

Département de SEINE-ET-MARNE - (77)
SAVIGNY-LE-TEMPLE



Plan Local d'Urbanisme

3. Orientation d'aménagement et de programmation

Vu pour être annexé à la
délibération du Conseil Municipal
en date du :
18 avril 2019

Objectif

Savigny-le-Temple souhaite développer la ville des courts chemins afin de s'inscrire dans l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, et de permettre l'appropriation du territoire par les habitants.

L'objectif est de faciliter les déplacements doux comme alternative à l'automobile, et de retrouver l'échelle du marcheur et du cycliste.

C'est pourquoi la présente orientation d'aménagement et de programmation, en accord avec les orientations du PADD, fixe les orientations suivantes :

-Favoriser et développer les circulations douces

- Améliorer l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR)
- Développer et faciliter la marche à pieds
- Favoriser les rez-de-chaussée actifs (commerces, associations, services, etc.) et des espaces publics confortables et qualitatifs dans les polarités
- Libérer l'espace public (désencombrer du mobilier urbain et du stationnement abusif)
- Promouvoir le partage de la voirie dans le centre-ville, et la pacification de la circulation dans la commune

-Développer et faciliter l'usage du vélo

- Poursuivre le développement d'une offre de stationnement vélos adaptée autour des pôles générateurs de flux (équipements, entreprises et parcs d'activité) et vers les transports en commun (gare RER, arrêts de bus en particulier BHNS)
- Poursuivre le maillage cyclable du territoire communal, en particulier vers les pôles générateurs de flux (équipements, services, commerces, équipements scolaires), et vers les espaces de détente ou de nature proche de Savigny-le-Temple
- Permettre la continuité du maillage cyclable à l'échelle du territoire de l'agglomération
- Créer une liaison cyclable vers le hameau de Noisement (qui constitue une alternative à l'automobile)

-Développer des liaisons douces permettant un maillage supra communal

- Permettre la mise en place d'une voie verte entre Rougeau et Bréviande
- Favoriser la réalisation des voies vertes envisagées sur les axes départementaux (RD 50, RD 306, RD 346)

Orientations

Le schéma ci-après précise le principe des tracés des liaisons à conserver ou à créer. Ces liaisons peuvent être constituées de sentiers piétonniers et/ou d'itinéraires cyclables. Elles sont donc interdites aux véhicules motorisés sauf pour les véhicules d'entretien et de sécurité. La priorité est donnée aux piétons.

Deux types de liaisons doivent être distingués :

- les liaisons de ville qui, qui sont des éléments structurants du schéma directeur, permettent de relier les quartiers entre eux ainsi que les principaux équipements publics
- les liaisons de quartier qui favorisent le rabattement vers les liaisons de ville ou qui permettent les balades dans les espaces verts, autour de plans d'eau, dans les zones forestières et rurales.

Les liaisons de ville doivent avoir une emprise minimale de 3 mètres et être réalisées de préférence en sites propres. Toutefois, en cas d'impossibilité technique, notamment liée au profil de la voie ou à la configuration du terrain, des aménagements adaptés seront réalisés pour accueillir les piétons et/ou les cycles. Les liaisons doivent être recouvertes d'un revêtement minéralisé permettant un meilleur confort lors de promenades à pied, vélos et modes non motorisés de déplacement. D'autre part, celles-ci doivent être accessibles aux PMR. Ces liaisons devront respecter une signalisation de police conforme à la réglementation en vigueur et correspondre aux mesures de polices instituées par le maire dans le cadre du plan de circulation.

Les liaisons de quartier, quant à elle, doivent avoir une emprise minimale de 1,4 mètres ou 1,2 mètres entre deux murs. De même, le revêtement doit permettre la pratique de la marche et du vélo tout chemin. Elles devront aussi s'adapter aux caractéristiques géométriques de leurs lieux de passage. Dans les cas clairement repérés pour les usagers, elles pourront ne pas être accessibles aux poussettes, aux PMR...(chemins ruraux et forestiers notamment). Les chemins ruraux et forestiers ne seront pas accessibles aux poussettes, PMR, etc. Les aménagements devront tenir compte du besoin de favoriser la biodiversité et préserver les écosystèmes.

Conformément au schéma ci-après, les liaisons de ville et de quartiers doivent :

- Soit être maintenues et confortées si elles sont déjà existantes ;
- Soit être créées dans le but de développer et étendre le réseau existant.

De plus, sur l'ensemble de ces liaisons, un jalonnement conforme aux recommandations nationales et en cohérence avec celui mis en place par la Communauté d'Agglomération, sera implanté afin d'indiquer les points d'informations des quartiers de villes, les quartiers et même les principaux services publics. Chaque liaison devra également bénéficier d'un éclairage adapté à sa fréquentation.

Lors d'opération d'ensemble, le tracé des itinéraires pourra être adapté à la composition d'ensemble du projet. Les aménagements s'adapteront aux besoins, au contexte et à ses contraintes telles que le balisage, la sécurisation, les voies dédiées, etc. Les actions prévues au titre de l'OAP seront réalisées en lien avec les partenaires, personnes associées et

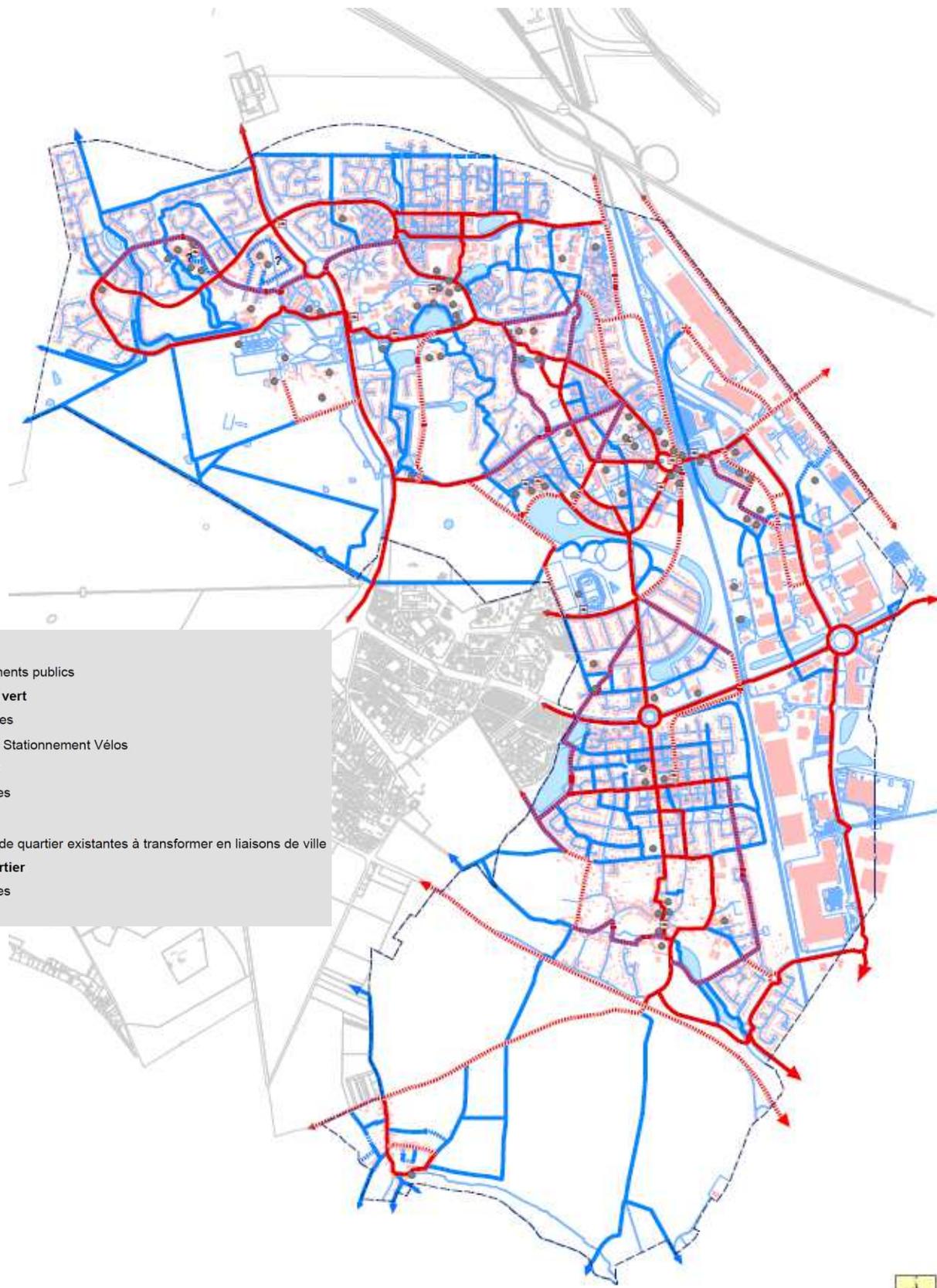
gestionnaires (Communauté d'agglomération du Grand Paris Sud, Département de Seine-et-Marne, ARNASSEN, Chambre de l'agriculture, etc.) en particulier pour le secteur de Noisement, le long de la RD306 reliant Melun à Sénart au Grand Paris Sud, et le long de l'avenue de l'Europe.

Les services offerts dans les stations de mobilités devront dans la mesure du possible être développées, avec par exemple à proximité des stations de transport en commun des parkings à vélos et des bornes de recharge pour les véhicules électriques, une information en temps réel de la desserte, des stations d'auto partage.

La création d'une ou plusieurs stations de co-voiturage sera favorisée si des conditions de stationnement satisfaisantes peuvent être assurées.

En particulier s'agissant des bicycles, deux types de stationnement seront proposés : les consignes types vélos boxes (payantes ou gratuites) ou les arceaux sécurisés (avec ou sans abris). Ces stationnements seront disponibles à proximité des équipements principaux drainant des utilisateurs de 2 roues (par exemple les équipements collectifs) et sur les pôles modaux de déplacement. Le développement des liaisons douces permet de favoriser l'implantation des services liés à l'usage du vélo tels que des ateliers de réparations mobiles, des commerces de cycle, des vélos-taxi ou des stations de gonflage.

Schéma de principe



Légende

- Equipements publics
- Mobilier Réseau vert**
 - Consignes
 - Arceaux Stationnement Vélos
- Liaisons de Ville**
 - existantes
 - à créer
 - ▬ liaisons de quartier existantes à transformer en liaisons de ville
- Liaisons de Quartier**
 - existantes
 - à créer

