

---

ELABORATION DU PLAN VELO DE LA VILLE DE  
LONGJUMEAU

---

Réunion publique de restitution du  
diagnostic

09/12/2022

- 1. Introduction - rappel du contexte et des objectifs de l'étude**
- 2. Présentation des principaux éléments issus du diagnostic**
- 3. Retour sur la concertation**
- 4. Synthèse des enjeux et premières intentions**
- 5. Suites de l'étude**

# 01

## Rappel du contexte et des objectifs de l'étude

INGETEC

# Introduction

## Un contexte national favorable au vélo



**+32%** en milieu urbain

par rapport à 2019



**+21%** en milieu périurbain

par rapport à 2019

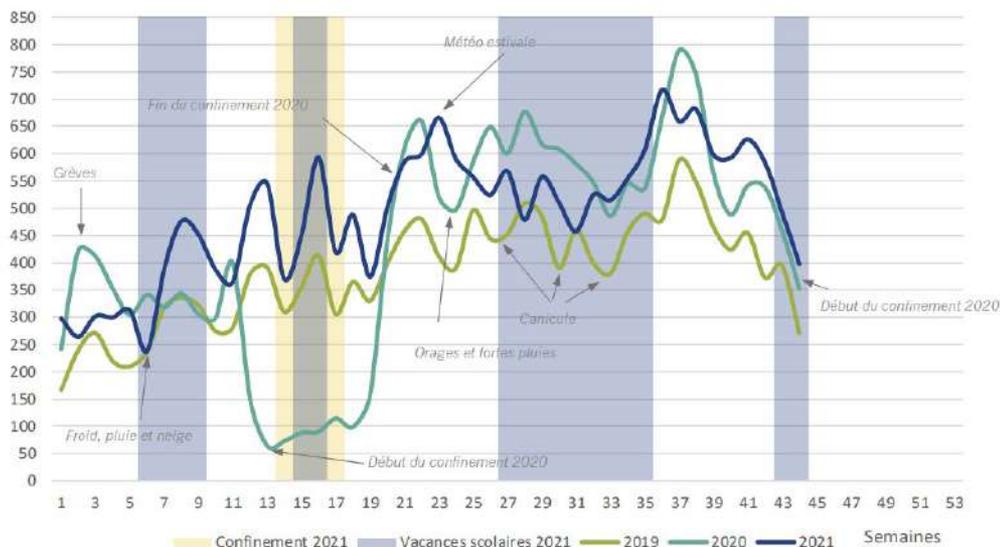


**+14%** en milieu rural

par rapport à 2019

### Fréquentation moyenne journalière en France

Nombre de passages de vélos par jour et par compteur (à échantillon comparable)



### Nombre de passages vélos en 2020

Paris   Boulevard de Sébastopol	2 671 421
Paris   Totem 64 Rue de Rivoli	2 261 048
Bordeaux   Pont de Pierre	1 941 815
Strasbourg   Rue de Vienne	1 826 361
Lyon 3   Augagneur	1 596 416

Plateforme nationale de fréquentations :

<https://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=891#>

Analyse des données de fréquentation cyclable 2020

[https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/09/2021-09-07-Rapport\\_2020\\_vdef-1.pdf](https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2021/09/2021-09-07-Rapport_2020_vdef-1.pdf)

**vélo & territoires**

COORDINATEUR DU RÉSEAU NATIONAL CYCLABLE

# Introduction

## Des enjeux pour le développement d'une mobilité plus durable



### CONGESTION

- La voiture particulière est un mode de transport qui consomme énormément d'espace : **+50% de l'espace urbain** lui est alloué.
- Le taux moyen d'occupation d'un véhicule est d'environ **1,2 personnes/véhicules** et celui-ci reste à l'arrêt **+90% du temps**.
- C'est un moyen de transport peu efficace en milieu urbain et le développement d'infrastructures routières entraîne inévitablement de la **congestion**.



### RECHAUFFEMENT CLIMATIQUE

- La voiture thermique participe de manière directe ou indirecte au réchauffement climatique avec le **rejet de gaz à effet de serre**.
- La voiture thermique participe également au renforcement du phénomène d'îlot de chaleur urbain et l'augmentation des températures moyennes en ville



### POLLUTION DE L'AIR

- La pollution de l'air est responsable de **48 000 morts par an** selon Santé Publique France.
- La voiture thermique émet des **particules fines extrêmement nocives pour la santé**



### POLLUTION SONORE & VISUELLE

- La voiture est responsable d'une pollution sonore importante, dont les conséquences sur la santé son trouvent sous-estimées.
- Une surexposition au bruit provoque notamment du stress, des risques d'hypertension artérielle, des troubles cardiovasculaires...

# Introduction

Une action coordonnée à l'échelle de la Communauté d'agglomération Paris-Saclay



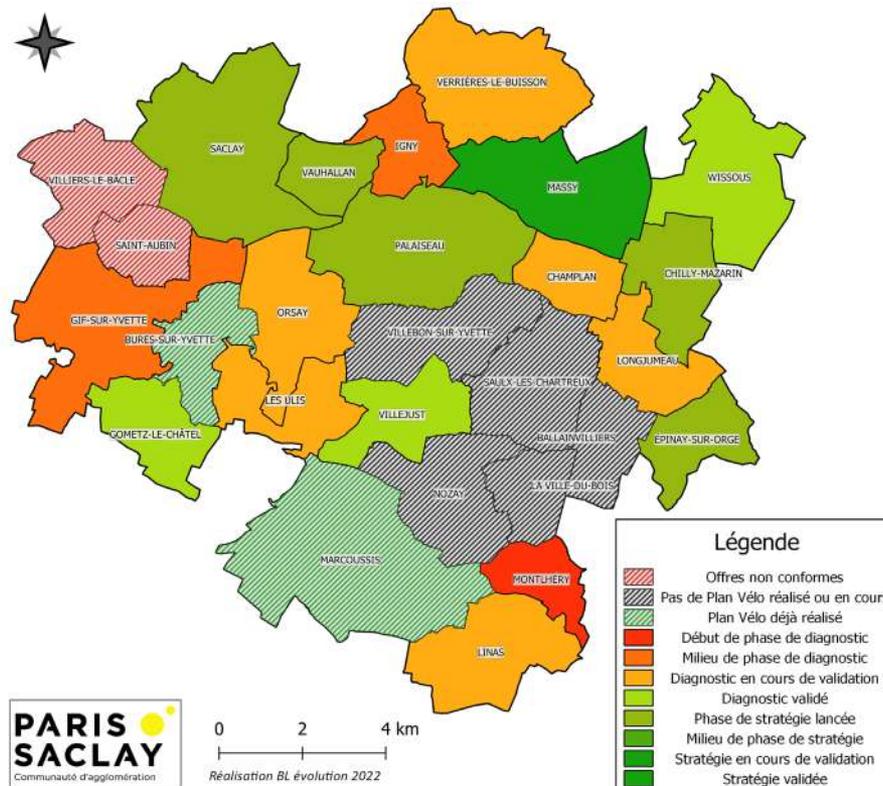
INGETEC

## Un contexte de développement des aménagements cyclables à plusieurs échelles :

- Plan Vélo National
- Plan vélo de la Région Île-de-France et projet de RER Vélo
- Plan Vélo de l'Essonne 2021-2023....

■ Dans ce contexte, la CA Paris Saclay a lancé en 2022 l'élaboration de son schéma intercommunal, et une vingtaine de communes de l'agglomération développent en parallèle leurs plans vélos communaux, dont Longjumeau.

■ Le plan vélo de la commune de Longjumeau doit donc être cohérent avec ces plans à l'échelle supracommunale.

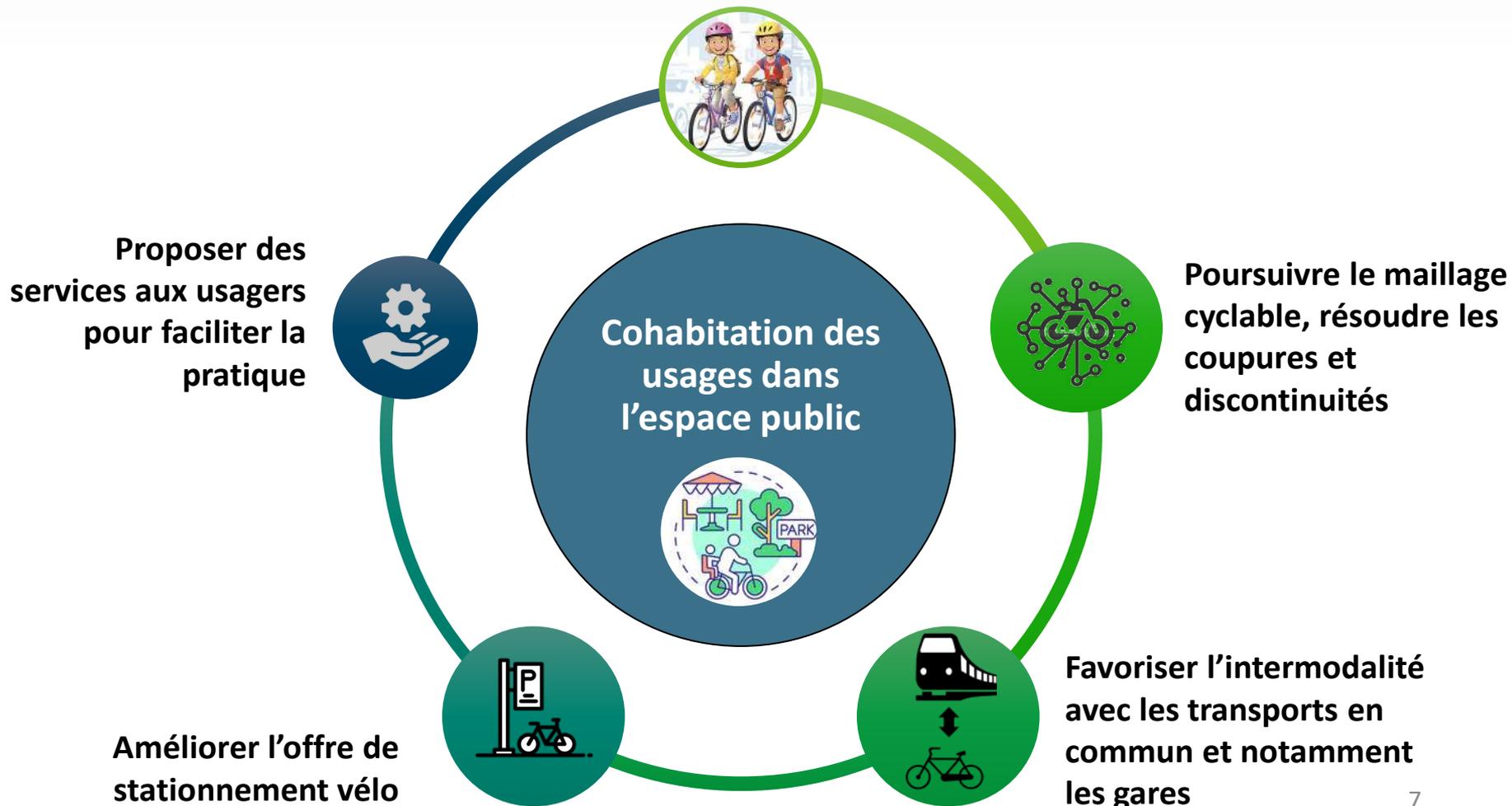


*Une très forte opportunité pour assurer la cohérence du réseau cyclable et des actions en faveur du vélo*

# Introduction

## Objectifs du plan vélo communal

**Permettre aux cyclistes de rouler en toute sécurité et assurer une meilleure cohabitation des usages de l'espace public**



# Introduction

## Organisation de l'étude du plan vélo de Longjumeau



INGETEC

### Phase 1

- **Diagnostic (5 mois : Mai – Septembre 2022 + concertation)**
  - Diagnostic détaillé (analyse du système vélo existant, analyse du territoire, synthèse des échanges, des balades, etc. et analyse et recommandations sur la stratégie cyclable)
  - Identification des enjeux et proposition d'un premier schéma d'intentions

### Phase 2

- **Orientations et stratégie cyclable (4 mois)**
  - Définition des orientations stratégiques
  - Validation de la stratégie du plan vélo : (schéma cyclable hiérarchisé + propositions de services et accompagnement)

### Phase 3

- **Etudes détaillées et plan pluriannuel d'investissement (3 mois)**
  - Fiches opérationnelles détaillées pour les liaisons identifiées (type d'aménagement proposé, cartographie, impacts, points durs à traiter...)
  - Dossier techniques pour les opérations retenues au PPI 2022-2024 (faisabilité)
  - Définition d'un PPI 2022-2024
  - Document de synthèse présentant le plan d'actions (comprenant les fiches opérationnelles, la programmation des aménagements, le chiffrage et financement, les dispositifs de suivi et d'évaluation...)



## Objectifs de la réunion publique d'aujourd'hui :

- Informer de la démarche de plan vélo et les grandes étapes passées et à venir
- Partager les principaux éléments issus du diagnostic
- Echanger sur les enjeux identifiés et la stratégie à mettre en œuvre pour développer le vélo à Longjumeau

# 02

## **Présentation des principaux éléments issus du diagnostic**

**INGETEC**

# Réseau cyclable existant

Quelques aménagements existants, mais qui ne constituent pas un réseau

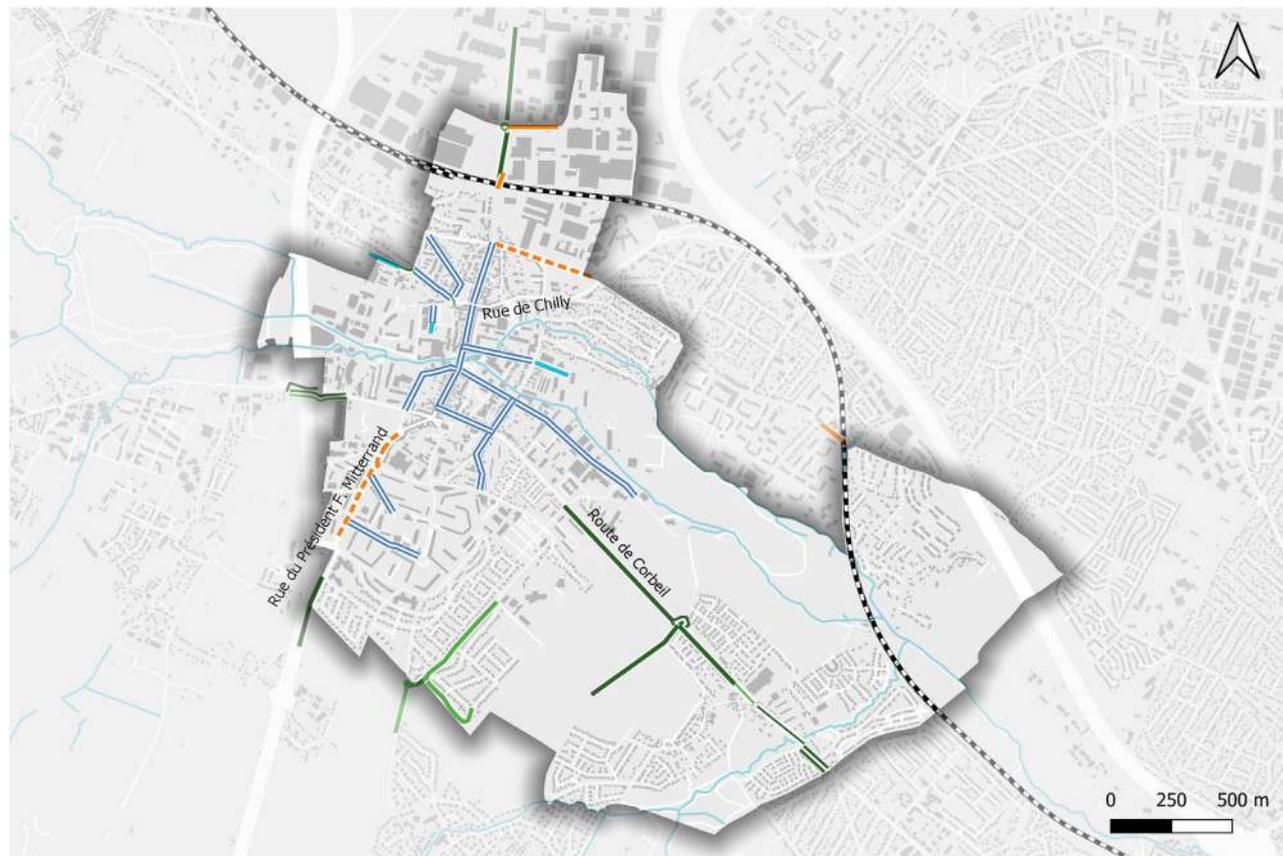
➤ **Quelques tronçons d'aménagements sécurisés de bonne qualité, mais non continus**

✓ **Route de Corbeil** qui relie le centre de Longjumeau aux hameaux de Garvigny et Balizy.

✓ **Quelques liens avec les communes limitrophes** (tronçons de bandes cyclables et de voies verte), mais non sécurisés

➤ **Des aménagements réalisés de façon transitoire dans le cadre de la crise Covid, en lien avec la CA Paris-Saclay**

➤ **Une volonté d'apaisement du centre-ville** (nombreuses voies en zone 30), **mais un trafic motorisé qui reste très important**, notamment sur la rue du Président François Mitterrand (axe principale du centre-ville et voie commerçante)



## Légende

Voie Verte	Piste Cyclable Unidirectionnelle (sens unique)	Zone de rencontre (Zone 20)
Piste cyclable et bande cyclable	Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)	Zone 30
Aménagement sur trottoir	Piste Cyclable Bidirectionnelle	Bande cyclable (
Zone 30		Autre

# Réseau cyclable existant

Des axes structurants à conforter

- Piste cyclable de qualité Route de Corbeil, qui permet de relier les hameaux au centre-ville de Longjumeau, mais qui comporte quelques points durs et n'assure pas une continuité

Piste cyclable de **qualité**, **sécurisée** et **agréable** à emprunter.

Vigilance sur l'entretien (végétation qui réduit la largeur utile)



*Piste cyclable route de Corbeil*



*Piste cyclable avenue Victor Basch*

Des **problématiques** recensées surtout au niveau des carrefours avec des traversées à sécuriser : Manque de marquage au sol, problèmes de visibilité...



*Aménagement cyclable carrefour route de Corbeil, Voie des Poulettes*



*Aménagement cyclable carrefour route de Corbeil, Voie des Poulettes*

# Réseau cyclable existant

Des efforts réalisés pour la création d'axes cyclables intercommunaux, mais à sécuriser davantage

- La communauté d'agglomération Paris-Saclay, en lien avec les communes, a mis en place fin 2020 des axes cyclables temporaires, dans le cadre de la crise Covid.



Tracé sur la commune

Un aménagement provisoire caractérisé par un **marquage au sol jaune**, ne permettant pas de sécuriser suffisamment les cyclistes sur des axes où le **trafic motorisé est important**.



- Des itinéraires « tests » développés au niveau intercommunal, mais un niveau de sécurité insuffisant pour permettre un vrai effet levier

# Réseau cyclable existant

## Quelle vocation pour la promenade de l'Yvette ?

### ➤ Un potentiel paysager important et des espaces et aménagements à valoriser

La promenade de l'Yvette est un itinéraire piéton et cyclable axé sur des usages de loisirs / tourisme.

Il est aujourd'hui également utilisé par des cyclistes du quotidien.

Cette promenade offre un itinéraire agréable le long du cours d'eau, dans des espaces naturels de qualité.

L'itinéraire offre un axe Est-Ouest intéressant en permettant de relier Epinay-sur-Orge à Gif-sur-Yvette.



Plaine et prairie de Balizy

Un itinéraire aujourd'hui :

- **Sécurisé** (loin des routes),
- **Agréable, ombragé et paysager**
- **Absence de dénivelé**

Mais :

- Des barrières, bordures, etc. qui compliquent la circulation des cyclistes
- Des conflits potentiels avec les piétons si le trafic cycliste devient très important

# Réseau cyclable existant

## Points durs

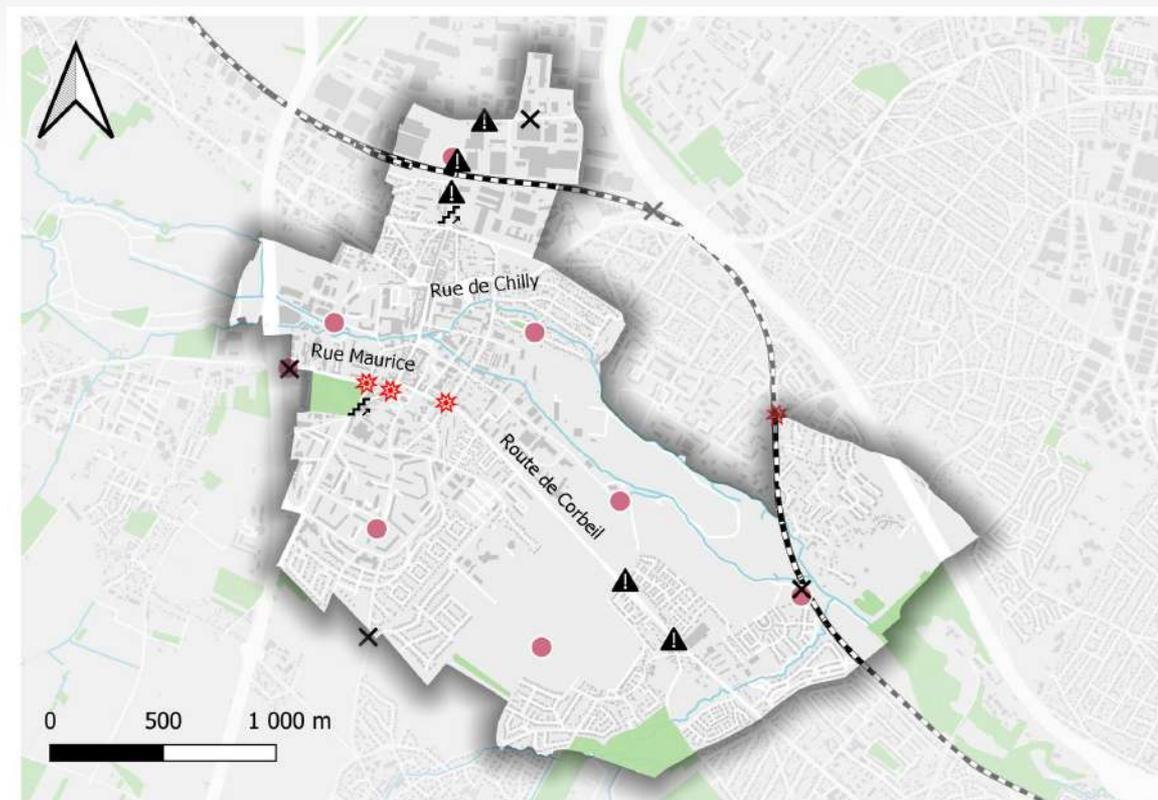
➤ Des points durs qui freinent les usagers dans l'utilisation et fragmentent le territoire de la commune

▪ De nombreuses **discontinuités des aménagements cyclables** réparti sur le territoire qui ne favorisent pas l'utilisation du vélo, notamment par certains publics (novices, enfants, personnes âgées...)

▪ Des **obstacles à franchir** notamment les franchissements de voies ferrées et infrastructures routières

▪ Des **axes routiers très fréquentés**, même en centre-ville, qui ne favorisent pas la pratique

▪ Des **carrefours routiers non sécurisés**, sources de conflits et potentiellement dangereux



Légende :

Points durs

✕ Absence d'aménagement

▲ Points de conflits

✳ Carrefours non aménagés

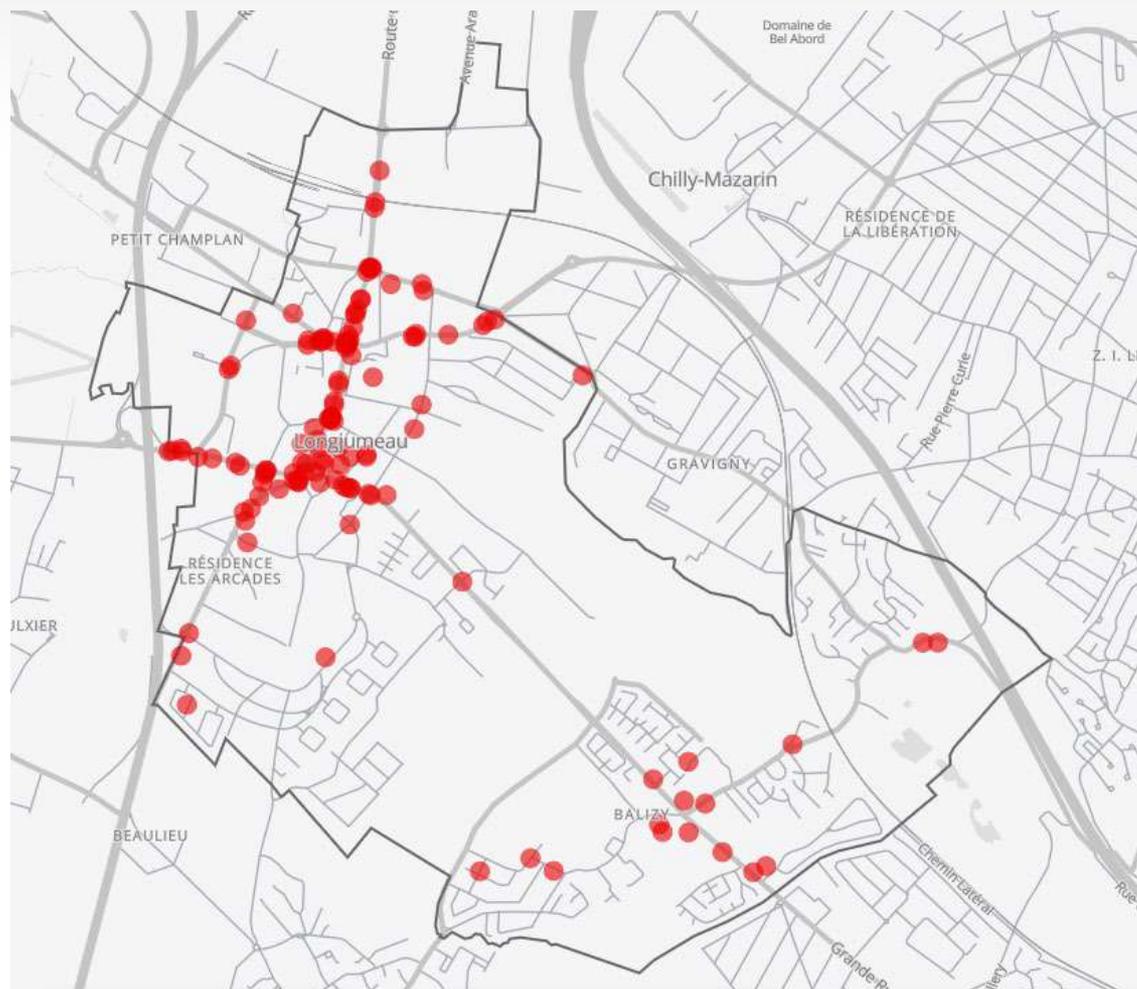
⚡ Forte pente

● Discontinuités

Points durs de la commune de Longjumeau

# Réseau cyclable existant

## Points durs



Points durs pour la circulation des cyclistes répertoriés par le Baromètre des Villes Cyclables 2021 de la FUB

Les réponses au Baromètre des Villes Cyclables 2021 (53 répondants) nous permet de relever les points suivants :

- Les difficultés de circulation des cyclistes concernent avant tout les grands axes de circulation, et notamment **les traversées Nord-Sud et Est-Ouest du centre-ville**
- La rue du **Président François Mitterrand**, la route de **Corbeil / rue Maurice** et la rue **Michel Vincent** concentre la plupart des points de difficultés.
- Ces axes ne sont aujourd'hui pas équipés d'aménagements cyclables séparés et supportent un trafic motorisé important.

# Réseau cyclable existant

## Points durs

- Des carrefours très routiers, dépourvus d'aménagement et peu favorables aux piétons / cyclistes



*Carrefour route de Corbeil / rue Pasteur : absence d'aménagement sur une route à fort trafic*



*Carrefour rue Maurice / rue du Président François Mitterrand : un aménagement très « routier » aux portes du centre-ville, défavorables aux piétons et cyclistes*

- Des aménagements de qualité... mais discontinus



*Interruption de piste sur l'Avenue Victor Basch*



*Interruption de piste sur la RD217 au niveau de la limite communale entre Longjumeau et Chilly-Mazarin*

# Stationnement

Une offre de stationnement restreinte



- Presque **170 places** sur l'ensemble de la commune
- Stationnements principalement situés en centre-ville et à proximité des gares
- Arceaux **fonctionnels** qui permettent d'attacher le cadre et une roue.
- Stationnement **non sécurisés** (consigne en gare de Gragny-Balizy non fonctionnelle)

Légende :

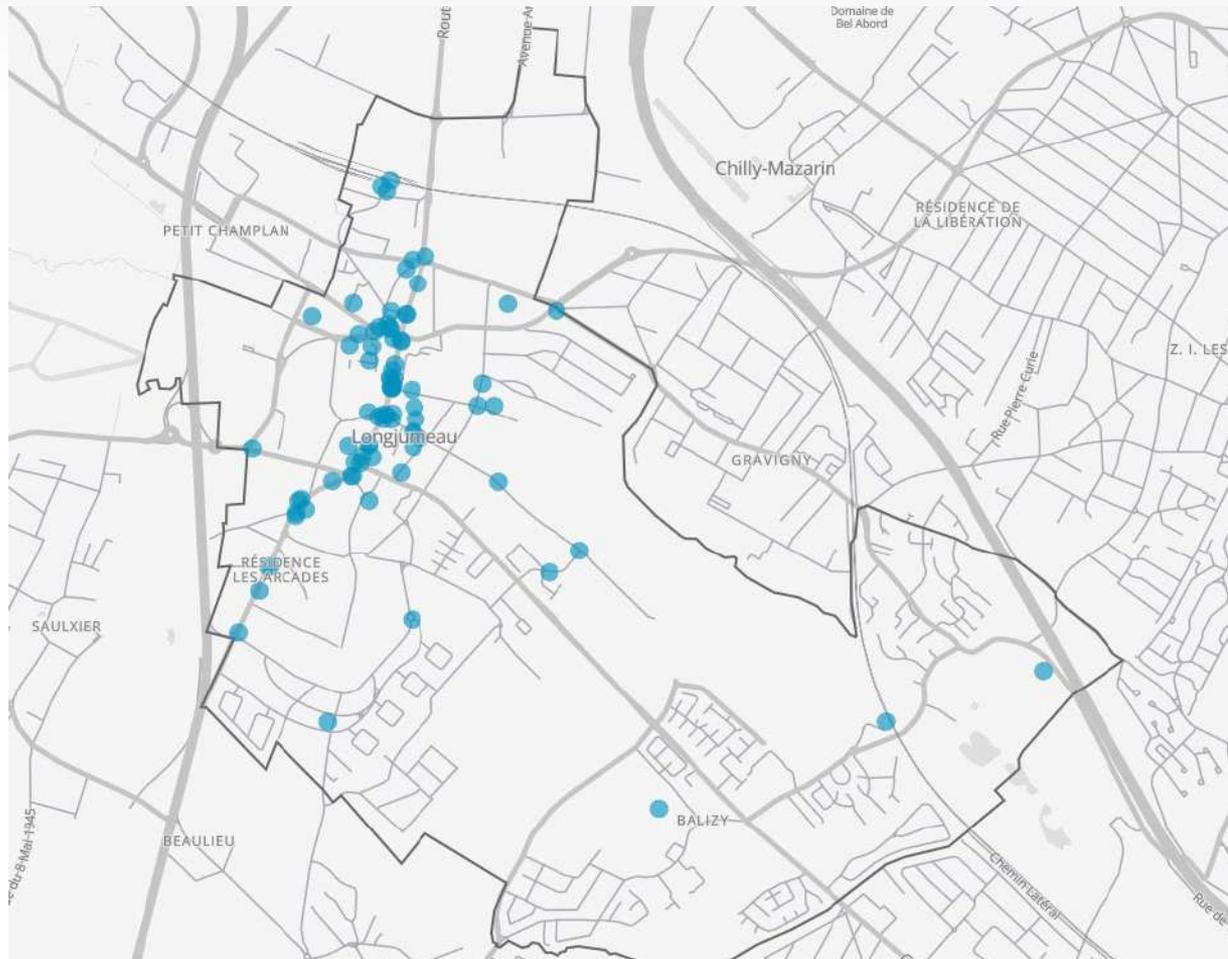
Consigne Arceaux Racks

Stationnement vélo à Longjumeau



# Stationnement

## Demande en stationnement



- La demande en stationnement concerne essentiellement le **centre-ville de Longjumeau, aux abords des commerces et services, des équipements publics** (Mairie, Théâtre...)
- Le **stationnement sécurisé aux abords des gares** est également demandé
- L'offre de stationnement sera à adapter en fonction des usages : arceaux ou abris pour un usage de courte durée, consignes aux abords des gares ou pour le stationnement résidentiel

# Services vélos existants

## ➤ Vélocistes

- Présence d'un magasin de vélos sur la commune (Vélo Futur) : services de vente et de réparation

## ➤ Location de vélos

- Service Véligo Location disponible sur la Région Île-de-France
- Points de retrait les plus proches: Massy, Athis-Mons

## ➤ Ateliers d'auto-réparation

- Pas d'atelier à Longjumeau, le plus proche à Massy (Recyclerie sportive)

## ➤ Associations

- CTL - CycloTouristes Longjumellois
- MDB Paris-Saclay

## ➤ Vélo-école

- Service non proposé à l'heure actuelle

## ➤ Evènements / communication

- Pas d'évènement particulier autour du vélo à Longjumeau

### SERVICES STATIONNEMENT

Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est...



Selon moi, les vols de vélos sont...



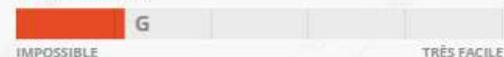
Dans la commune ou à proximité, trouver un magasin ou un atelier de réparation est...



Stationner son vélo en gare ou à une station de transports en commun est...



Dans la commune ou à proximité, trouver un stationnement vélo adapté à mon besoin (durée, sécurité...) est...



La présence d'un vélociste représente un atout pour le développement du vélo sur la commune, mais le développement d'autres services complémentaires (vélos-écoles, ateliers d'auto-réparation...) sont aussi importants pour développer la pratique

# Services vélos à développer

## ➤ Des services à développer en fonction des besoins de différentes typologies d'utilisateurs

- Implantation de bornes de réparation / gonflage à des emplacements stratégiques (gares, centre-ville...)
- Services de location (courte ou longue durée)
- Ateliers d'autoréparation (complémentaire à des services payants)
- Déploiement du programme « Savoir Rouler à Vélo » dans les écoles
- Ateliers de remise en selle ou de vélo-école à destination des adultes



Exemple de pompe en libre-service



Exemple de borne de réparation (gare de Maisons-Laffitte)



Exemple de vélo école (Barcelone)

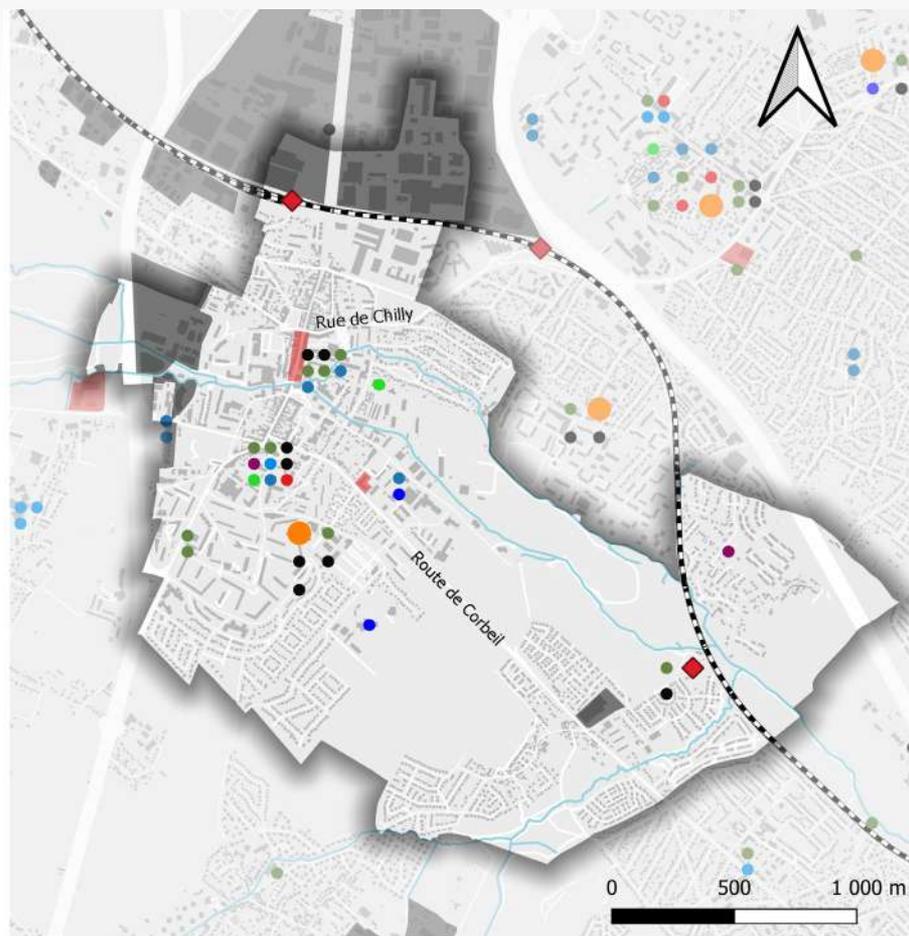


Exemple d'atelier vélo en gare (source : Ville de Nanterre)

# Quel potentiel pour l'usage du vélo au quotidien ?

## Pôles générateurs de déplacements

- De nombreuses zones résidentielles apaisées et propices à l'usage du vélo même sans aménagement spécifiques.
- Une **activité commerciale importante et attractive en centre-ville**, avec une offre de stationnement motorisé importante
- Des **zones d'activités** présentes au Nord et à l'Ouest de la commune



### Légende :

#### Zones génératrices

- Zone commerciales
- Zones industrielles

#### Education

- Crèches et garderies
- Ecoles primaires
- Collèges
- Lycées

#### Etablissements publics

- Administration (Mairie, bâtiments publics)
- Services publics
- Hôpitaux et autres équipements médicaux

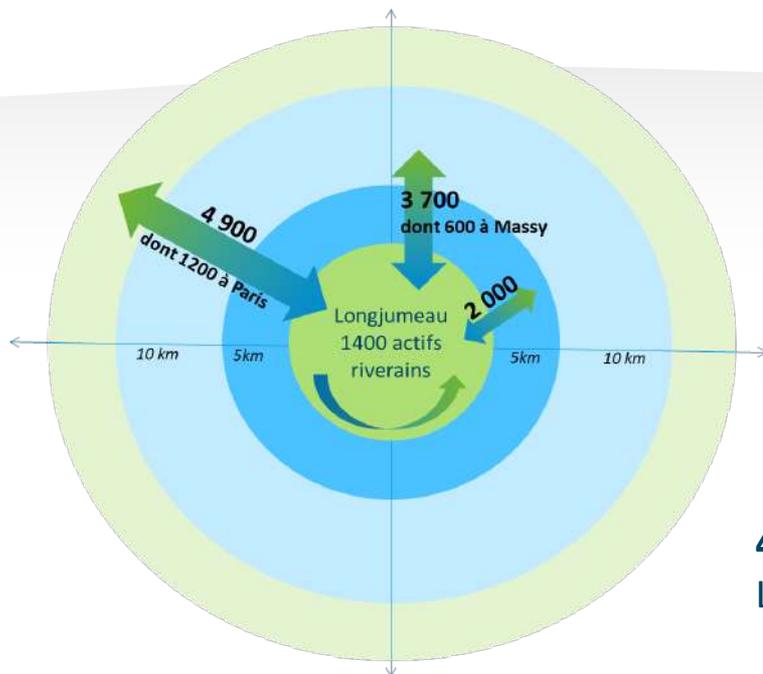
#### Autres pôles générateurs

- ◆ Gare
- Culture (cinémas, musées, théâtres)
- Commerces (librairies, pharmacies, marchés)
- Zones industrielles ou d'activités

Zones et pôles générateurs de déplacements - Longjumeau

# Quel potentiel pour l'usage du vélo au quotidien ?

## Analyse des déplacements domicile-travail



**3400 trajets domicile-travail** depuis ou vers Longjumeau font moins de 5km (20min à vélo)

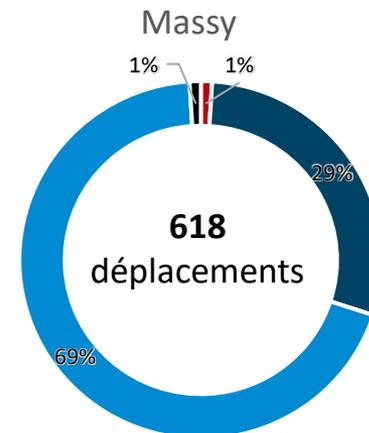
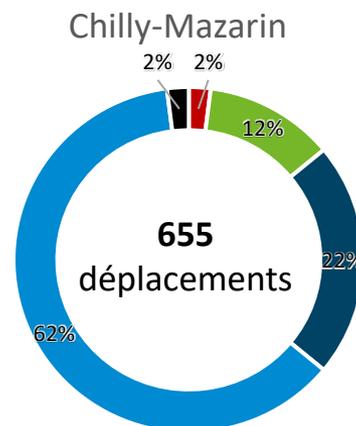
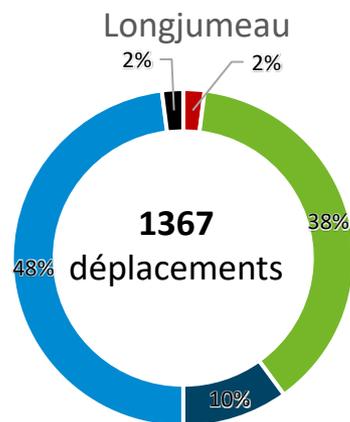
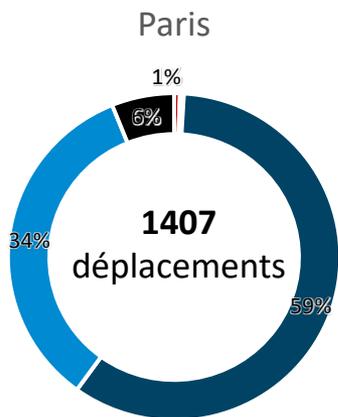


Pourtant la **part modale du vélo** sur ces déplacements est **inférieure à 1%**



**1400 actifs** travaillent et habitent à Longjumeau

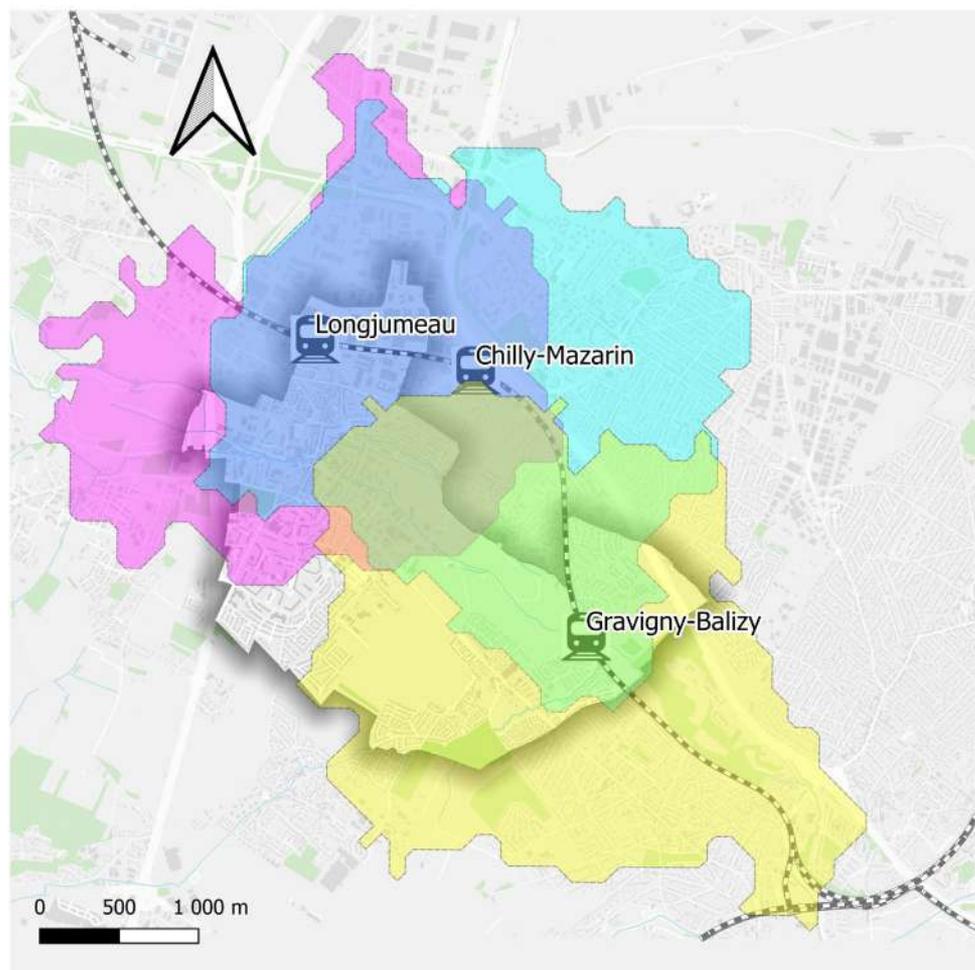
**45% des trajets** se font en lien avec les villes suivantes : Longjumeau, Paris, Massy, Chilly-Mazarin, Antony et Palaiseau



# Quel potentiel pour l'usage du vélo au quotidien ?

## Accessibilité des gares en vélo

### ➤ Un potentiel d'intermodalité train + vélo à révéler



- Depuis l'ensemble du territoire (à l'exception de l'extrémité sud de la ville), au moins **1 gare est accessible en moins de 10 minutes à vélo.**
- On note également un fort potentiel d'intermodalité train+vélo pour les habitants des communes de Saulx-les-Chartreux et Ballainvilliers, qui se trouvent également à moins de 10 minutes d'une gare longjumelloise.

#### Légende :

Zone se situant à moins de 10 min en vélo des gares de

Longjumeau

Gravigny-Balizy

Chilly-Mazarin

# Quel potentiel pour l'usage du vélo au quotidien ?

## Les déplacements vers les établissements scolaires

- Les collèges et lycées, vecteurs importants de déplacements pour Longjumeau et les communes voisines et dont les déplacements sont généralement propices à l'utilisation du vélo (stationnement sécurisé et déplacement pendulaire).



- 1 Collège (700 élèves + 65 personnels)
- 2 Lycées sur la commune :
  - 1 Lycée professionnel (750 élèves + 100 personnels)
  - 1 Lycée général et technologique (1100 élèves + personnels)

➔ **2815 personnes** (2550 élèves et 265 personnels)



- Venant de Longjumeau, Chilly-Mazarin, Epinay-sur-Orge, Ballainvilliers...



Des **axes nord-sud** et **est-ouest** potentiellement empruntés par les étudiants

03

## Retour sur la concertation

INGETEC



### Sous quelle forme s'est faite la concertation ?

La concertation s'est déroulée sous plusieurs formes:

1. **10/09 : La tenue d'un stand lors du forum des associations**
2. **11/10 : Une balade « diagnostic à vélo » avec les habitants, associations et élus**
3. **11/10 : Un atelier au lycée, dans le cadre du plan vélo communautaire**



### Pourquoi concerter dans le cadre d'un plan vélo?

Recueillir le **ressenti de la situation actuelle** ainsi que les **attentes** en matière de déplacements à vélo.

# Retour sur la concertation

## Bilan du forum des associations

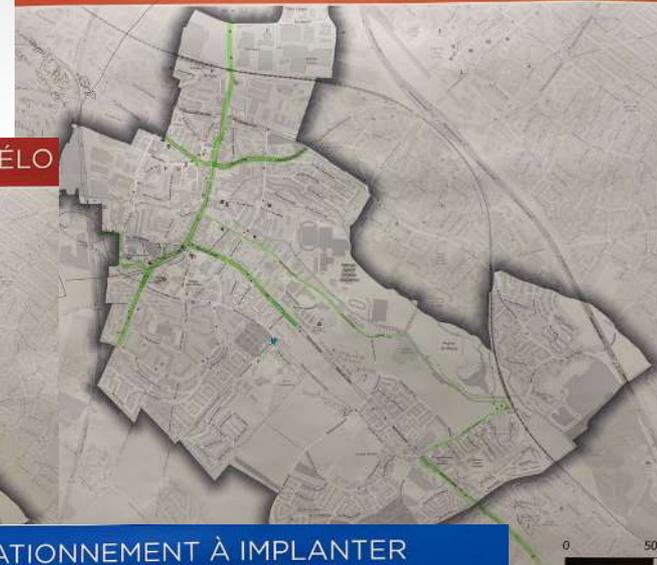
### 3 cartes complétées :

- Points durs pour la circulation des vélos
- Axes à aménager en priorité
- Stationnement

### POINTS DURS POUR LA CIRCULATION À VÉLO



### AXES À AMÉNAGER EN PRIORITÉ

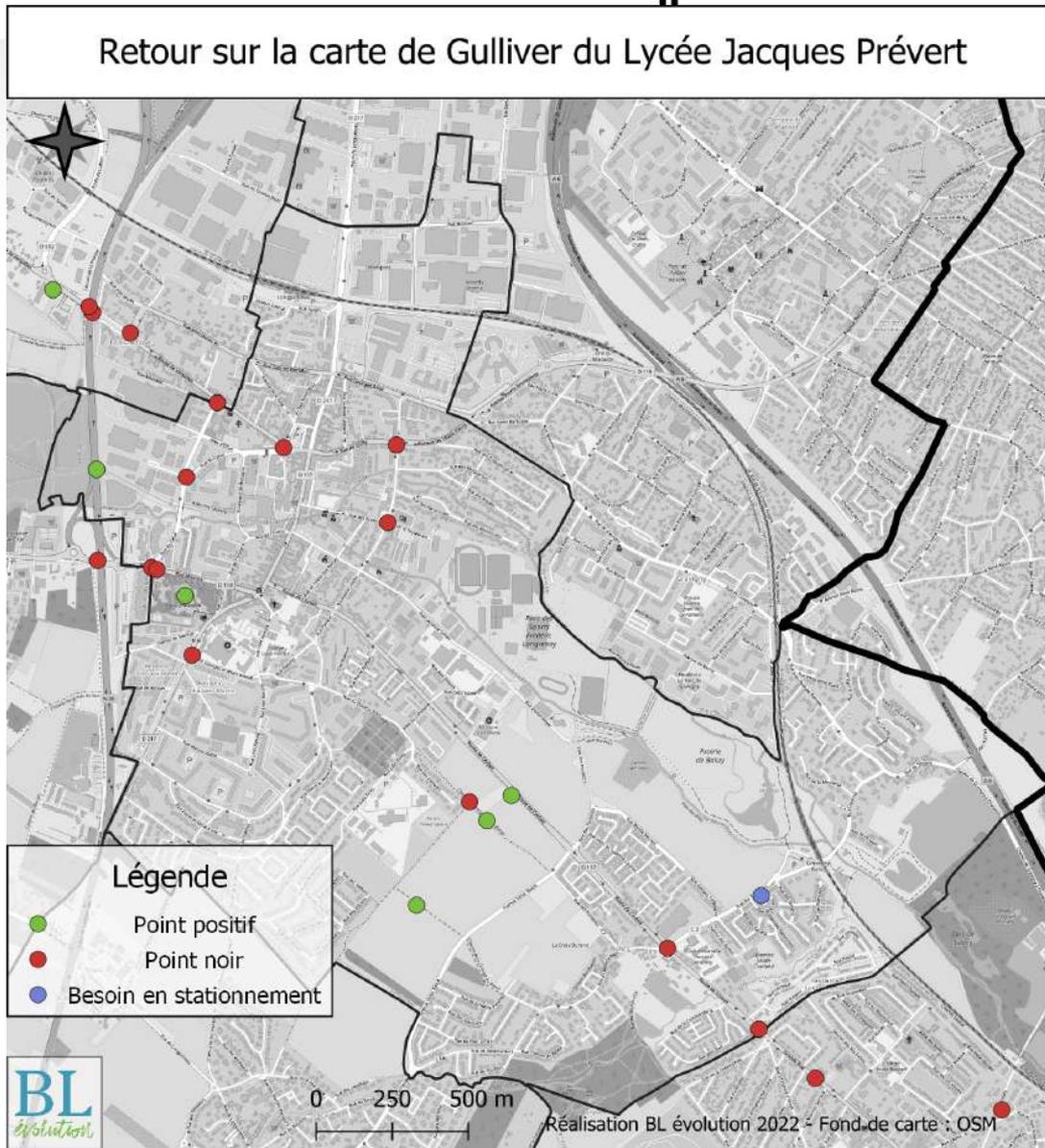


### STATIONNEMENT À IMPLANTER



# Retour sur la concertation

## Bilan de l'atelier au lycée



## Secteur centre-ville

- ↔ **Apaiser la circulation sur la rue du Président François Mitterrand**
  - Circulation des cyclistes en mixité dans le centre-ville malgré un trafic très important, mais une vitesse réduite
  - Possibilités de faciliter la circulation des cyclistes (cédez-le-passage cyclistes, double sens cyclable, etc.
  - Circulation difficile dès la sortie du centre-ville, notamment au Nord et au Sud -> aménagements séparatifs nécessaires
  - Accès à la gare à améliorer depuis la RD
  
- P **Développer le stationnement vélo**
  - Les cyclistes déplorent un manque d'arceaux en centre-ville
  - Ceux-ci sont à répartir au maximum dans tout le centre-ville et aux abords des pôles générateurs (mairie, bibliothèque, théâtre)
  
- X **Des points durs**
  - Secteur Rue Maurice / rue Liéron / rue de l'Yvette



## Liaisons vers les hameaux et les communes voisines



### Créer des liaisons est-ouest

- Une opportunité de jalonnement / création de l'itinéraire le long de l'Yvette : beaucoup d'utilisateurs répertoriés
- Création de liaisons « utilitaires » via les RD ? Des points durs de franchissement à traiter
- Plusieurs possibilités de liaisons via des chemins communaux, notamment vers Balizy



### Des points durs

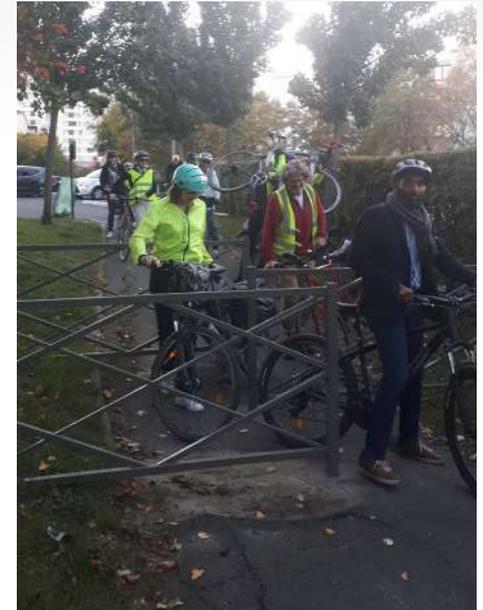
- Discontinuités sur la piste de la RD117, et défauts d'entretien



## Remarques générales

✘ Des difficultés liées à la présence de mobilier urbain : barrières, etc.

📢 Des difficultés de cohabitation avec les automobilistes : un travail nécessaire de communication et de pédagogie pour un partage de la voirie apaisé entre les usagers



# 04

## Synthèse des enjeux et premières intentions

INGETEC

# Synthèse et enjeux



## Atouts

- Une dynamique du vélo à l'échelle locale (RER V, plan vélo départemental, de la CPS...
- Un itinéraire le long de l'Yvette agréable et permettant de rejoindre les communes voisines de manière sécurisée, en dehors du trafic

## Faiblesses

- Un réseau cyclable aujourd'hui discontinu
- De nombreux franchissements routiers et/ou ferrés peu ou pas aménagés, contraignant la circulation des cyclistes
- Des axes routiers très fréquentés, même dans le centre-ville (rue du Président François Mitterrand)
- Une offre de stationnement et de services peu développée



## Opportunités

- Développer une cohérence et une synergie avec les projets de schémas vélos de la CPS et des communes voisines
- De nombreux déplacements de courte distance (vers les pôles d'emplois, les lieux d'enseignements...) réalisables à vélo
- Des projets de développement de transports en commun sur lesquels s'appuyer pour développer une offre de mobilité alternative à l'usage de la voiture



## Menaces

- Un territoire encore fortement dépendant de la voiture et une culture vélo peu développée
- Une concurrence difficile à établir avec la voiture sur les déplacements vers les zones moins denses (contraintes de congestion et de stationnement moins fortes)



# Schéma d'intention

## Développer un « système » vélo : les axes de travail

### Créer un réseau cyclable cohérent et efficace



- Traiter les discontinuités et les franchissements d'infrastructures



- Aménager des liaisons locales en lien avec les itinéraires supracommunaux : relier les hameaux de Balizy et Gravigny au centre-ville, jalonner le rabattement vers les itinéraires structurants et les gares



- Apaiser la circulation et réduire le trafic dans le centre-ville et sur la rue du Président François Mitterrand, mettre en place des aménagements complémentaires favorables aux piétons / cyclistes (double-sens cyclable, zones de rencontre...)



**Offrir un stationnement adapté à chaque usage** : développer le maillage d'arceaux en centre-ville et aux abords des équipements, favoriser la mise en place de stationnements sécurisés en gare et pour le stationnement résidentiel

### Développer un bouquet de services vélos pour favoriser la pratique pour tous les publics, en complémentarité avec les services proposés aux différentes échelles



- Permettre la mise en place d'ateliers de réparation et/ou d'auto-réparation, de vélos-écoles...



- Communiquer positivement autour du vélo : événements, plan des aménagements cyclables...

# Schéma d'intention du réseau cyclable

## Schéma d'intention

Développer un maillage cyclable cohérent et coordonné entre les différentes échelles

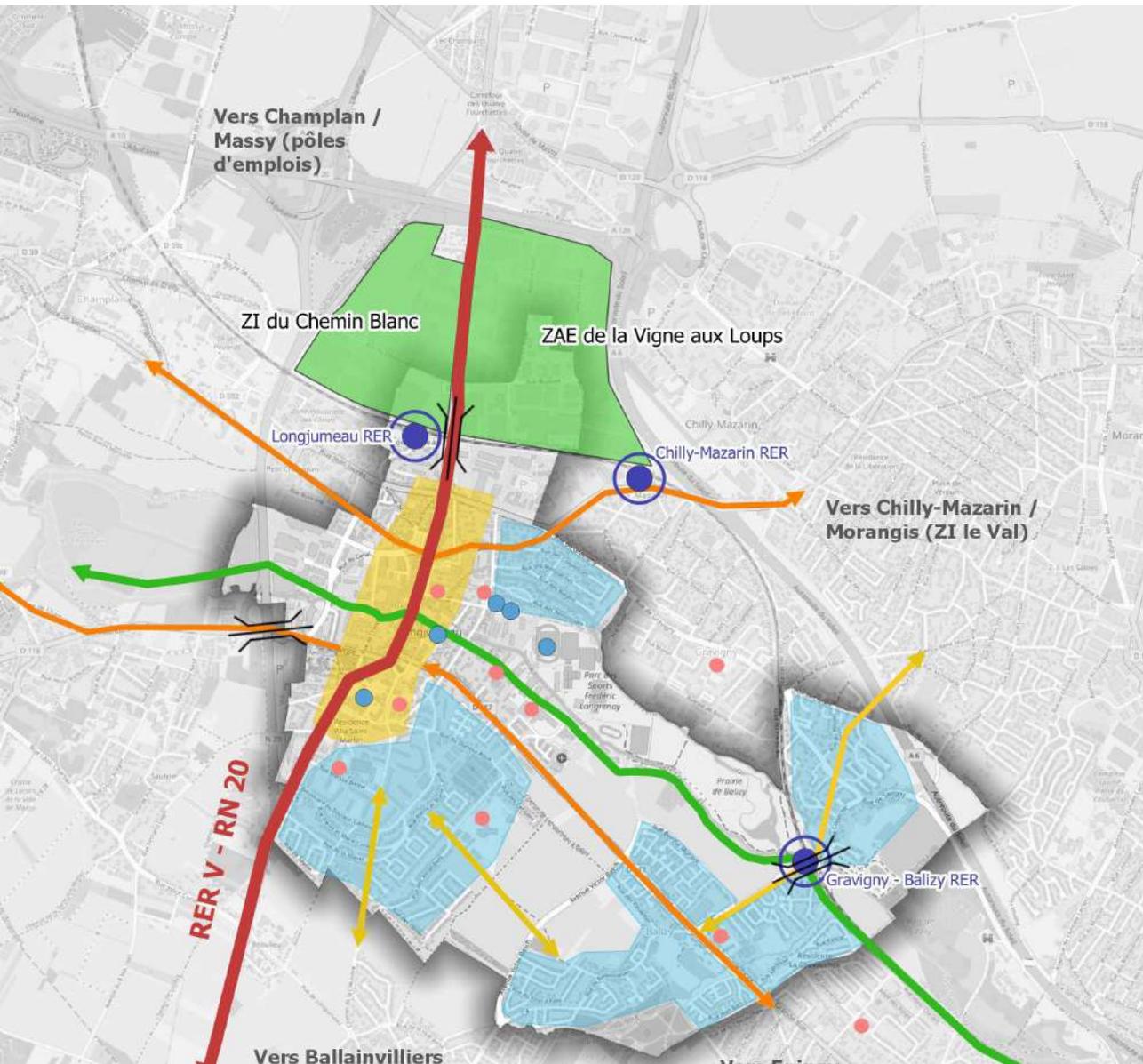
- Projet de RER Vélo (ligne C2)
- Aménager une liaison cyclable à vocation de loisirs le long de l'Yvette
- Créer des liaisons structurantes en lien avec les communes voisines
- Permettre le franchissement sécurisé des infrastructures

*Faciliter les déplacements à vélo à l'échelle de la commune*

- Apaiser la circulation en centre-ville et développer le stationnement vélo
- Relier les quartiers entre eux et avec le centre-ville
- Apaiser les quartiers résidentiels

*Desservir les principaux pôles générateurs et les équiper en stationnement*

- Gares
- Etablissements scolaires
- Equipements publics
- Principales zones d'activités



05

## Suites de l'étude

INGETEC

Mai 2022

## Phase 1 : Diagnostic

- Analyse synthétique du territoire : pôles générateurs à desservir, flux et motifs de déplacements,
- Relevé et analyse des aménagements cyclables, équipements, services, ... existants,
- Identification des pratiques actuelles,
- Recensement projets à intégrer dans la démarche,
- Identification des enjeux

Décembre 2022

## Phase 2 : Orientations et stratégie cyclable

- Définition des orientations stratégiques en termes d'aménagements, de stationnement, de services
- Elaboration d'un schéma cyclable hiérarchisé à l'échelle du territoire
- Propositions en matière de services et actions complémentaires

Mars 2022

## Phase 3 : Elaboration d'un plan d'actions

- Rédaction de fiches opérationnelles pour les aménagements, stationnement, services et actions complémentaires inscrites à la stratégie
- Programmation des actions (phasage, chiffrage, etc.)
- Définition des dispositifs de suivi et d'évaluation
- Rédaction de dossiers techniques pour les opérations retenues au PPI 2023-2025

Juin 2022

06

**Echanges**

**INGETEC**



- 1) **Avez-vous des remarques ou des compléments à apporter au diagnostic ?**
- 2) **Avez-vous des observations sur les enjeux identifiés et les axes de travail proposés ? Quels sont, selon vous, les axes de travail à prioriser dans la stratégie communale ?**
- 3) **Avez-vous des propositions complémentaires ?**

07

## Annexes

INGETEC

# Quelques principes d'aménagements

## ➤ Choisir entre séparation et mixité ?

- **Volume du trafic motorisé** : Au-delà de 4000 véhicules/jour, la cohabitation entre cyclistes et usagers motorisés sur un même espace s'avère très souvent problématique
- **Vitesse limite** réellement pratiquée par les automobilistes
- **Trafic cycliste souhaité**



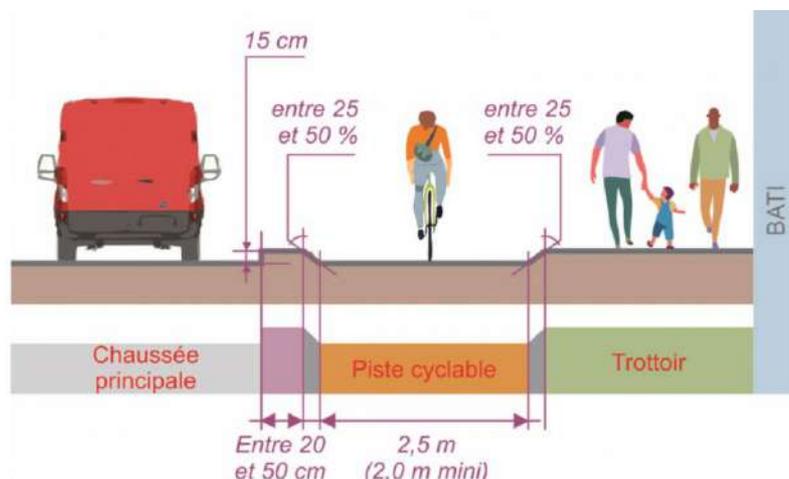
CEREMA : Rendre sa voirie cyclable les clés de la réussite

- Pour la ville de Longjumeau, cela signifie en particulier qu'au vu des niveaux de trafic actuels, la route de Corbeil, la rue du Président François Mitterrand, la rue Maurice et la rue de Chilly devraient être équipées de pistes cyclables séparées.

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

# Quelques principes d'aménagements

- Pistes cyclables : Dernières recommandations du CEREMA issues du Guide « Rendre sa voirie cyclable », 2021



Piste cyclable unidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour et par sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	2 m
> 1500	2,5 m
Piste cyclable bidirectionnelle	
Débit cycliste souhaité (par jour, dans les deux sens)	Largeur roulable minimum
0 - 1500	3 m
1500 - 3000	3,5 m
> 3000	4 m

- Bandes cyclables (Note de recommandations du CEREMA annexée au Plan Vélo de l'Etat)

- Réservées aux situations où le trafic motorisé et le trafic cycliste souhaités sont faibles à modérés
- Perçue par les cyclistes comme moins sûre et moins attractive qu'une piste
- Largeur minimale de 1,50 m hors marquage
- Espace tampon de 0,50m indispensable si présence de stationnement



# Quelques principes d'aménagements

## ➤ Apaiser les quartiers résidentiels

- Une rue apaisée = un trafic motorisé réduit (moins de 4000 véhicules par jour) ET une vitesse réduite
- Comment ?
  - Un travail sur le plan de circulation
  - Des aménagements incitant à des vitesses réduites



Trottoir traversant, Sainte-Luce-sur-Loire



Zone de rencontre, Avignon



Exemple d'une semi-impass (ou filtre modal) à Montreuil, Seine-Saint-Denis

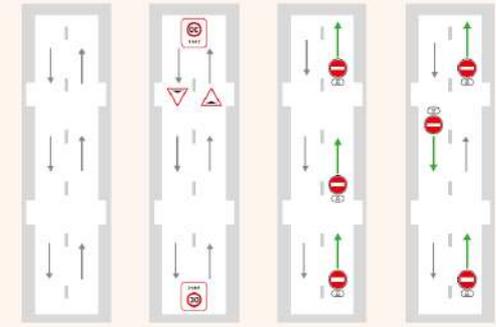


### ZOOM SUR UN OUTIL FONDAMENTAL DU PLAN DE CIRCULATION : LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

❌ Zone 30 à double sens de circulation générale, avec dispositifs modérateurs de vitesse (coussins, mini-giratoires) : réduit la vitesse des véhicules mais reste attractive pour le transit motorisé

⚠️ Double-sens cyclable : ne réduit que partiellement le transit motorisé

✅ Double-sens cyclables organisés en tête-bêche : réduit efficacement le transit motorisé



état initial



# Lexique des aménagements cyclables



## Voies Vertes

Principalement implantées hors agglomération  
Elles sont réservées à la circulation des véhicules non motorisés, aux piétons et aux cavaliers



## Pistes Cyclables

Physiquement séparées de la chaussée et sont exclusivement réservées aux cyclistes (et autres véhicules personnels non motorisés)  
Peuvent être bidirectionnelles ou unidirectionnelles



## Bandes Cyclables

Voies sur la chaussée exclusivement réservées aux cyclistes

# Lexique des aménagements cyclables



## Jalonnement sur voies peu circulées

Permet d'indiquer aux cyclistes les routes avec un trafic faible, sur lesquelles le mixte entre voiture/vélo est acceptable.



## Zone 30

zones de trafic mixte avec une circulation voiture ralentie permettant un confort d'usage de la route pour les cyclistes. C'est une solution utilisée en milieu urbain.



## Zone 20 ou Zone de rencontre

Zones de rencontre où les piétons et cyclistes sont prioritaires sur la voiture. Les cyclistes doivent circuler au pas,



Principe de fonctionnement d'une CVCB

Source : CEREMA



Source : CEREMA



Source : Ville de Perpignan - Bernard Figueras

## Chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)

Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les accotements revêtus appelés rives.

La largeur de la voie ouverte aux véhicules motorisés étant insuffisante pour permettre le croisement, ces derniers empruntent ponctuellement la rive lorsqu'ils se croisent.

## Bandes dérasées multifonctionnelles

Aussi nommées « accotement revêtu », elles désignent une surlargeur revêtue adjacente à la chaussée. Sa mise en place vise la sécurité, notamment si des cyclistes ou des piétons empruntent la route.

## Sens unique limité (SUL) ou Double-sens cyclable

Permet aux cyclistes d'emprunter une voie en sens unique à contre-sens.

# Stationnement

Offrir un stationnement adapté à chaque usage



**Stationnement sécurisé  
(consignes fermées avec  
contrôle d'accès)**

Abord des gares,  
copropriétés, résidences des  
bailleurs sociaux



**Abri**

Stationnement sur plusieurs  
heures : lieux de travail,  
équipements publics et de  
services



**Arceaux**

Stationnement de courte durée sur  
l'espace public, au plus proche des  
commerces et services

*Ingetec  
Agence Paris  
67 Rue Damesme  
75 013 Paris*



[leonorelucas@ingetec.fr](mailto:leonorelucas@ingetec.fr)  
[lionelbonnard@ingetec.fr](mailto:lionelbonnard@ingetec.fr)