



## Plan vélo de la ville d'Orsay

13 juin 2023

# Sommaire

Le contexte de l'élaboration du plan vélo

Les actions du plan vélo :

Volet mobilier urbain et stationnement

Volet services

Volet aménagement

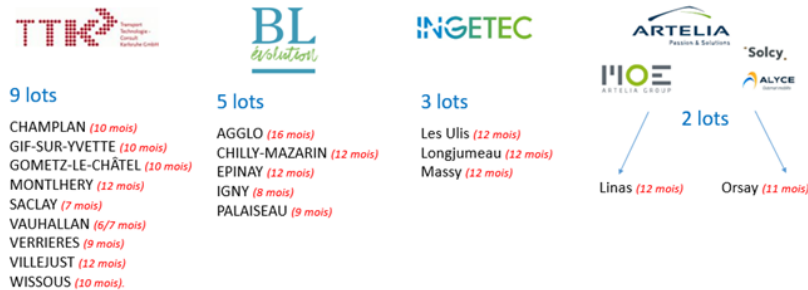
# Le contexte de l'élaboration du plan vélo

# Le déroulement de l'élaboration du plan vélo

Le plan vélo d'Orsay a été lancé en parallèle de 17 autres plans vélos sur les communes de la CPS. Ces plans vélos font tous partie d'un accord-cadre lancé par la CPS en partenariat avec les communes.

Les plannings des plans vélos sont coordonnés pour avoir un **avancement cohérent**, organiser des échanges entre les BET ayant des frontières communes, organiser des rencontres avec le département, la région, le SHIAVY, etc... Des points inter-BE ont eu lieu tous les mois.

21 lots => à l'issue de la consultation, 19 lots attribués / 4 bureaux d'études



Le lot 1 de l'accord-cadre est le schéma directeur cyclable de la CPS.



## Cadre proposé pour les communes





## Les temps fort de l'élaboration du plan vélo

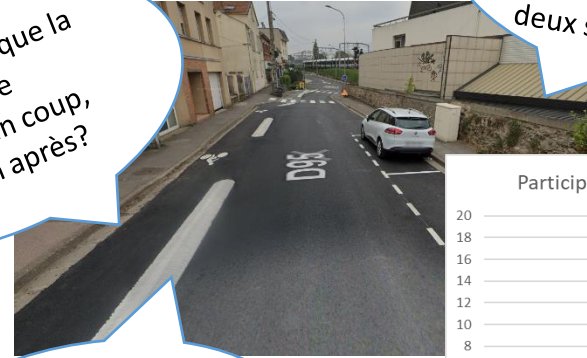
L'élaboration du plan vélo a été marquée par plusieurs temps fort de discussion avec les acteurs du territoire, les citoyens, les techniciens et les élus.

Une balade urbaine ainsi qu'un atelier citoyen ont été organisés au début de l'été 2022.

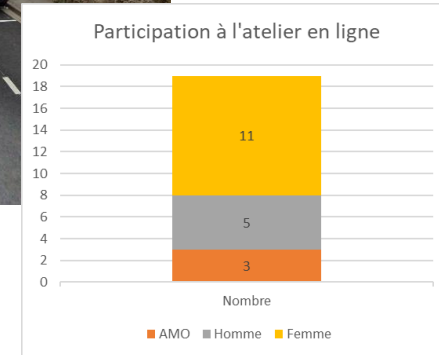


Il me semble que la piste cyclable s'arrête d'un coup, où va-t-on après?

Il y a un manque de continuité et un manque de sécurité du côté voiture



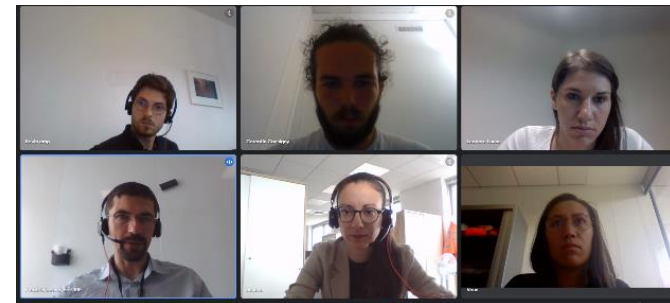
Il n'y a qu'un sens pour les vélos, non ? Ou la piste est utilisable dans les deux sens ?



Atelier citoyen 19 mai 2022



Balade urbaine – 16 juin 2022



Point inter-BE – 16 mai 2022

D'autres temps forts ont ponctué cette mission :

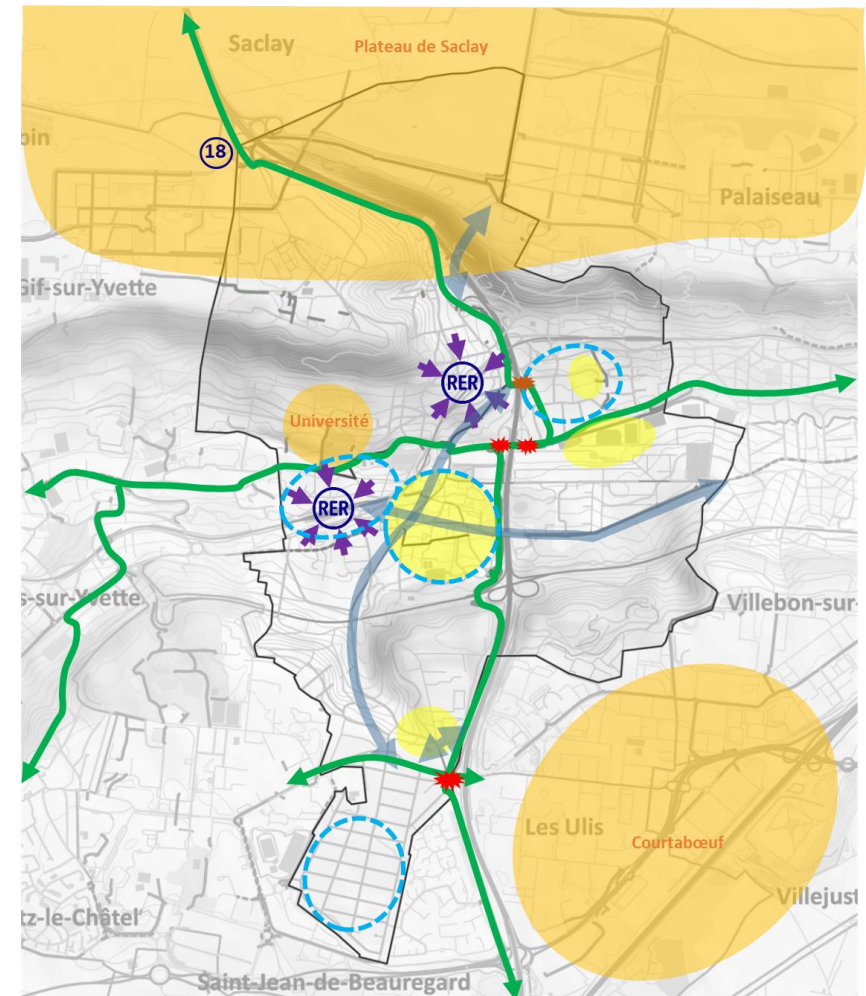
- Réunions de coordination avec les autres BET mandataires des plans vélos de l'accord-cadre CPS
- Rencontre des acteurs communs (Région Département, etc...)
- Forum des plans vélos
- Etc...

## Rappel des enjeux du diagnostic

La ville d'Orsay est un territoire clé de la communauté d'agglomération Paris Saclay par sa position dans le réseau viaire et de transport en commun. Ainsi, la réussite du plan vélo conditionnera fortement la réussite de la stratégie vélo à une échelle plus large. Il repose donc une responsabilité importante sur la ville, de faire au vélo la place qu'il mérite dans l'espace public. Cela afin d'inciter les populations à abandonner la voiture pour le vélo pour une partie de leurs trajets quotidiens.

En synthèse de ce diagnostic, nous avons listé ci-dessous les principaux enjeux du territoire :

- Des liaisons structurantes à aménager : RER V 91 et liaisons d'intérêt communal.
- Des points durs ou dangereux existants sur ces itinéraires et à solutionner au plus vite : le carrefour de Mondétour, les carrefours avec les bretelles de la RN118, les traversées de la RN118.
  - ...Mais impliquant des acteurs extérieurs (DIRIF, département).
- Aménager des franchissements cyclables de la RN118, des voies ferrées et de l'Yvette.
  - ...Tout en conservant le patrimoine naturel de l'Yvette.
- Des quartiers à apaiser pour assurer la cyclabilité du dernier kilomètre.
- Permettre le rabattement à vélo vers les gares.
- Offrir du stationnement vélo en gare et aux points d'attractivité du territoire (équipements publics, commerces, etc...).



A desservir	Points durs à traiter	Liaisons / zones à traiter
Pôles gare	Danger important pour les cyclistes	RER V 91 (transit)
Polarité régionales	Discontinuité / coupure urbaine	Rabattement vers les gares
Polarité locales		Liaisons d'intérêt communal (échange)
		Quartier à apaiser



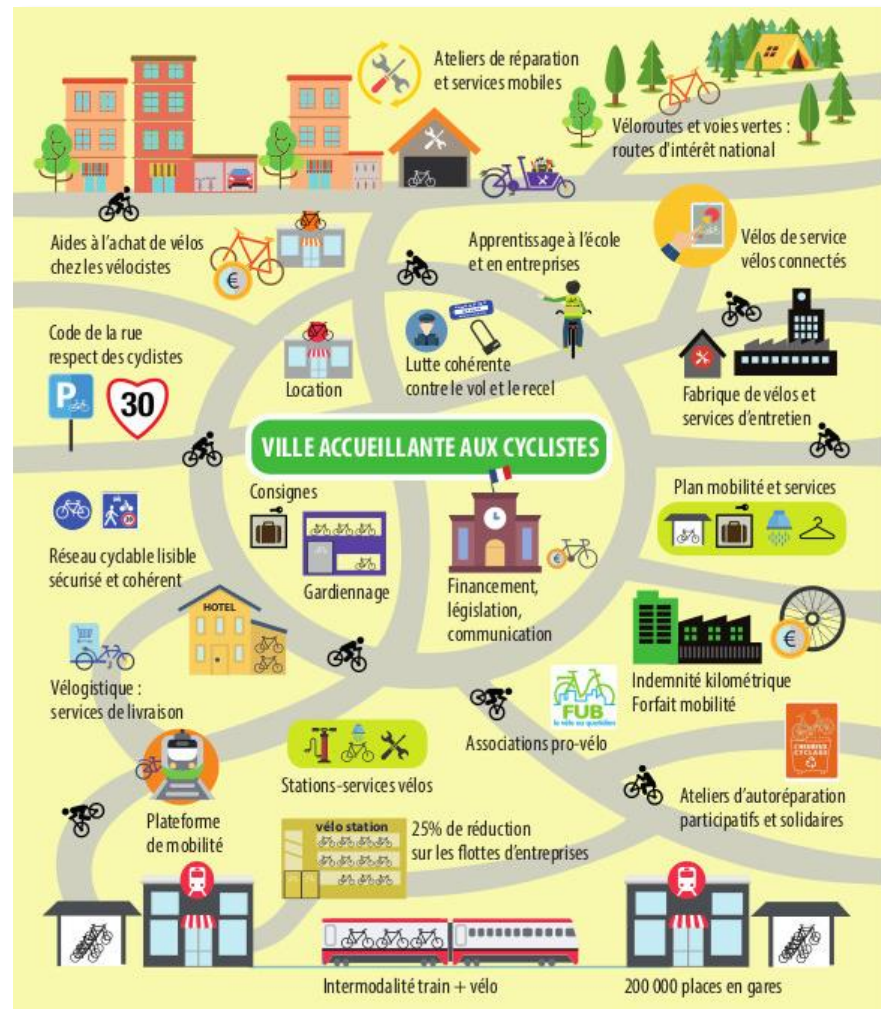
## Le système vélo

**Le plan vélo sera est présenté sous forme de 3 volets : aménagement, mobilier/stationnement et services.**

La réalisation de l'aménagement est le premier volet nécessaire, pour répondre à l'attente première des usagers : la sécurité, continuité, et lisibilité de l'itinéraire cyclable.

Cependant, l'aménagement cyclable se devra à terme d'être complété par d'autres types d'action pour développer la pratique cyclable.

Le système vélo est ainsi décrit dans l'illustration ci-contre, et se compose, outre l'aménagement cyclable, de mobilier urbain, services, et réglementations, gouvernances et politiques cyclables, actions de communications, formation, ...



Le système vélo – source : FUB

# Qu'est-ce que la cyclabilité ?

La cyclabilité du territoire est définie par le dernier guide du CEREMA à l'aide de la matrice d'aide à la décision ci-dessous. Ce guide apporte aussi des préconisations quand aux gabarits des aménagements cyclables. L'ensemble de ces préconisations a constitué une base de travail pour le présent plan vélo.

V85 VITESSE LIMITE REELLEMENT PRACTIQUEE	TRAFIC MOTORISE EN UNITES DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DEBIT CYCLISTE SOUHAITE (EN NOMBRE DE VELOS PAR JOUR)		
		RESEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RESEAU 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 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 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 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



Ces préconisations concernent les minimas de largeurs des bandes et pistes cyclables, la signalisation à mettre en place, les règles de covisibilité, des exemples d'aménagements aux intersections, etc...

Ce guide ne revêt pas de caractère obligatoire, contrairement au code de l'environnement. Toutefois, les potentiels financeurs des projets d'aménagements cyclables (IDFM, Région, Département, CPS, etc...) se sont dotés de cahier des charges pour l'attribution des subventions, qui sont basés sur les préconisations du guide du CEREMA.

On comprend aisément que pour rendre la voirie cyclable nous avons deux uniques possibilités :

- Apaiser le trafic automobile (vitesses et débit) : réduction de capacité, limitation des vitesses, modification du plan de circulation,
- Protéger physiquement les cyclistes (lorsque les emprises foncières sont disponibles).

## L228-2 du code de l'environnement

Il est rappelé que le code de l'environnement oblige les collectivités, pour tous travaux de réalisations ou de rénovation de voies urbaines, quelle que soit l'ampleur, à mettre au point un aménagement cyclable.

Si l'emprise disponible ne le permet pas, nous devons réduire la vitesse et les débits automobile pour être dans le cas où la mixité est permise selon les préconisations du CEREMA.

En ce sens, le document stratégique qu'est le plan vélo est un outil essentiel pour mener à bien les travaux de voirie à venir.

Il assure la cohérence et donne une ligne directrice aux aménagements cyclables qui vont être mis en œuvre sur le territoire.

**« A l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des *itinéraires cyclables pourvus d'aménagements prenant la forme de pistes, de bandes cyclables, de voies vertes, de zones de rencontre ou, pour les chaussées à sens unique à une seule file, de marquages au sol, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.***

*Lorsque la réalisation ou la rénovation de voie vise à créer une voie en site propre destinée aux transports collectifs et que l'emprise disponible est insuffisante pour permettre de réaliser ces aménagements, l'obligation de mettre au point un itinéraire cyclable peut être satisfaite en autorisant les cyclistes à emprunter cette voie, sous réserve que sa largeur permette le dépassement d'un cycliste dans les conditions normales de sécurité prévues au code de la route. Le type d'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de mobilité, lorsqu'il existe. »*

# Les actions du plan vélo

## VOLET MOBILIER URBAIN ET STATIONNEMENT

**SOLCY.**

**ARTELIA**  
Passion & Solutions

mairie-  
**Orsay.fr**



**Action** : installer des goulottes vélo dans les escaliers d'Orsay.

**Constat** : la topographie du site fait que l'aménagement urbain présente de nombreux escaliers qui sont difficilement franchissables par les cyclistes.

**Objectif** : faciliter la manutention pour les riverains souhaitant stationner leur vélo chez eux, et créer de nouvelles liaisons.



**Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie** :

CPI

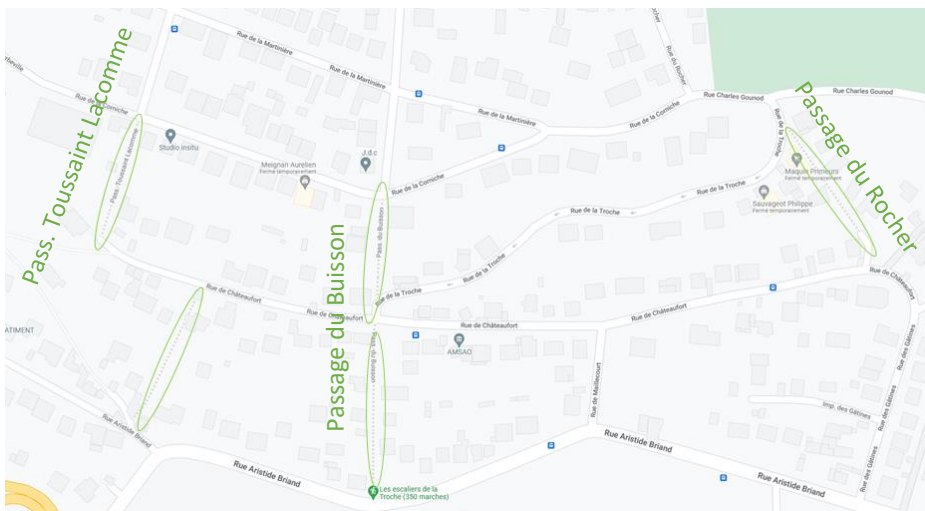
**Gestion / entretien** : CPS

**Statut** : mobilier urbain

	Prix ml (HT)	Nombre	Prix total
Goulottes dans les escalier	100,00 €	600	60 000,00 €



Secteur pente plateau-vallée vers Palaiseau :



Secteur gare :

- Escaliers dans le prolongement de la ruelle des escaliers de la gare (faisabilité à étudier du fait de la forte pente)





**Action** : déployer du stationnement cyclable de qualité.

**Constat** : le stationnement cyclable ne respecte pas toujours les critères de confort, et de sécurité attendus par les cyclistes.

**Objectif** : permettre le stationnement des vélos en sécurité et offrant un accessibilité confortable.



### Court terme

**Maitrise d'ouvrage pressentie** :

CPI

**Gestion / entretien** : CPS

**Statut** : mobilier urbain (arceaux vélos)

	Prix U (HT)	
Stationnement cyclable	arceau	157,47 €



- Bannir les pincés-roues et proposer des arceaux vélo permettant l'attache au niveau du cadre (pour toutes tailles de vélo), et de stationner un vélo de chaque côté.
- Les positionner de manière visible dans l'espace public.

- Garantir un espacement suffisant entre les arceaux (minimal : 1 m ; idéal : >1,30m).
- Garantir le confort d'approche pour un piéton tenant son vélo à la main :
  - Girations simples
  - Absence d'obstacle (mur, bordure, ...)
  - Pouvoir adosser son vélo et décharger courses, enfants, ..
- Proposer des places spéciales vélo cargo :
  - Espacement plus important .
  - Marquage au sol pour réserver l'emplacement aux vélos cargos.
  - Eventuellement : bornes de recharge électrique
  - Deux points d'attache si possible (vélo + remorque).

**Action** : installation d'arceaux vélos dans les 10 m en amont des passages piétons là où cela est possible.

- Dégager les 5 m pour la visibilité à l'approche du passage piétons
- Dégager 5 m supplémentaires pour aménager des arceaux vélos.

**Constat** : la LOM – Article 52 – Code de la voirie routière, oblige les collectivités à dégager les 5m en amont des passages piétons pour garantir la bonne visibilité des traversées piétonnes. Dans ce cadre, il est possible de mettre en place des arceaux vélos dans les espaces récupérés.

Cependant, pour ne pas que les arceaux vélos obstruent la visibilité, nous proposons de supprimer 10 m de stationnement pour conserver un espace neutralisé, et implanter des arceaux vélos.

**Objectif** : développer le stationnement cyclable à travers la ville.

 **Court terme**  
(mise en conformité : 31 décembre 2026 au plus tard)

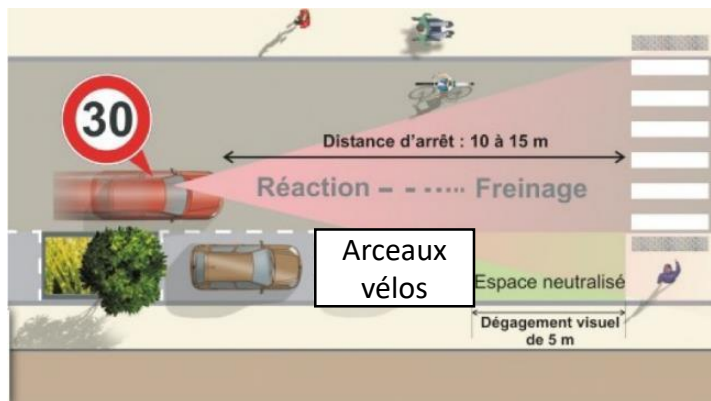
**Maitrise d'ouvrage pressentie** :

CPI

**Gestion / entretien** : CPS

**Statut** : mobilier urbain (arceaux vélos)

	Prix U (HT)	
Stationnement cyclable	arceau	157,47 €



**Action :**

- Consignes couvertes et sécurisées pour 10% du nombre de travailleur (si possible, proposer quelques bornes de recharge VAE dans les consignes sécurisées)
- Arceaux vélos pour 10% du nombre de visiteurs
- Au moins 2 places vélos-cargos : en particulier sur les sites liés à la petite enfance
- Priorité pour les sites accueillant des agents municipaux (Un plan vélo et mobilités actives pour les agents municipaux est en cours de réalisation) -> ceux-là seront dans fiches actions

**Constat :** les bâtiments publics sont peu équipés en stationnement cyclable.

**Objectif :** permettre aux employés municipaux, et aux visiteurs des bâtiments publics d'y venir à vélo.



**Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :**

Orsay

**Gestion / entretien :** Orsay

**Statut :** mobilier urbain (arceaux vélos)

	Prix U (HT)	
Stationnement cyclable	arceau	157,47 €

**Légende :**

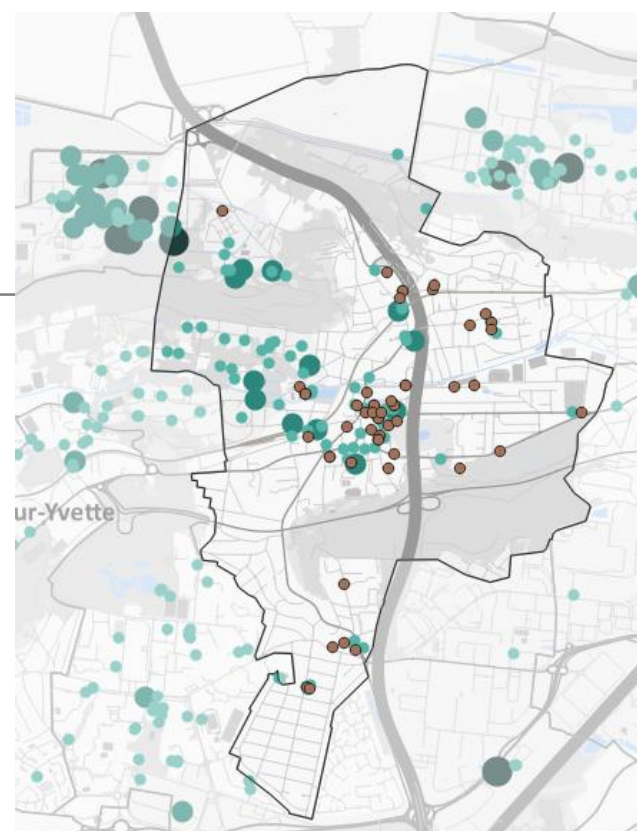
Stationnements cycles existants

● 1 - 19

● 20 - 69

● 70 - 222

● Stationnement cyclable à aménager au niveau des installations de la ville



# Les actions du plan vélo

## VOLET SERVICES

**SOLCY.**

**ARTELIA**  
Passion & Solutions

mairie-  
**Orsay**.fr



## Court terme

Maitrise d'ouvrage pressentie : CPS

Partenaire : Université

Gestion / entretien : CPS

Statut : service

Financement : CPS

### Constat :

- **Le service Véligo n'est pas adapté aux étudiants :**
  - 9 mois de location maximum → les études peuvent durer plus longtemps que cela
  - Les étudiants n'ont souvent pas les moyens d'acquérir un VAE → inutile de leur donner envie...
- Considérant les spécificités du territoire (université + fortes pentes...), il serait extrêmement judicieux de proposer une solution d'accès au VAE pour les étudiants.

**Proposition :** CPS et université étudient la mise en place d'un dispositif de **location VAE longue durée, à tarifs adaptés, sur justificatif de domicile et d'étude sur le territoire CPS.**





## Court terme

Maitrise d'ouvrage pressentie : CPS

Partenaires : communes

Gestion / entretien : CPS

Statut : service

Financement : CPS

**Constat** : certains déplacements ne peuvent pas être effectués facilement à vélo : distances plus importantes, charges volumineuses à transporter, etc.

Pour qu'il soit possible de choisir le vélo comme mode de déplacement régulier, en remplacement de la possession d'une automobile (ou d'une deuxième automobile par foyer), il est important de pouvoir accéder de ponctuellement à une voiture.

**Proposition** : demander à la CPS d'étudier la mise en place ou le soutien à l'installation d'un service d'autopartage sur le territoire.

**Objectifs** : diminuer le nombre de véhicules par ménage, changer les habitudes de déplacement et faire baisser la pression sur le stationnement.







**Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :** Orsay

**Partenaires :** écoles – Savoir rouler à vélo

**Gestion / entretien :** Orsay

**Statut :** service

**Financement :**

- Moyens humains : inclus dans la fiche n°6
- Achat draisienne et vélo 14 pouces : commencer par un stock de 5 vélos par école et faire évoluer la flotte de vélos selon les besoins.

**Constat :** L'apprentissage du vélo est très bénéfique pour les enfants, dès le plus jeune âge. Toutefois, le coût d'acquisition d'un vélo qui ne sera utile que 18 mois est dissuasif pour certains.

Certains enfants (en particulier dans les familles aux revenus modestes) n'apprennent que tardivement (et plus difficilement) à faire du vélo.

Acquérir quelques vélos pour l'âge « CM1-CM2 » peut également faciliter le Savoir Rouler à Vélo à l'Ecole (mis en place à Orsay, à poursuivre/renforcer), en permettant aux enfants qui n'ont pas de vélo d'y participer.

**Proposition :** faire l'acquisition de draisiennes et vélos d'enfants de qualité pour les mettre à disposition des familles, avec information via les relais de la petite enfance et les écoles maternelles. Envisager des critères de revenu pour l'éligibilité.

**Objectif :** changer les habitudes de déplacements

Maternelle



**Draisienne  
15/18 mois à 3 ans**

**Vélo 14 pouces  
3 à 5 ans**



Primaire

**Quelques points de repères sur le choix des vélos :**

Taille du Vélo (taille des roues)		Taille de l'enfant approximative	Age approximatif	Classe d'âge	Période du SRAV
16 pouces		105-120 cm	5-7 ans	CP-CE1	Bloc 1
20 pouces		120-135cm	6-9 ans	CE1 → CM1	Bloc 1 + Bloc 2
24 pouces		135-150cm	9-11 ans	CM1-CM2 et au-delà	SRAV Complet

Extrait du guide d'accompagnement du savoir rouler à vélo à l'usage des collectivités

NB : Ces informations sont données à titre indicatif et ne constituent pas une limite formelle. Un enfant peut tout à fait effectuer l'ensemble du SRAV avec un vélo de 16 ou 20 pouces.





## Court terme

**Maitrise d'ouvrage pressentie :** Orsay

**Partenaires :** commerces, marchés, évènements locaux

**Gestion / entretien :** Orsay

**Statut :** service

Financement : inclus dans la fiche n°6

**Constat :** le VAE sera incontournable pour développer la pratique du vélo dans le contexte orcéen de fortes pentes. Faire découvrir ce véhicule peut permettre de déclencher une prise de conscience.

Dans le cadre du plan de mobilité de ses agents municipaux, la ville va acquérir une flotte de VAE. Ces VAE pourraient être utilisés pour sensibiliser la population.

**Proposition :** organiser des séances d'essai de VAE sur un stand municipal lors d'évènements (marchés, festivités...) en s'appuyant sur la flotte de VAE municipale.

L'objet VAE permettra alors aussi d'engager la discussion sur la politique cyclable de la ville, de valoriser les actions municipales mais aussi de recueillir les doléances

**Objectif :** changer les habitudes de déplacements en proposant d'essayer un nouveau mode de déplacement, et en créant des temps d'échange.



*Exemple des démonstrations de vélos effectuées par la Bicloo Mobile à Nantes*



### Court terme

Maitrise d'ouvrage pressentie : Orsay

Partenaires : commerces, marchés, évènements locaux

Gestion / entretien : Orsay

Statut : service

Financement : inclus dans la fiche n°6

**Constat** : la communication peine parfois à convaincre les gens de se mettre au vélo. Un réseau cyclable de qualité reste le meilleur argument de vente. Néanmoins, une communication simple basée sur les temps de trajet peut permettre de faire prendre conscience de la bonne compétitivité du vélo sur le territoire.

**Proposition** : produire une carte des distances de trajet à vélo pour relier les différentes polarités du territoire. Intégrer cette carte sur le site internet de la ville et les éventuels supports de communication sur le vélo. Possibilité également d'en faire un marquage au sol sur le réseau cyclable une fois que celui-ci sera davantage développé.

Exemple ci-contre à Montreuil (93) : Porte de Montreuil à 5 minutes !

**Objectif** : faire prendre conscience de la bonne compétitivité du vélo sur le territoire.





## Court terme

**Maitrise d'ouvrage pressentie** : Orsay

**Partenaires** : commerces, marchés, évènements locaux

**Gestion / entretien** : Orsay

**Statut** : service

Financement : 1 équivalent temps plein

*Par exemple : service civique*

*Durée : si possible pour les phases 1 et 2 du plan vélo*

**Constat** : l'expérience montre que les plans vélos ne réussissent à être mis en œuvre et à porter leur fruit que si le portage se poursuit dans la durée, via à la fois une gouvernance politique et un suivi avec un temps d'agent dédié suffisant.

### Propositions :

- Planifier 2 comités de suivi du Plan Vélo par an en y associant la société civile, les associations (voire les citoyens, sur un format public) et les élus
- Assurer un pilotage du plan vélo en consacrant un temps d'agent dédié à cette mission (1 équivalent temps plein).
- **Se faire accompagner des associations** pour animer la politique de mobilité, et soutenir / donner de la visibilité à leurs initiatives

**COMITÉ VÉLO**  
Suivi trimestriel des projets cyclables du 18e

mardi 22 juin à 18h30  
sur Zoom

ID de réunion : 886 3718 2351  
Code : 394541

18<sup>e</sup>  
MAIRIE

www.mairie18.paris.fr

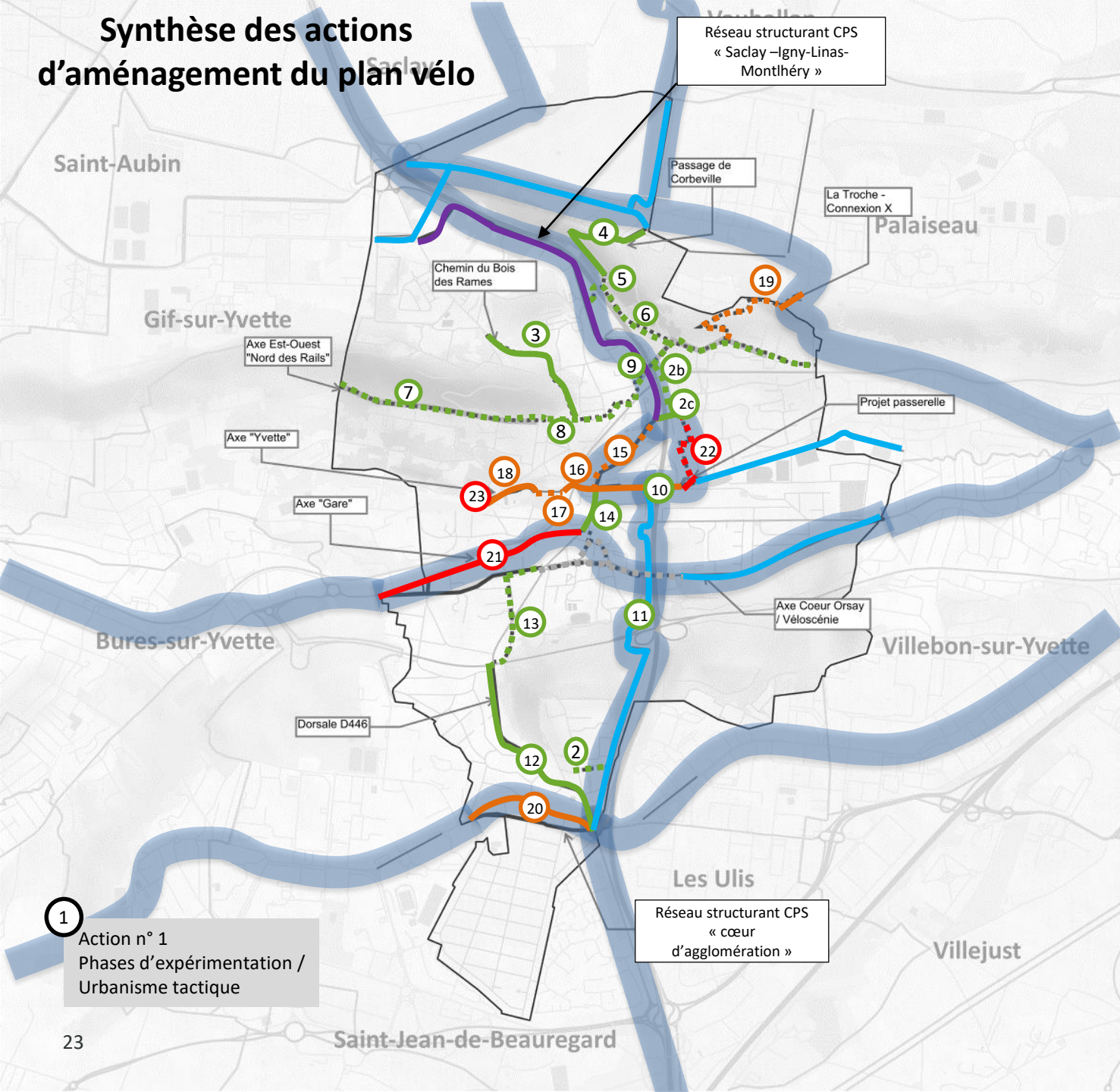
*Exemple d'un comité vélo régulier à Paris 18e*






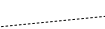



# Les actions du plan vélo

## VOLET AMENAGEMENT CYCLABLE



# Synthèse des actions d'aménagement du plan vélo



-  Projet « coup parti »
-  Court terme (2-3 ans)
-  Moyen terme (3-6 ans)
-  Long terme et/ou optionnel (au-delà de 6 ans)
-  Aménagement séparatif
-  Aménagement en mixité
-  Aménagement existant  
AAA = All Ages and Abilities
-  1 Numéro de la fiche action
-  Axe d'intérêt communautaire passant par Orsay

1 Action n° 1  
Phases d'expérimentation /  
Urbanisme tactique


**Action** : mettre en place de nouveaux aménagements de manière simple, rapide, peu coûteuse et **réversible**.  
**Constat** : de nombreuses propositions d'aménagement cyclable seraient faciles à expérimenter, mais leur mise en œuvre est bloquée par crainte des effets négatifs sur la circulation automobile.  
**Objectif** : proposer des phases d'expérimentation, réversibles et facile à mettre en œuvre, pour entamer la transition vers un territoire cyclable

 **Court terme**

urbanisme tactique	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Logo et picto	ml	80,00 €	0,3	24,00 €	Flèches (tous les 10m)
GBA béton	ml	150,00 €	0,3	45,00 €	GBA tous les 10 m

**Maitrise d'ouvrage pressentie** :  
 À définir  
**Gestion / entretien** : CPI ou ville d'Orsay  
**Statut** : piste cyclable, bande cyclable, mixité, filtres modaux, etc...

- Peu d'aléas du fait de la rapidité de mise en œuvre.
- A priori, pas d'études de MOE à prévoir.
- A ajouter selon la situation : masquer des feux tricolores ou des panneaux de signalisation.

 **Prévoir des mesures d'observation durant l'expérimentation :**

- Une personne sur place, aux heures de pointe, qui évalue le comportements des usagers :
  - Risques d'incidents
  - Vitesses pratiquées
  - Compréhension de l'aménagement
  - Etc...
- Comptages **tous modes** de déplacements, sur le site d'expérimentation et sur les voies où sont envisagés des risques de reports de trafic.
- Réunion publique pour discuter avec les usagers des résultats de l'expérimentation.



Ivry-sur-Seine, le 18 juillet 2021. Le quai Pourchasse, le long des berges de Seine, est désormais réservé aux piétons et cyclistes. LP/Marine Legrand

Bordeaux : test de filtre modal et pérennisation d'une mesure d'expérimentation  
 Intersection rue Louis Cabié / Jean Lalanne



2017



2020

Etudes et procédures

Uniquement des procédures internes ville et CPI, ou des réunions de coordinations avec des partenaires locaux.

Résultats et impacts

- Mise en œuvre rapide et peu coûteuse.
- Observation des impacts sur les autres modes.
- Réversibilité de l'aménagement si le test n'est pas concluant.

Risques / points d'attention

- Importance du marquage et de la signalisation s'assurer que l'aménagement est bien compris de tous les utilisateurs.
- Mettre en place l'aménagement sur une durée assez longue pour en observer les effets, et que les usagers aient le temps de modifier leurs habitudes.



**Action :** Raccordement via l'allée des Tennis sur sa partie publique, le long des terrains de tennis pour permettre raccord direct au quartier en évitant giratoire de Mondétour.  
**Objectif :** liaison de quartier avec la piste des Genêts.

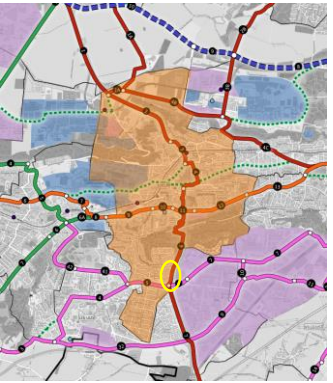
 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :** ville Orsay

**Partenaire :** les Ulis

**Gestion / entretien :** ville Orsay

**Statut :** voie verte



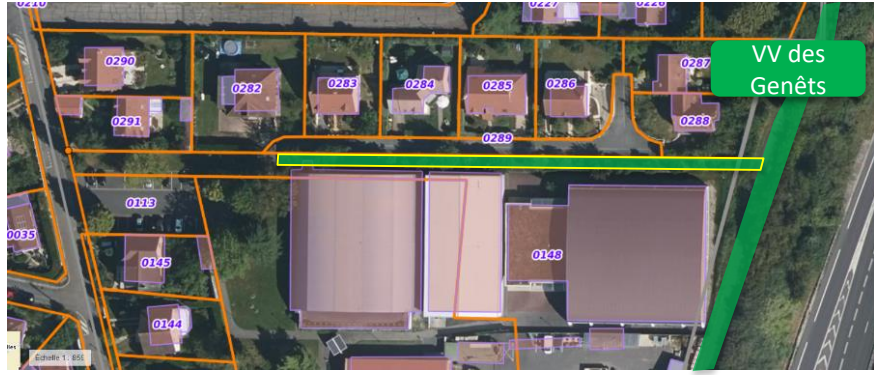
		Financeurs	
		Orsay / CPI	CPS
Longueur (m)	120		
Coût travaux	48 680,00 €		
Etudes de MOE	9%		
Aléas	15%		
Desctruction local (forfait)	10 000,00 €		
<b>Total aménagement</b>	<b>70 363,20 €</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>

Etudes et procédures

- Marché études MOE
- Marché de travaux
- Concertation riverains
- **Préservation des espaces végétaux (impacter au minimum, et restituer si destruction)**

Résultats et impacts

- Utilisation du foncier communal (pas d'acquisitions foncières)



Source : Géoportail



Détail du calcul :

Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix
Terrassement, travaux préparatoires	1,00	m <sup>2</sup>	3,5	55 €
Structure de trottoir	1,00	m <sup>2</sup>	3,5	50 €
Revêtements qualitatifs (dalles, pavés, granit...)	1,00	m <sup>2</sup>	3,5	140 €
Logo et picto	U	80,00 €	0,1	10,67 €
Création d'espace vert	m <sup>2</sup>	150,00 €	1	150,00 €
<b>Total au ml</b>				<b>405,67 €</b>

Risques / points d'attention


- Veiller à rester sur foncier municipal au niveau du parking
- Sorties de secours des tennis débouchant sur piste cyclable -> aménager une largeur suffisante pour le passage des véhicules de secours
- **Coordination avec les Ulis car la piste des Genêts est sur leur territoire.**

Dimension de l'aménagement : largeur de la voie verte de 3,50m.



Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Raccordement au réseau cyclable structurant « Saclay – Igny – Linas – Montlhéry » Lien entre le pont du Guichet et la rue Bossuet (puis pont Racine)	N°2b	
<p><b>Action</b> : entre le pont du Guichet et la rue Bossuet (puis pont Racine) en utilisant un itinéraire piéton préexistant.  <b>Objectif</b> : liaison entre le pont du Guichet et le pont Racine (via rue Bossuet).</p>			Etudes et procédures	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marché études MOE</li> <li>• Marché de travaux</li> </ul>
<p> <b>Court terme</b></p> <p><b>Maitrise d’ouvrage pressentie</b> : ville Orsay</p> <p><b>Gestion / entretien</b> : ville Orsay</p> <p><b>Statut</b> : voie verte</p>	 	<p>Eléments techniques à préciser pour le chiffrage (étude de faisabilité)</p>	Résultats et impacts	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilisation du foncier communal (pas d’acquisitions foncières)</li> </ul>
		 <ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d’une rampe parallèle à l’escalier</li> <li>• Amélioration du passage sous voie ferrées</li> <li>• Raccord avec la rue Bossuet</li> </ul> <p><b>Constat</b> : cet itinéraire malin présente déjà une base d’aménagement, et serait une bonne opportunité pour répondre à la demande de déplacement nord-sud. Il s’agit aussi d’une <u>demande des parents d’élèves</u> pour pouvoir circuler avec une poussette.</p>	Risques / points d’attention	

**Action :** créer une bande cyclable dans le sens Ouest-Est.  
**Constat :** pont très circulé et sans aménagement cyclable. Discontinuité forte de la cyclabilité sur le territoire. Circulations piétonnes de scolaires importantes. **Objectif :** améliorer au moins un des sens de circulation pour le vélo.

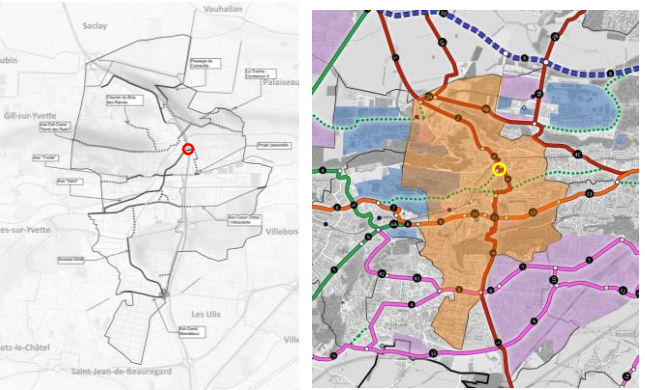
 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :**  
À définir

**Partenaire :** DIRIF

**Gestion / entretien :** À définir

**Statut :** piste cyclable

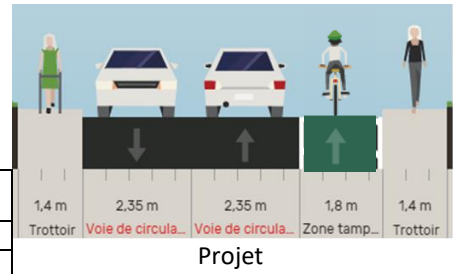
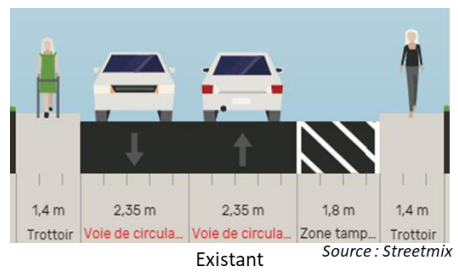


	Financeurs		
	Orsay / CPI	CPS	DIRIF
Longueur (m)	75		
Coût travaux	4 200,00 €		
Etudes de MOE	9%		
Aléas	15%		
<b>Total aménagement</b>	<b>5 208,00 €</b>	<b>10%</b>	<b>80%</b>

Etudes et procédures

- Etudes MOE et marché travaux

Cliché du lieu de la coupe, pont de la rue Racine



N.B. : une proposition de mise a sens unique du pont Racine a été faite en phase 2, de manière à insérer une piste cyclable bidirectionnelle. Cependant, cette proposition n'a pas été retenue.

Résultats et impacts

- Amélioration des circulations cyclables et piétonnes

Risques / points d'attention

Projet avec bande cyclable

Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Effaçage	m <sup>2</sup>	20,00 €	1,8	36,00 €	Zebra
Surface marquée	m <sup>2</sup>	40,00 €	0,20	8,00 €	Zebra
Mobilier type J	U	80,00 €	0,05	4,00 €	Balise (toutes les 20m)
Logo et picto	U	80,00 €	0,10	8,00 €	Flèches (tous les 30m)
<b>Total</b>				<b>56,00 €</b>	



**Action :** ajouter un barreau filtrant plus au nord afin de supprimer le flux de véhicules qui shunte la rue de Versailles via la rue de la Colline. Rénover une partie de l'itinéraire actuellement en mauvais état.  
**Constat / objectif :** cf. description de l'action

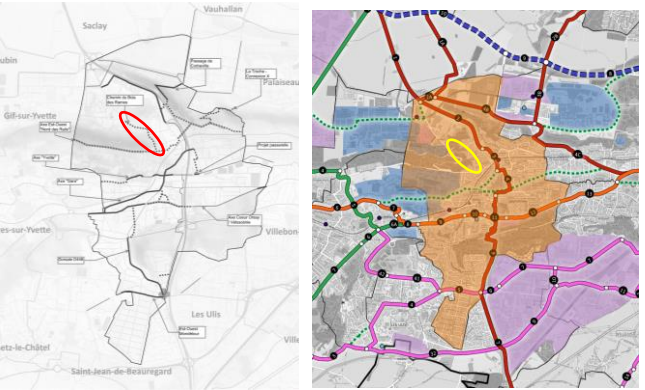
**Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :** À définir

**Partenaires :** université (talus)

**Gestion / entretien :** À définir

**Statut :** Mixité et voie verte



Longueur (m) tronçon à rénover	Financeurs				
	Orsay / CPI	CPS	EPAPS	Université	
170					
Coût travaux*	46 413,33 €				
Etudes de MOE	9%				
Aléas	15%				
Total aménagement	57 552,53 €	0%	80%	20%	0%

\* tronçon à rénover + barreau filtrant

Etudes et procédures

- Etudes MOE
- A intégrer dans l'accord « liaison plateau-vallée » CPS/EPAPS
- **Expérimentation à prévoir à très court terme**

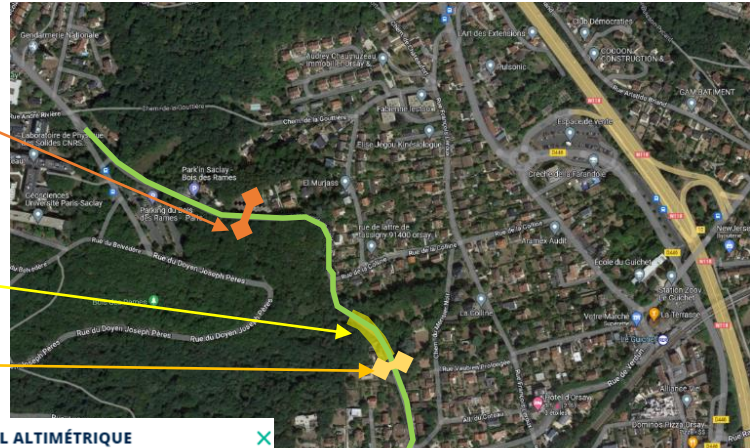
Résultats et impacts

- Pas d'acquisition foncière
- Modification du plan de circulation mais avec très peu d'impacts trafic

Barreau filtrant à positionner et à créer. Il doit être positionné le long de l'itinéraire de shunt (pointillé rouge).

Revêtement et cheminement à rénover

Barreau filtrant actuel (réaménagé)



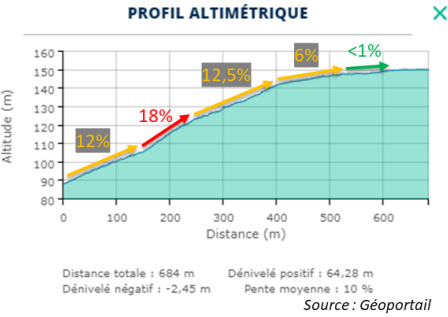
**Constat :** Cet itinéraire est déjà emprunté aujourd'hui par les cyclistes pour se rendre au plateau.

Cependant, cet itinéraire est le théâtre d'un trafic de transit qui « shunte » la rue de Versailles aux heures de pointe quand cette dernière est saturée. Ce trafic automobile nuit à la qualité de vie riveraine, et à la sécurité des déplacements à vélo.

**L'objectif** est d'apaiser l'ensemble de l'itinéraire (suppression du transit automobiles) pour que les cyclistes puissent circuler en mixité avec les voitures.

Risques / points d'attention

- Gestion du ramassage des ordures ménagères (engin circulant sur cette rue)
- Zone en limite d'EBC et domaine inscrit
- Le barreau filtrant devra être amovible
- Talus de part et d'autre de la voie, mais l'aménagement ne devra pas impacter le talus (la largeur disponible est suffisante)

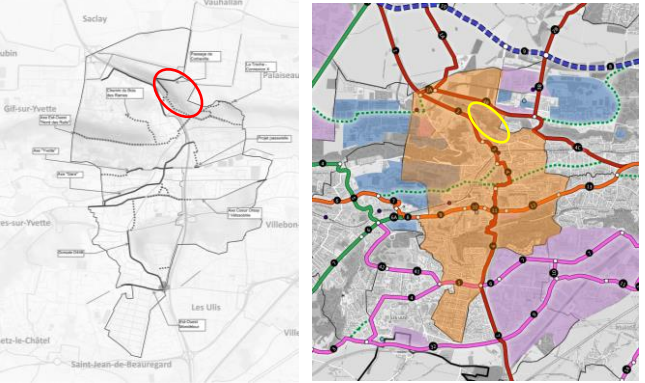


*N.B. : plusieurs réflexions sur la position et la nature du barreau filtrant (filtre modal ou jeu sur le plan de circulation) ont été menées au cours des échanges. Ces réflexions sont décrites dans les compte-rendu de réunions. Il n'est pas nécessaire de trancher sur la question au stade du plan vélo. Ce sujet pourra être précisé dans la suite des études.*

**Action** : aménager la liaison plateau-vallée vers Palaiseau-Corbeville en créant une voie verte.  
**Constat** : chemin peu qualitatif mais déjà utilisé par des cyclistes pour les trajets domicile-travail. **Objectif** : améliorer la liaison plateau-vallée.

 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie** : EPAPS  
**Gestion / entretien** : EPAPS  
**Statut** : voie verte



*Chiffrage travaux EPAPS*

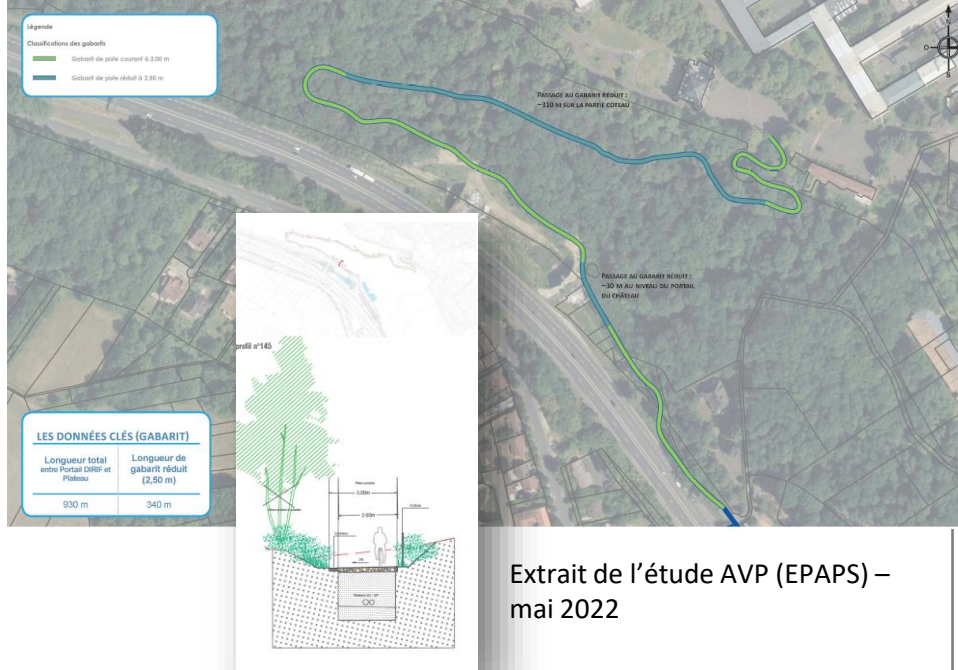
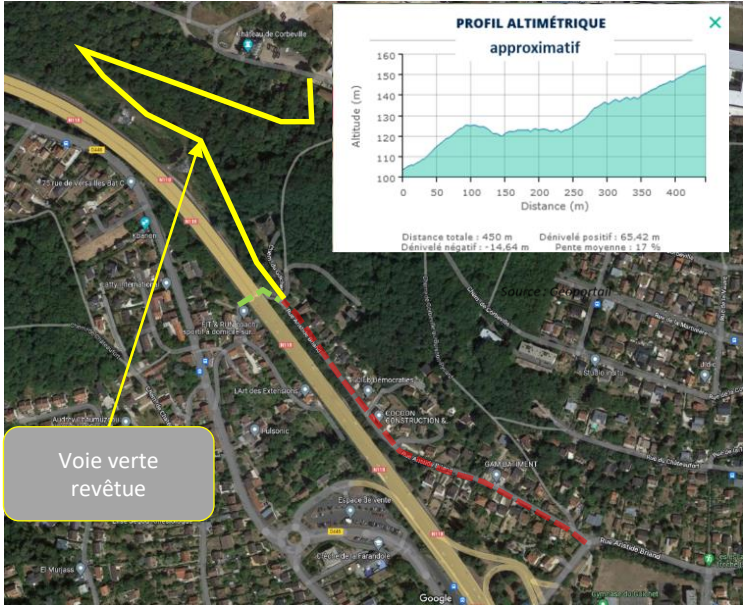
		Financeurs		
		Orsay / CPI	CPS	EPAPS
<b>Total aménagement</b>	<b>3 179 298,30 €</b>	0%	50%	50%

Etudes et procédures

- A intégrer dans l'accord « liaison plateau-vallée » CPS/EPAPS

Résultats et impacts

- Pas d'impacts trafic



Risques / points d'attention

- Espace boisé classé
- Limiter l'impact sur la végétation
- Acquisitions foncières environ 400m<sup>2</sup>

Extrait de l'étude AVP (EPAPS) – mai 2022

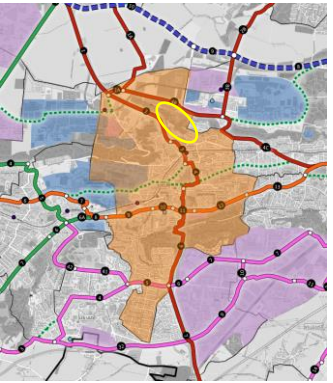
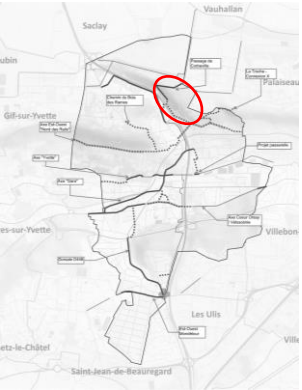
Voie verte revêtue



**Action :** aménagement le franchissement sous RN118 de manière plus qualitative.  
**Objectif :** continuité de la voie verte au nord, et liaison avec l'autre côté de la RN118.

 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :**  
À définir  
**Gestion / entretien :** DIRIF / Orsay-CPI  
**Statut :** Mixité



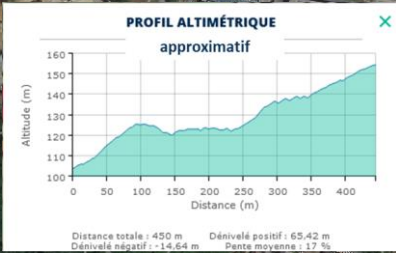
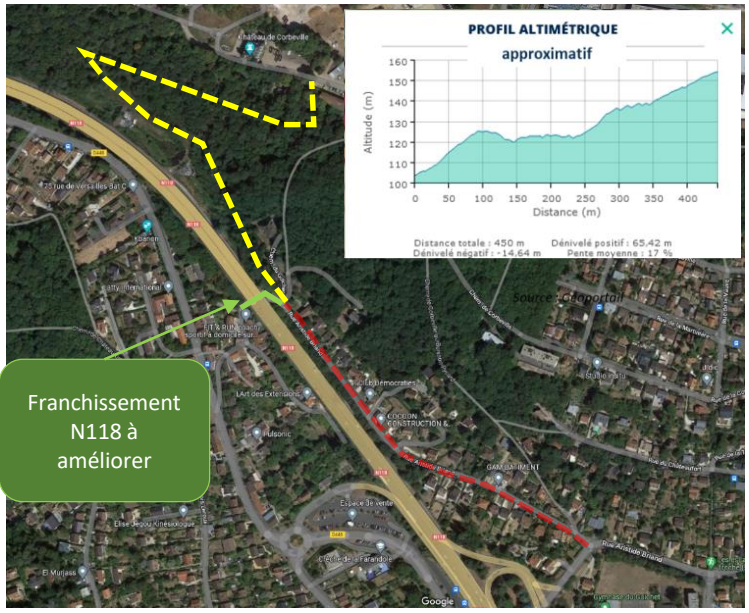
		Financeurs			
		Orsay / CPI	CPS	EPAPS	DIRIF
Longueur (m) passage sous RN118	60				
Coût passage sous RN118	6 720,00 €				
<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>				
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>				
<b>Total aménagement</b>	<b>8 332,80 €</b>	10%	0%	0%	90%

Etudes et procédures

- Coordination avec la DIRIF

Résultats et impacts

- Pas d'impact sur l'ouvrage



Franchissement RN118

Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix
Création trottoir avec structure	m <sup>2</sup>	205,00 €	0,3	61,50 €
Résine verte pour piste cyclable	m <sup>2</sup>	25,00 €	1,7	42,50 €
Logo et picto	U	80,00 €	0,10	8,00 €
<b>Total au ml</b>				<b>112,00 €</b>



Risques / points d'attention

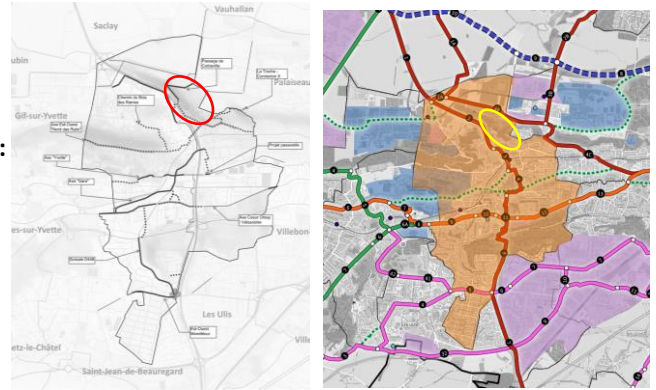
- Contrainte à lever : analyse de la giration de retournement de PL (camions poubelles) du fait de la présence d'un accès technique au bassin de la DIRIF
- **Proximité de la voie PL**
- **Mur de soutien à reprendre pour risque de péril**

**Action** : marquage vélo sur Aristide Briand.  
**Constat** : peu de trafic automobile sur cette portion, donc mixité acceptable. **Objectif** : continuité de la voie verte au nord.

 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie** :  
À définir

**Gestion / entretien** : Orsay /  
CPI  
**Statut** : Mixité



	Financeurs				
	Orsay / CPI	CPS	EPAPS	Université	DIRIF
Longueur (m) Aristide Briand	610				
Coût marquage A. Briand	6 506,67 €				
<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>				
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>				
<b>Total aménagement</b>	<b>8 068,27 €</b>	100%	0%	0%	0%

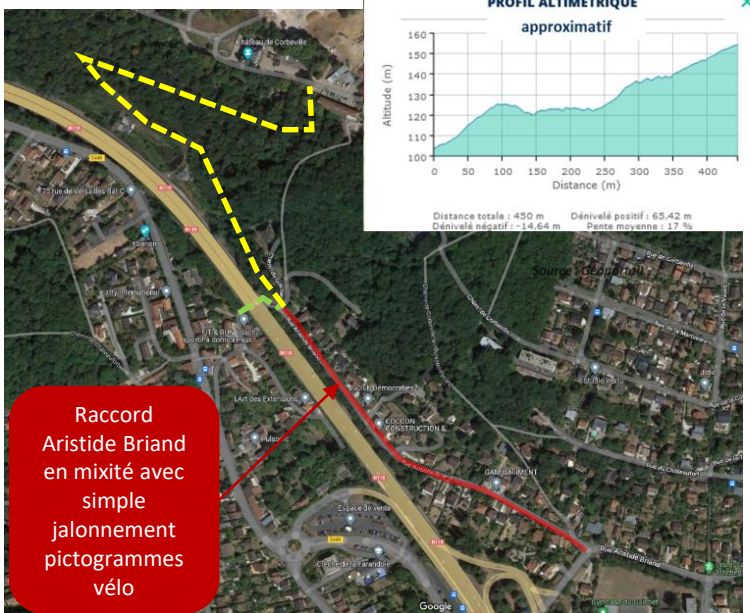
Etudes et procédures

A intégrer dans l'accord « liaison plateau-vallée » CPS/EPAPS

Résultats et impacts

Légitimer la présence des cyclistes.

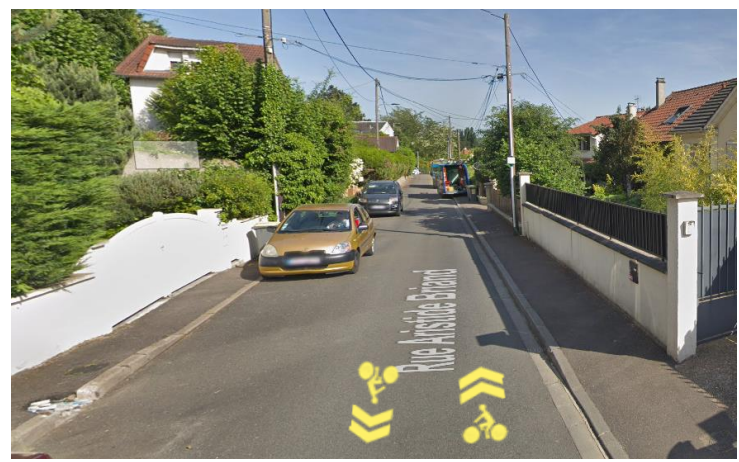
Jalonner l'itinéraire cyclable et l'accès à la voie verte.



Raccord Aristide Briand en mixité avec simple jalonement pictogrammes vélo

Marquage sur Aristide Briand

Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix
Logo et picto	U	80,00 €	0,1	10,67 €
<b>Total au ml</b>				<b>10,67 €</b>



Risques / points d'attention

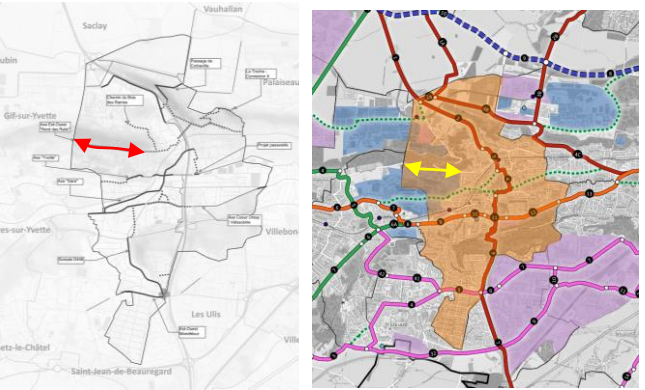
Stationnement à limiter si il gêne la circulation cyclable (zone de stationnement interdit).



**Action :** création d'un chaudiou sur la rue de Chevreuse sur environ 1km entre la limite avec Bures-sur-Yvette et la rue du Général Duchesne  
**Constat :** baisse de trafic attendue du fait de la proposition sur la section à l'est. **Objectif :** ne pas détériorer le patrimoine végétal dans lequel s'inscrit la rue de Chevreuse et rester dans les emprises actuelles -> pas d'élargissement de voirie.

 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :**  
À définir  
**Partenaire :** université et Bures-sur-Yvette  
**Gestion / entretien :** À définir  
**Statut :** Chaudiou (CVCB)



Longueur (m)	1000	Financiers		
		Orsay / CPI	CPS	Université
Coût travaux	97 666,67 €			
Etudes de MOE	9%			
Aléas	15%			
Total aménagement	121 106,67 €	50%		50%

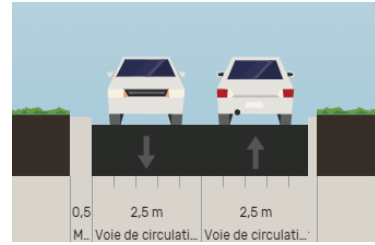
Etudes et procédures

- Expérimentation à mettre en œuvre avant étude
- Etudes MOE
- Marché de travaux

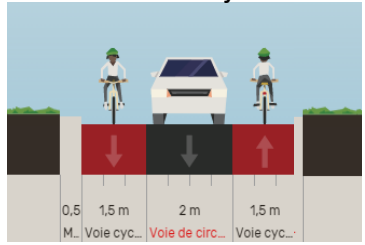
Résultats et impacts

- Création d'un aménagement cyclable

Existant



Projeté



Projet avec reprise du marquage

Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Effaçage	m²	20,00 €	0,6	12,00 €	Flèches
Résine verte pour piste cyclable	m²	25,00 €	3	75,00 €	
Logo et picto	U	80,00 €	0,13	10,67 €	Flèches (tous les 30m)
<b>Total</b>				<b>97,67 €</b>	

Risques / points d'attention

Panneaux d'information et communication locale sur ce qu'est une « CVCB ».

Continuité avec Bures-sur-Yvette : la rue de Chevreuse n'est pas incluse dans le schéma directeur cyclable de Bures-sur-Yvette. Un chaudiou permet de passer facilement du profil 2x1 voies avec mixité vélo/voiture au profil en projet.





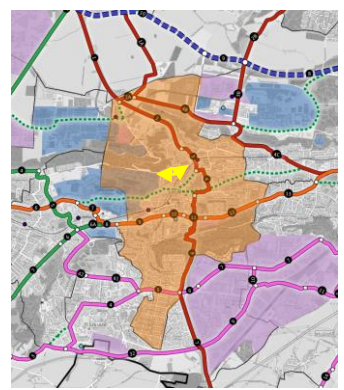
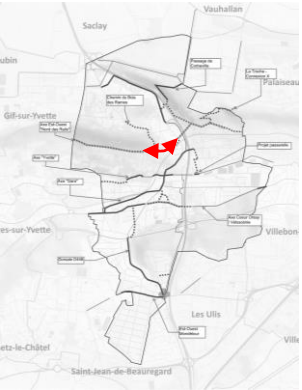
**Action :** mise à sens unique pour créer un double sens cyclable (piste cyclable pour les vélo allant en sens inverse du sens unique pour les voitures).  
**Objectif :** garantir un flux VL faible pour le chaudiou à l'ouest et résoudre les problèmes de croisement des véhicules dans la rue étroite.

**Court terme**  
**Moyen terme**

Maitrise d'ouvrage pressentie : À définir

Gestion / entretien : À définir

Statut : double sens cyclable



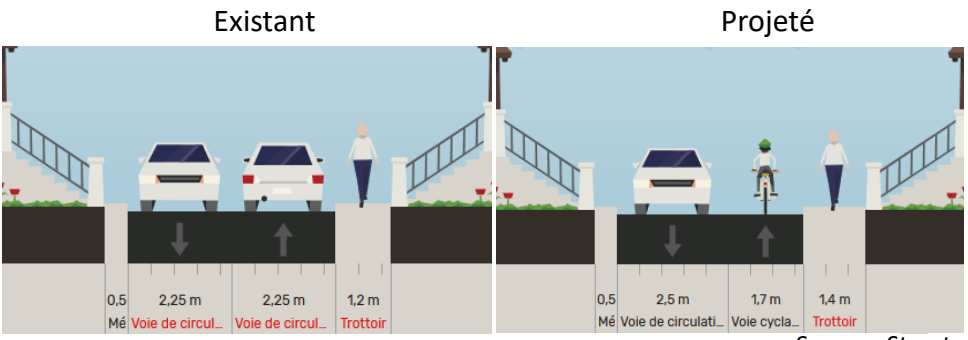
	Financeurs	
	Orsay / CPI	CPS
<b>Court terme</b>		
Longueur (m)	580	
Coût travaux	123 153,33 €	
Etudes de MOE	9%	
Aléas	15%	
<b>Total aménagement</b>	<b>152 710,13 €</b>	50% / 50%
<b>Moyen terme</b>		
Réaménagement carrefour	1	
Coût travaux	2 950,00 €	
Etudes de MOE	9%	
Aléas	15%	
<b>Total aménagement</b>	<b>3 658,00 €</b>	50% / 50%

Etudes et procédures

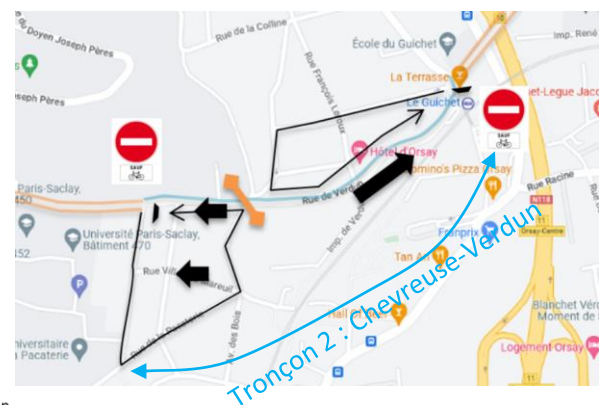
- Etudes de MOE avec étude de circulation
- Marché de travaux

Résultats et impacts

- Suppression du transit poids-lourds
- Amélioration de la cyclabilité

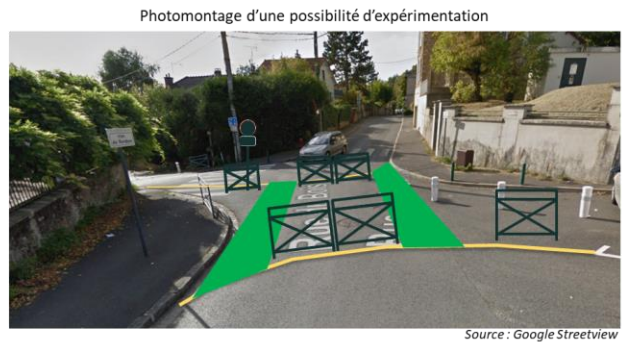


Source : Streetmix



Risques / points d'attention

- Prévoir une phase d'expérimentation.
- Expérimentation à coordonner avec l'action De Latre de Tassigny (actions n°17 et 18)
- Attention à avoir sur les reports de trafic
- Maintenir un accès au réservoir d'eau potable de l'université.



**Constat :**

- Flux PL gênant (bus) à supprimer car il est normalement interdit,
- Rue extrêmement étroite où deux voitures ont déjà des difficultés à se croiser.

**Action :** aménagement d'un chaudiou sur la portion ouest de la rue Aristide Briand (entre le carrefour du Guichet et la limite est d'Orsay) et réaménagement du carrefour d'accès à la bretelle RN118 et du pont (à étudier) pour insérer un aménagement cyclable séparatif.

**Constat :** emprises trop faibles pour créer une piste cyclable (hors pont et carrefour avec la bretelle).

**Objectif :** redonner de l'espace aux cyclistes, sans supprimer un sens de circulation.

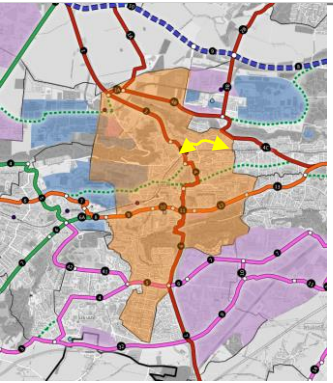
 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :**  
À définir

**Partenaires :** CPS et DIRIF

**Gestion / entretien :** À définir

**Statut :** Chaudiou (CVCB)



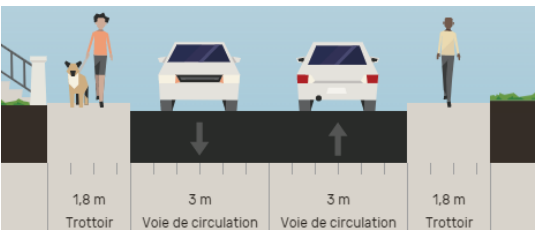
	Financeurs	
	Orsay / CPI	CPS
Longueur (m) A. Briand	1000	
<b>Coût travaux CVCB</b>	<b>97 666,67 €</b>	
Carrefour accès bretelle	1	
<b>Coût travaux carrefour</b>	<b>112 500,00 €</b>	
<b>Etudes de MOE</b>	<b>10%</b>	
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>	
<b>CSPS</b>	<b>2%</b>	
<b>CT</b>	<b>2%</b>	
<b>Total aménagement</b>	<b>271 115,00 €</b>	50% 50%

Etudes et procédures

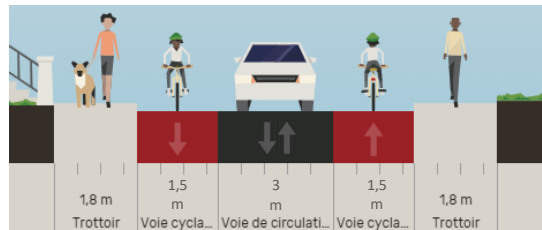
- Etudes MOE
- Marché travaux
- Echanges DIRIF (bretelle RN118)
- Insertion ponctuelle d'un aménagement séparatif à étudier pour la section du pont et du carrefour avec la bretelle de la RN118.

Résultats et impacts

- Création d'un aménagement cyclable.
- Apaisement du trafic motorisé.



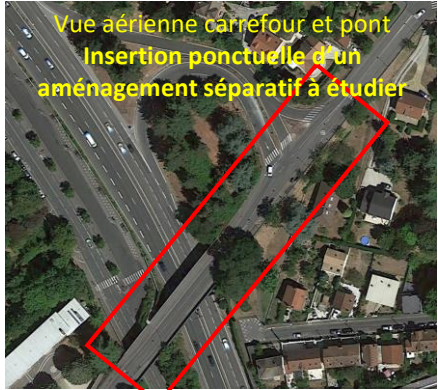
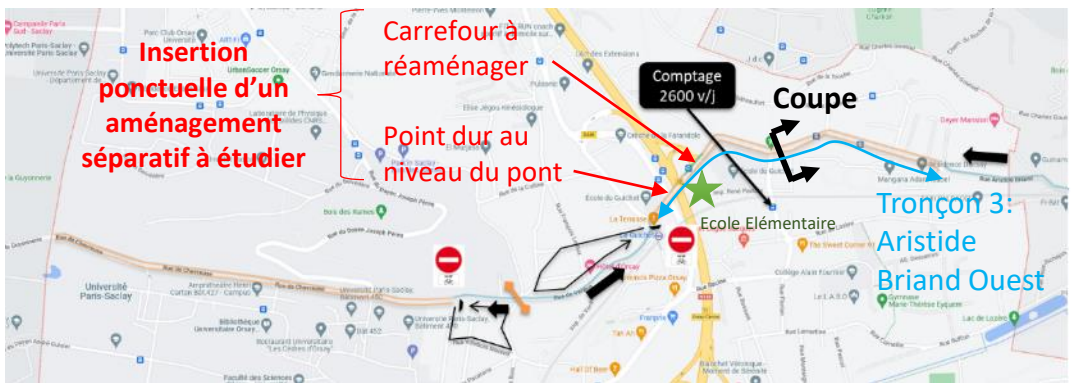
Existant



Projeté



Cliché du lieu de la coupe, avenue Aristide Briand



Source : Google

Risques / points d'attention

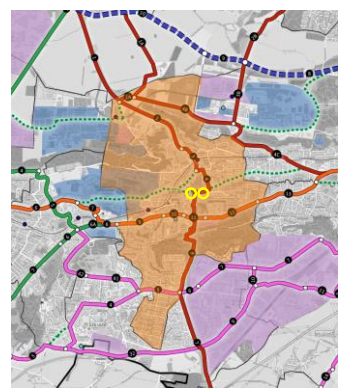
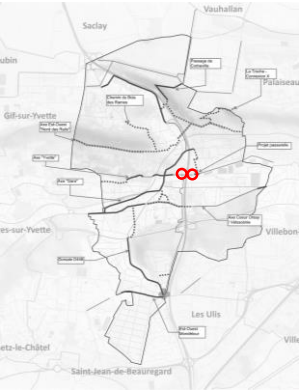
- Travaux carrefours : CSPS et CT
- Potentiel impact sur l'ouvrage
- Foncier au carrefour avec la bretelle de la RN118
- Coordination avec Palaiseau pour la partie Est



**Action :** reprendre les deux giratoires d'accès aux bretelles de la RN118 pour sécuriser l'aménagement en attendant des travaux plus importants sur la rue Guy Môquet.  
**Constat / objectif :** voir partie « description de l'action »

 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :** À définir  
**Partenaires :** DIRIF et SIAHVY  
**Gestion / entretien :** À définir  
**Statut :** giratoire à la hollandaise



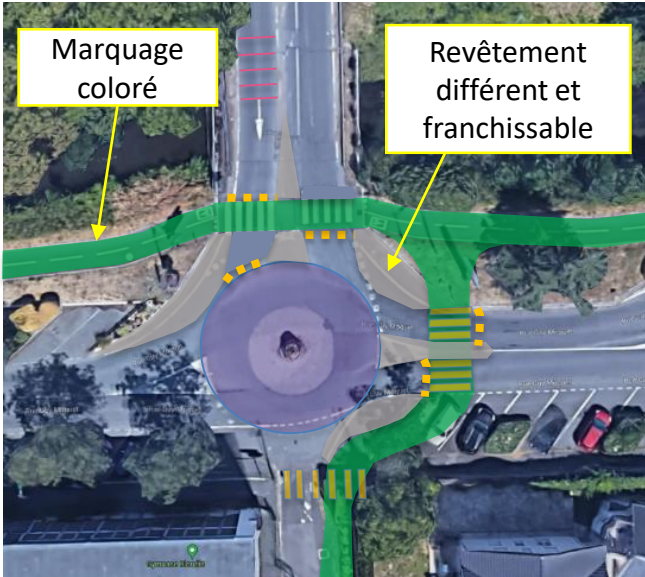
		Financeurs	
		Orsay / CPI	CPS
Carrefours	2		
Coût travaux	63 400,00 €		
Etudes de MOE	9%		
Aléas	15%		
<b>Total aménagement</b>	<b>78 616,00 €</b>	<b>50%</b>	<b>50%</b>

Etudes et procédures

- Etudes MOE  
Dessin du carrefour et tests de giration
- Marché travaux
- Expérimentation à venir : feux puissants de protection piéton

Résultats et impacts

- Gain de sécurité
- Baisse de l'accidentologie



Source : Google Maps



Exemple de mobilier urbain

**Constat :**  
Carrefour très dangereux

**Objectif :**  
Sécuriser rapidement le carrefour en attendant des travaux plus importants sur Guy Môquet.

Projet avec élargissement du trottoir à la "hollandaise"

Prix unitaire du projet	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix
Création trottoir avec structure	m <sup>2</sup>	205,00 €	140	28 700,00 €
Surface marquée	m <sup>2</sup>	40,00 €	50,00	2 000,00 €
Mobilier pédagogique type école	U	500,00 €	2,00	1 000,00 €
<b>Total</b>				<b>31 700,00 €</b>

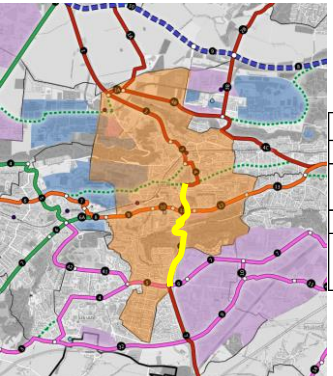
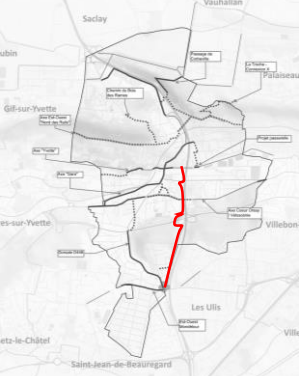
Risques / points d'attention

Vérifier la giration des poids-lourds.  
Foncier DIRIF

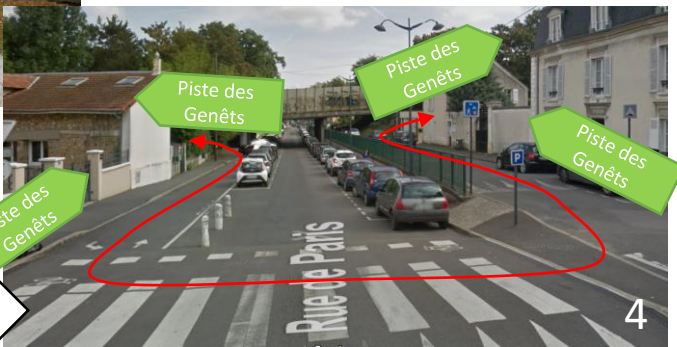
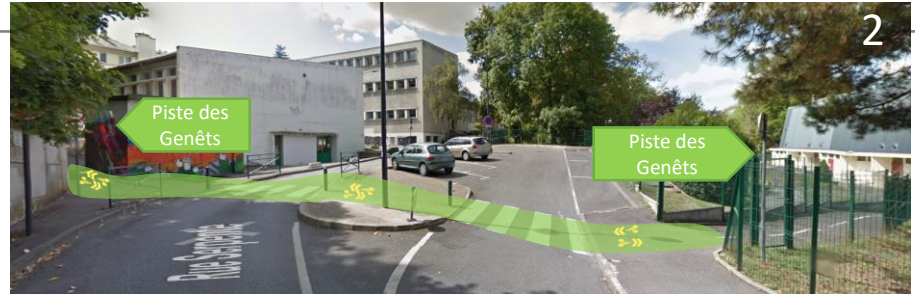
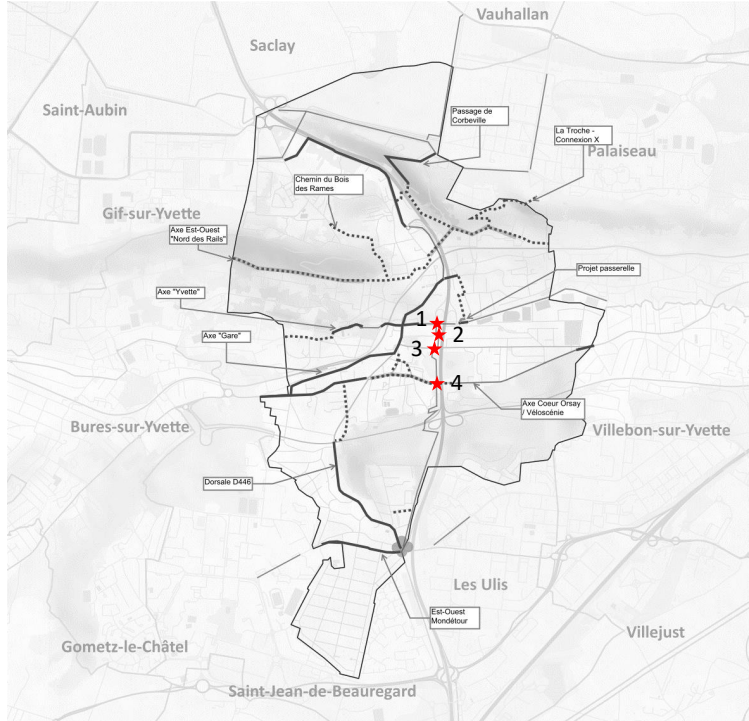
**Action :** renforcer la signalétique marquant la continuité de la piste des Genêts.  
**Constat :** la piste des Genêts présente des discontinuités au niveau de trois traversées principales, qui créent un manque de lisibilité de l'itinéraire . **Objectif :** amélioration de la continuité, et donc de la lisibilité et de la sécurité pour les cyclistes.

 **Court terme**

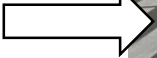
**Maitrise d'ouvrage pressentie :**  
À définir  
**Gestion / entretien :** À définir  
**Statut :** marquage au sol et panneaux



	Financeurs	
	Orsay / CPI	CPS
Longueur (m)	500	
Coût T4	25 250,00 €	
Etudes de MOE	9%	
Aléas	15%	
<b>Total aménagement</b>	<b>31 310,00 €</b>	50% / 50%



En partie réalisé au 10/03/2023



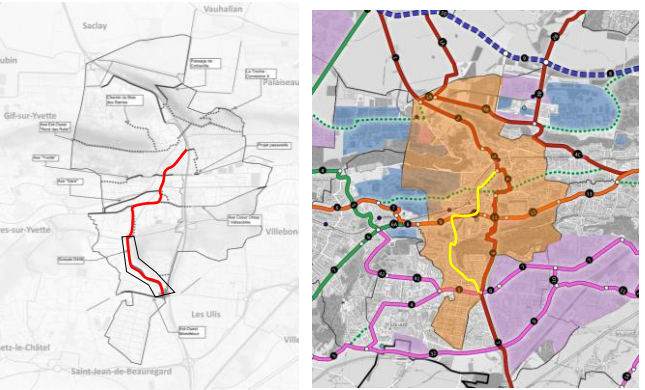
4



**Action** : reprise du profil en supprimant une rangée de stationnement à minima (en certains points, il sera peut être nécessaire de supprimer les deux rangées, mais seulement ponctuellement), pour créer une piste cyclable.  
**Constat** : fort trafic automobile. Nécessité d'un aménagement cyclable séparatif. **Objectif** : gain de sécurité et de confort pour les cyclistes.

 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie** : À définir  
**Gestion / entretien** : À définir  
**Statut** : piste cyclable



		Financeurs	
		Orsay / CPI	CPS
Longueur T1 (m)	1100		
Coût travaux T1	500 683,33 €		
<b>Total travaux</b>	<b>500 683,33 €</b>		
<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>		
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>		
<b>Total aménagement</b>	<b>620 847,33 €</b>	50%	50%

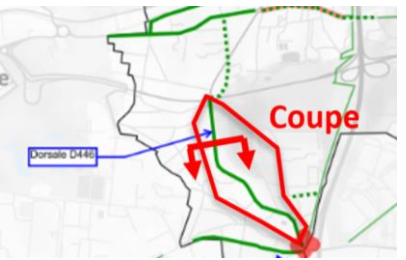
Etudes et procédures

- Etudes MOE

Résultats et impacts

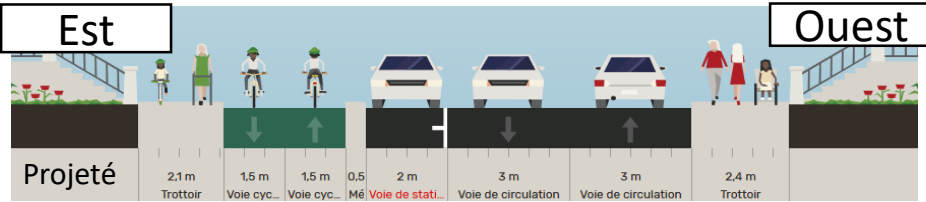
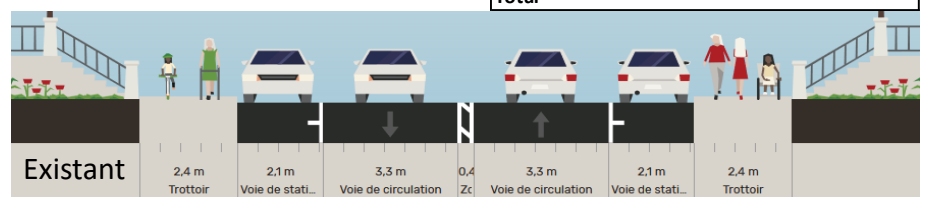
- Diminution du stationnement :
- Environ 50 places actuellement (à confirmer CPI)
  - Objectif : restituer une dizaine de places

**Tronçon 1 : D446 sud : a Rue de Montlhery (axe RD446)**



Projet avec élargissement du trottoir  
 Par tronçon au ml


	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Effaçage	m²	20,00 €	1,2	24,00 €	Flèches et lignes
Création trottoir avec structure	m²	205,00 €	0,9	184,50 €	Banquette en trottoir
Reprise revêtement trottoir	m²	110,00 €	0,1	11,00 €	
Résine verte pour piste cyclable	m²	25,00 €	3	75,00 €	
Logo et picto	U	80,00 €	0,13	10,67 €	Flèches (tous les 30m)
Création d'espace vert	m²	150,00 €	1	150,00 €	
<b>Total</b>				<b>455,17 €</b>	

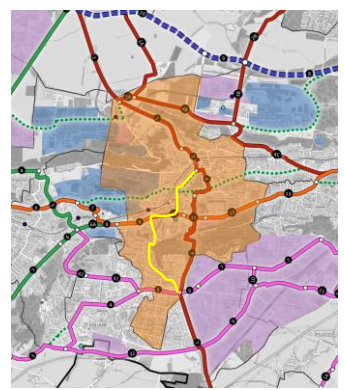
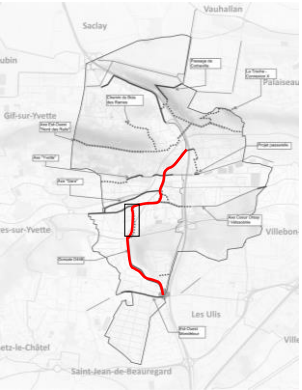


Risques / points d'attention

- Attention à la conservation d'une trame végétale.
- Placer la piste à l'Est pour conserver la continuité avec la rue des Sources et la rue des Hucheries.

**Action** : itinéraire vélo dévié via la rue des sources et la rue des Hucheries car la RD446 est trop étroite à ce niveau pour conserver la circulation automobile et la circulation cyclable.  
**Constat** : fort trafic automobile et faibles emprises foncière. Nécessité de trouver un itinéraire alternatif. **Objectif** : gain de sécurité et de confort pour les cyclistes.

 **Court terme**  
**Maitrise d'ouvrage pressentie** : À définir  
**Gestion / entretien** : À définir  
**Statut** : piste cyclable



		Financeurs	
		Orsay / CPI	CPS
Longueur T2 (m)	520		
Coût T2	4 506,67 €		
<b>Total travaux</b>	<b>4 506,67 €</b>		
Etudes de MOE	9%		
Aléas	15%		
<b>Total aménagement</b>	<b>5 588,27 €</b>	50%	50%

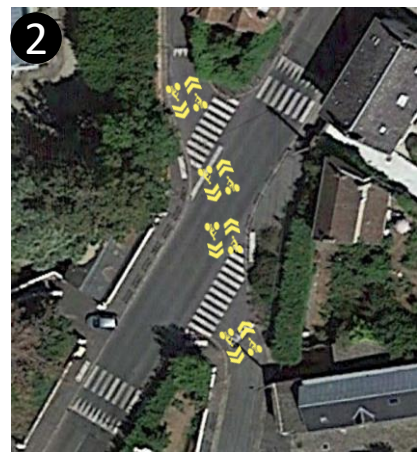
Etudes et procédures

- Etudes MOE (interne CPI)
- Marché travaux et marquage

Résultats et impacts



**1** Marquer la continuité aux 3 intersections : le vélo étant dévié de l'itinéraire principal (RD446), il est très important de lui indiquer l'itinéraire à suivre.



Chemin des sources : mixité avec pictogrammes vélo et chevrons.

La rue des Hucherie est déjà « zone de rencontre » et limitée à 20km/h.



Risques / points d'attention

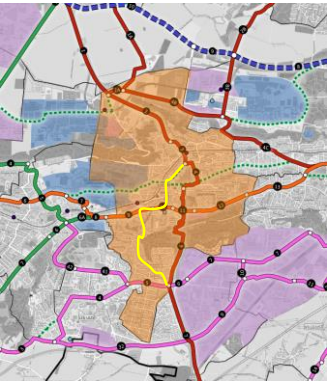
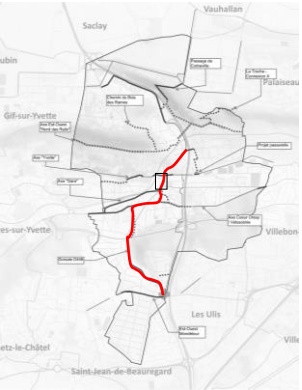
Ne pas négliger la fréquence du marquage au sol qui permet aux cyclistes de comprendre la continuité de l'itinéraire.



**Action** : suppression de la voie centrale pour créer deux bandes ou pistes cyclables unidirectionnelles latérales.  
**Constat** : fort trafic automobile. Nécessité d'un aménagement cyclable séparatif. **Objectif** : gain de sécurité et de confort pour les cyclistes.

 **Court terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie** : À définir  
**Gestion / entretien** : À définir  
**Statut** : piste cyclable



		Financiers	
		Orsay / CPI	CPS
Longueur T3 (m)	200		
Coût travaux T3	8 933,33 €		
<b>Total travaux</b>	<b>8 933,33 €</b>		
Etudes de MOE	9%		
Aléas	15%		
<b>Total aménagement</b>	<b>11 077,33 €</b>	50%	50%

Etudes et procédures

- Etudes MOE
- Marché de travaux

Résultats et impacts

Réduction de la capacité routière aux carrefours.

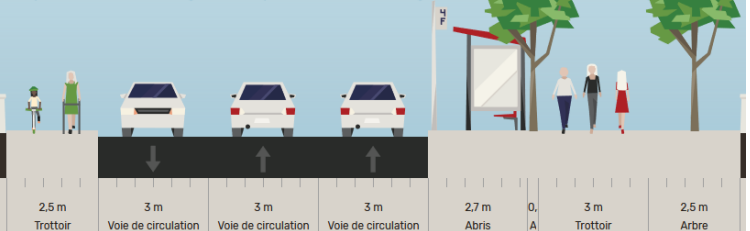


**Tronçon 3 : D446 sud : Avenue du Maréchal Foch (axe RD446)**

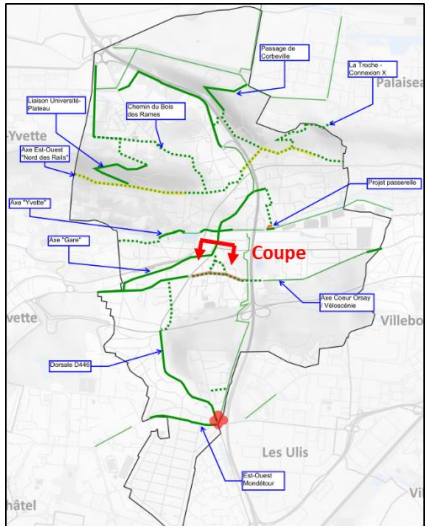
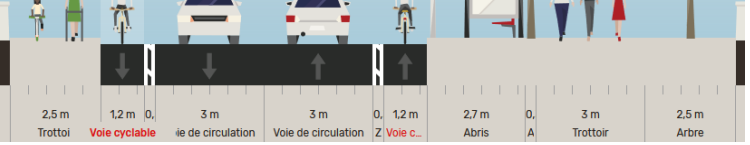
Projet avec reprise du marquage  
 Par tronçon au ml

	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Effaçage	m²	20,00 €	0,9	18,00 €	Zebra, ligne et flèches
Surface marquée	m²	40,00 €	0,4	16,00 €	Zebra
Logo et picto	U	80,00 €	0,13333333	10,67 €	Flèches (tous les 30m)
<b>Total</b>				<b>44,67 €</b>	

**Existant**



**Projeté**



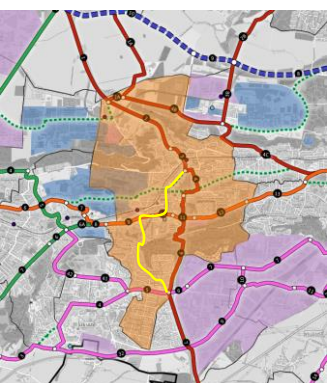
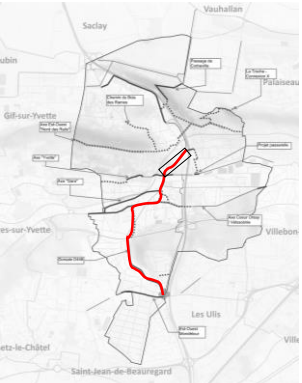
Risques / points d'attention

Attention à porter aux arrêts de bus.

**Action** : création d'une piste cyclable dans le sens montant, en supprimant la rangée de stationnement.  
**Constat** : fort trafic automobile et emprise limitée. **Objectif** : proposer un aménagement cyclable, dans les emprises disponibles.

 **Moyen terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie** :  
 À définir **Gestion / entretien** :  
 À définir  
**Statut** : piste cyclable



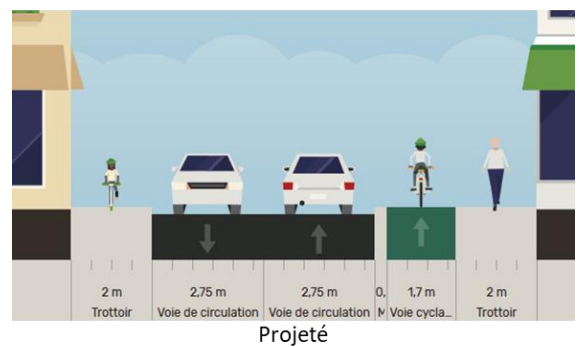
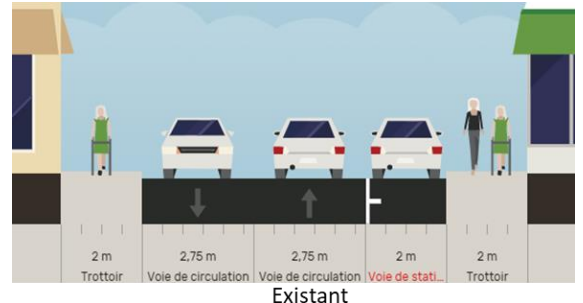
		Financeurs	
		Orsay / CPI	CPS
Longueur T4 (m)	450		
Coût T4	51 300,00 €		
<b>Total travaux</b>	<b>51 300,00 €</b>		
<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>		
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>		
<b>Total aménagement</b>	<b>63 612,00 €</b>	50%	50%

Etudes et procédures

- Etudes MOE

Résultats et impacts

Suppression d'environ 30 à 40 places de stationnement VL.

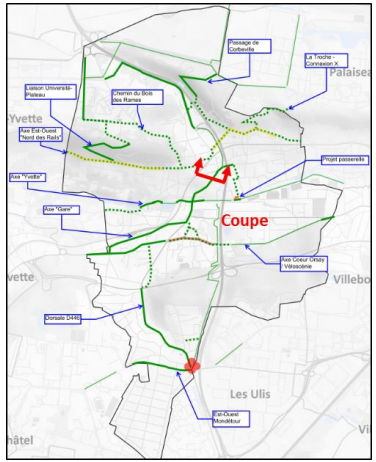


**Tronçon 4 : Rue Charles de Gaulle (axe RD446)**

Projet avec réaménagement de voirie

Par tronçon au ml

	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Effaçage	m²	20,00 €	0,1	2,00 €	Lignes
Création trottoir avec structure	m²	205,00 €	0,3	61,50 €	
Résine verte pour piste cyclable	m²	25,00 €	1,7	42,50 €	
Logo et picto	U	80,00 €	0,10	8,00 €	Flèches (tous les 30m)
<b>Total</b>				<b>114,00 €</b>	



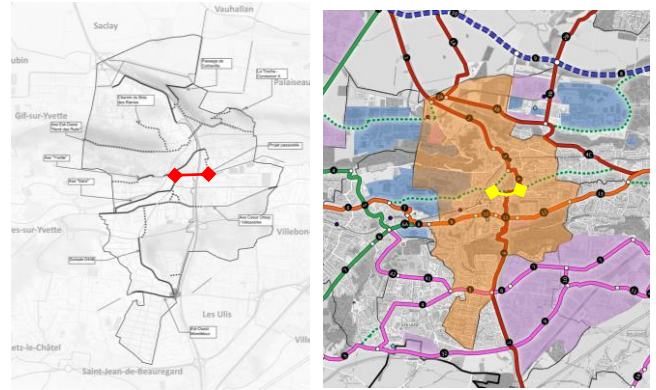
Profil actuel

Risques / points d'attention

- Attention aux arrêts de bus.
- Problème croisements bus et engin ramassage OM.
- Arbres sur trottoir à conserver.

**Action :** utiliser l'espace le long de l'Yvette et la surlargeur de tourne-à-droite au carrefour avec la RD446 pour prolonger la piste cyclable existante sur Guy Môquet.  
**Constat :** interruption de la piste cyclable au niveau du carrefour. **Objectif :** continuité de l'aménagement cyclable.

**Moyen terme** (après départ de l'hôpital)  
**Court terme :** expérimentation



**Maitrise d'ouvrage pressentie :** À définir  
**Partenaire :** SIAHVV  
**Gestion / entretien :** À définir  
**Statut :** piste cyclable

	Financeurs	
	Orsay / CPI	CPS
Longueur (m)	120	
Coût travaux	137 000,00 €	
Etudes de MOE	9%	
Aléas	15%	
Total aménagement	169 880,00 €	50% 50%

**Etudes et procédures**

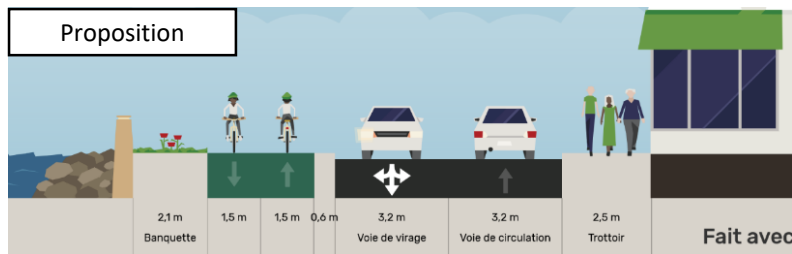
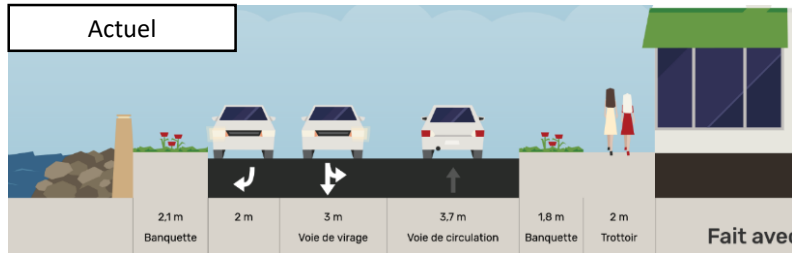
- Expérimentation à mettre en œuvre à court terme (cf. fiche n°2)
- Etudes MOE
- Analyse risque effondrement des berges
- Marché de travaux

**Résultats et impacts**

Suppression de la surlargeur de « tourne-à-droite »

Réduction de l'espace vert proche de la haie.

Création de la continuité cyclable jusqu'au carrefour.




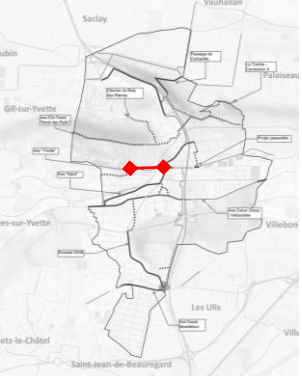

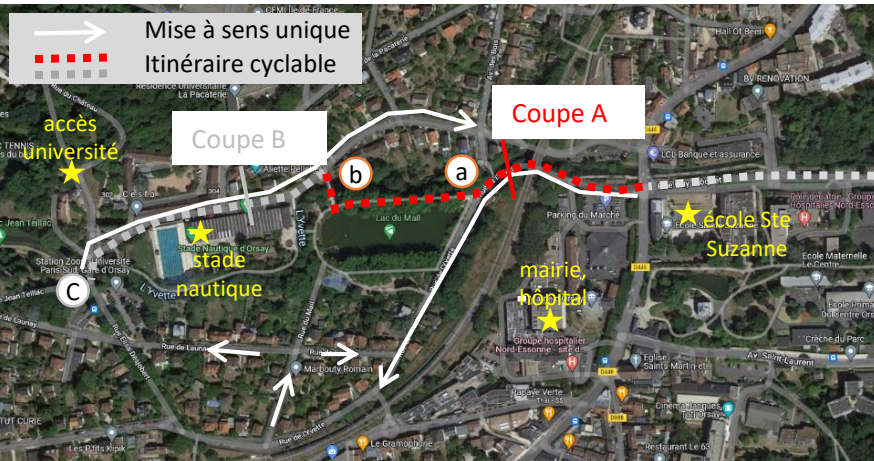


**Risques / points d'attention**

Fragilité des berges de l'Yvette.


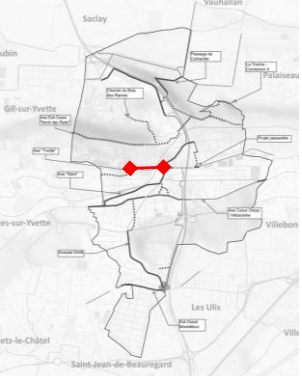

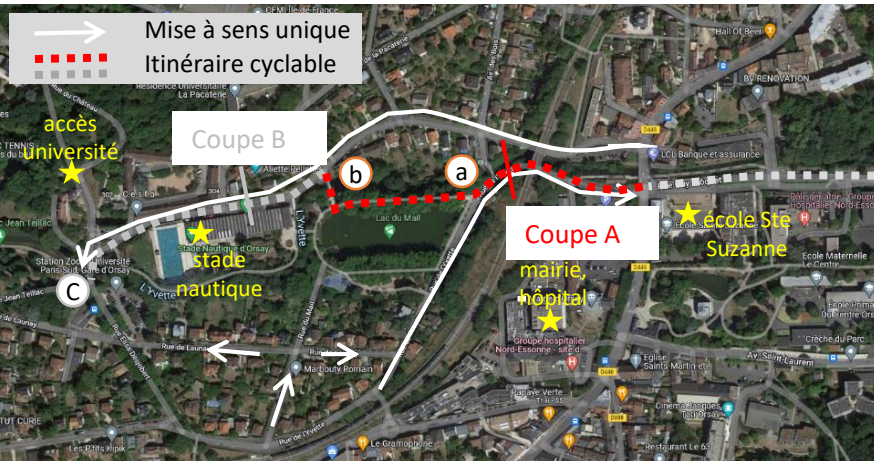
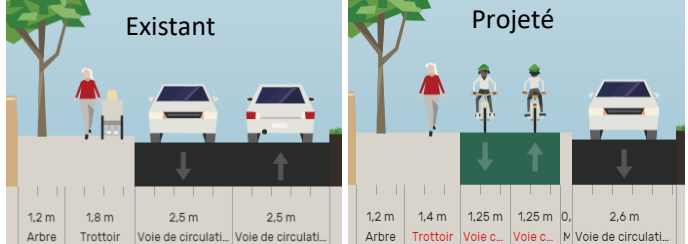



Coordination avec le SIAHVV.

Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Effaçage	m²	20,00 €	0,9	18,00 €	Flèches
Création voirie nouvelle	m²	225,00 €	1,3	292,50 €	Banquette en voirie
Création trottoir avec structure	m²	205,00 €	1,1	225,50 €	Banquette en trottoir
Reprise revêtement trottoir	m²	110,00 €	2	220,00 €	
Résine verte pour piste cyclable	m²	25,00 €	3	75,00 €	
Logo et picto	U	80,00 €	0,13	10,67 €	Flèches (tous les 30m)
Suppression d'une haie	ml	300,00 €	1	300,00 €	
<b>Total</b>				<b>1 141,67 €</b>	




Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Axe Yvette Continuité de la piste cyclable Guy Môquet – piscine – université Coupe A et promenade le long du lac du Mail	N°17 Option A																							
<p><b>Action</b> : mise à sens unique d'une partie de la rue de l'Yvette pour permettre d'insérer un aménagement cyclable.</p> <p><b>Constat</b> : liaison avec desserte de nombreux équipements publics. Interruption et peu de lisibilité de l'aménagement cyclable.</p> <p><b>Objectif</b> : garantir la continuité de l'aménagement cyclable.</p>			<p>Etudes et procédures</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Expérimentation à prévoir, et à coordonner avec l'action n°8.</li> <li>Etudes de MOE</li> </ul>																							
<p> <b>Moyen terme</b></p> <p><b>Maitrise d'ouvrage pressentie</b> : À définir</p> <p><b>Gestion / entretien</b> : À définir</p> <p><b>Statut</b> : piste cyclable et voie verte</p>	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Financiers</th> </tr> <tr> <th>Orsay / CPI</th> <th>CPS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Longueur rue Yvette (m)</td> <td>160</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Coût travaux rue Yvette</td> <td>35 920,00 €</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total travaux</b></td> <td><b>35 920,00 €</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Etudes de MOE</b></td> <td><b>9%</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Aléas</b></td> <td><b>15%</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total aménagement</b></td> <td><b>44 540,80 €</b></td> <td>50% / 50%</td> </tr> </tbody> </table>		Financiers		Orsay / CPI	CPS	Longueur rue Yvette (m)	160		Coût travaux rue Yvette	35 920,00 €		<b>Total travaux</b>	<b>35 920,00 €</b>		<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>		<b>Aléas</b>	<b>15%</b>		<b>Total aménagement</b>	<b>44 540,80 €</b>	50% / 50%	<p>Résultats et impacts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Modification du plan de circulation</li> <li>Suppression d'une entrée au carrefour avec la RD446 (potentielle amélioration du fonctionnement)</li> </ul>
	Financiers																									
	Orsay / CPI	CPS																								
Longueur rue Yvette (m)	160																									
Coût travaux rue Yvette	35 920,00 €																									
<b>Total travaux</b>	<b>35 920,00 €</b>																									
<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>																									
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>																									
<b>Total aménagement</b>	<b>44 540,80 €</b>	50% / 50%																								
 <p>Mise à sens unique Itinéraire cyclable</p> <p>Profil rue de l'Yvette - existant</p>			<p>Risques / points d'attention</p> <p>Cohabitation piétons/vélos sur la promenade le long du lac du Mail :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les vélos doivent rouler au pas</li> </ul> <p>Liaisons avec promenade le long du lac du Mail à bien jalonner (a) et (b).</p>																							
<p>Coupe A : rue de l'Yvette</p> <p>Source : Streetmix</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">Existant</th> <th colspan="4">Projeté</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>1,2 m Arbre</td> <td>1,8 m Trottoir</td> <td>1,2 m Arbre</td> <td>1,4 m Trottoir</td> <td>1,25 m Voie c... Voie c... Voie c...</td> <td>2,6 m Voie de circulati...</td> </tr> </tbody> </table>	Existant		Projeté										1,2 m Arbre	1,8 m Trottoir	1,2 m Arbre	1,4 m Trottoir	1,25 m Voie c... Voie c... Voie c...	2,6 m Voie de circulati...	<p>a</p>  <p>Accès promenade le long de lac du Mail depuis rue de l'Yvette</p>	<p>b</p>  <p>Accès promenade le long de lac du Mail depuis rue de Lattre de Tassigny</p>					
Existant		Projeté																								
1,2 m Arbre	1,8 m Trottoir	1,2 m Arbre	1,4 m Trottoir	1,25 m Voie c... Voie c... Voie c...	2,6 m Voie de circulati...																					


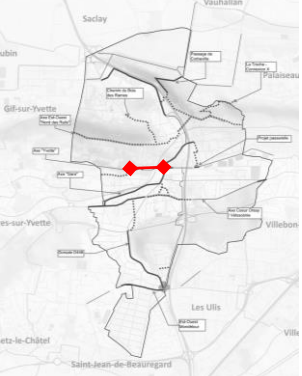
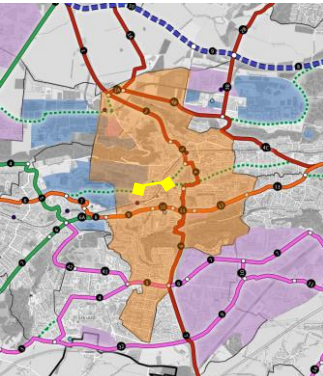
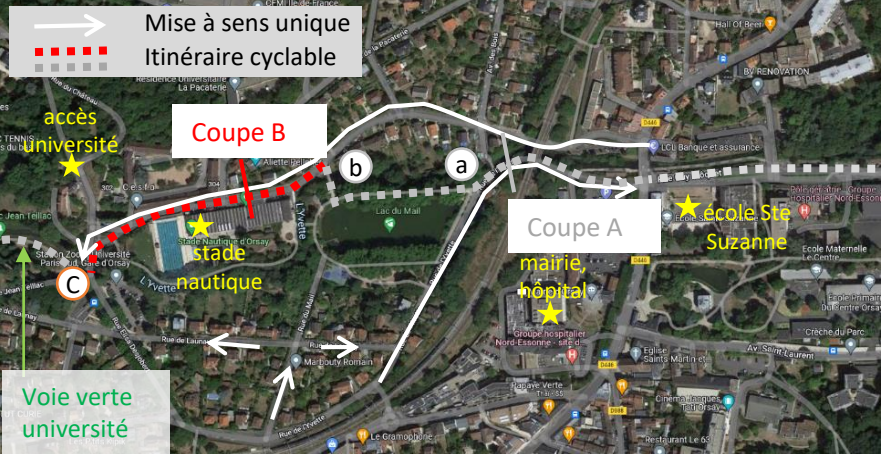




Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Axe Yvette Continuité de la piste cyclable Guy Môquet – piscine – université Coupe A et promenade le long du lac du Mail	N°17 Option B																							
<p><b>Action</b> : mise à sens unique d'une partie de la rue de l'Yvette pour permettre d'insérer un aménagement cyclable.</p> <p><b>Constat</b> : liaison avec desserte de nombreux équipements publics. Interruption et peu de lisibilité de l'aménagement cyclable.</p> <p><b>Objectif</b> : garantir la continuité de l'aménagement cyclable.</p>			<p>Etudes et procédures</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Expérimentation à prévoir, et à coordonner avec l'action n°8.</li> <li>Etudes de MOE</li> </ul>																							
<p> <b>Moyen terme</b></p> <p><b>Maitrise d'ouvrage pressentie</b> : À définir</p> <p><b>Gestion / entretien</b> : À définir</p> <p><b>Statut</b> : piste cyclable et voie verte</p>	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Financiers</th> </tr> <tr> <th>Orsay / CPI</th> <th>CPS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Longueur rue Yvette (m)</td> <td>160</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Coût travaux rue Yvette</td> <td>35 920,00 €</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total travaux</b></td> <td><b>35 920,00 €</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Etudes de MOE</b></td> <td><b>9%</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Aléas</b></td> <td><b>15%</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total aménagement</b></td> <td><b>44 540,80 €</b></td> <td>50% / 50%</td> </tr> </tbody> </table>		Financiers		Orsay / CPI	CPS	Longueur rue Yvette (m)	160		Coût travaux rue Yvette	35 920,00 €		<b>Total travaux</b>	<b>35 920,00 €</b>		<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>		<b>Aléas</b>	<b>15%</b>		<b>Total aménagement</b>	<b>44 540,80 €</b>	50% / 50%	<p>Résultats et impacts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Modification du plan de circulation</li> <li>Suppression d'une entrée au carrefour avec la RD446 (potentielle amélioration du fonctionnement)</li> </ul>
	Financiers																									
	Orsay / CPI	CPS																								
Longueur rue Yvette (m)	160																									
Coût travaux rue Yvette	35 920,00 €																									
<b>Total travaux</b>	<b>35 920,00 €</b>																									
<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>																									
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>																									
<b>Total aménagement</b>	<b>44 540,80 €</b>	50% / 50%																								
			<p>Risques / points d'attention</p> <p>Cohabitation piétons/vélos sur la promenade le long du lac du Mail :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Les vélos doivent rouler au pas</li> </ul> <p>Liaisons avec promenade le long du lac du Mail à bien jalonner (a) et (b).</p>																							
<p>Coupe A : rue de l'Yvette</p> <p>Source : Streetmix</p>		<p>Profil rue de l'Yvette - existant</p>  <p>Accès promenade le long de lac du Mail depuis rue de l'Yvette</p> 	<p>Accès promenade le long de lac du Mail depuis rue de Lattre de Tassigny</p> 																							



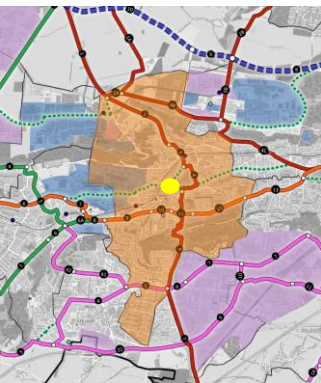
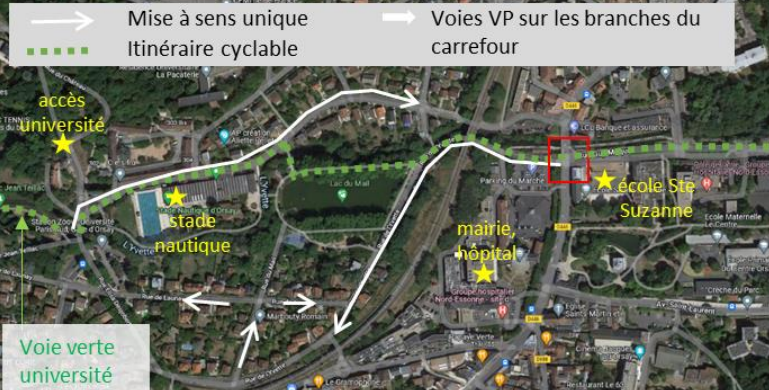
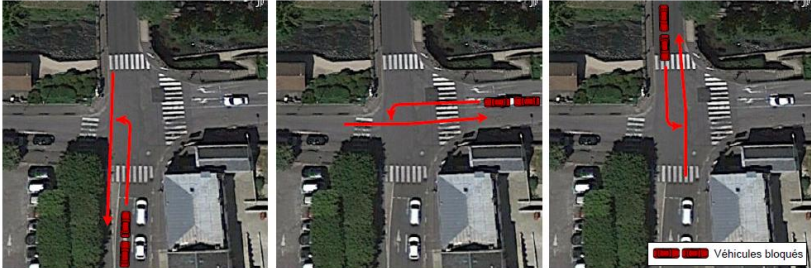



Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Axe Yvette Continuité de la piste cyclable Guy Môquet – piscine – université Coupe B	N°18 Option A																					
<p><b>Action :</b> mise à sens unique d'une partie de la rue De Lattre de Tassigny pour permettre d'insérer un aménagement cyclable.</p> <p><b>Constat :</b> liaison avec desserte de nombreux équipements publics. Interruption et peu de lisibilité de l'aménagement cyclable.</p> <p><b>Objectif :</b> garantir la continuité de l'aménagement cyclable.</p>			<p>Etudes et procédures</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Expérimentation à prévoir et à coordonner avec l'action n°8.</li> <li>Etudes de MOE</li> </ul>																					
<p> <b>Moyen terme</b></p> <p><b>Maitrise d'ouvrage pressentie :</b> À définir</p> <p><b>Partenaire :</b> université</p> <p><b>Gestion / entretien :</b> À définir</p> <p><b>Statut :</b> piste cyclable et voie verte</p> <div data-bbox="383 292 1025 664"> </div> <table border="1" data-bbox="1036 357 1688 664"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Financeurs</th> </tr> <tr> <th>Orsay / CPI</th> <th>CPS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Longueur Tassigny (m)</td> <td>415</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Coût travaux Tassigny</td> <td>282 061,67 €</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total travaux</b></td> <td><b>282 061,67 €</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Etudes de MOE</td> <td>9%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aléas</td> <td>15%</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total aménagement</b></td> <td><b>349 756,47 €</b></td> <td>50% / 50%</td> </tr> </tbody> </table>		Financeurs		Orsay / CPI	CPS	Longueur Tassigny (m)	415		Coût travaux Tassigny	282 061,67 €		<b>Total travaux</b>	<b>282 061,67 €</b>		Etudes de MOE	9%		Aléas	15%		<b>Total aménagement</b>	<b>349 756,47 €</b>	50% / 50%	<p>Résultats et impacts</p> <p>Modification du plan de circulation</p>
		Financeurs																						
	Orsay / CPI	CPS																						
Longueur Tassigny (m)	415																							
Coût travaux Tassigny	282 061,67 €																							
<b>Total travaux</b>	<b>282 061,67 €</b>																							
Etudes de MOE	9%																							
Aléas	15%																							
<b>Total aménagement</b>	<b>349 756,47 €</b>	50% / 50%																						
<div data-bbox="37 714 922 1192"> </div> <div data-bbox="942 714 1667 1063"> <p>Rue de Lattre de Tassigny, profil existant, le long du stade nautique</p> </div>	<p>Risques / points d'attention</p> <p>Liaison avec la voie verte le long de l'Yvette :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>À bien jalonner</li> <li>Si possible prévoir l'amélioration du franchissement du trottoir.</li> </ul> <p>Interroger l'université sur la continuité vers Bures-sur-Yvette via leur domaine.</p>																							
<div data-bbox="37 1199 922 1406"> <p>Existant                      Projeté</p> <p>Coupe B : Av de Lattre de Tassigny</p> <p>Source : Streetmix</p> </div> <div data-bbox="942 1071 1667 1406"> <p>Accès au chemin le long de l'Yvette depuis la rue Jean Teillac</p> </div>																								



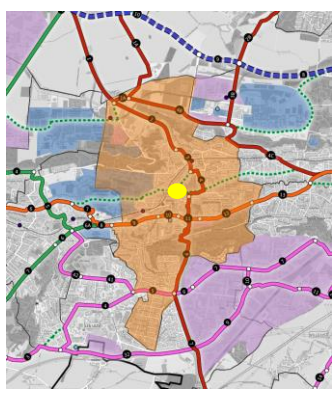

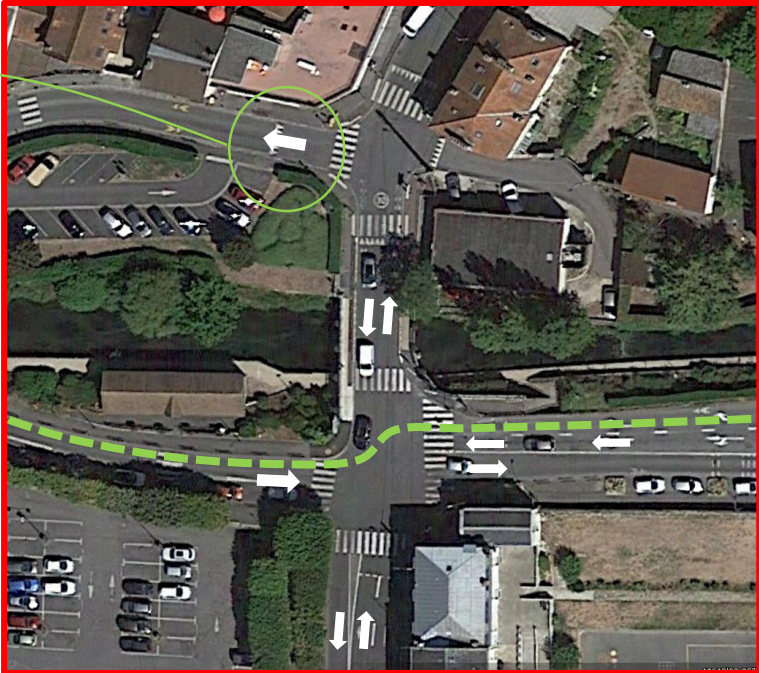


Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Axe Yvette Continuité de la piste cyclable Guy Môquet – piscine – université Coupe B	N°18 Option B																						
<p><b>Action :</b> mise à sens unique d'une partie de la rue De Lattre de Tassigny pour permettre d'insérer un aménagement cyclable.</p> <p><b>Constat :</b> liaison avec desserte de nombreux équipements publics. Interruption et peu de lisibilité de l'aménagement cyclable.</p> <p><b>Objectif :</b> garantir la continuité de l'aménagement cyclable.</p>			<p>Etudes et procédures</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Expérimentation à prévoir et à coordonner avec l'action n°8.</li> <li>Etudes de MOE</li> </ul>																						
<p> <b>Moyen terme</b></p> <p><b>Maitrise d'ouvrage pressentie :</b> À définir</p> <p><b>Partenaire :</b> université</p> <p><b>Gestion / entretien :</b> À définir</p> <p><b>Statut :</b> piste cyclable et voie verte</p>	 	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">Financeurs</th> </tr> <tr> <th>Orsay / CPI</th> <th>CPS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Longueur Tassigny (m)</td> <td>415</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Coût travaux Tassigny</td> <td>282 061,67 €</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total travaux</b></td> <td><b>282 061,67 €</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Etudes de MOE</td> <td>9%</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Aléas</td> <td>15%</td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>Total aménagement</b></td> <td><b>349 756,47 €</b></td> <td>50% / 50%</td> </tr> </tbody> </table>			Financeurs		Orsay / CPI	CPS	Longueur Tassigny (m)	415		Coût travaux Tassigny	282 061,67 €		<b>Total travaux</b>	<b>282 061,67 €</b>		Etudes de MOE	9%		Aléas	15%		<b>Total aménagement</b>	<b>349 756,47 €</b>
	Financeurs																								
	Orsay / CPI	CPS																							
Longueur Tassigny (m)	415																								
Coût travaux Tassigny	282 061,67 €																								
<b>Total travaux</b>	<b>282 061,67 €</b>																								
Etudes de MOE	9%																								
Aléas	15%																								
<b>Total aménagement</b>	<b>349 756,47 €</b>	50% / 50%																							
 <p>Mise à sens unique Itinéraire cyclable</p> <p>accès université</p> <p>Coupe B</p> <p>Coupe A</p> <p>Voie verte université</p> <p>Existant      Projeté</p>			<p>Résultats et impacts</p> <p>Modification du plan de circulation</p>																						
 <p>Rue de Lattre de Tassigny, profil existant, le long du stade nautique</p>  <p>Accès au chemin le long de l'Yvette depuis la rue Jean Teillac</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Coupe B : Av de Lattre de Tassigny</th> <th colspan="4">Coupe A</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0,5</td> <td>2,5</td> <td>2,5</td> <td>2</td> <td>0,5</td> <td>2,6</td> <td colspan="2">4,4 m Voie verte</td> </tr> <tr> <td colspan="4">M... Voie de circulati...</td> <td colspan="4">M... Voie de circulati...</td> </tr> </tbody> </table> <p>Source : Streetmix</p>	Coupe B : Av de Lattre de Tassigny				Coupe A				0,5	2,5	2,5	2	0,5	2,6	4,4 m Voie verte		M... Voie de circulati...				M... Voie de circulati...				<p>Risques / points d'attention</p> <p>Liaison avec la voie verte le long de l'Yvette :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>À bien jalonner</li> <li>Si possible prévoir l'amélioration du franchissement du trottoir.</li> </ul> <p>Interroger l'université sur la continuité vers Bures-sur-Yvette via leur domaine.</p>
Coupe B : Av de Lattre de Tassigny				Coupe A																					
0,5	2,5	2,5	2	0,5	2,6	4,4 m Voie verte																			
M... Voie de circulati...				M... Voie de circulati...																					



Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Axe Yvette Continuité de la piste cyclable Guy Môquet – piscine – université Focus carrefour RD446	N°18 bis Option A
<p><b>Action :</b> le carrefour rue G.MôquetxRD446xrue de l'Yvette est modifié : une expérimentation du fonctionnement est possible avant d'envisager des travaux.</p> <p><b>Constat :</b> la suppression d'espace dédié à la voiture est source de craintes concernant le bon fonctionnement du trafic automobile.</p> <p><b>Objectif :</b> observer les effets de la modification du carrefour sans engager de travaux importants.</p>			<p>Etudes et procédures</p> <p>Phase d'expérimentation à prévoir.</p>
 <p>Moyen terme</p>	 		<p>Résultats et impacts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Simplification du fonctionnement du carrefour avec la suppression d'une entrée (depuis la rue de l'Yvette).</li> <li>• Diminution des saturations sur la rue Guy Môquet.</li> <li>• Amélioration de la continuité cyclable.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La voie de « tourne-à-droite » rue G. Môquet est assez peu utilisée.</li> <li>• La suppression du mouvement de voitures venant de la rue de l'Yvette améliore l'écoulement des voiture tournant à gauche depuis la rue Guy Môquet. Cela devrait diminuer les congestions de la rue Guy Môquet (cf. étude ci-dessous).</li> </ul>			<p>Risques / points d'attention</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marquage et signalisation permet la bonne compréhension du fonctionnement du carrefour.</li> <li>• Sortie parking du marché à déplacer (RD446 ou via emprises hôpital)</li> </ul>
<p>Le carrefour C8 fonctionnant à feux tricolores est le plus chargé de l'ensemble du linéaire étudié avec une demande globale en entrée de 1.518 UVP à l'heure de pointe du matin et 1.416 UVP à l'heure de pointe du soir.</p> <p>Les dysfonctionnements observés sont assez importants avec des files d'attente observées sur pratiquement toutes les branches du carrefour aux heures de pointe.</p> <p>Ces dysfonctionnements sont liés notamment aux nombreux conflits de véhicule tournant à gauche bloquant les flux derrière eux.</p> <p>Au niveau du carrefour Guy Môquet / Charles de Gaulle, on recense trois mouvements gênants</p> 			
			
<p>EXPERTISE DE TRAFIC – CDVIA - 2020</p>			

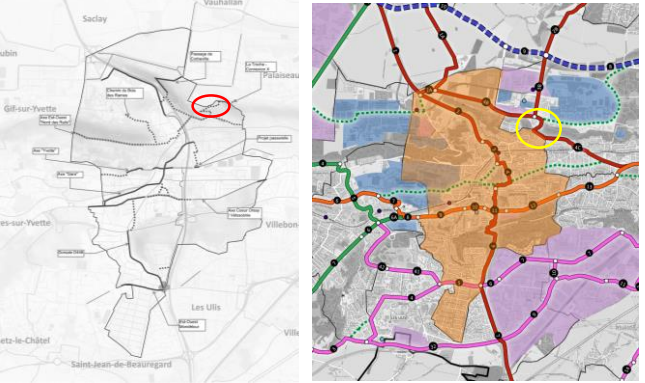


Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Axe Yvette Continuité de la piste cyclable Guy Môquet – piscine – université Focus carrefour RD446	N°18 bis Option B
<p><b>Action</b> : le carrefour rue De Lattre de Tassigny x RD446 x rue de l'Yvette est modifié : une expérimentation du fonctionnement est possible avant d'envisager des travaux. <b>Constat</b> : la suppression d'espace dédié à la voiture est source de craintes concernant le bon fonctionnement du trafic automobile.</p> <p><b>Objectif</b> : observer les effets de la modification du carrefour sans engager de travaux importants.</p>		Etudes et procédures	Phase d'expérimentation à prévoir.
 <p>Moyen terme</p>	 		<p>Résultats et impacts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Simplification du fonctionnement du carrefour avec la suppression d'une entrée (depuis la rue de Lattre de Tassigny).</li> <li>• Diminution des saturations sur la rue Guy Môquet.</li> <li>• Amélioration de la continuité cyclable.</li> </ul>
<p>Gain de temps de vert pour les flux venant de Guy Môquet et de la RD446 du fait de la suppression de cette entrée sur le carrefour.</p>		<p>Risques / points d'attention</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marquage et signalisation permet la bonne compréhension du fonctionnement du carrefour.</li> <li>• Permet de conserver la sortie du parking du marché au niveau de sa localisation actuelle.</li> </ul>	

**Action :** aménager la liaison plateau-vallée vers Palaiseau-Polytechnique en fermant la section du chemin du rocher de la Vauve à la circulation automobile (sauf bus).  
**Constat / objectif :** voir partie « description de l'action »

**Moyen terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :**  
 Section 1 : À définir  
 Section 2 : CPI ou EPAPS  
**Gestion / entretien :** À définir  
**Statut :** Mixité et voie verte



**ATTENTION :** cette action dépend de la ville de Palaiseau

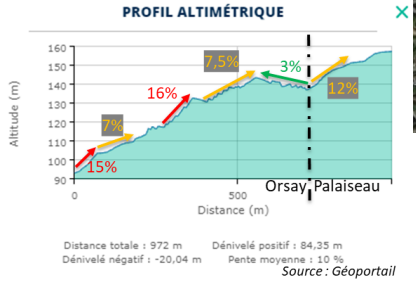
	Financeurs					
	Orsay / CPI	CPS	EPAPS	Université	DIRIF	Palaiseau
Longueur (m) voie verte	270					
Coût voie verte	2 880,00 €					
Longueur (m)	550					
Coût marquage Orsay / CPI	5 866,67 €					
<b>Total travaux</b>	<b>5 866,67 €</b>					
<b>Etudes de MOE</b>	<b>9%</b>					
<b>Aléas</b>	<b>15%</b>					
<b>Total aménagement</b>	<b>7 274,67 €</b>	25%		50%		25%

Etudes et procédures

- Chemin de Corbeville : intégré dans l'accord liaison plateau-vallée
- Aristide Briand : travaux marquage au sol
- **ATTENTION :** intégration de la partie orcéenne à l'avenant plateau-vallée

**Connexion cyclable**

**Filtre modal :** section nord réservée piétons/vélos



**Constat**  
 Aujourd'hui, cet itinéraire est le théâtre d'un trafic intense aux heures de pointe. Ce trafic correspond à la demande de déplacement sur la liaison « RN118 – plateau polytechnique », qui shunt la RN118 en passant par ce quartier pavillonnaire d'Orsay.

**Objectif**  
 La fermeture de la section nord, permettrait d'interdire ce trafic de shunt, et de redonner à l'itinéraire son statut plus apaisé, permettant la mixité des usages.

Résultats et impacts

Forte baisse du trafic sur la section Orcéenne.

Risques / points d'attention

- Coordination avec Palaiseau : Anne-Sophie Rampon, référente mobilité Palaiseau  
 -> **réunion technique à organiser avec Palaiseau**
- Ligne de bus n°8 sur la rue de la Troche -> permettre le passage des bus

Marquage sur Troche, Château Fort, Maillecourt

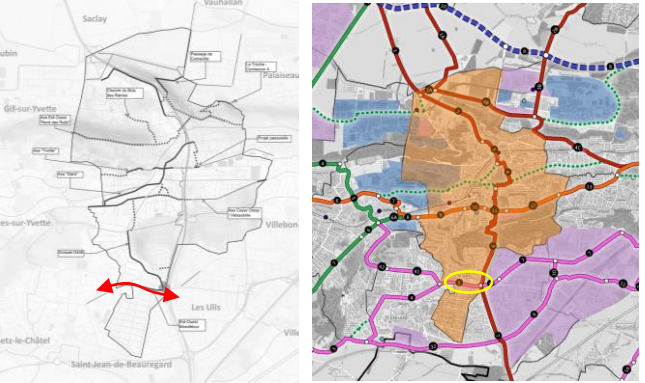
Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix
Logo et picto	U	80,00 €	0,1	10,67 €
<b>Total au ml</b>				<b>10,67 €</b>



**Action :** mettre la rue Montjay à sens unique pour les voiture et les bus, et supprimer le stationnement, afin de créer une piste cyclable bidirectionnelle avec l'espace récupéré.  
**Objectif :** Compléter l'itinéraire communautaire et relier les communes à la zone d'activité de Courtabœuf.

 **Moyen terme**

**Maitrise d'ouvrage pressentie :** À définir  
**Partenaires :** IDFM, CD91  
**Gestion / entretien :** À définir  
**Statut :** piste cyclable bidirectionnelle



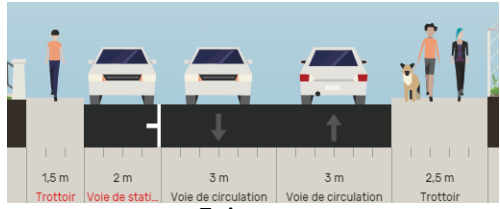
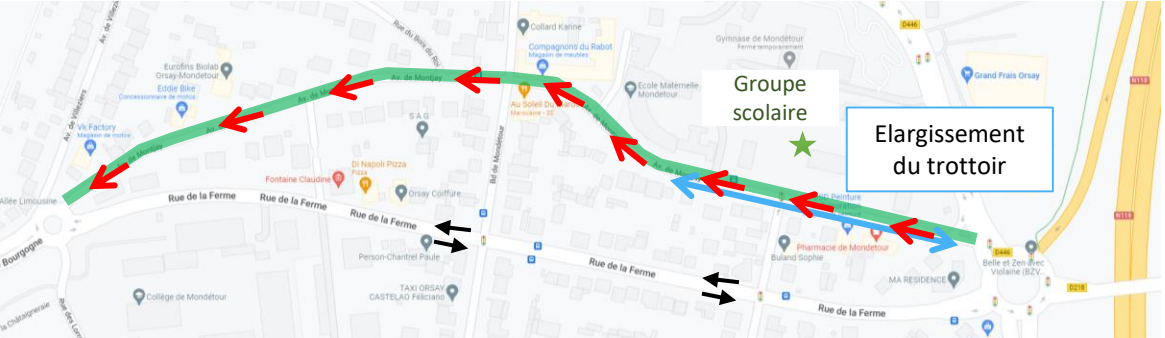
		Financiers	
		Orsay / CPI	CPS
Longueur (m)	642		
Coût travaux	88 596,00 €		
Etudes de MOE	9%		
Aléas	15%		
Total aménagement	109 859,04 €	0%	100%

Etudes et procédures

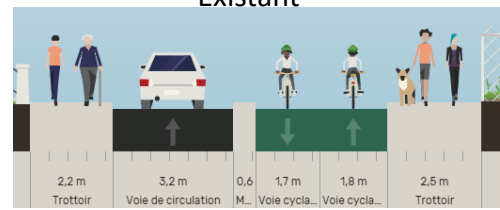
- Etudes de MOE
- Révisions locale du schéma bus
- Connexion avec le giratoire de Mondétour (projet départemental) à étudier

Résultats et impacts

- Modification de la ligne de bus n°8
- Suppression des places de stationnement (environ 30 places)
- Dissociation des sens de circulation pour les VP et les bus -> Report de trafic sur la rue de la ferme dans le sens ouest-est
- Création d'une piste cyclable, élargissement du trottoir et apaisement de la rue Montjay



Existant



Projeté

Mise à sens unique  
Piste cyclable



Risques / points d'attention

- Arrêts de bus comme à l'existant : arrêt des bus sur chaussée, et matérialisation par marquage et panneau
- Connexion à étudier avec les deux giratoires de part et d'autre



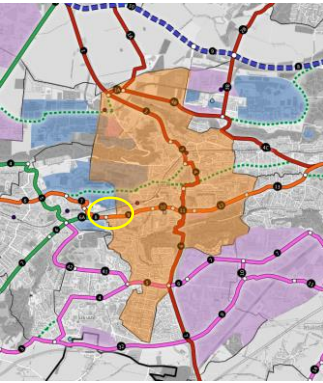


Arrêt de bus  
Rue Montjay



Détail du calcul :

Par tronçon au ml	Unité	Prix unitaire	Quantité	Prix	Commentaire
Effaçage	m <sup>2</sup>	20,00 €	0,7	14,00 €	Ligne et flèches
Résine verte pour piste cyclable	m <sup>2</sup>	25,00 €	3,5	87,50 €	
Création trottoir avec structure	m <sup>2</sup>	205,00 €	1,1	225,50 €	
Reprise revêtement trottoir	m <sup>2</sup>	110,00 €	1,5	165,00 €	
Logo et picto	U	80,00 €	0,1	8,00 €	Flèches (tous les 30m)
<b>Total au ml</b>				<b>500,00 €</b>	

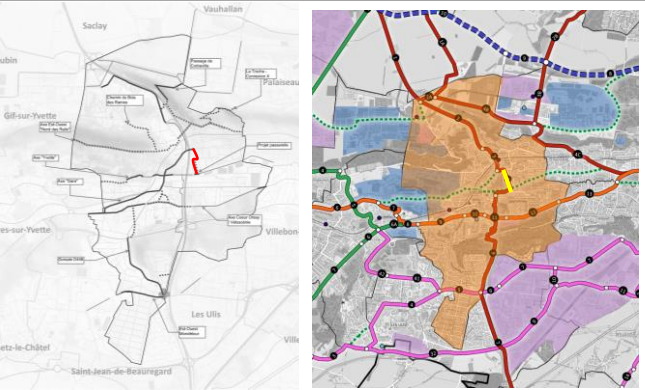


Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Réseau structurant CPS Gif sur Yvette – Epinay sur Orge – Chilly Mazarin Axe cœur d'Orsay Véloscénie Bd Dubreuil et rue de Chartres	N°21
<p><b>Action</b> : intégrer les préconisations du plan vélo dans l'étude de pôle.</p>			<p>Etudes et procédures</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Etude de pôle (CPS)</li> <li>• Etudes de MOE (CPS)</li> </ul>
<p> <b>Court terme (suivi du projet de pôle, CPS)</b> <b>Long terme (aménagement)</b></p> <p>Maitrise d'ouvrage pressentie : CPS Gestion / entretien : CPS Statut : -</p>	 	<p>Périmètre d'étude du pôle gare d'Orsay-Ville</p> 	<p>Résultats et impacts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desserte de la gare d'Orsay-Ville = <b>intérêt communautaire</b></li> </ul>
 <p>Sens à étudier selon le réaménagement du pôle gare</p> <p>Recommandation du plan vélo :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise à sens unique du Bd Dubreuil pour insérer une piste cyclable. Utilisation de la rue de Chartres pour reporter les flux de transit VP.</li> <li>• L'aménagement choisi dans le cadre du réaménagement du pôle gare devra être prolongé sur la partie Ouest du boulevard Dubreuil.</li> </ul>			<p>Risques / points d'attention</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Coordination avec Bures-sur-Yvette</li> <li>- En attente de l'étude PEM (CPS)</li> </ul>

**Action** : créer une nouvelle passerelle pour les modes actifs, entre la rue Fénelon et la promenade Lecomte de l'Isle, dans la continuité de la rue Christine, et circuler en mixité vélos/voitures sur la rue Christine (avec éventuellement une mise à sens unique de cette dernière).  
**Constat** : la passerelle actuelle est étroite, et il existe une forte demande pour traverser l'Yvette à vélo.  
**Objectif** : franchissement confortable de l'Yvette.

 **Long terme**  
**Optionnel**

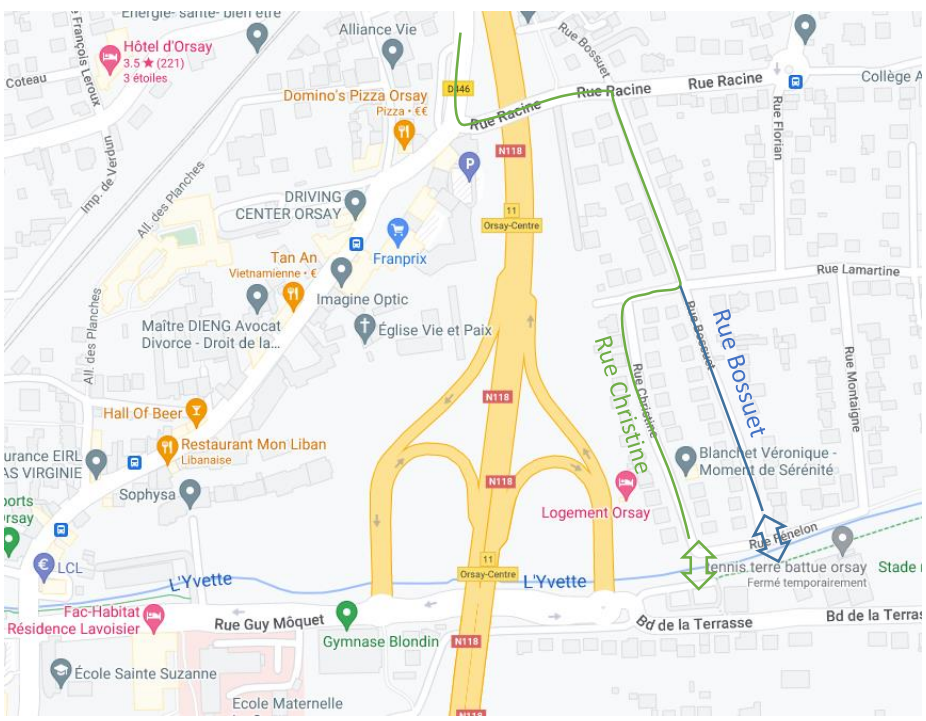
**Maitrise d'ouvrage pressentie** : À définir  
**Gestion / entretien** : À définir  
**Partenaire** : SHIAVY  
**Statut** : passerelle et mixité





Estimation financière de la passerelle à faire réaliser avec une étude de faisabilité.

Etudes et procédures  
Etude passerelle  
Etudes MOE  
Coordination SHIAVY  
Marché de travaux

Résultats et impacts  
Nouveau franchissement pour les modes actifs


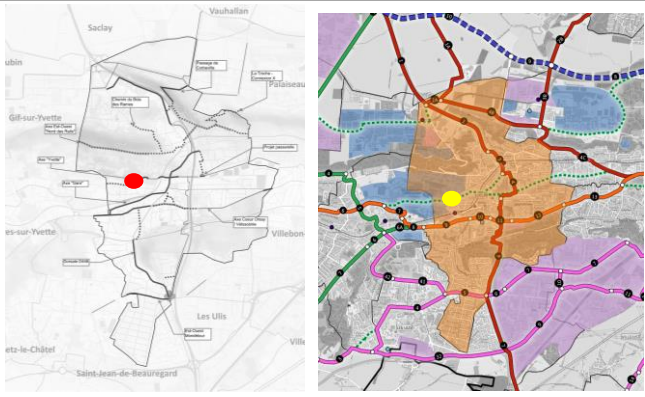
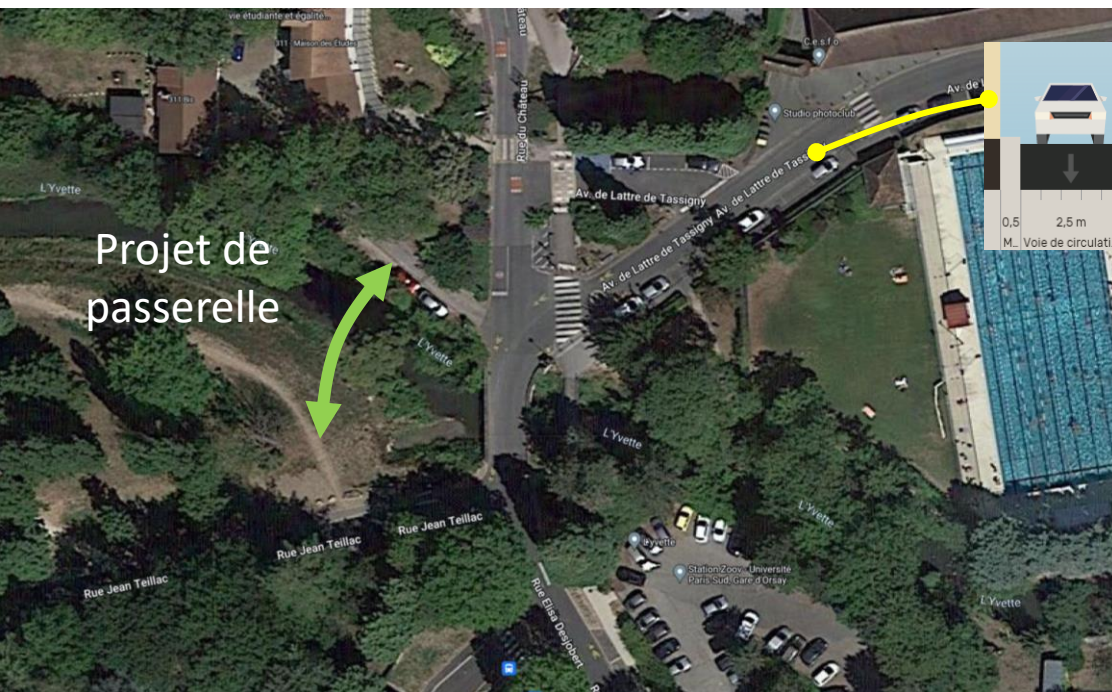


 Passerelle actuelle  
 Projet de passerelle

En attendant la réalisation de la passerelle, le cheminement peut se faire via la rue Bossuet et la passerelle actuelle.  
Il serait souhaitable d'améliorer l'accessibilité vélo à la passerelle actuelle.

Risques / points d'attention  
• Impacter au minimum les berges de l'Yvette (risque d'effondrement)  
• Préserver au maximum la végétation existante



Aménagement Stationnement Service	Réseau ville Orsay Réseau communautaire CPS	Axe Yvette Continuité de la piste cyclable Guy Môquet –De Lattre de Tassigny - Université	N°23
<p><b>Action</b> : créer une nouvelle passerelle pour les modes actifs, entre le carrefour de Lattre de Tassigny x rue du Château et la rue Jean Teillac.</p> <p><b>Objectif</b> : franchissement confortable de l'Yvette.</p>			<p>Etudes et procédures</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Etude passerelle</li> <li>Etudes MOE</li> <li>Coordination SHIAVY</li> <li>Marché de travaux</li> </ul>
<p> <b>Long terme</b> <b>Optionnel</b></p> <p><b>Maitrise d'ouvrage pressentie</b> : À définir</p> <p><b>Gestion / entretien</b> : À définir</p> <p><b>Partenaire</b> : SHIAVY</p> <p><b>Statut</b> : passerelle et mixité</p>		<p>Estimation financière de la passerelle à faire réaliser avec une étude de faisabilité.</p>	<p>Résultats et impacts</p> <p>Nouveau franchissement pour les modes actifs</p>
 <p><b>Projet de passerelle</b></p>			<p>Risques / points d'attention</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impacter au minimum les berges de l'Yvette (risque d'effondrement)</li> <li>• Préserver au maximum la végétation existante</li> </ul>



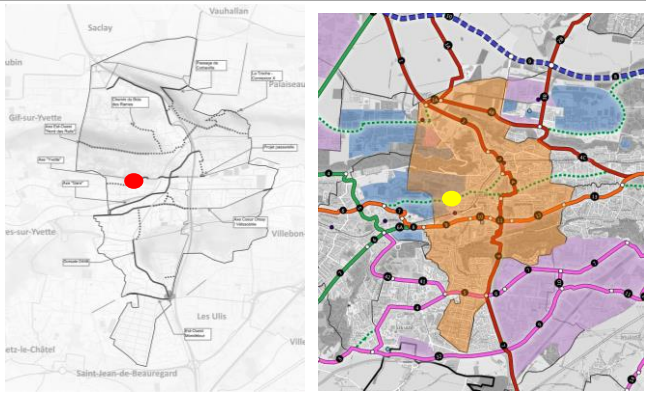
**Long terme**  
**Optionnel**

**Maitrise d'ouvrage pressentie** :  
À définir

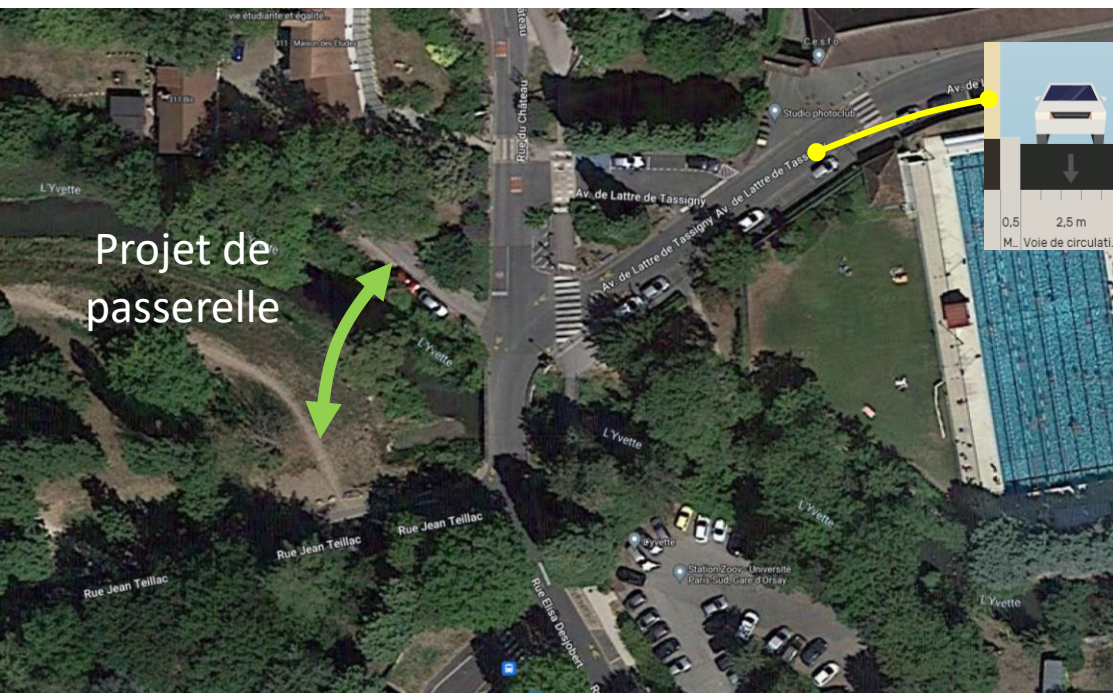
**Gestion / entretien** : À définir

**Partenaire** : SHIAVY

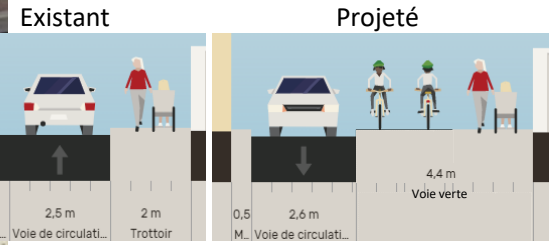
**Statut** : passerelle et mixité



Estimation financière de la passerelle à faire réaliser avec une étude de faisabilité.



**Projet de passerelle**



Av. de Lattre de Tassigny  
Source : Streetmix

- Risques / points d'attention
- Impacter au minimum les berges de l'Yvette (risque d'effondrement)
  - Préserver au maximum la végétation existante