube	<i>Vocation : Touristique / loisir</i> <i>Distance : 3 km</i> Tracé : RD 8	900 €

N°	Liaison	Description	Coût
81	Salon <> Champfleury <> Plancy-l'Abbaye	Vocation : Touristique / loisir Distance : 9,6 km Tracé : RD 7, Chemins, R. du Stade	3 200 €
97	Viâpres-le-Grand <> Viâpres-le-Petit	Vocation : Touristique / loisir Distance : 1,6 km Tracé : RD 56	500 €



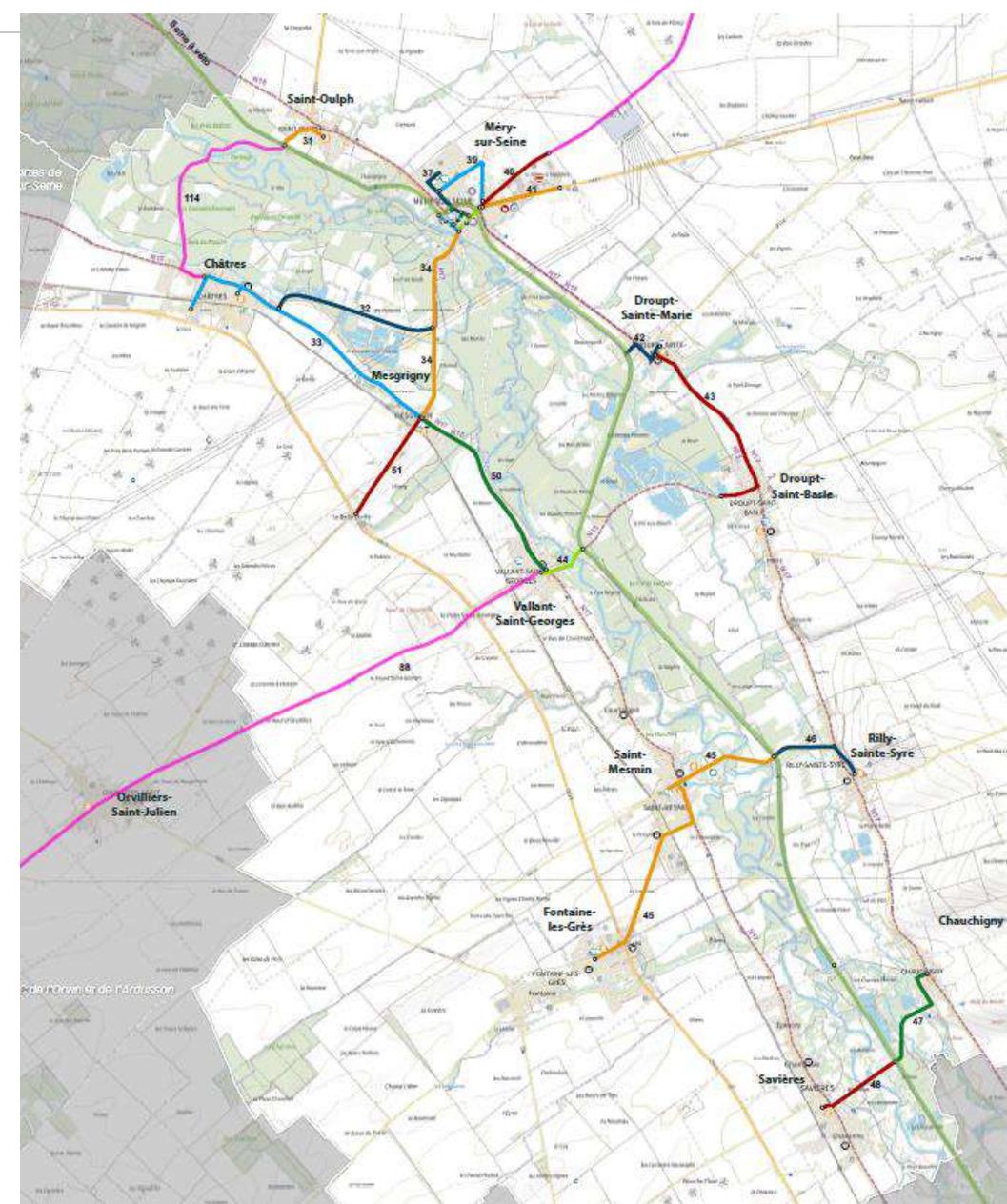
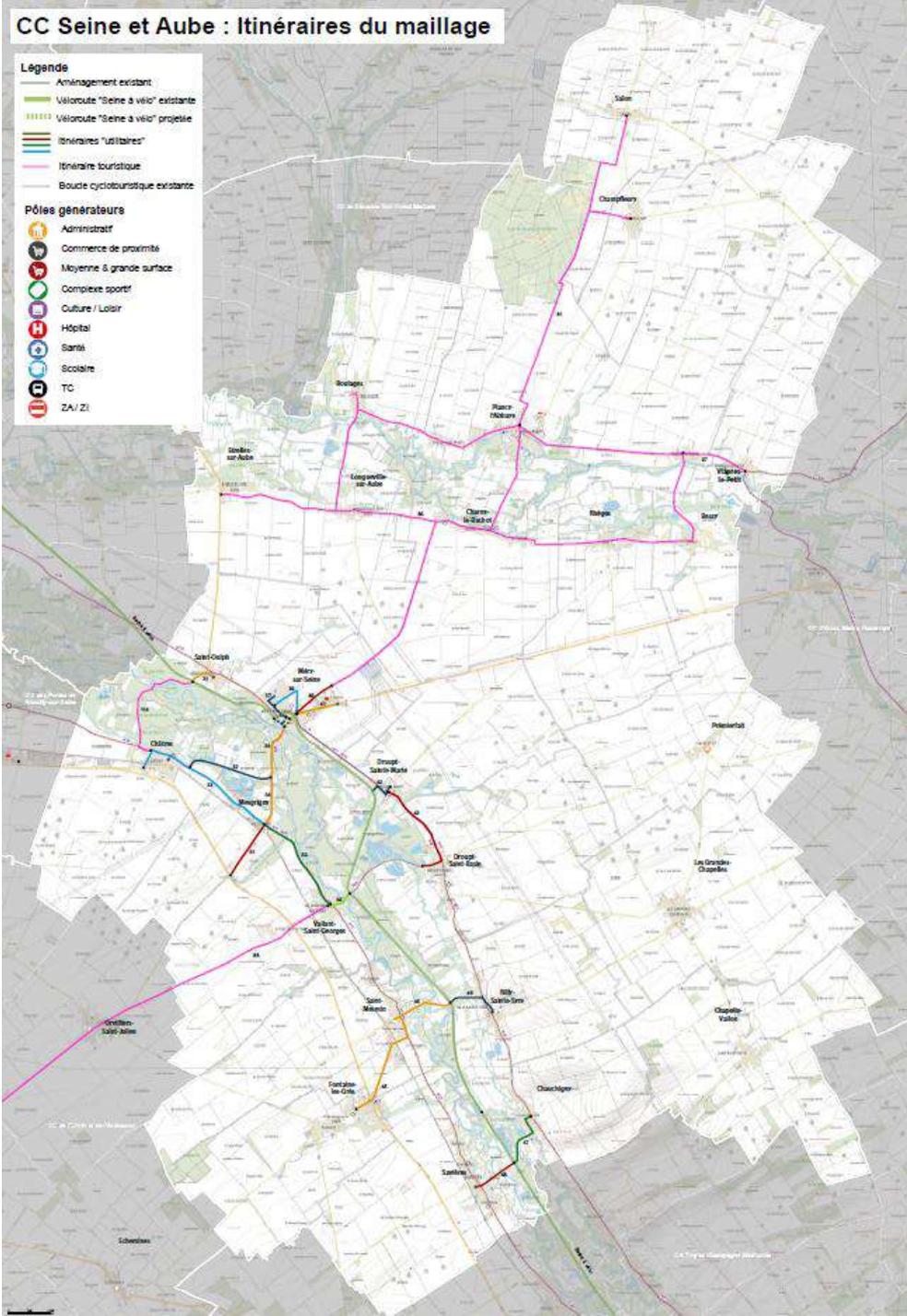
► A l'échelle de la CC Seine et Aube :

- **Un chiffrage global du maillage cyclable de 4,4 M€ comprenant le linéaire « utilitaire » et « touristique » ;**
- **31 % du linéaire pour 14 % des coûts : faibles coûts du fait du linéaire touristique à jalonner uniquement ;**
- **+/- 145 k€ de coût d'entretien à terme par an ;**

Détails des coûts en € HT		CCSA	Total	
Aménagement du linéaire		4,3 M€	29,9 M€ (98 %)	
Traitement des intersections		104,8 k€	468 k€ (2 %)	
Installation du jalonnement	« Utilitaire »	34 k€	187 k€	215 k€ (1 %)
	« Touristique »	17 k€	27,9 k€	
Total		4,4 M€ (14 %)	30,7 M€	

CC Seine et Aube : Itinéraires du maillage

- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante
- Pôles générateurs**
- Administratif
 - Commerce de proximité
 - Moyenne à grande surface
 - Complexe sportif
 - Culture / Loisir
 - Hôpital
 - Santé
 - Scolaire
 - TC
 - ZAU / ZI



N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
31	Saint-Oulph <> V33	0,6	0,0	0,6	0,0	0,0	13 000 €	0 €	600 €	13 600 €	22 €
32	Châtres <> Méry-sur-Seine	2,1	0,0	2,1	0,0	0,0	150 000 €	0 €	700 €	150 700 €	70 €
33	Châtres <> Mesgrigny	3,9	0,0	3,9	0,0	0,0	190 000 €	23 600 €	3 700 €	217 300 €	56 €
34	Mesgrigny <> Méry-sur-Seine	2,5	0,0	2,5	0,0	0,0	681 000 €	28 700 €	1 900 €	711 600 €	282 €
35	Méry-sur-Seine Liaison sud	0,3	0,0	0,3	0,0	0,0	58 000 €	0 €	500 €	58 500 €	172 €
36	Méry-sur-Seine Liaison Mairie	0,3	0,0	0,1	0,2	0,0	25 000 €	0 €	500 €	25 500 €	83 €
37	Méry-sur-Seine liaison gymnase	0,8	0,0	0,8	0,0	0,0	422 000 €	0 €	1 300 €	423 300 €	505 €
38	Méry-sur-Seine Liaison Nord-Sud	0,4	0,0	0,4	0,0	0,0	150 000 €	65 100 €	600 €	215 700 €	506 €
39	Méry-sur-Seine liaison Collège Pierre Labonde	1,2	0,0	1,2	0,0	0,0	117 000 €	0 €	1 800 €	118 800 €	97 €
40	Méry-sur-Seine Route de Plancy	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	301 000 €	1 500 €	1 500 €	304 000 €	302 €
41	Méry-sur-Seine Route d'Arcis	1,0	0,0	0,6	0,4	0,0	335 000 €	1 500 €	1 600 €	338 100 €	327 €

N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
42	Droupt-Sainte-Marie <> V33	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	176 000 €	0 €	1 000 €	177 000 €	267 €
43	Droupt-Saint-Basle <> Droupt-Sainte-Marie	2,7	0,0	2,7	0,0	0,0	178 000 €	0 €	2 300 €	180 300 €	66 €
44	Vallant-Saint-Georges <> V33	0,7	0,0	0,7	0,0	0,0	37 000 €	0 €	600 €	37 600 €	54 €
45	Fontaine-les-Grès <> V33	4,2	0,0	3,9	0,3	0,0	717 000 €	8 000 €	4 200 €	729 200 €	174 €
46	Rilly-Sainte-Syre <> V33	1,3	0,0	1,3	0,0	0,0	58 000 €	0 €	1 000 €	59 000 €	47 €
47	Chauchigny <> V33	1,5	0,0	1,5	0,0	0,0	30 000 €	0 €	1 100 €	31 100 €	21 €
48	Savières <> V33	1,1	0,0	0,9	0,2	0,0	25 000 €	0 €	600 €	25 600 €	23 €
50	Vallant-Saint-Georges <> Mesgrigny	2,6	0,0	2,6	0,0	0,0	178 000 €	0 €	1 700 €	179 700 €	69 €
51	Mesgrigny <> La Belle Etoile	1,5	0,0	1,5	0,0	0,0	450 000 €	0 €	1 200 €	451 200 €	306 €
80	Vallée de l'Aube	27,5	27,5	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	9 100 €	9 100 €	0 €
81	Plancy-l'Abbaye <> Salon	9,7	9,7	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	3 200 €	3 200 €	0 €

N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
97	Viâpre-le-Grand <> Viâpres-le-Petit	1,6	1,6	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	500 €	500 €	0 €
98	Plancy-l'Abbaye <> Charny-le-Bachot	2,8	2,8	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	900 €	900 €	0 €
99	Longueville-sur-Aube <> Etreilles-sur-Aube	2,9	2,9	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	900 €	900 €	0 €
114	Châtres <> Saint-Oulph	3,1	3,1	0,0	0,0	0,0	0 €	0 €	1 400 €	1 400 €	0 €



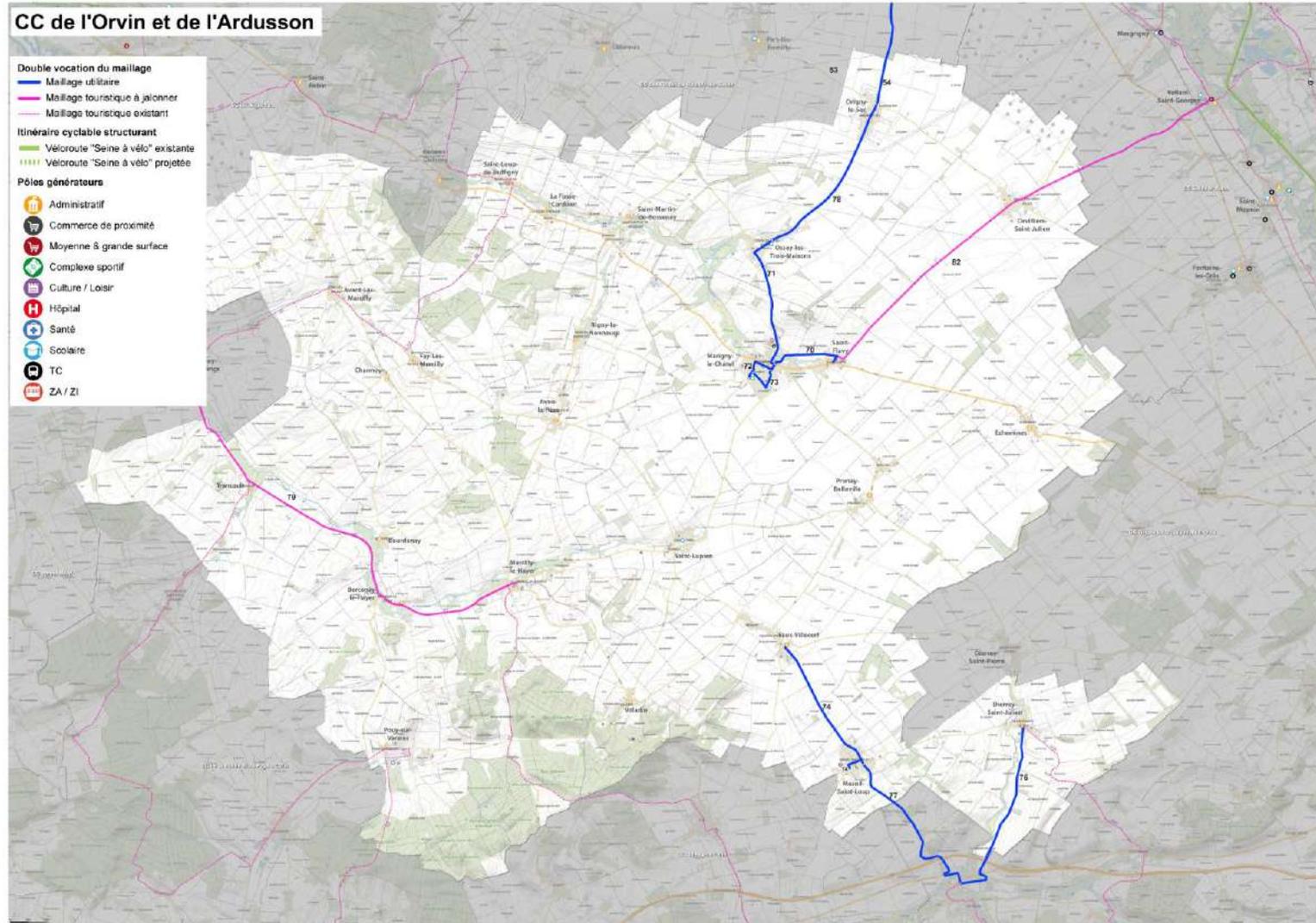
CCOA

► Sur les 46 km du maillage cyclable validé (14 % à l'échelle du PETR) :

- 26 km de de liaisons vocation « utilitaire » ;

- 20 km de liaisons vocation « touristique » à jalonner complétant le maillage utilitaire validé ainsi que les itinéraires touristiques existants.

► 12 itinéraires sont identifiés dont 2 touristiques, représentant 52 tronçons de voiries



Synthèse Opération : CCOA

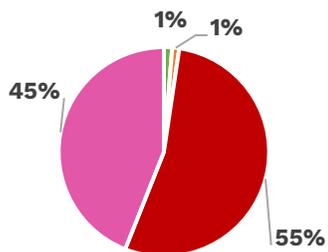
Légende

- Existant
- A reprendre
- A aménager
- Touristique à jalonner

Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI

Répartition des opérations à réaliser



- Existant
- A reprendre
- A aménager
- Touristique à jalonner

- ▶ Sur les 46 km du maillage cyclable (dont 26 km « utilitaire ») :

Sur le linéaire « utilitaire »

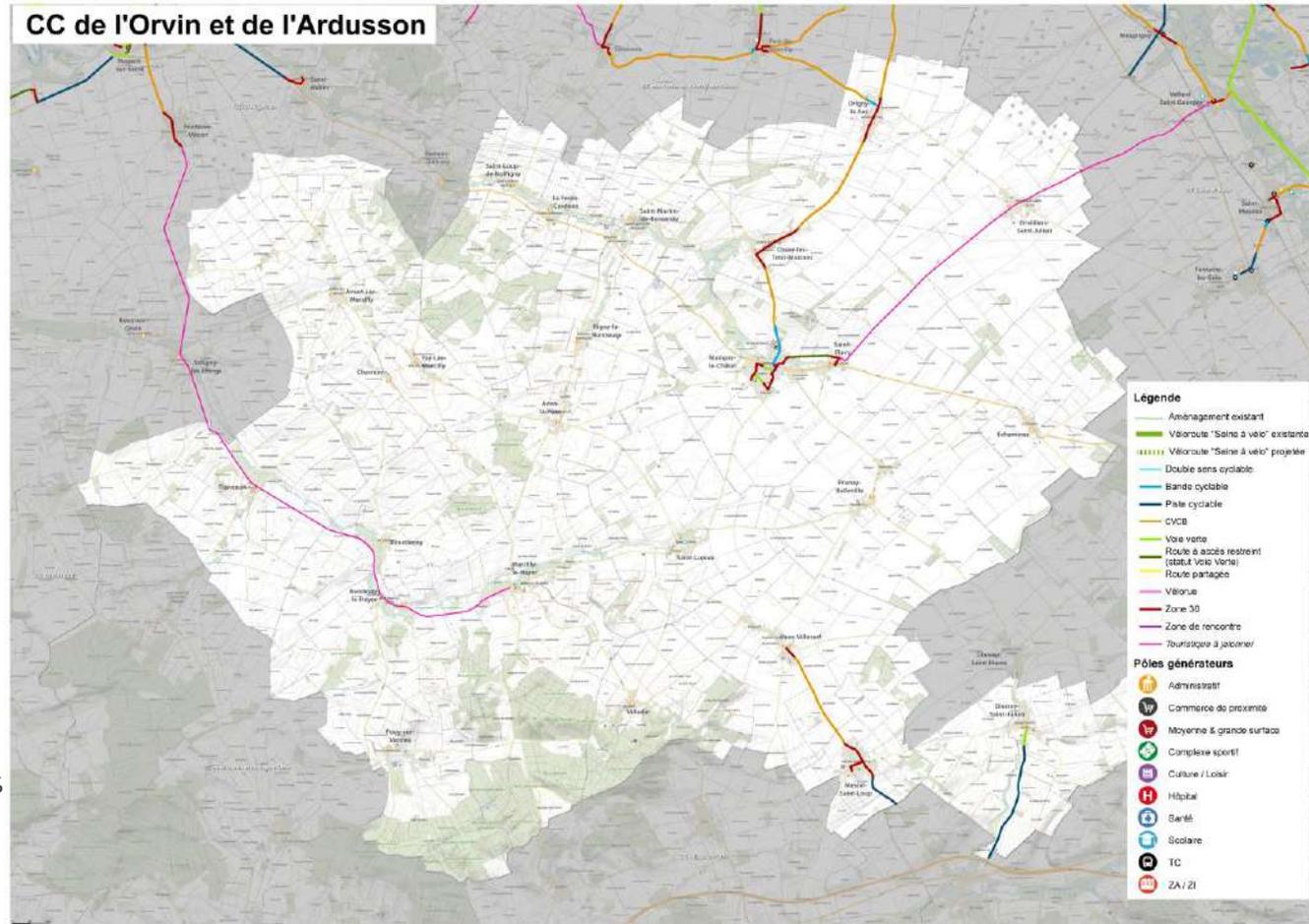
- **0,6 km** s'appuient sur des **aménagements existants**
- **0,5 km** sont des **aménagements existants mais qui nécessitent une reprise**
- **24,6 km** sont à **aménager** : un aménagement ou une pacification est à créer sur un axe actuellement dépourvu
- **Et 20,2 km d'itinéraires « touristiques » à jalonner**

► Sur les 46 km du maillage cyclable :

- 14 % de sites « propres » : 7 km de linéaire
- 23 % d'aménagements sur chaussées : 11 km de linéaire
- 18 % du linéaire est un partage de la voirie : 8 km
- 44 % de linéaire touristique à jalonner : 20 km

Typologie des aménagements CCOA

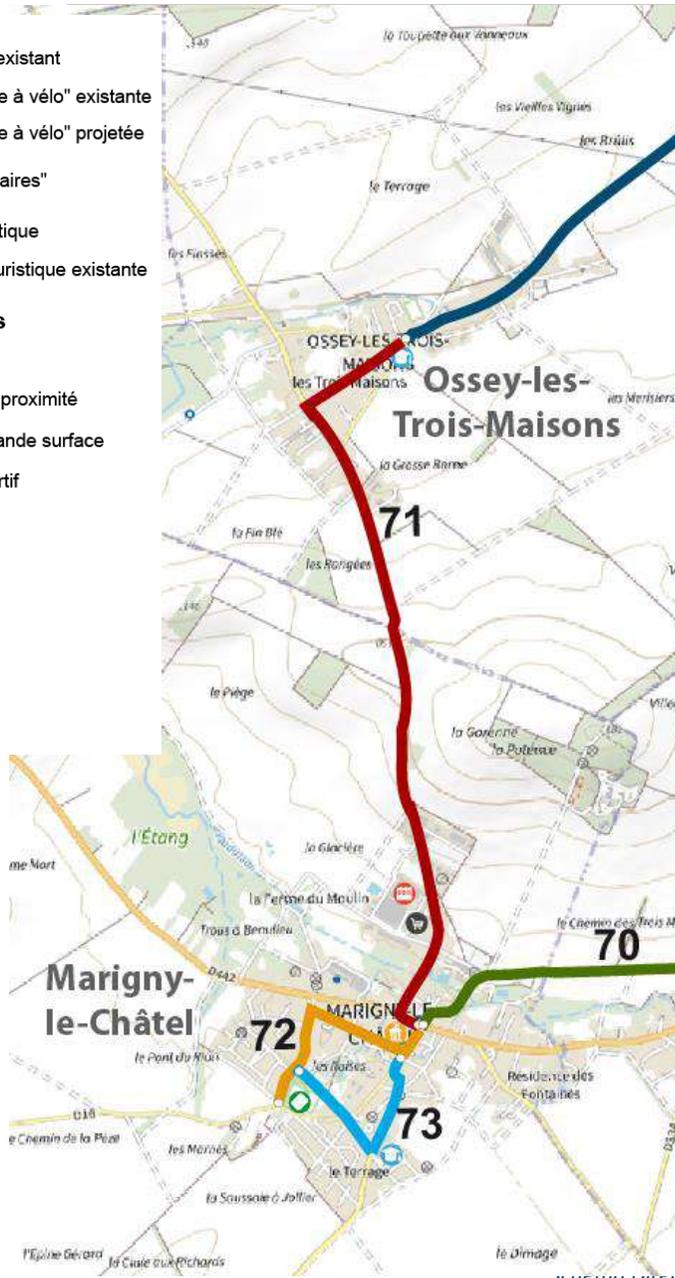
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- CVCB
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner



- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Itinéraires "utilitaires"
 - Itinéraire touristique
 - Boucle cyclotouristique existante

Pôles générateurs

- Administratif
- Commerce de proximité
- Moyenne & grande surface
- Complexe sportif
- Culture / Loisir
- Hôpital
- Santé
- Scolaire
- TC
- ZA / ZI



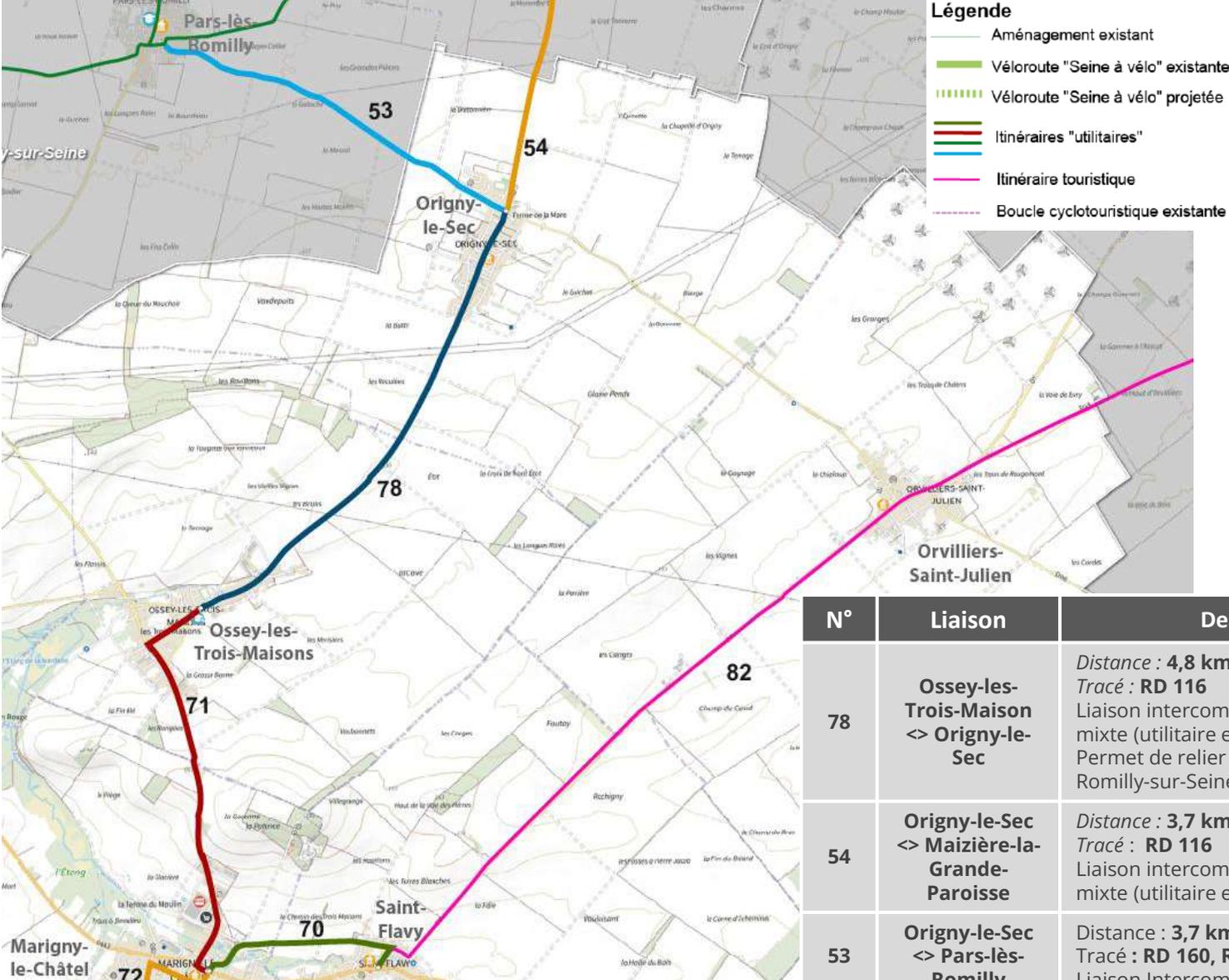
N°	Liaison	Description	Coût	€/ml
70	Saint-Flavy <> Marigny-le-Châtel	Distance : 2,1 km Tracé : R. Traversière, R. de l'Ardusson, R. du Cimetière, R. Guynemer	37 900 €	18 €
71	Ossey-les-Trois-Maisons <> Marigny-le-Châtel	Distance : 4,2 km Tracé : R. des écoles, RD 33 Desserte Intermarché, école maternelle d'Ossey	524 400 €	123 €
72	Marigny-le-Châtel Liaison gymnase	Distance : 1,2 km Tracé : R. Jean Jaurès, R. Aristide Briand, R. Picard Vallot Desserte Complexe sportif	59 800 €	50 €
73	Marigny-le-Châtel Liaison collège	Distance : 1,2 km Tracé : Ch. Du Noyé, R. Jean Moulin, R. Emile Zola, R. Picard Vallot Desserte collège Jean Moulin	97 800 €	84 €

- Légende**
- Aménagement existant
 - Véloroute "Seine à vélo" existante
 - Véloroute "Seine à vélo" projetée
 - Double sens cyclable
 - Bande cyclable
 - Piste cyclable
 - CVCB
 - Voie verte
 - Route à accès restreint (statut Voie Verte)
 - Route partagée
 - Vélorue
 - Zone 30
 - Zone de rencontre
 - Touristique à jalonner

Connexion Marigny-le-Châtel : aménagement



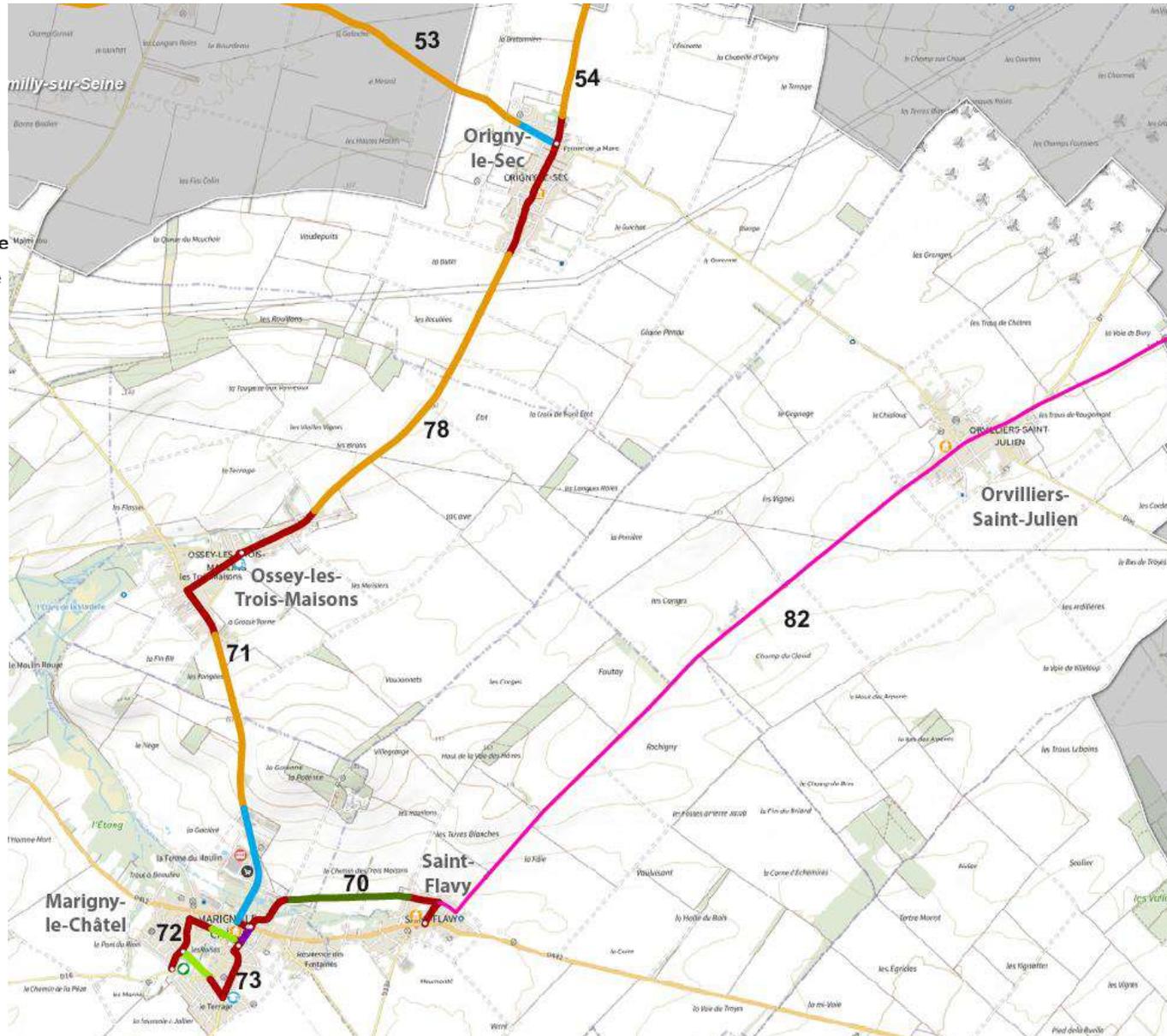
Secteur Nord-Est



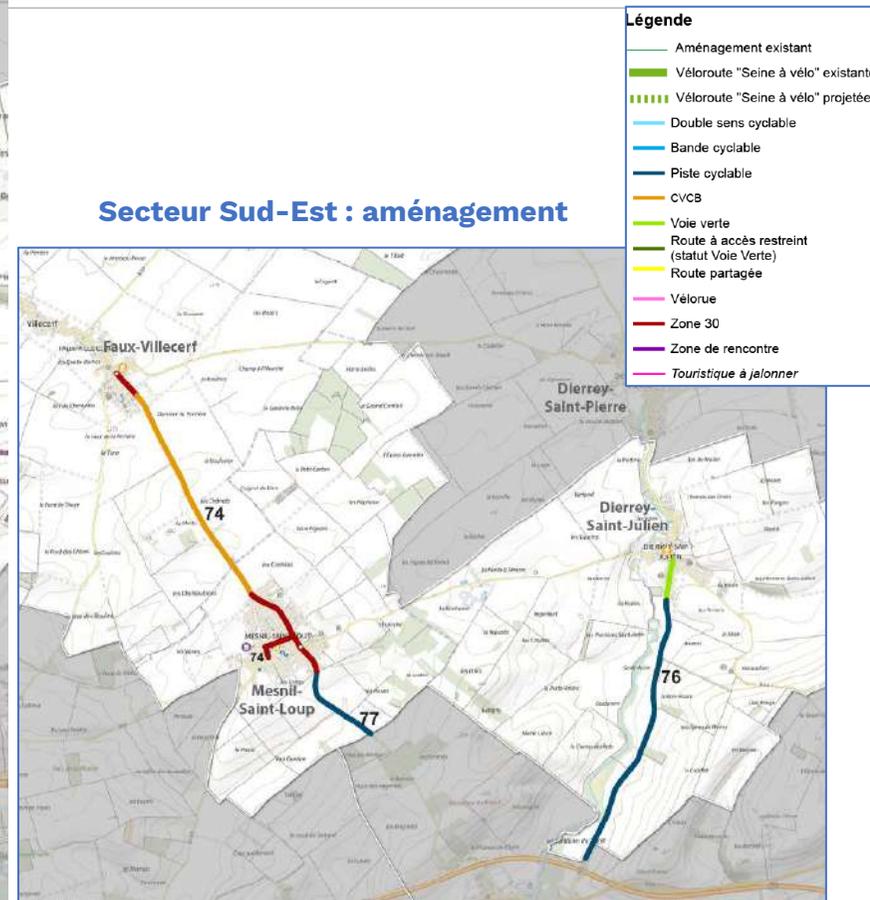
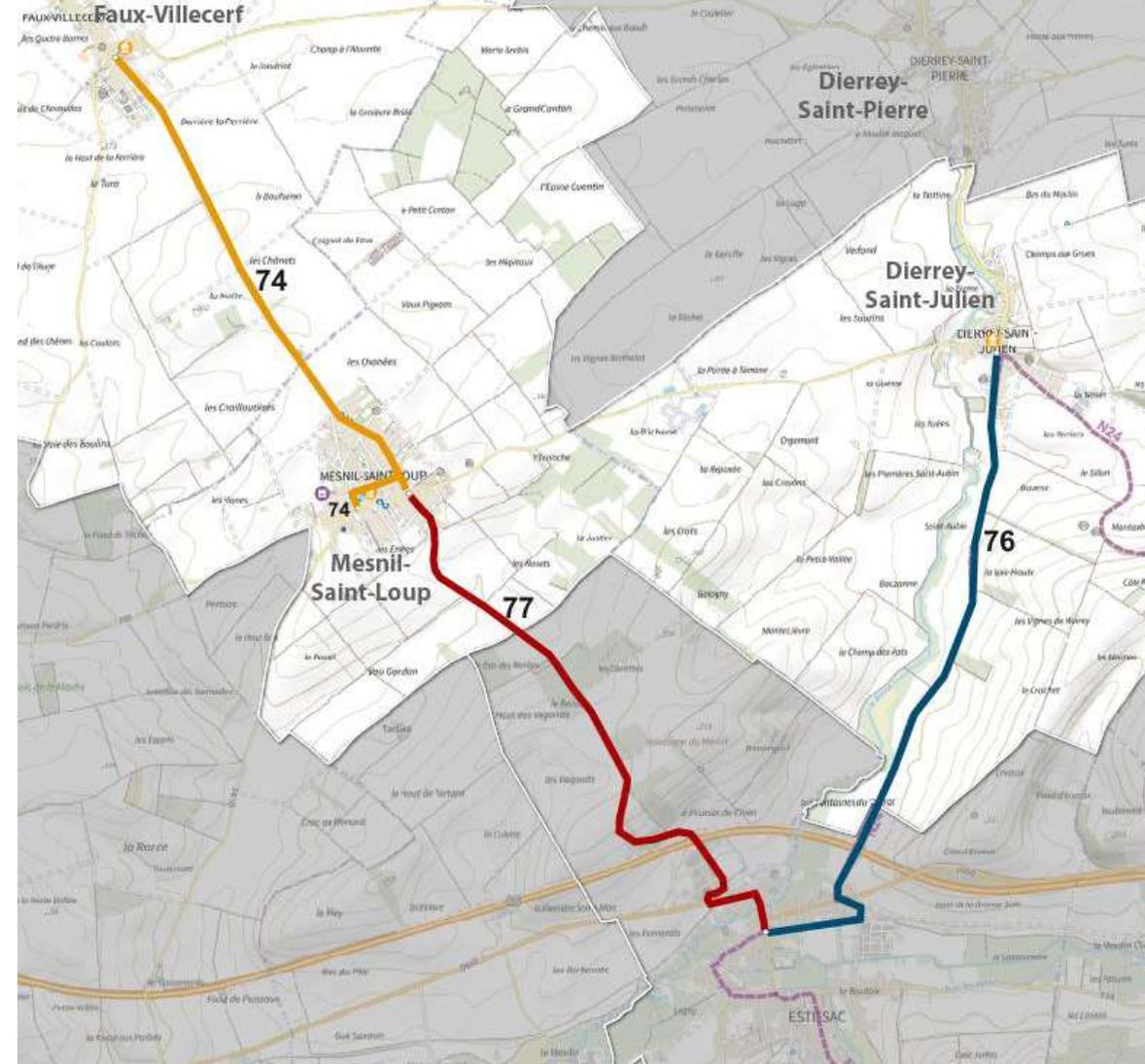
N°	Liaison	Description	Coût	€/ml
78	Ossey-les-Trois-Maison <> Origny-le-Sec	Distance : 4,8 km Tracé : RD 116 Liaison intercommunale à vocation mixte (utilitaire et loisir) Permet de relier Marigny-le-Châtel à Romilly-sur-Seine	268 600 €	56 €
54	Origny-le-Sec <> Maizière-la-Grande-Paroisse	Distance : 3,7 km Tracé : RD 116 Liaison intercommunale à vocation mixte (utilitaire et loisir)	303 300 €	82 €
53	Origny-le-Sec <> Pars-lès-Romilly	Distance : 3,7 km (1,1 km sur la CC) Tracé : RD 160, R. Victor Hugo Liaison Intercommunale	343 000 €	92 €
82	Saint-Flavy <> Vallant-Saint-Georges	Vocation : Touristique/loisir Distance : 13 km (8,7km sur la CC) Tracé : RD 7, RD 14 Connexion Marigny-le-Châtel <> Véloroute	4 300 €	0,3 €

Légende

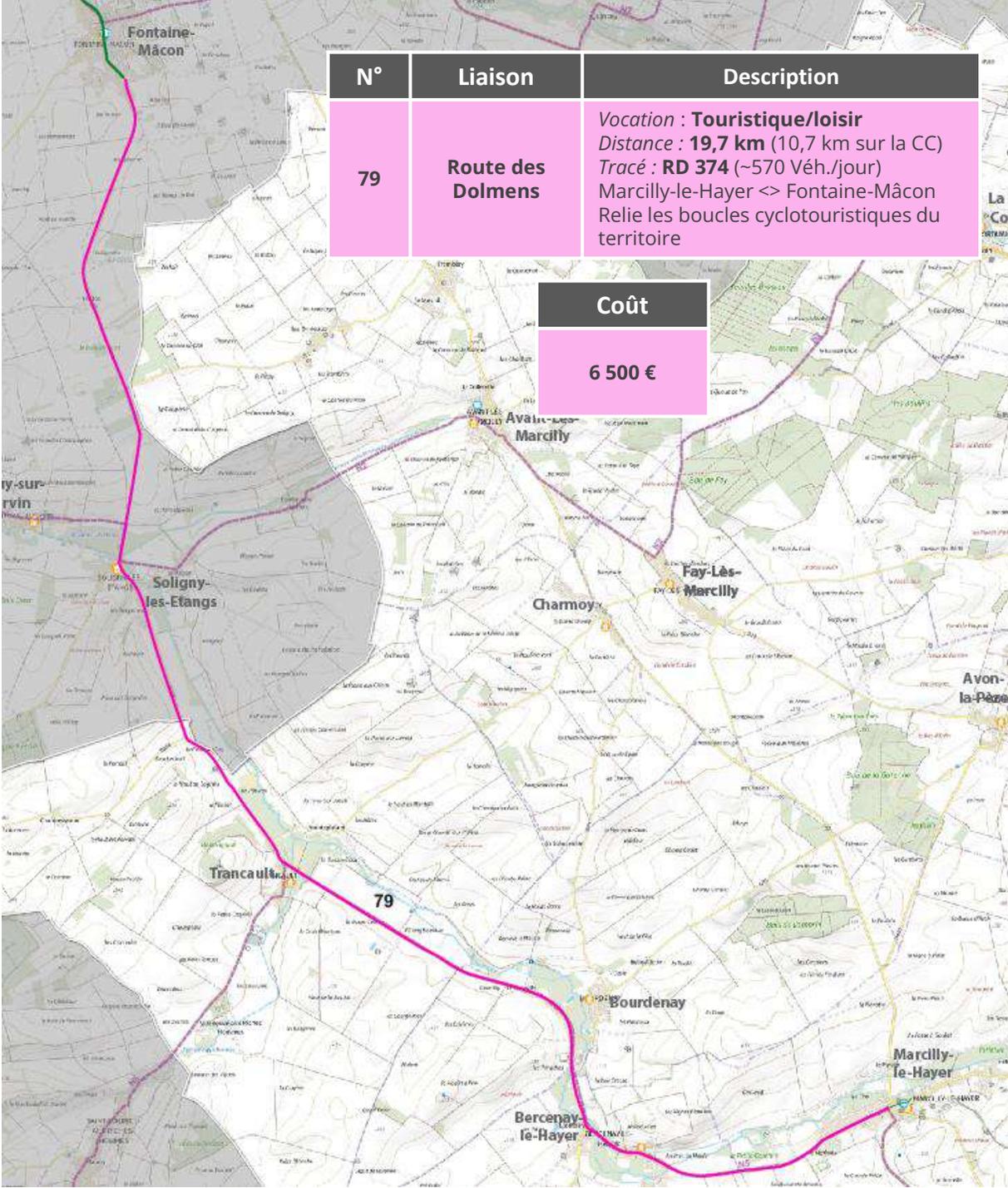
- Aménagement existant
- Véloroute "Seine à vélo" existante
- Véloroute "Seine à vélo" projetée
- Double sens cyclable
- Bande cyclable
- Piste cyclable
- CVCB
- Voie verte
- Route à accès restreint (statut Voie Verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Touristique à jalonner



Secteur Sud-Est



N°	Liaison	Description	Coût	€/ml
74	Faux-Villecerf <> Mesnil-Saint-Loup	Distance : 4,6 km Tracé : RD 23, R. ferrée, R. de la Goguette Desserte du Collège de Mesnil et mairie	347 600 €	76 €
76	Dierrey-Saint-Julien <> Estissac	Distance : 5,1 km Tracé : RD 31, RD 660	769 000 €	150 €
77	Mesnil-Saint-Loup <> Estissac	Distance : 5 km Tracé : RD 23, RD 660	709 100 €	142 €



N°	Liaison	Description
79	Route des Dolmens	<p>Vocation : Touristique/loisir</p> <p>Distance : 19,7 km (10,7 km sur la CC)</p> <p>Tracé : RD 374 (~570 Véh./jour)</p> <p>Marcilly-le-Hayer <> Fontaine-Mâcon</p> <p>Relie les boucles cyclotouristiques du territoire</p>

Coût
6 500 €

Itinéraire touristique : Route des Dolmens
 Marcilly-le-Hayer <> Fontaine-Mâcon
 Relie les boucles cyclotouristiques du territoire

Légende

-  Aménagement existant
-  Véloroute "Seine à vélo" existante
-  Véloroute "Seine à vélo" projetée
-  Itinéraires "utilitaires"
-  Itinéraire touristique
-  Boucle cyclotouristique existante

Pôles générateurs

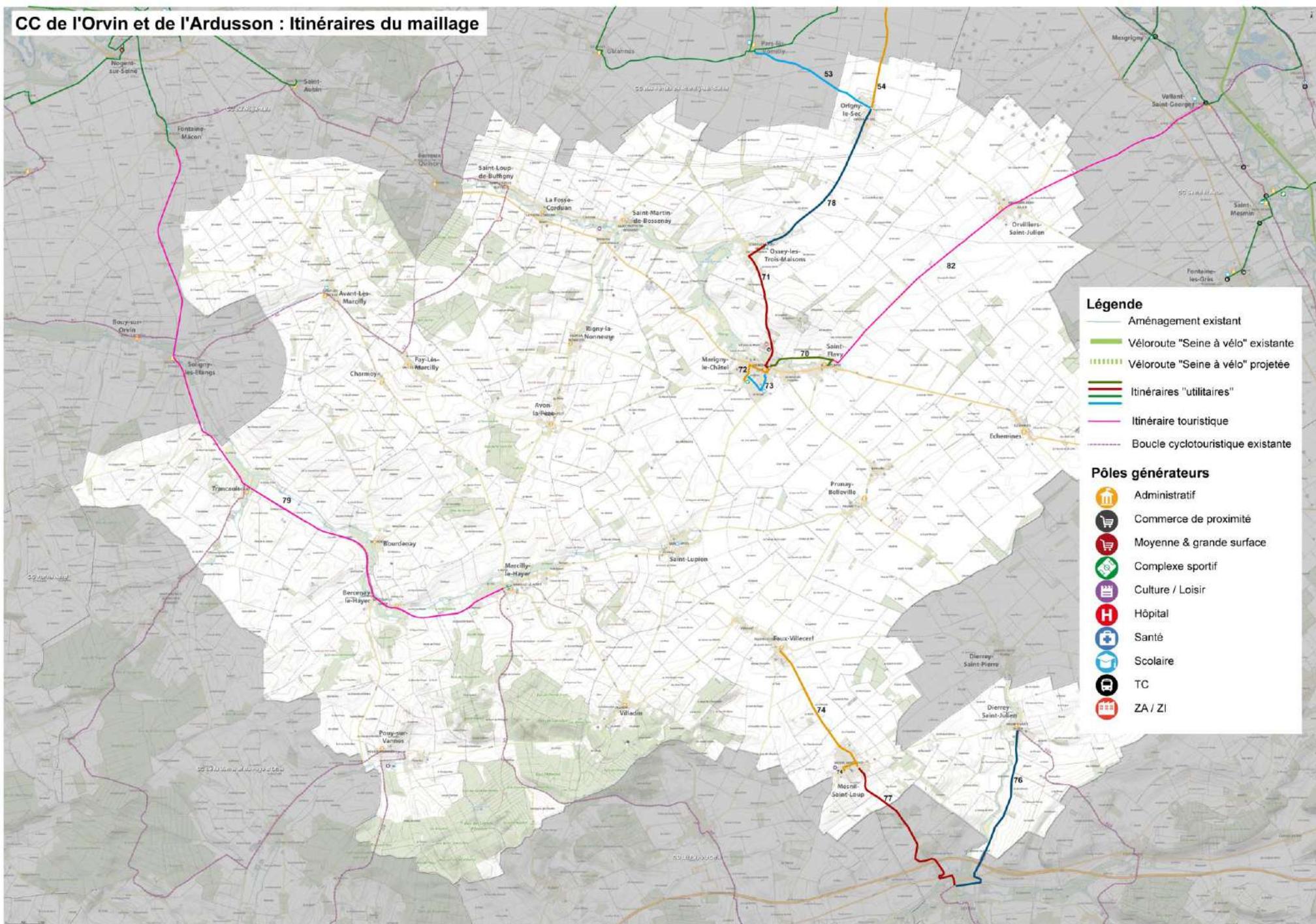
-  Administratif
-  Commerce de proximité
-  Moyenne & grande surface
-  Complexe sportif
-  Culture / Loisir
-  Hôpital
-  Santé
-  Scolaire
-  TC
-  ZA / ZI

▶ A l'échelle de la CCOA :

- **Un chiffrage global du maillage cyclable de 2,3 M€** comprenant le linéaire « utilitaire » et « touristique » ;
- **12 % du linéaire pour 8 % des coûts** : uniquement 17 % de sites propres ;
- **+/- 56 k€ de coût d'entretien à terme par an** ;

Détails des coûts en € HT		CCOA	Total	
Aménagement du linéaire		2,3 M€	29,9 M€ (98 %)	
Traitement des intersections		22,1 k€	468 k€ (2 %)	
Installation du jalonnement	« Utilitaire »	21 k€	187 k€	215 k€ (1 %)
	« Touristique »	6,6 k€	27,9 k€	
Total		2,3 M€ (8 %)	30,7 M€	

CC de l'Orvin et de l'Ardusson : Itinéraires du maillage



N°	Itinéraire	Longueur km	A jalonner	A aménager	A reprendre	Existant	Coût aménagement	Coût intersection	Coût jalonnement	Coût Total HT	Coût / ml
70	Saint-Flavy <> Marigny-le-Châtel	2,1	0,0	2,1	0,0	0,0	36 000 €	0 €	1 900 €	37 900 €	18 €
71	Ossey-les-Trois-Maisons <> Marigny-le-Châtel	4,3	0,0	4,1	0,1	0,0	520 000 €	0 €	4 400 €	524 400 €	123 €
72	Marigny-le-Châtel connexion au gymnase	1,2	0,0	1,0	0,0	0,2	58 000 €	0 €	1 800 €	59 800 €	50 €
73	Marigny-le-Châtel connexion au collège	1,2	0,0	0,8	0,0	0,4	74 000 €	22 100 €	1 700 €	97 800 €	84 €
74	Faux-Villecerf <> Mesnil-Saint-Loup	4,6	0,0	4,2	0,4	0,0	344 000 €	0 €	3 600 €	347 600 €	76 €
76	Dierrey-Saint-Julien <> Estissac	5,1	0,0	5,1	0,0	0,0	766 000 €	0 €	3 000 €	769 000 €	150 €
77	Mesnil-Saint-Loup <> Estissac	5,0	0,0	4,9	0,0	0,1	706 000 €	0 €	3 100 €	709 100 €	142 €
78	Ossey-les-Trois-Maisons <> Origny-le-Sec	4,8	0,0	4,8	0,0	0,0	265 000 €	0 €	3 600 €	268 600 €	56 €



5. Un outil de visualisation et suivi du Schéma intégrant les fiches itinéraires

- ▶ **L'outil dispose d'un tableau de bord sur l'avancé global du schéma** (tableau et graphique de synthèse) et d'un atlas cartographique pour visualiser les cartes du schéma à différentes échelles, des fiches spécifiques à chaque itinéraire
- ▶ **Il intègre un module de mise à jour des tronçons et intersections pour le suivi des travaux réalisés et donc de l'avancement du schéma** (km aménagés/restants, réévaluation automatique des coûts restants, des cartographies ...).

Cet outil est mis à disposition du PETR mais aussi des CC et des communes ...

2 types de comptes d'accès pour l'utilisation de l'outil :

- 1 compte « consultation », qui ne permettra pas de modification.
- 1 compte « administrateur » qui permettra le suivi et la mise à jour du Schéma en lien avec les travaux réalisés.

item
CONSEIL EN MOBILITÉ

Accueil
Atlas cartographique
Fiches
Documents

Itinéraires: 104 itinéraires et variantes
Taille du réseau: 326 km (GLOBAL*: 337 km)
Aménagements: 29.97 M€ (GLOBAL*: 32.46 M€)
Intersections: 468.5 K€ (GLOBAL*: 468.5 K€)
Jalonnement: 216.2 K€ (GLOBAL*: 223.9 K€)
Entretien: 684.3 K€/an (GLOBAL*: 722.6 K€/an)

GLOBAL*: Les données globales prennent en compte les données et coûts des communes hors PETR Seine en Plaine Champenoise (SPC)

Part des aménagements du réseau à terme sur le PETR SPC

Bande cyclable	8.21 km
Piste cyclable	50.57 km
Voie verte	61.31 km
Route à accès restreint (statut de Voie verte)	13.63 km
CVCB	51.18 km
Route partagée	2.37 km
Zone 30	45.49 km
Zone de rencontre	1.16 km
Vélorue	2.77 km
Double sans cyclable	1.34 km
Itinéraire jalonné	87.52 km

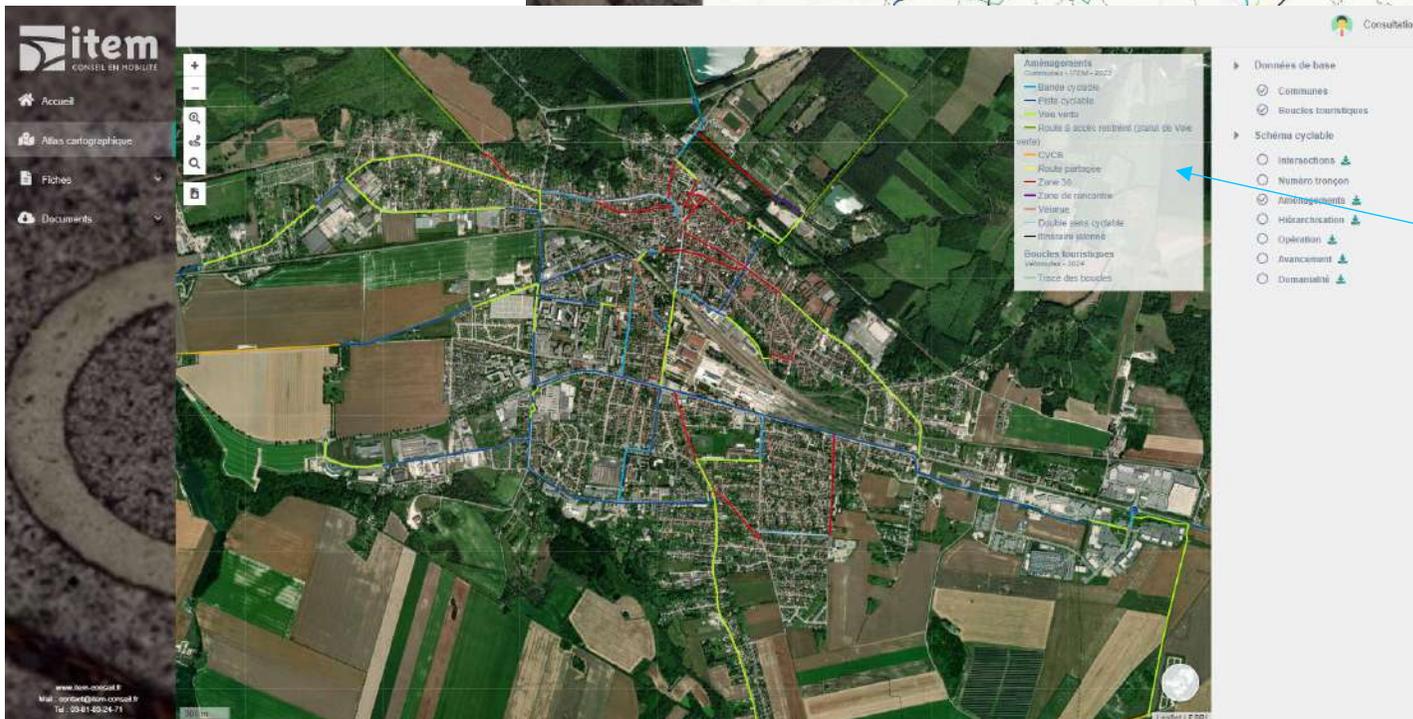
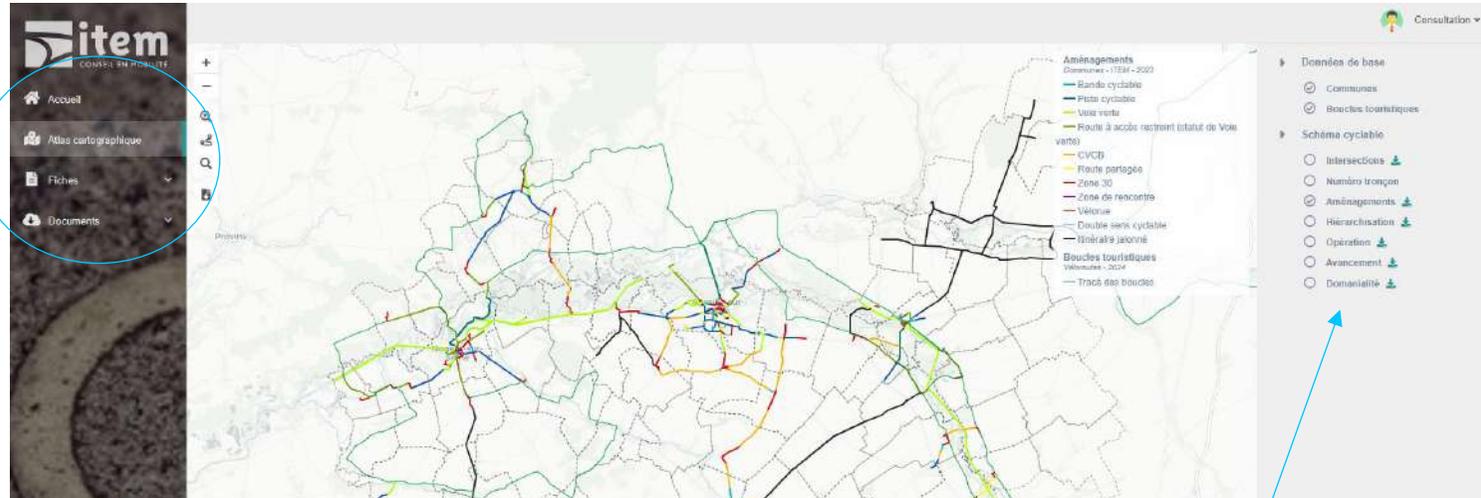
Synthèse par EPCI

EPCI	Longueur	Coût aménagement	Coût jalonnement	Coût entretien	Linéaire réalisé	Nombre d'intersections à traiter	Coût intersections	Intersections traitées
CC de l'Orvin et de l'Ardusson	46 km	2.25 millions d'€	27 965 €	55 953 €	0,00 %	1	22 100 €	0 %
CC des Fontes de Romilly-sur-Seine	77 km	9.63 millions d'€	67 550 €	200 363 €	0,00 %	14	181 700 €	0 %
CC du Nogentais	102 km	13.80 millions d'€	88 762 €	282 487 €	0,00 %	13	159 950 €	0 %
CC Seine et Aube	101 km	4.29 millions d'€	51 948 €	145 645 €	0,00 %	10	104 750 €	0 %
Hors territoire	12 km	2.49 millions d'€	7 718 €	38 233 €	0,00 %	0	0 €	- %

Hierarchisation sur le PETR SPC

Un onglet « atlas cartographique » reprenant l'ensemble des cartes du schéma

Outil de visualisation cartographique

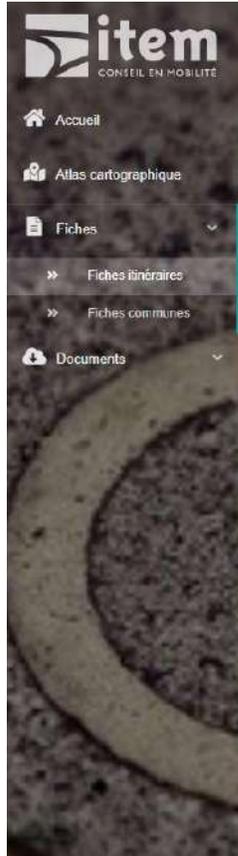


L'atlas cartographique :
des cartes dynamiques à différentes échelles et sur différents fonds de carte (maillage, hiérarchisation, typologies d'aménagements, type d'opérations ...).

Un outil qui intègre des fiches détaillant chaque itinéraire

- **Des fiches par itinéraire :** exemple d'une fiche itinéraire qui présente la synthèse des différents tronçons et intersections le constituant, les coûts d'aménagement restant, ...

Données générales de l'itinéraire (longueur, coûts restant...)



Modifier l'itinéraire: 12 : Nogent-sur-Seine Ave. | Modifier le fond de plan: cartodb | Afficher identifiant: Oui | Tableau détaillé | Imprimer

Nogent-sur-Seine Avenue de Saint-Roch

Légende

- Intersections à traiter
- Travaux réalisés
- Bande cyclable
- CVCB
- Double sens cyclable
- Itinéraire jalonné
- Piste cyclable
- Rouie à accès restreint (statut de Voie verte)
- Rouie partagée
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	1,62 km
Dont existant : - km / à reprendre : 0,88 km / à aménager : 0,77 km / Terminé : - km	
Communes concernées	Nogent-sur-Seine
Coût restant d'aménagements	152 911 €
Coût restant des intersections	0 €
Coût restant de jalonnement	2 435 €
Coût restant GLOBAL	155 347 €
Coût entretien annuel	2 136 €/an
Coût mètre linéaire	95,7 €/ml

Coupe type projetée ou du tronçon

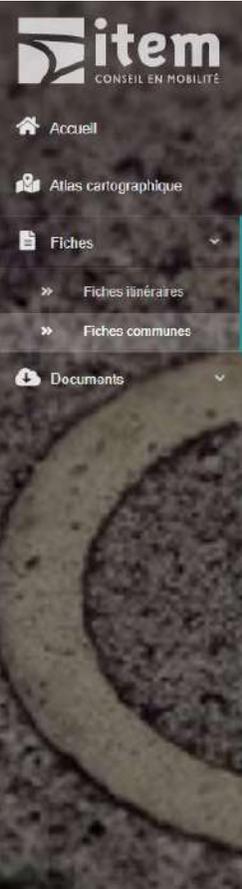
Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
75	Nogent-sur-Seine	Avenue de Saint-Roch	343 m	A reprendre	Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée	NR	24 685 €	514 €	154 €/an	
76	Nogent-sur-Seine	Avenue de Saint-Roch	223 m	A reprendre	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	70 786 €	334 €	880 €/an	
83	Nogent-sur-Seine	Rond Point Avenue du Général de Gaulle	245 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	736 €	368 €	96 €/an	
84	Nogent-sur-Seine	Avenue du Cardinal	293 m	A reprendre	Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée	NR	586 €	440 €	132 €/an	
85	Nogent-sur-Seine	Avenue du Cardinal	223 m	A aménager	Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée	NR	446 €	335 €	100 €/an	
187	Nogent-sur-Seine	Avenue du Cardinal	37 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	110 €	55 €	14 €/an	
188	Nogent-sur-Seine	Avenue du Cardinal	35 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	105 €	52 €	14 €/an	
189	Nogent-sur-Seine	Avenue de Saint-Roch	40 m	A aménager	Vélorue Zone 30 sens unique marquage	NR	121 €	61 €	16 €/an	
491	Nogent-sur-Seine	Avenue de Saint-Roch	184 m	A aménager	Bande cyclable bilatérale avec reprise de chaussée	NR	55 335 €	277 €	729 €/an	

Données pour chaque tronçon

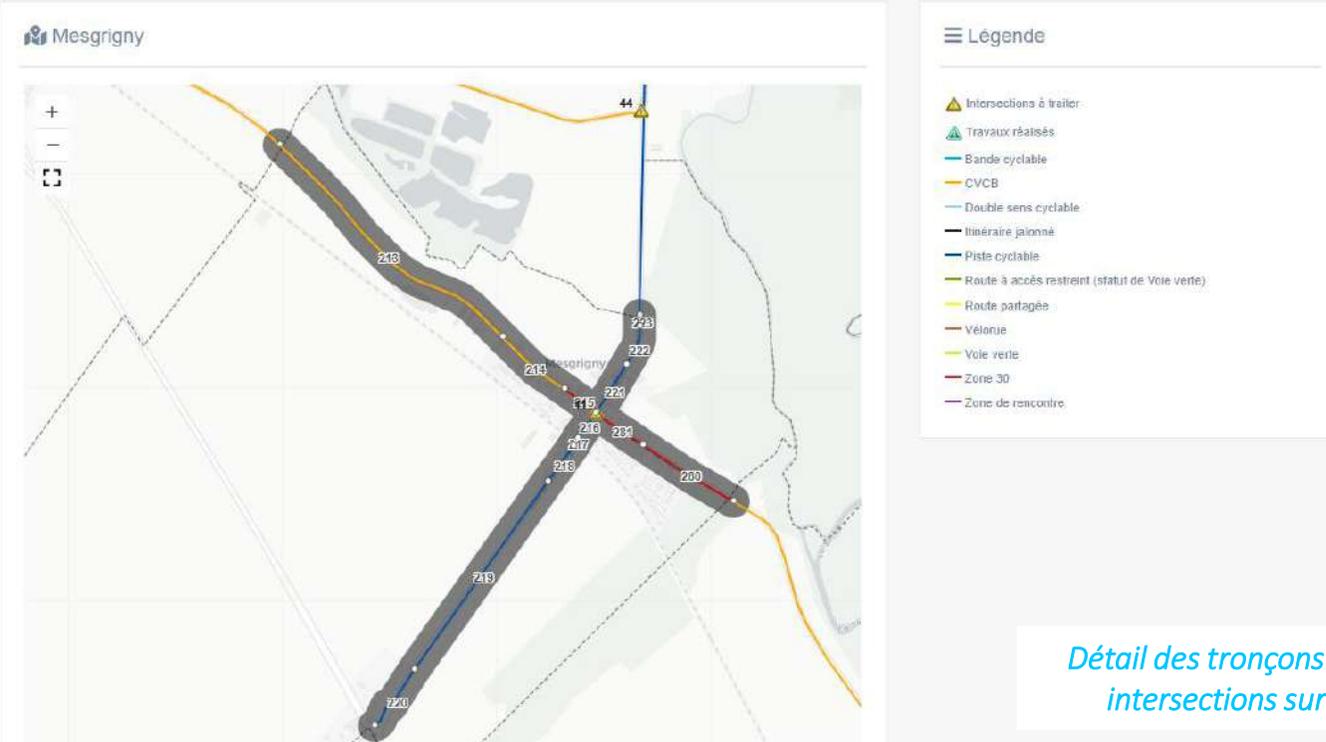
Un onglet « fiches communes » reprenant l'ensemble des tronçons concernés sur une commune donnée

- **Des fiches pour chaque commune :** exemple d'une fiche « commune » qui présente la synthèse à son échelle avec tous les tronçons intégrés dans différents itinéraires du schéma.

Données générales sur la commune (longueur, coûts restant...) :



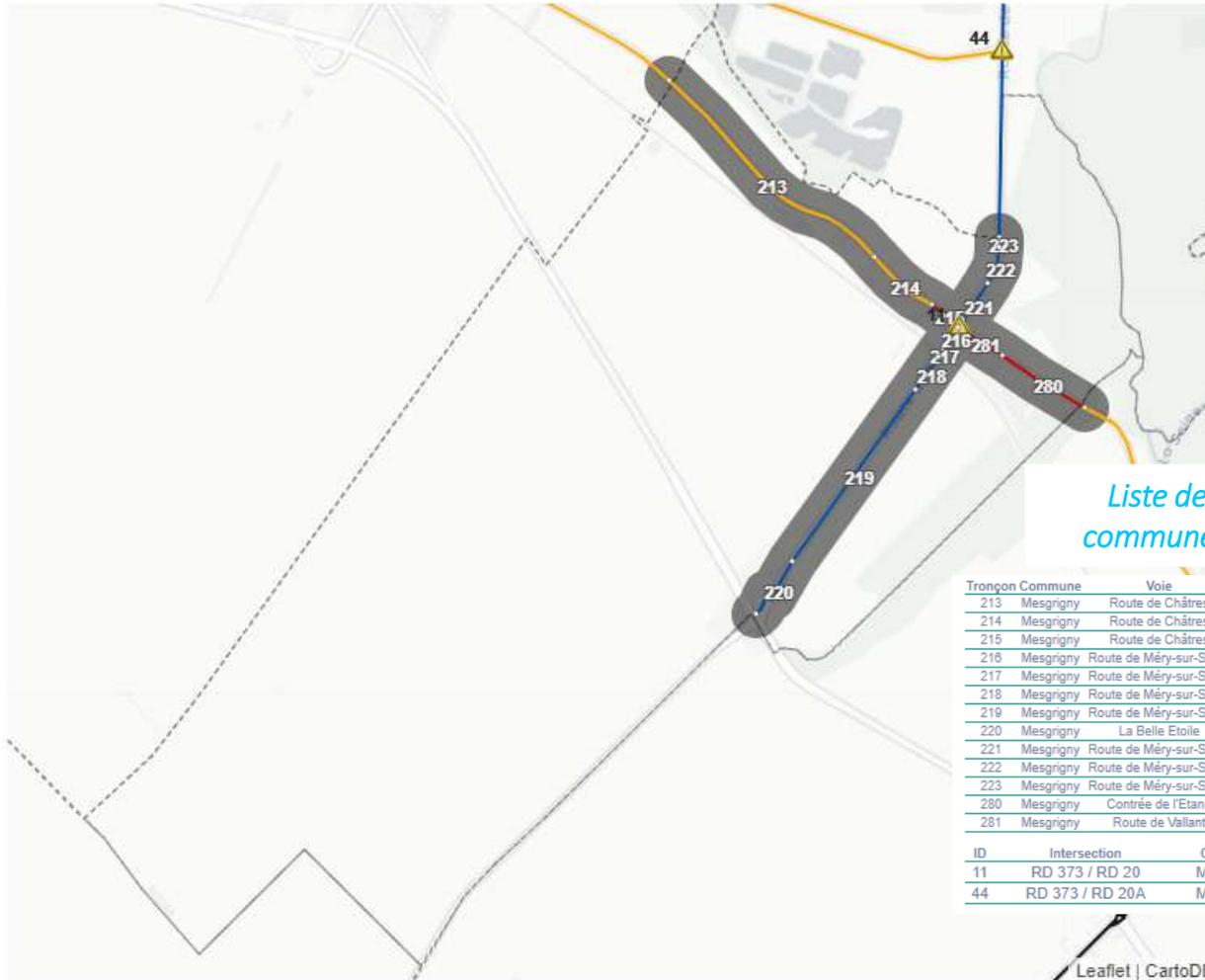
Modifier la commune: Mesgrigny | Modifier le fond de plan: cartodb | Afficher l'identifiant: Oui | Imprimer



Données chiffrées	
Longueur totale	4.09 km
<i>Dont existant : - km / à reprendre : - km / à aménager : 4.09 km / Touristique : - km / Terminé : - km</i>	
Coût restant d'aménagements	712 819 €
Coût restant des intersections	28 700 €
Coût restant de jalonnement	3 556 €
Coût entretien annuel	12 600 €/an

Détail des tronçons concernés et des intersections sur la commune :

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien	Coupe
213	Mesgrigny	Route de Châtres	1 131 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	79 202 €	373 €	3 564 €/an	
214	Mesgrigny	Route de Châtres	310 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	25 682 €	465 €	976 €/an	
215	Mesgrigny	Route de Châtres	147 m	A aménager	Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée	NR	4 294 €	220 €	66 €/an	
216	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	123 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	30 774 €	185 €	478 €/an	
217	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	31 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur	NR	2 503 €	47 €	121 €/an	
218	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	165 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	41 245 €	247 €	640 €/an	
219	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	875 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement avec busage	NR	306 347 €	289 €	3 396 €/an	
220	Mesgrigny	La Belle Étage	277 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	60 226 €	446 €	1 076 €/an	



Liste de tous les tronçons concernés et des intersections sur la commune avec aménagements préconisés et montants associés :

Tronçon	Commune	Voie	Longueur	Opération	Aménagement final	Etat	Aménagement	Jalonnement	Entretien
213	Mesgrigny	Route de Châtres	1 131 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	79 202 €	373 €	3 584 €/an
214	Mesgrigny	Route de Châtres	310 m	A aménager	Chaussée à voie centrale banalisée avec enrobé coloré	NR	25 682 €	465 €	976 €/an
215	Mesgrigny	Route de Châtres	147 m	A aménager	Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée	NR	4 294 €	220 €	66 €/an
216	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	123 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	30 774 €	185 €	478 €/an
217	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	31 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur chaussée avec séparateur	NR	2 503 €	47 €	121 €/an
218	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	185 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	41 245 €	247 €	640 €/an
219	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	875 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement avec busage	NR	306 347 €	289 €	3 396 €/an
220	Mesgrigny	La Belle Etoile	277 m	A aménager	Piste cyclable bidirectionnelle sur accotement	NR	69 339 €	416 €	1 076 €/an
221	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	212 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur accotement	NR	63 572 €	318 €	1 026 €/an
222	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	160 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur accotement	NR	48 013 €	53 €	775 €/an
223	Mesgrigny	Route de Méry-sur-Seine	42 m	A aménager	Piste cyclable bilatérale sur accotement	NR	12 610 €	14 €	203 €/an
280	Mesgrigny	Contrée de l'Etang	402 m	A aménager	Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée	NR	4 803 €	602 €	181 €/an
281	Mesgrigny	Route de Vallant	218 m	A aménager	Zone 30 avec pacification et trajectoire matérialisée	NR	24 435 €	326 €	98 €/an

ID	Intersection	Commune	Opération	Etat	Coût
11	RD 373 / RD 20	Mesgrigny	Matérialiser présence cyclistes et leur traversée	A aménager	23 600 €
44	RD 373 / RD 20A	Mesgrigny	Sécuriser la traversée des cyclistes	A aménager	5 100 €

Leaflet | CartoDB

Légende

- ▲ Intersections à traiter
- ▲ Travaux réalisés
- Bande cyclable
- CVCB
- Double sens cyclable
- Itinéraire jalonné
- Piste cyclable
- Route à accès restreint (statut de Voie verte)
- Route partagée
- Vélorue
- Voie verte
- Zone 30
- Zone de rencontre

Données chiffrées

Longueur totale	4.09 km
Dont existant : - km / à reprendre : - km / à aménager : 4.09 km / Terminé : - km	
Coût restant d'aménagements	712 819 €
Coût restant des intersections	28 700 €
Coût restant de jalonnement	3 556 €
Coût entretien annuel	12 600 €/an



6. Mise en œuvre du Schéma : gouvernance, financements...

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles compétences sont mobilisées ? (II)

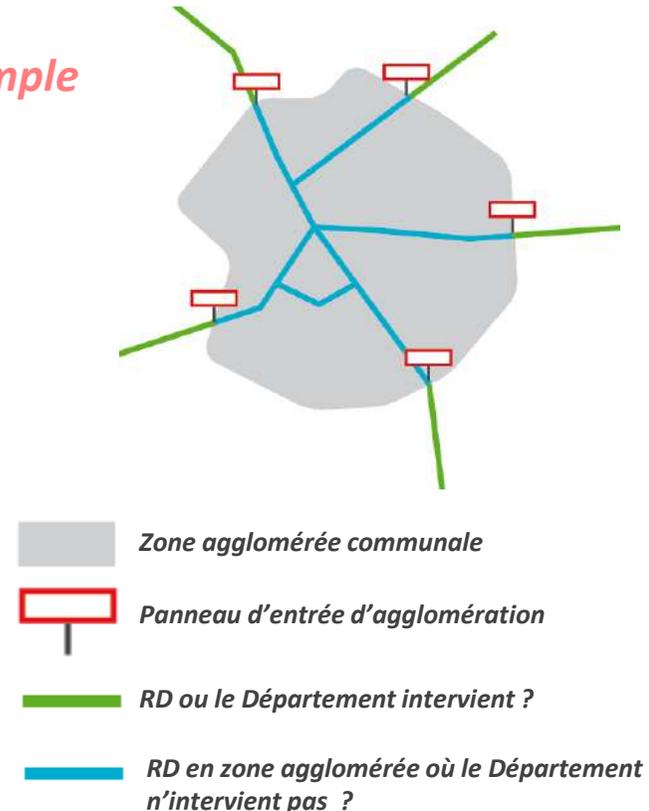
► Ainsi, sur le volet « aménagement » ce sont les communes et le département qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre de ces aménagements.

► Mais une analyse sera nécessaire en amont de chaque projet car les coûts des aménagements cyclables ne sont pas forcément/directement imputables aux gestionnaires ;

► Exemples :

- Le rôle du gestionnaire de voirie est souvent différent si les aménagements sont « sur » la chaussée ou « hors de la chaussée » ;
- Le gestionnaire peut gérer uniquement la bande roulante alors que certaines voies vertes/pistes peuvent utiliser des cheminements hors de la bande roulante ;
- Des aménagements peuvent être à réaliser en partie sur l'accotement/stationnement dont la domanialité sera à analyser dans les études avant travaux ;
- Le rôle du gestionnaire de voirie peut être différent en zone urbaine ou hors zone urbaine ;
- certains itinéraires peuvent être éligibles à des financements partiels ou complets sans lien avec leur domanialité (ex : fonction de rabattement vers un collège, inscription au Schéma Régional des Véloroutes et voies vertes...)

Exemple



- ▶ Via **l'Etat** et les différentes **dotations de soutien à l'investissement des politiques, services et infrastructures cyclables** (DSIL, DETR, DSID, DPV, TDIL)
 - Cette dotation est notamment destinée aux projets de **Développement d'infrastructures en faveur de la mobilité. Les projets vélos sont éligibles** (La date limite de dépôt des dossiers qui seront examinés dans le cadre de la répartition 2024 était fixée au 15 février – préparer 2025 !).
- ▶ Via **les AAP du Fonds des Mobilités Actives de l'Etat (jusqu'en 2027)**
 - **AAP « Aménagements cyclables »** concerne la création d'itinéraires sécurisés ainsi que la résorption des discontinuités (dans un itinéraire existant), jusqu'à 50 % des dépenses éligibles en zone peu ou moyennement dense (pour le 7^{ème} AAP doté de 125 M€ la date de clôture était mars 2024 – pas de date encore pour le 8^{ème} AAP).
 - **AAP « territoires cyclables »** qui vise à accompagner sur une durée maximale de 6 ans quelques territoires peu ou moyennement denses pour accélérer la réalisation des itinéraires structurants prévus dans leur Schéma Directeur Cyclable. **Soutenir au moins un territoire par Région.** (AAP 2024 sorti en avril 2024 et déjà clos – Nouvel AAP en 2025?).
 - **Appel à projet « développer le vélotourisme »** - Pour accompagner les collectivités dans le développement des véloroutes : des aides pour être labellisé **« Accueil Vélo »**, pour l'implantation **d'aires de services** le long des véloroutes et pour réaliser **des études de tracé** d'une véloroute inscrite au schéma national ou au schéma régional (AAP jusqu'à janvier 2025).
- ▶ Via les **Certificats d'Economies d'Energie pour les mobilités**
 - **AAP « AVELO 3 »** (ADEME) : **Développer le système vélo dans les territoires. Accompagnement à la définition, l'expérimentation et l'animation de politiques cyclables** : financement d'études de planification ou opérationnelle, d'expérimentations de services vélos et des actions d'animation/promotion. (clôturé le 18/07/24 nouvel AAP à venir ?).
 - **ALVEOLE +** (FUB) : financement d'emplacements vélos jusqu'à 40% et d'actions de sensibilisation (stages de remise en selle...) avant le 31/12/2024.
 - **Génération Vélo** : soutien au déploiement du Savoir Rouler à Vélo (pour l'instant jusqu'à fin 2024).
 - **Objectif Employeur Pro-Vélo** (FUB) : Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels (fin 2024)



- ▶ Via la Région Grand Est avec 2 dispositifs de soutien et d'accompagnement jusqu'en 2028
 - Le dispositif « Soutien à la réalisation des infrastructures cyclables et la mise en œuvre de services vélos pour la mobilité de demain » soutient financièrement les AOM locales (portage à l'échelle de l'EPCI) dans le **développement d'aménagements cyclables** (préconisations du CEREMA, enrobé) **et des services** (stationnement, bornes...). Le soutien, **à hauteur de 25 % des coûts** avec un plafond de 10 € / habitant, peut être bonifié s'il s'agit d'une AOM rurale autonome (+ 10 %) ou péri-urbaine (+ 5%), qu'une analyse environnementale est effectuée (entre 5 et 15 %) ou qu'une liaison permet de rejoindre 2 AOM / résorption d'une discontinuité (+ 10 %).
 - Le dispositif « **structuration et la mise en tourisme des véloroutes et voies vertes** » pour contribuer **au développement du cyclotourisme issue du SNV** : études et travaux (taux de 20 % avec un plafond de 400 k€), services, accueils des touristes et mise en tourisme (taux de 20 % avec un plafond de 50 k€).

- ▶ Aujourd'hui, le Département de l'Aube ne dispose pas encore d'une politique globale d'accompagnement sur le vélo pour des déplacements « utilitaires ». En revanche, sur le volet touristique, et notamment pour la création de la V33, le Département est maître d'ouvrage.

Chaque projet nécessitera une analyse des financements mobilisables : en effet, en amont de la réalisation une analyse spécifique sera nécessaire afin d'identifier si les linéaires concernés s'inscrivent dans ceux ouvrant droit à des financements concernés par la politique d'accompagnement régionale et le Schéma Régional des véloroutes et voies vertes, ou d'autres mécanismes de financements non spécifiques qui peuvent être explorés : programmes européens (Leader, Feder...), voir si des programmes CEE et des AAP sont ouverts et peuvent être sollicités sur ces périodes...

Certains financements sont cumulables, mais souvent un reste à charge obligatoire de 20% pour le gestionnaire.

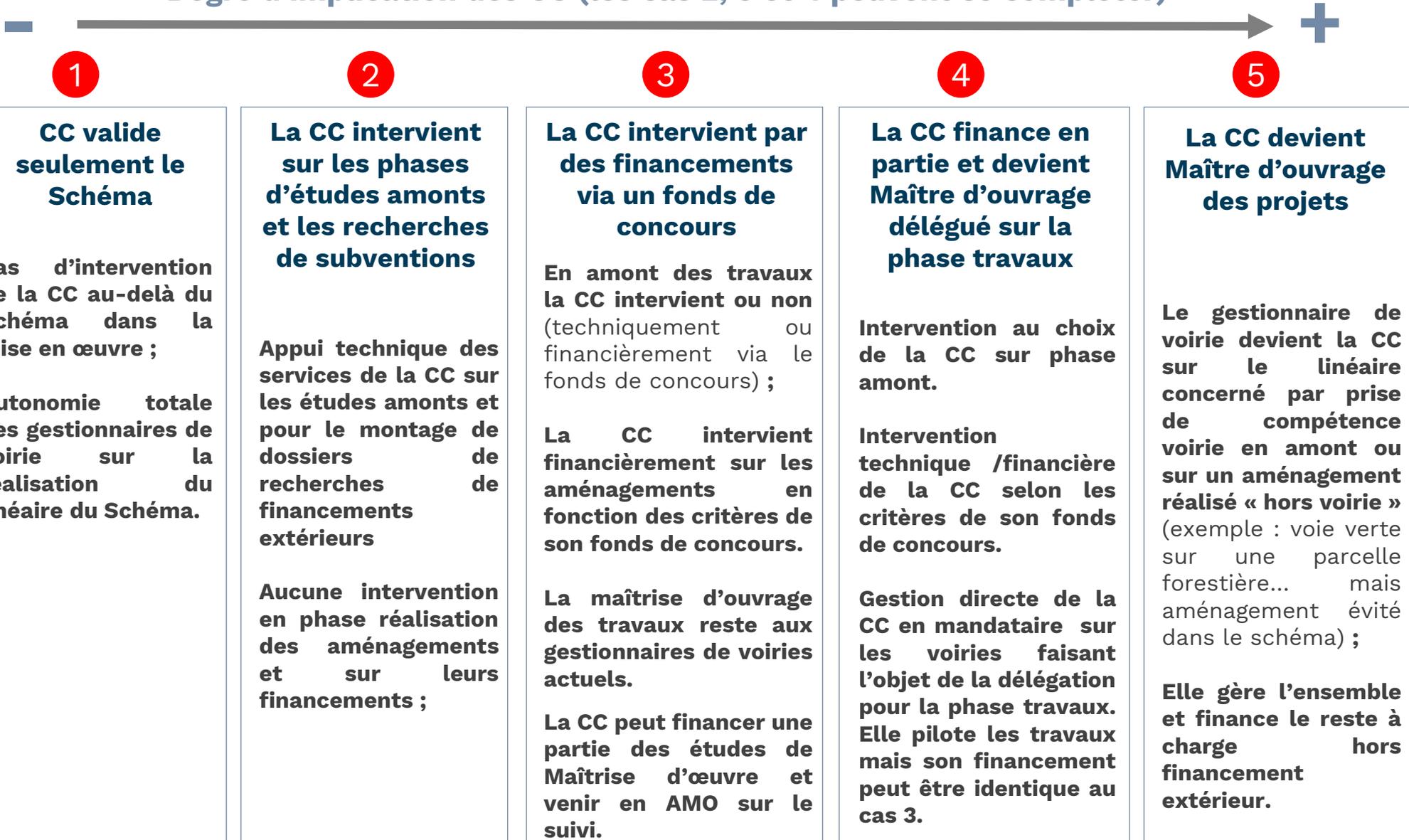
Chaque CC pourra définir son propre rôle sur ce volet aménagement dans la mise en œuvre du schéma

► **Les possibilités sont multiples en étant Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) locale et/ou en l'absence de compétence sur l'essentiel des voiries, et pourront dépendre de** leurs priorités, ambitions politiques, moyens humains et financiers...

- **Simple rôle de sensibilisation auprès des communes**
- **Vérification de l'homogénéité des aménagements / projets en lien avec le schéma**
- **Un rôle lié à l'ingénierie**
 - Accompagnement/suivi des études opérationnelles sur les aménagements complexes
 - Accompagnement technique dans la recherche de subventions, et montage des dossiers de subventions
 - Rédaction d'un cahier des charges pour des études d'avant travaux, pour des marchés de Maîtrise d'Œuvre ...
- **Une intervention financière à travers un fonds de concours :**
 - Sur les études en amont des projets / prestations de suivi des travaux
 - sur les aménagements
- **En proposant des conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée » à des communes ou au Département.** Ce mécanisme n'entraîne aucun transfert de compétence ;
- **A travers une compétence « de création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêts communautaires en lien avec le schéma » :** cela permet d'assurer la maîtrise d'ouvrage des travaux, de les financer (rôle d'AOM permis par la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM) Mais n'implique de transfert de la compétence voirie (accord des gestionnaires) ;
- **Prise de compétence voirie sur les voies identifiées comme relevant de l'intérêt communautaire en lien avec le Schéma en amont des travaux.**

Plusieurs scénarios peuvent donc s'envisager en phase réalisation

Degré d'implication des CC (les cas 2, 3 et 4 peuvent se compléter)



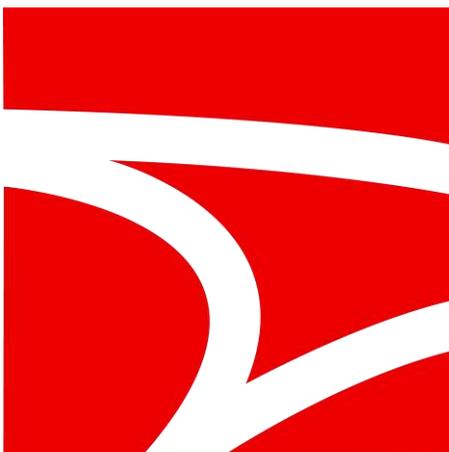
- ▶ **Au vu de la durée de la mise en œuvre opérationnelle du schéma, de la typologie différente des itinéraires, des communes concernées (avec ou sans services techniques...), il peut paraître délicat de s'orienter vers l'un ou l'autre des scénarios de manière certaine et/ou manière unique ;**

- ▶ **En effet, différentes solutions pourront peut-être co-exister :**
 - selon les cas et itinéraires/projets concernés ;
 - Selon la temporalité : le choix des élus actuels pourra être différent de ceux d'un futur mandat !

- ▶ **Ainsi, la méthode selon laquelle les CC pourront intervenir, pourra être évolutive ;**

- ▶ **Ces éléments seront affinés dans chaque CC, en parallèle de la validation du Schéma Directeur des Modes Actifs.**

- ▶ **Mais avec l'essentiel des itinéraires dans le schéma, impliquant à minima 2 communes, il semble important que les CC jouent un rôle pour faciliter la coordination et permettre un démarrage des projets ;**



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Chef de projet

Tél : 03 81 83 24 71 – 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr