



Plan Vélo de la Ville de Longjumeau

INGETEC

16/11/2023

Réunion publique de présentation

Rappel du planning de l'étude et étapes clés

Septembre 2022

Décembre 2022

Mai 2023

Septembre 2023



Balade à vélo
11 octobre 2022

Réunion publique
23 mai 2023

Réunion publique
16 novembre 2023

Réunion publique - Restitution
du diagnostic
9 décembre 2022

Retour sur la concertation

Balade à vélo

11 octobre 2022



Restitution du diagnostic

9 décembre 2022



VENDREDI 9 DÉCEMBRE 2022

Longjumeau
Diagnostic du Plan vélo

19H15 : accueil et introduction de la restitution par Sandrine Gelot

19H30 : restitution du diagnostic par Ingétec et échanges

21H : projection du film « Together we cycle » en partenariat avec l'association MDB de Palaiseau

OUVERTE À TOUS



Présentation du plan d'actions

16 novembre 2023

Présentation de la stratégie

23 mai 2023



Sommaire

- 1. Rappel de la stratégie générale du Plan Vélo**
- 2. Mise en œuvre proposée**
 1. Court terme (2024-2026)
 2. Moyen terme (2027-2029)
 3. Long terme (2030-2032)
- 3. Discussions et échanges**

01

Rappel de la stratégie générale du Plan Vélo

Rappel de la stratégie du Plan Vélo

AXE 1 :
Rendre la ville de Longjumeau cyclable



Créer un réseau cyclable cohérent et efficace

- Traiter les discontinuités et les franchissements d'infrastructures : création d'un réseau structurant intercommunal
- Aménager des liaisons locales en lien avec les itinéraires supracommunaux : relier les hameaux de Balizy et Gragny au centre-ville, jalonner le rabattement vers les itinéraires structurants et les gares, relier les écoles et lycée
- Apaiser la circulation et réduire le trafic dans le centre-ville, mettre en place des aménagements complémentaires favorables aux piétons / cyclistes

AXE 2 :
Offrir un stationnement adapté à tous



- **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

AXE 3 :
Développer l'offre de services aux habitants



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'autoréparation, de vélos-écoles...
- Communiquer positivement autour du vélo : évènements, plan des aménagements cyclables...

AXE 4 :
Communiquer positivement sur l'usage du vélo





Axe d'actions n°1 : Rendre la ville de Longjumeau cyclable



1.1 Apaiser le centre-ville pour rendre toute leur place aux piétons et aux cyclistes



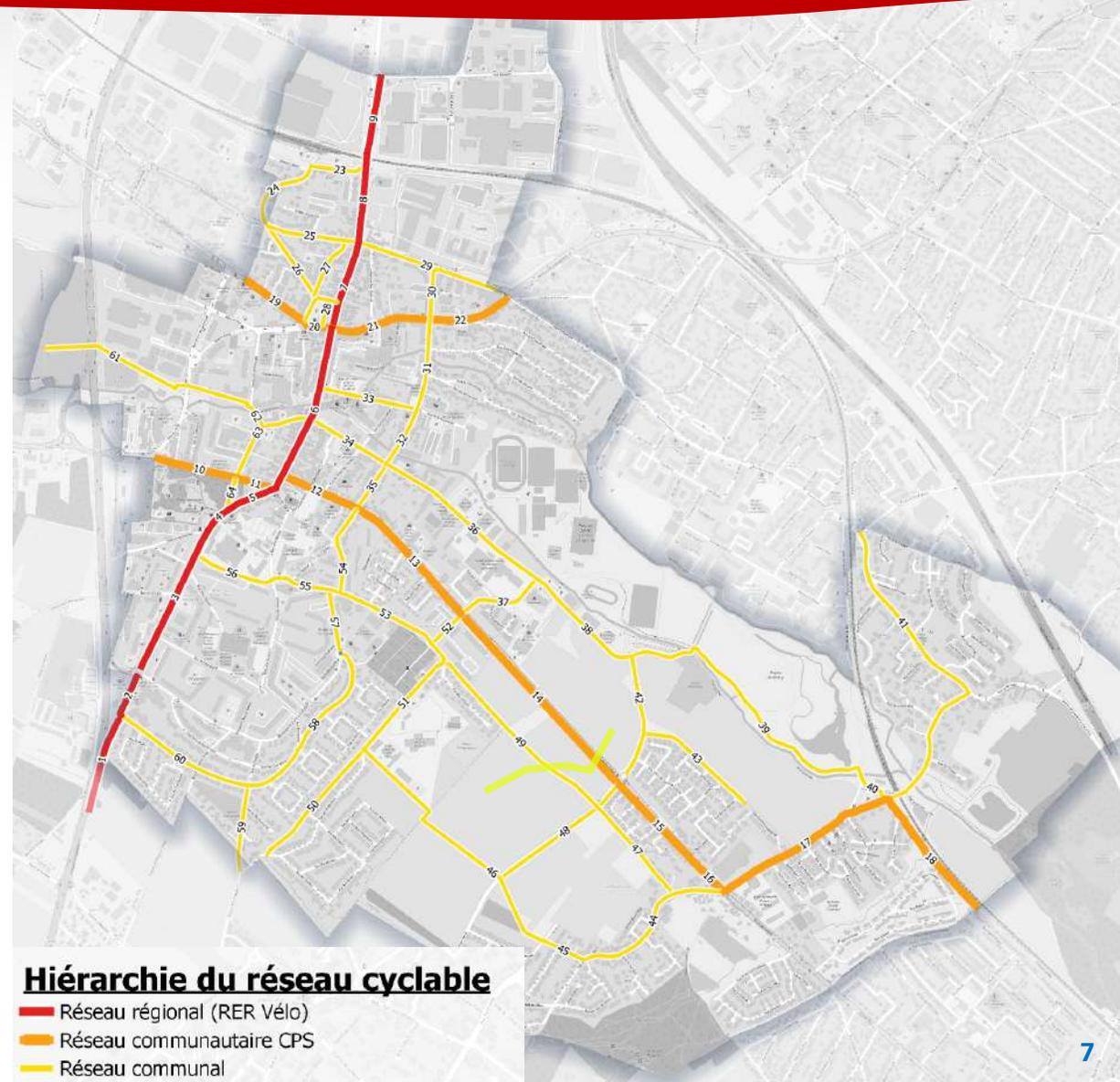
1.2 Aménager le réseau structurant en lien avec les partenaires, et **traiter les discontinuités et franchissements d'infrastructures sur le réseau structurant**



1.3 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



1.4 **Faciliter la circulation des vélos dans la ville à court terme** : création de doubles sens cyclables, sas vélos, déploiement des cédez-le-passage cycliste



P Axe d'actions n°2 : Offrir un stationnement adapté à tous

Propositions d'actions

Stationnement sécurisé

- **Action 2.1** : Mettre en place des parkings vélos sécurisés aux abords des gares existantes et en projet
- **Action 2.2** : Déployer des abris vélos au sein des écoles à destination des enfants et des personnels
- **Action 2.3** : Favoriser le déploiement de stationnement vélo privé en communiquant sur les programmes existants



Abri vélo ouvert dans une école à Bonson

alveolite 

P Axe d'actions n°2 : Offrir un stationnement adapté à tous

Propositions d'actions

Stationnement sur voirie

- **Action 2.4** : Mise en place d'arceaux et mise en conformité à la LOM
- **Action 2.5** : Poursuite du maillage d'arceaux auprès des pôles générateurs, et mise en place d'arceaux vélocargos à proximité des écoles

Arceaux vélos (de 500 à 1 000 € prix HT pour 4 arceaux)



- espace **utilisable** (usage : stationnement vélo) ;
- physiquement **dissuasif** ;
- répond à la demande de stationnement des cyclistes ;
- penser à assurer l'entretien matériel (balayage, retrait périodique des vélos abandonnés) ;
- penser à mettre en place une signalisation d'emplacement réservé pour les cyclistes afin de dissuader les 2RM de stationner sur cet espace. Le marquage du mot « vélo » sera prochainement autorisé par la réglementation.



Exemple d'arceaux spécifiques pour vélocargos

Axe d'actions n°3 : Développer l'offre de services aux habitants

Propositions d'actions

Objectif des actions de services = permettre à tous les habitants de bénéficier d'un vélo en bon état de fonctionnement

- **Action 3.1** : Proposer des ateliers d'auto-réparation et de réparation
- **Action 3.2** : Déployer des bornes de réparation et de gonflage en des points stratégiques de la Ville
- **Action 3.3** : Mettre à disposition des équipements de sécurité
- **Action 3.4** : Organiser une bourse aux vélos annuelle



Exemple de borne de gonflage



Axe d'actions n°4 : Communication et promotion de la culture vélo



Propositions d'actions

- **Action 4.1** : Développer la culture vélo auprès des plus jeunes en proposant le programme « Savoir rouler à vélo »
- **Action 4.2** : Proposer des ateliers de vélos-écoles auprès des adultes
- **Action 4.3** : Organiser des évènements fédérateurs autour du vélo
- **Action 4.4** : Organiser une campagne de communication sur le partage de la rue
- **Action 4.5** : Communiquer sur la pratique du vélo
- **Action 4.6** : Encourager les entreprises à favoriser la pratique du vélo parmi leurs salariés



02

Mise en œuvre proposée

Proposition de phasage – Court terme

Court terme

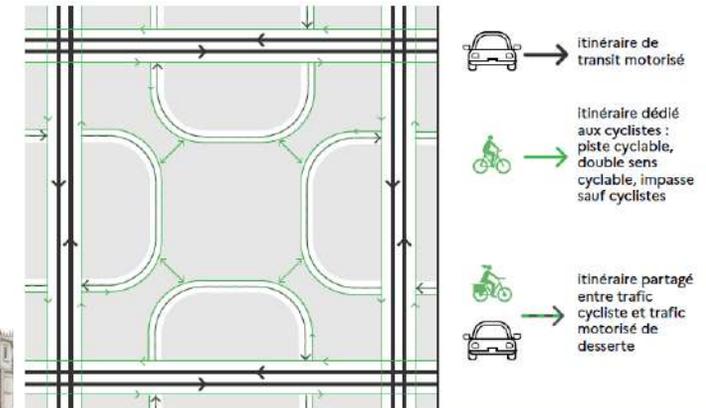
1.1 Lancement d'une étude pour la modification du plan de circulation dans le centre-ville de Longjumeau

Aujourd'hui :

- Un centre-ville engorgé par une circulation motorisée très importante (plus de 10 000 véhicules par jour sur la rue du Président François Mitterrand), dont une partie de trafic de « shunt »
- Des aménagements de voirie et de carrefours très « routiers » qui n'incitent pas à la modération des vitesses
- Peu de place donnée aux cyclistes et aux piétons
- Un vrai travail d'apaisement et de redistribution de la voirie au profit des autres usagers de l'espace publics (notamment piétons et cyclistes) nécessaire



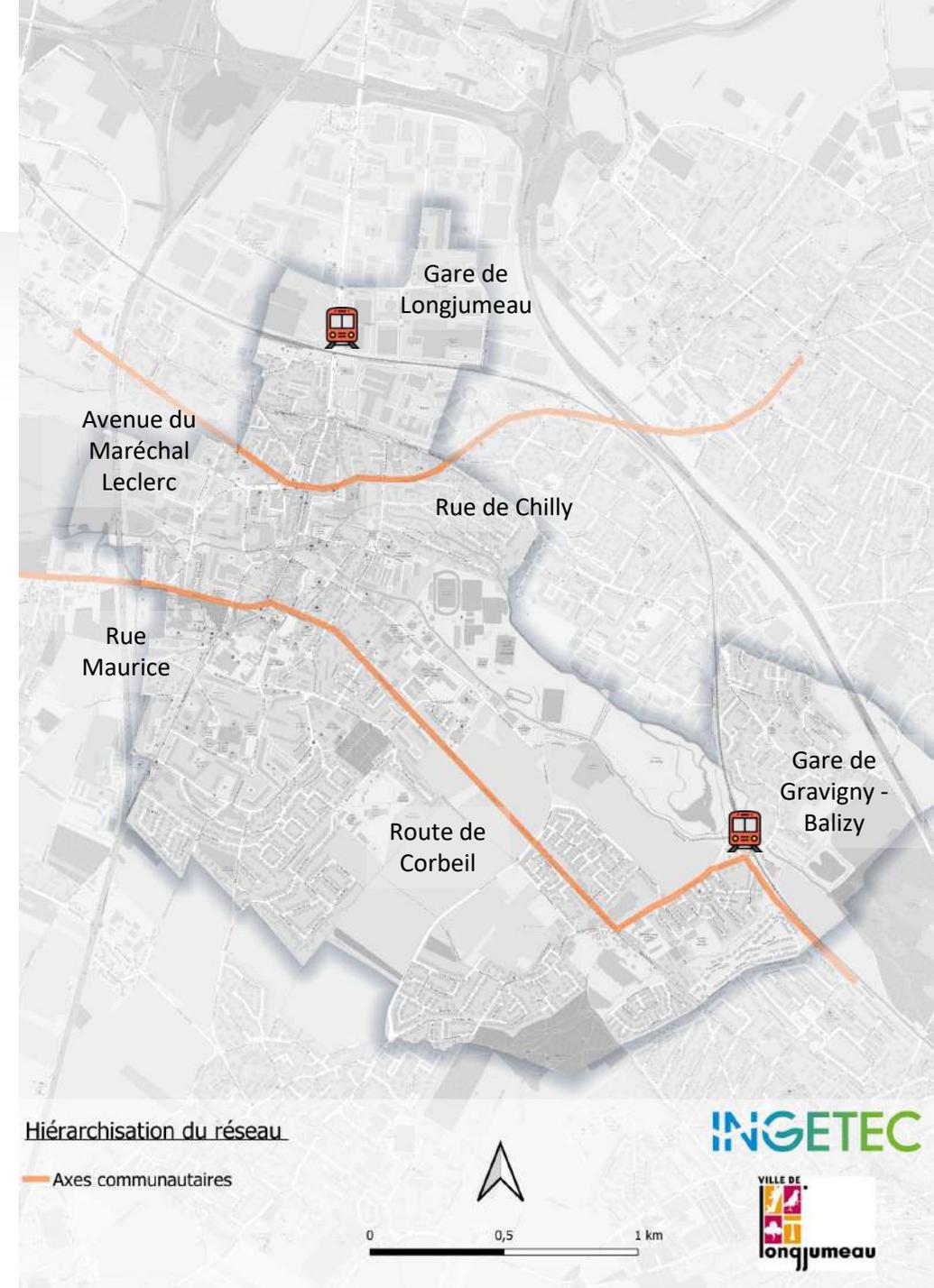
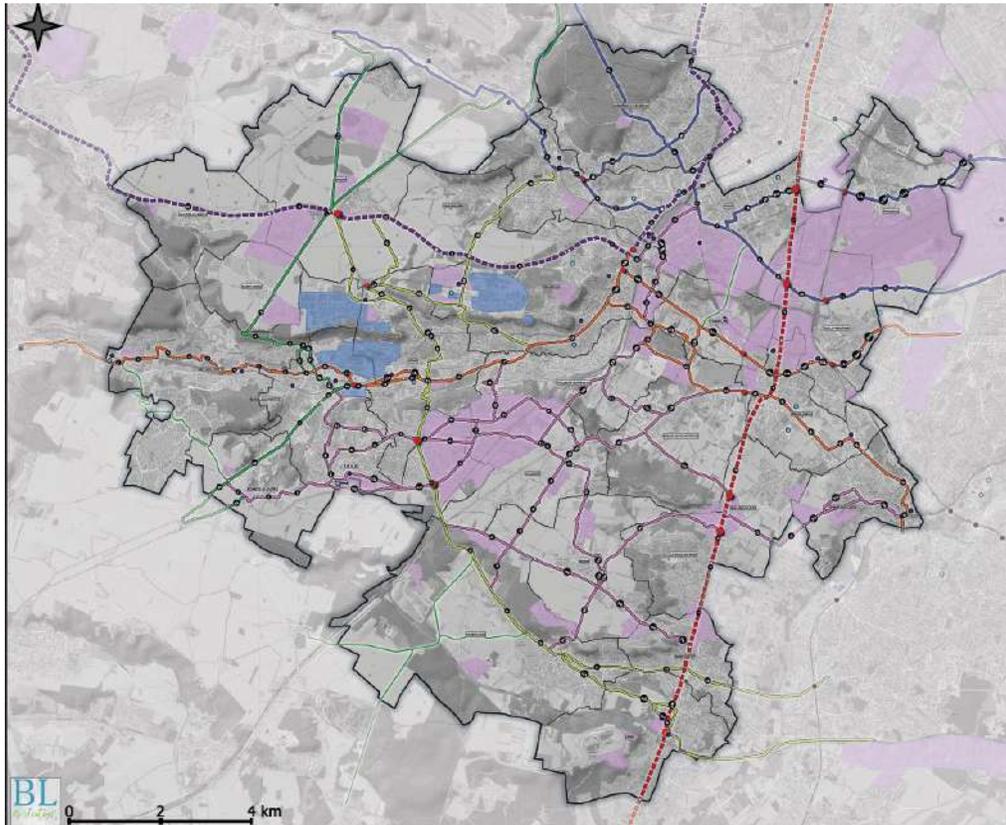
Lancement d'une étude de circulation sur le centre-ville, avec pour objectif de réduire le trafic de transit pour apaiser la circulation, et créer davantage d'espaces pour les piétons et cyclistes



Court terme

1.2 Aménagement du réseau structurant communautaire : Liaison Rue Maurice – Route de Corbeil

- Maîtrise d'ouvrage CPS



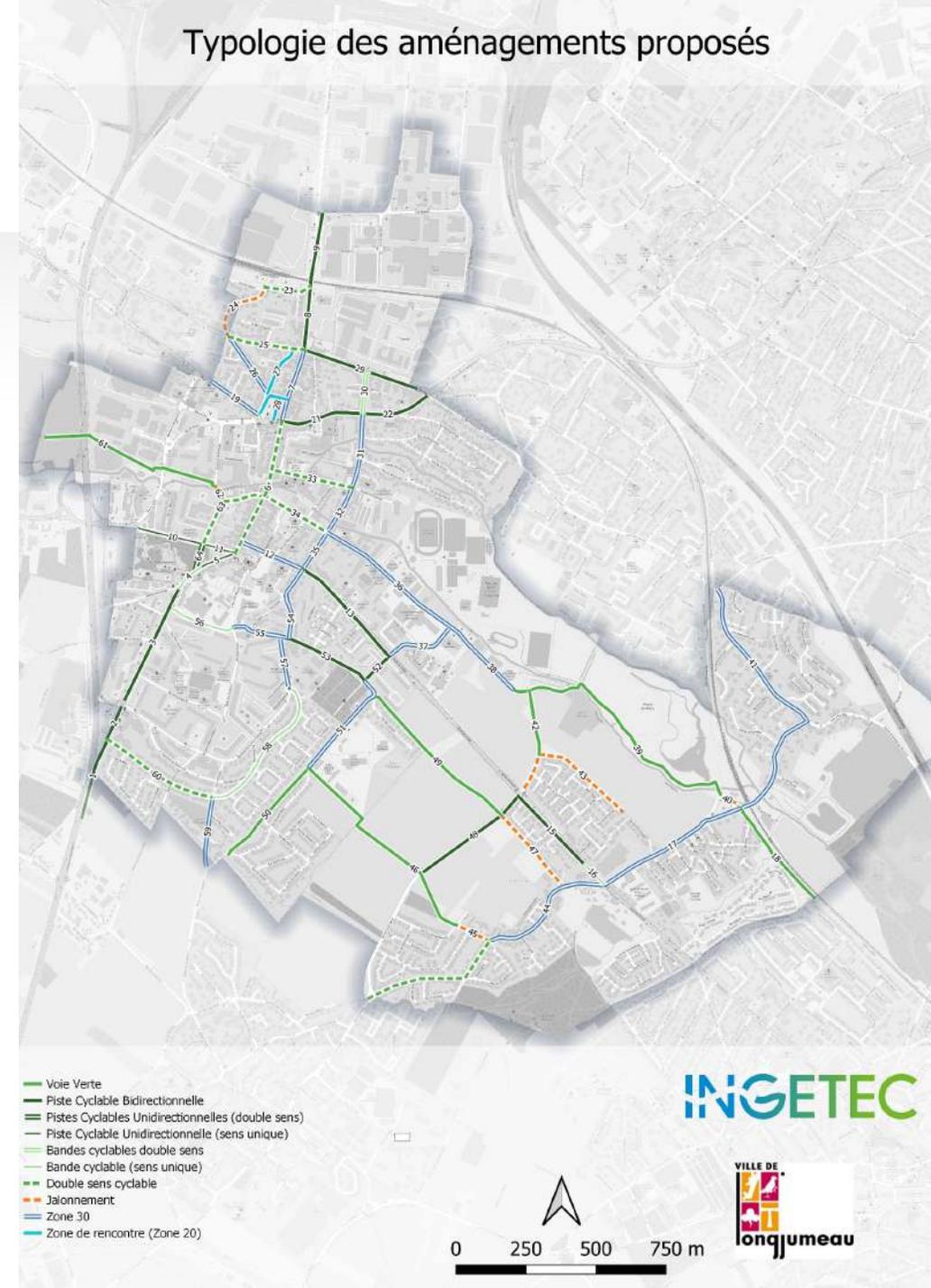
Court terme

1.3 Aménager le réseau cyclable communal

Propositions à partir des axes prioritaires définis par la ville et de la faisabilité technique et financière (budget de 75 000 € HT par an hors subventions) :

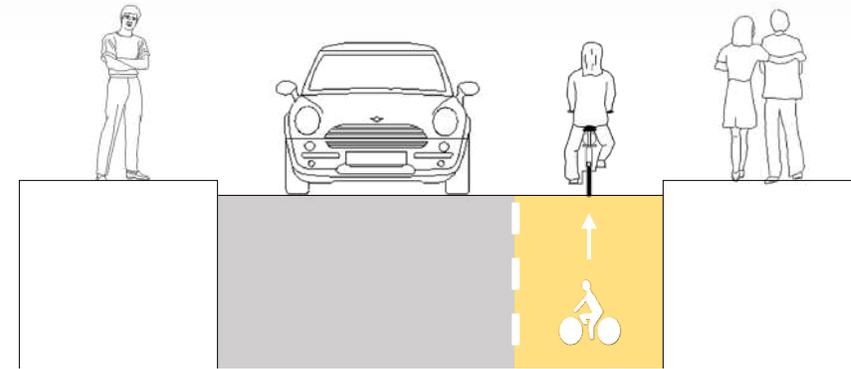
- Rue Pipien
- Avenue de la Gare
- Rue Siniargoux
- Rue Georges Bizet
- Rue des Chanterelles
- Rue Daniel Mayer
- Plaine de Balizy
- Parking Gravigny-Balizy
- Rue de Ballainvilliers
- Rue du Soleil Levant
- Rue Jules Ferry
- Allée du Cimetière
- Boulevard de Bretagne
- Rue de l'Yvette

Typologie des aménagements proposés



Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 23 : rue Pipien



Linéaire : 170 m



Aménagement proposé :

Marquage au sol d'un double sens cyclable



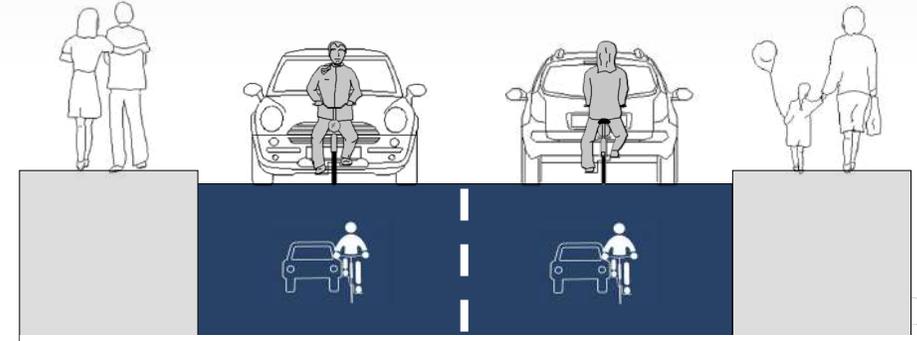
Impacts

RAS



Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 24 : rue de la Gare



Linéaire : 265m



Aménagement proposé :

Marquage au sol de la trajectoire des cyclistes (logo vélo + chevrons au centre de la voie de circulation)



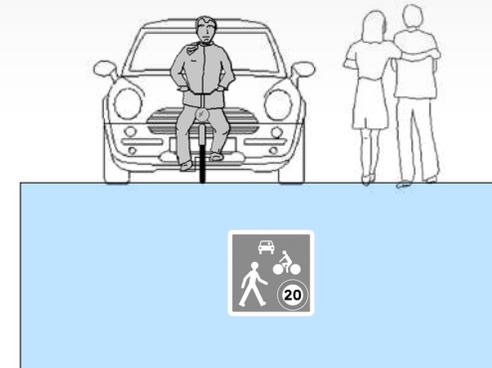
Impacts

RAS



Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 27 : rue Siniargoux



Linéaire : 205 m



Aménagement proposé :

Règlementation en zone de rencontre : marquage au sol + panneaux



Impacts

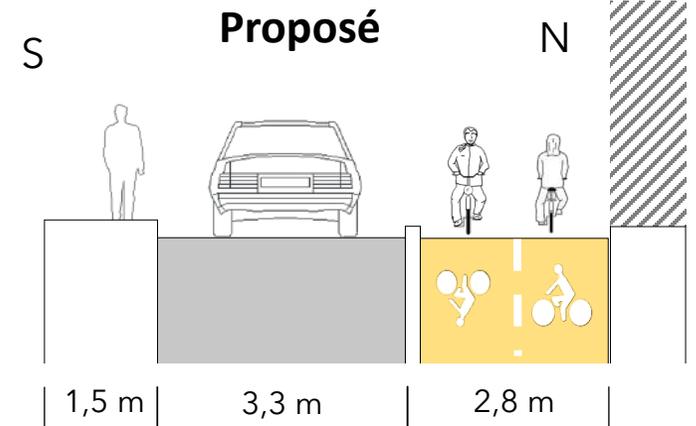
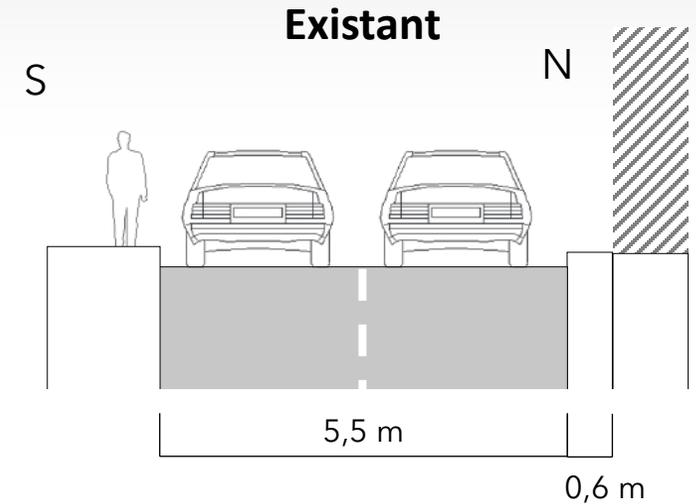
RAS



Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 29 : rue Georges Bizet

Section 1



Linéaire : 75 m

Aménagement proposé :

Piste cyclable bidirectionnelle côté Nord de 2,60 m de large (inférieur aux recommandations du CEREMA sur un linéaire de 75 m environ)
 Implantation côté Nord pour limiter les conflits (peu d'entrées riveraines) et garantir la continuité avec la piste à créer sur la rue PFM au Nord)

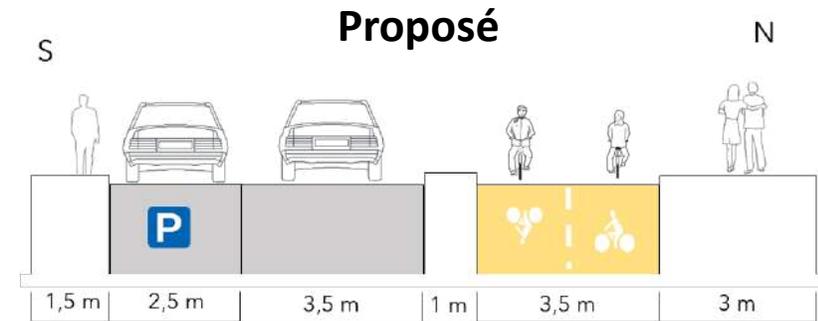
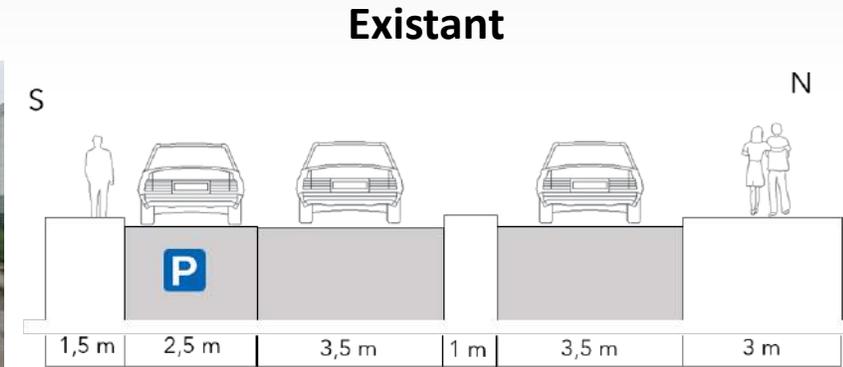
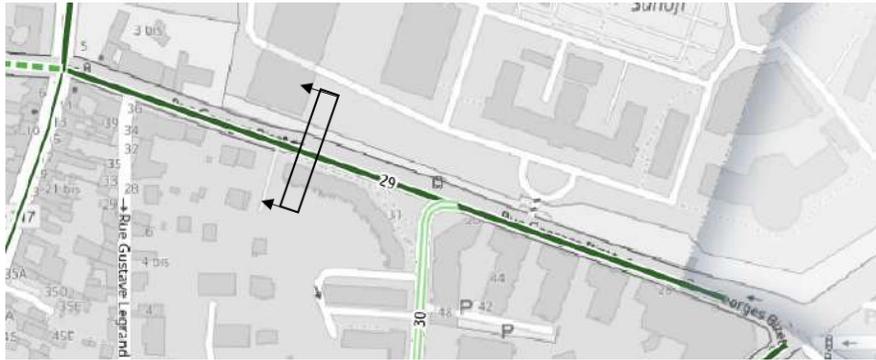
Impacts

Suppression d'une voie de circulation / suppression trottoir côté Nord / reprise réseau d'éclairage

Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 29 : rue Georges Bizet

Section 2



 **Linéaire** : 100 m

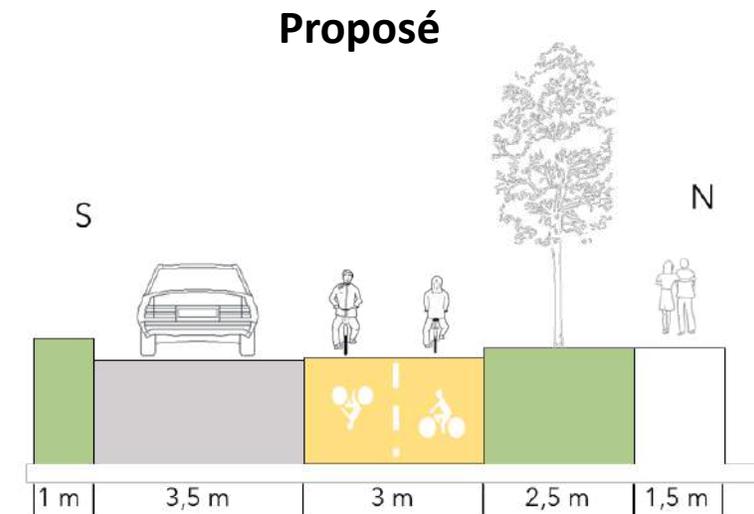
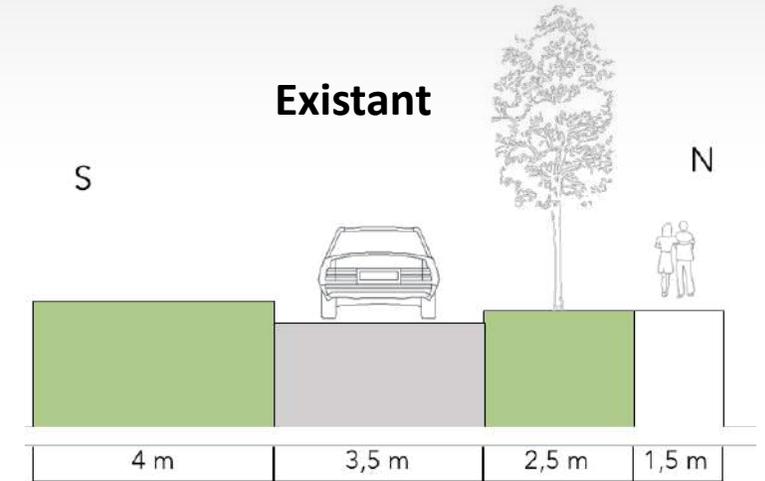
 **Aménagement proposé** :
Piste cyclable bidirectionnelle côté Nord de 3,5 m de large sur l'emprise de la voie de circulation existante

 **Impacts**
Suppression d'une voie de circulation

Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 29 : rue Georges Bizet

Section 3



 **Linéaire** : 25 m

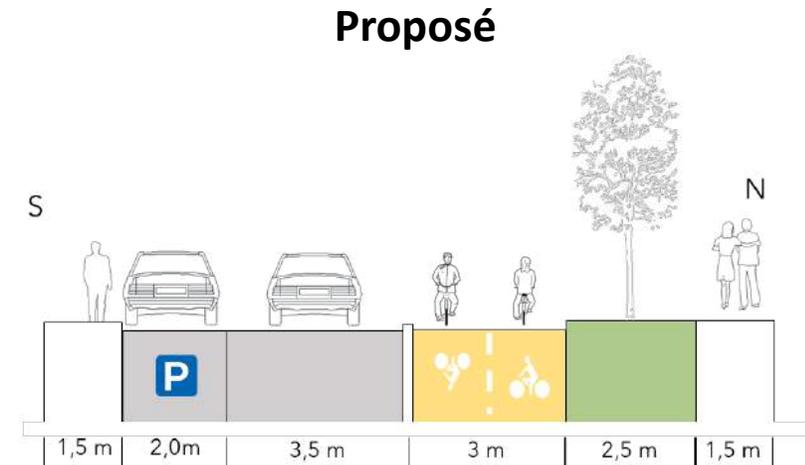
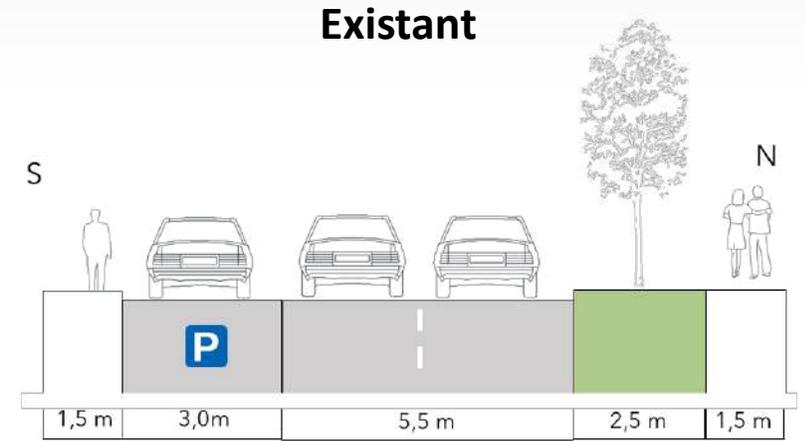
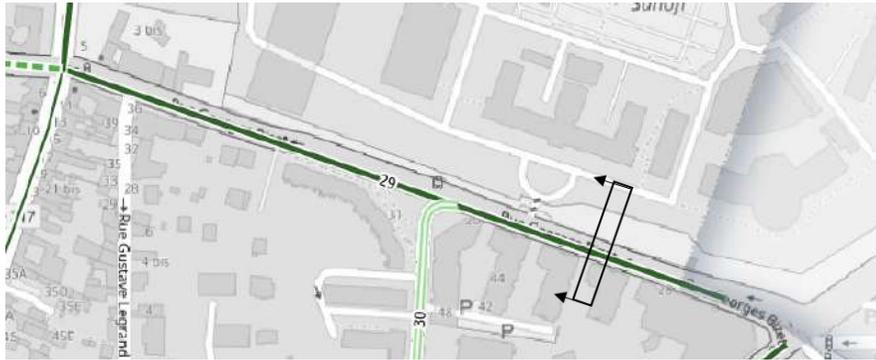
 **Aménagement proposé** :
Piste cyclable bidirectionnelle en lieu et place de la voie de circulation existante

 **Impacts**
Création d'une voie de circulation sur l'îlot paysager existant

Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 29 : rue Georges Bizet

Section 4



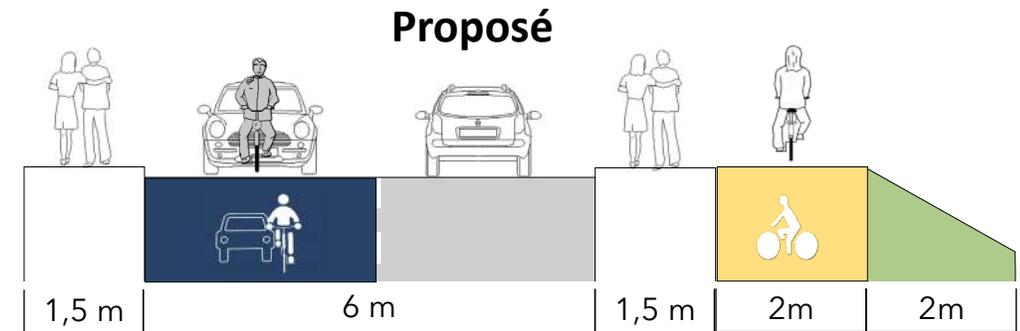
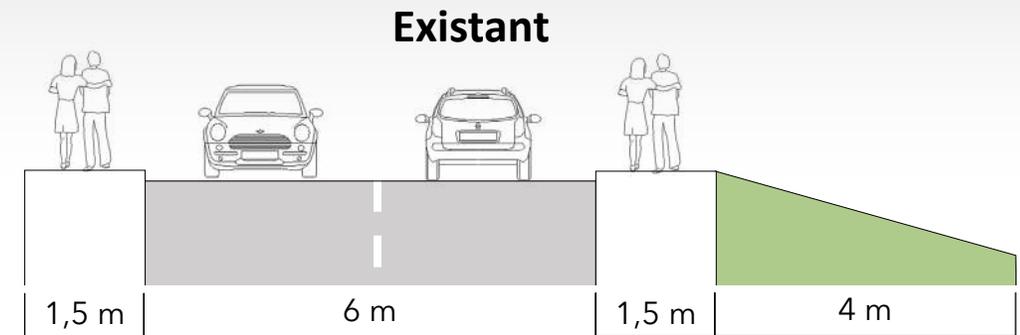
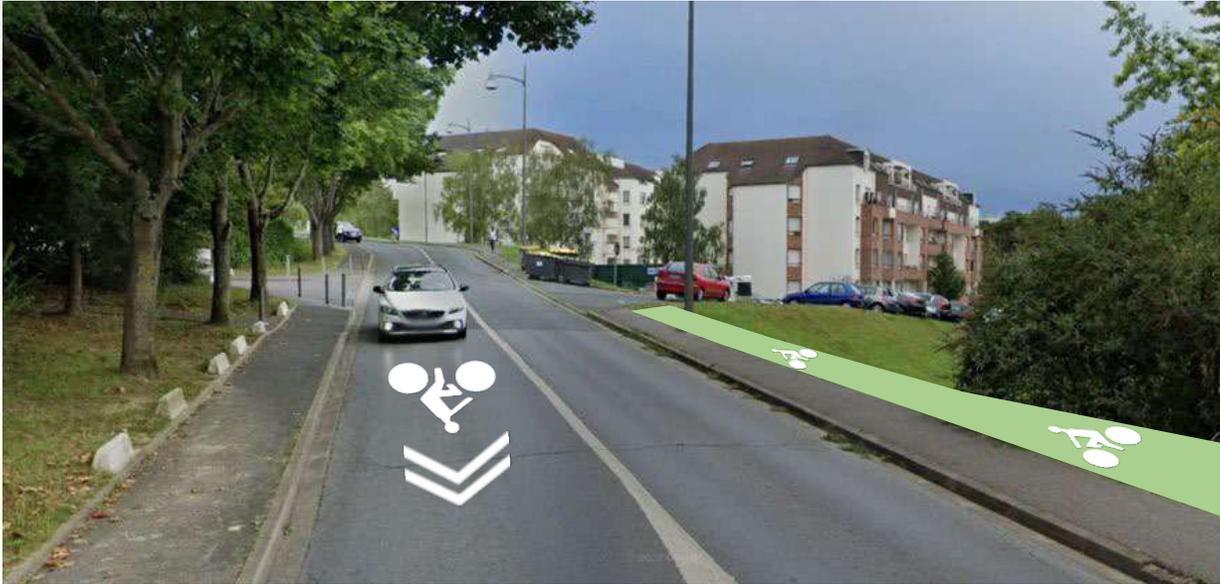
 **Linéaire** : 25 m

 **Aménagement proposé** :
Piste cyclable bidirectionnelle côté Nord en lieu et place d'une voie de circulation

 **Impacts**
Suppression d'une voie de circulation côté sud

Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 37 : rue des Chanterelles



Linéaire : 260 m



Aménagement proposé : Proposition 1

Marquage au sol de la trajectoire des cyclistes dans le sens descendant et création d'une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens montant



Contraintes

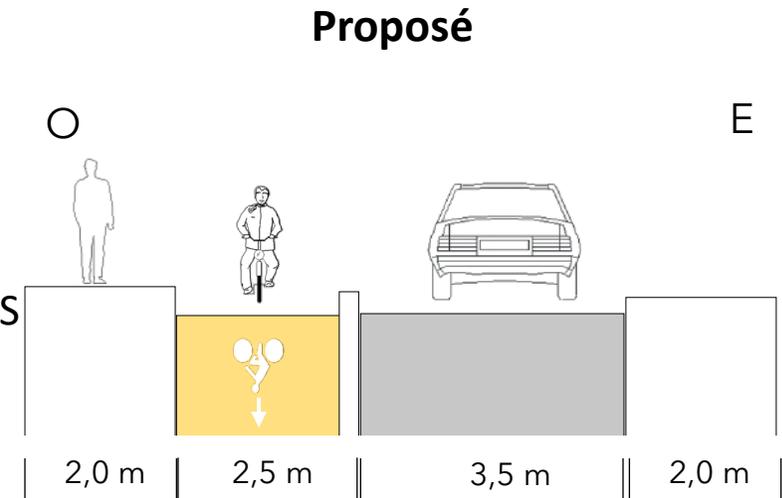
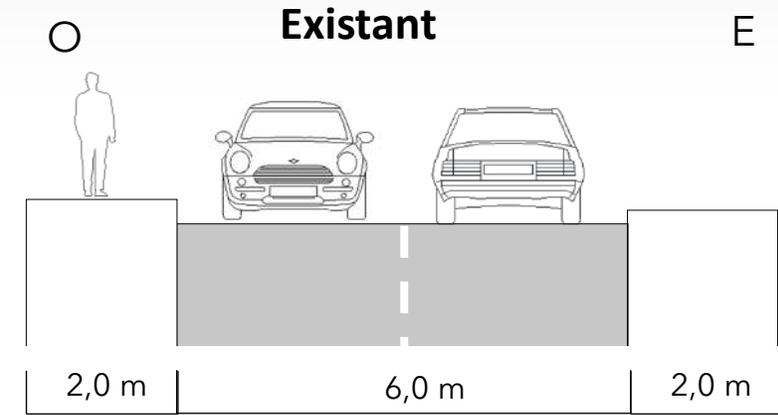
Passage de lignes de bus et de forains, pentes, gestion des eaux pluviales
Impacts : coûts importants (terrassements et soutènement à prévoir)



Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 52 : Allée du Cimetière

Section 1



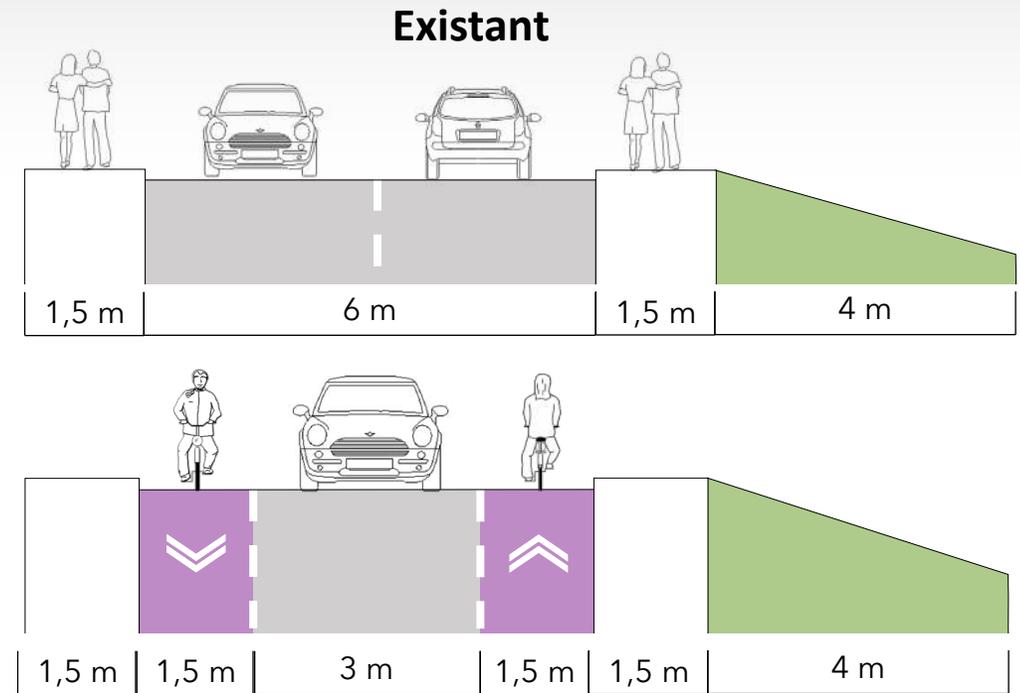
 **Linéaire :** 120 m

 **Aménagement proposé : Proposition 1**
 Piste cyclable unidirectionnelle dans le sens de la montée
 Jalonnement cyclable dans le sens de la descente
 Carrefour avec la route de Corbeil à recalibrer suivant projet de piste cyclable de la CPS

 **Impacts**
 Mise à sens unique en direction du sud (dans le sens de circulation de la navette)
 Impacts à évaluer sur la circulation du quartier (présence de la future cité judiciaire)

Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 37 : rue des Chanterelles



Linéaire : 260 m



Aménagement proposé : Proposition 2

Chaussée à voie centrale banalisée



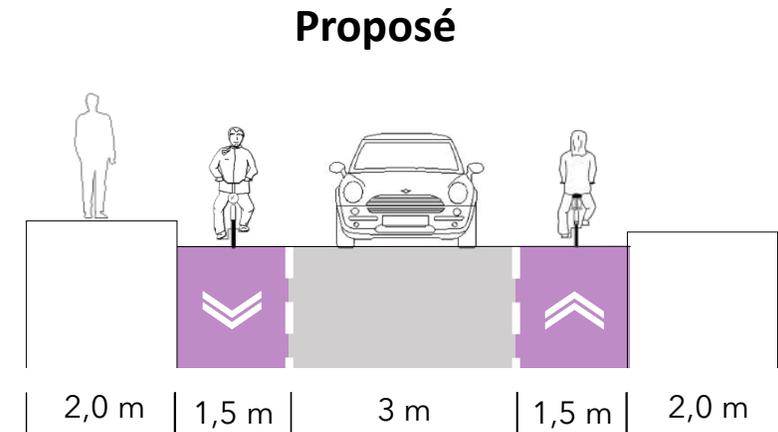
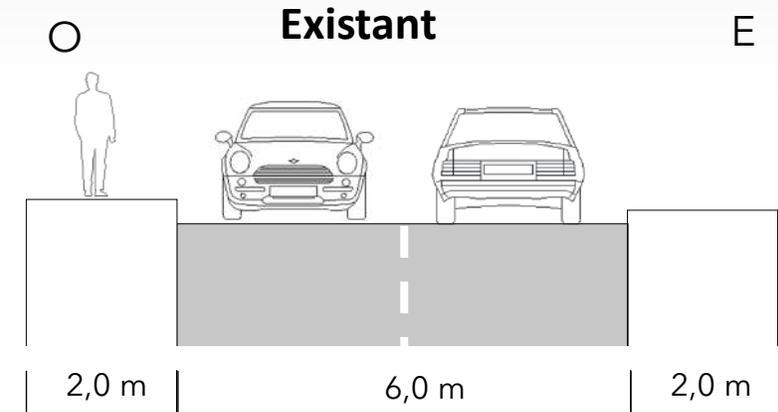
Impacts

Suppression des îlots centraux

Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 52 : Allée du Cimetière

Section 1



 **Linéaire** : 120 m

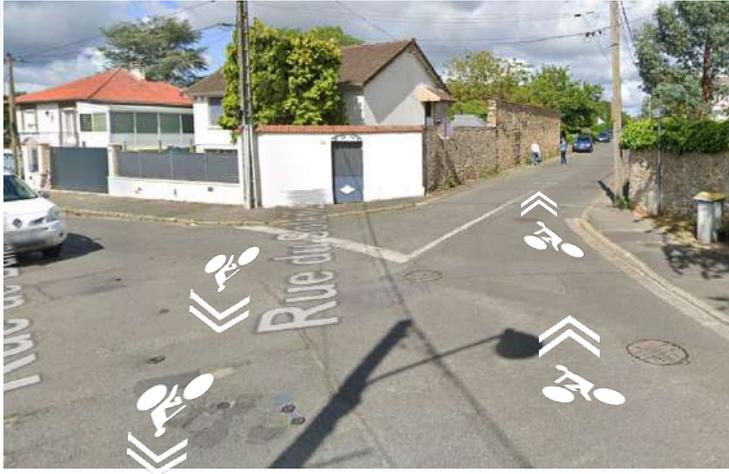
 **Aménagement proposé : Proposition 2**
Chaussée à voie centrale banalisée

 **Impacts et contraintes**
Conservation du double sens

Attention difficultés de fonctionnement de la CVCB au niveau du carrefour avec la route de Corbeil

Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 45 : rue du Soleil Levant



Linéaire : 130 m



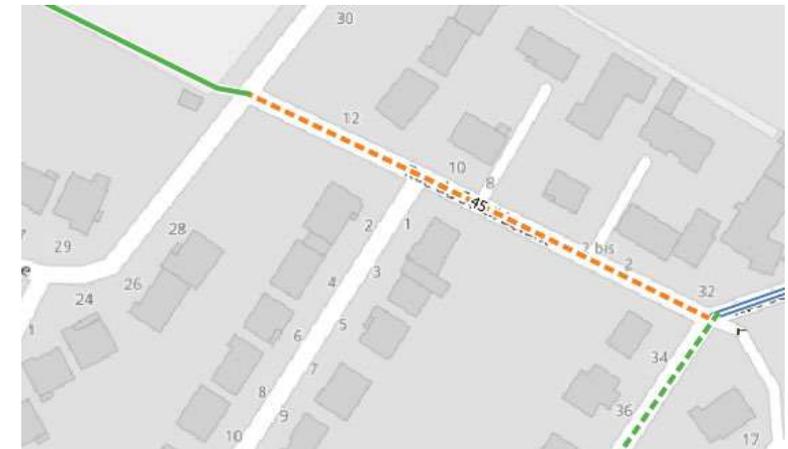
Aménagement proposé :

Jalonnement (marquage au sol + panneaux)



Impacts

RAS



Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 46 : Chemin de la Grange du Breuil

Section 1 : Chemin de la Grange du Breuil de l'Avenue Victor Basch à la rue du Soleil Levant

Existant

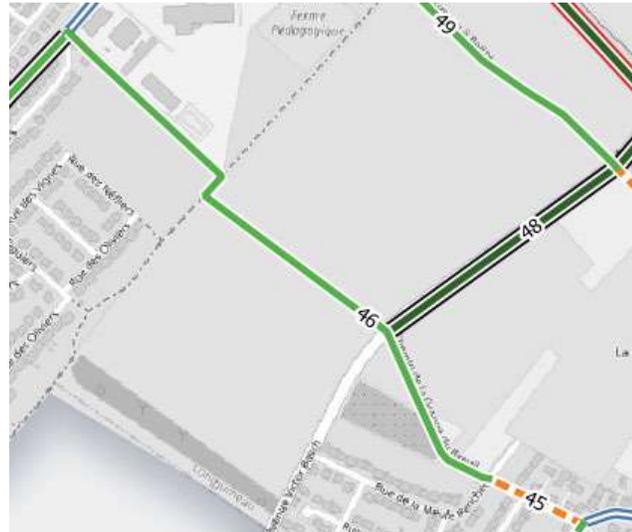


Linéaire : 820 m



Aménagement proposé :

- Aménagement d'une voie verte (réfection du chemin existant et pose d'un enrobé)
- Pose de panneaux de jalonnement
- Reprise du marquage de la traversée cyclable sur l'Avenue Victor Basch
- Solution d'éclairage / bandes réfléchissantes à étudier



Proposé



Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 62 : Boulevard de Bretagne

Zoom : carrefour rue du Docteur Roux / Allée du Cimetière



Aménagement proposé :

Mise en place d'un plateau surélevé
Suppression du mobilier urbain



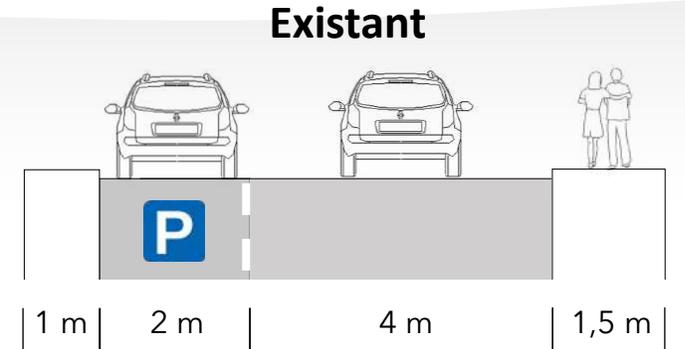
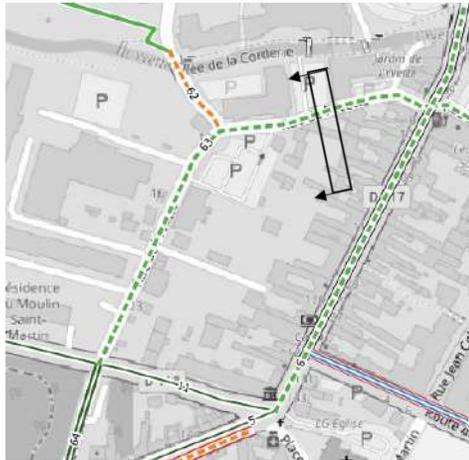
Impacts

RAS

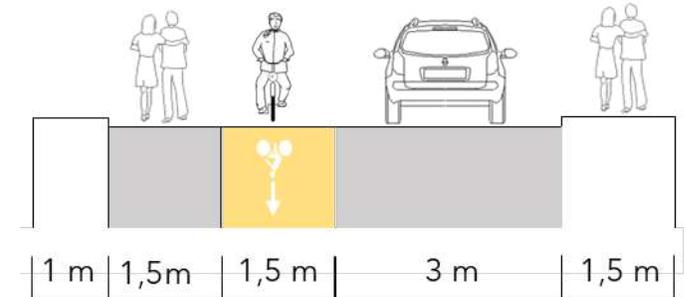
Court terme - Réseau cyclable communal

Tronçon 63 : rue de l'Yvette

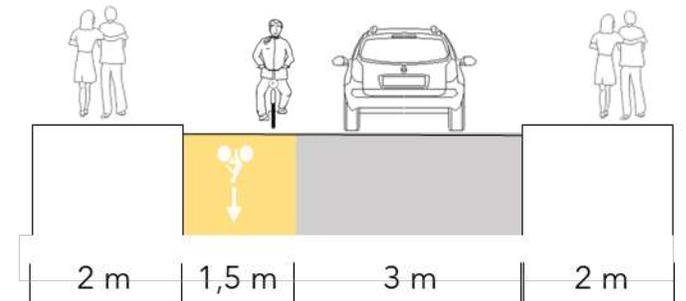
Section 1 : de la rue PFM au Boulevard de Bretagne



Proposition 1 (court terme)



Proposition 2 (moyen terme)



Aménagement proposé :

Mise en place d'un double sens cyclable

Impacts

Court terme (sous forme d'expérimentation) : neutralisation de 10 places de stationnement, élargissement du trottoir (via pose de balises), création d'un double sens cyclable sous forme de bande cyclable

Moyen terme : pérennisation de l'aménagement (reprise globale de la voirie)

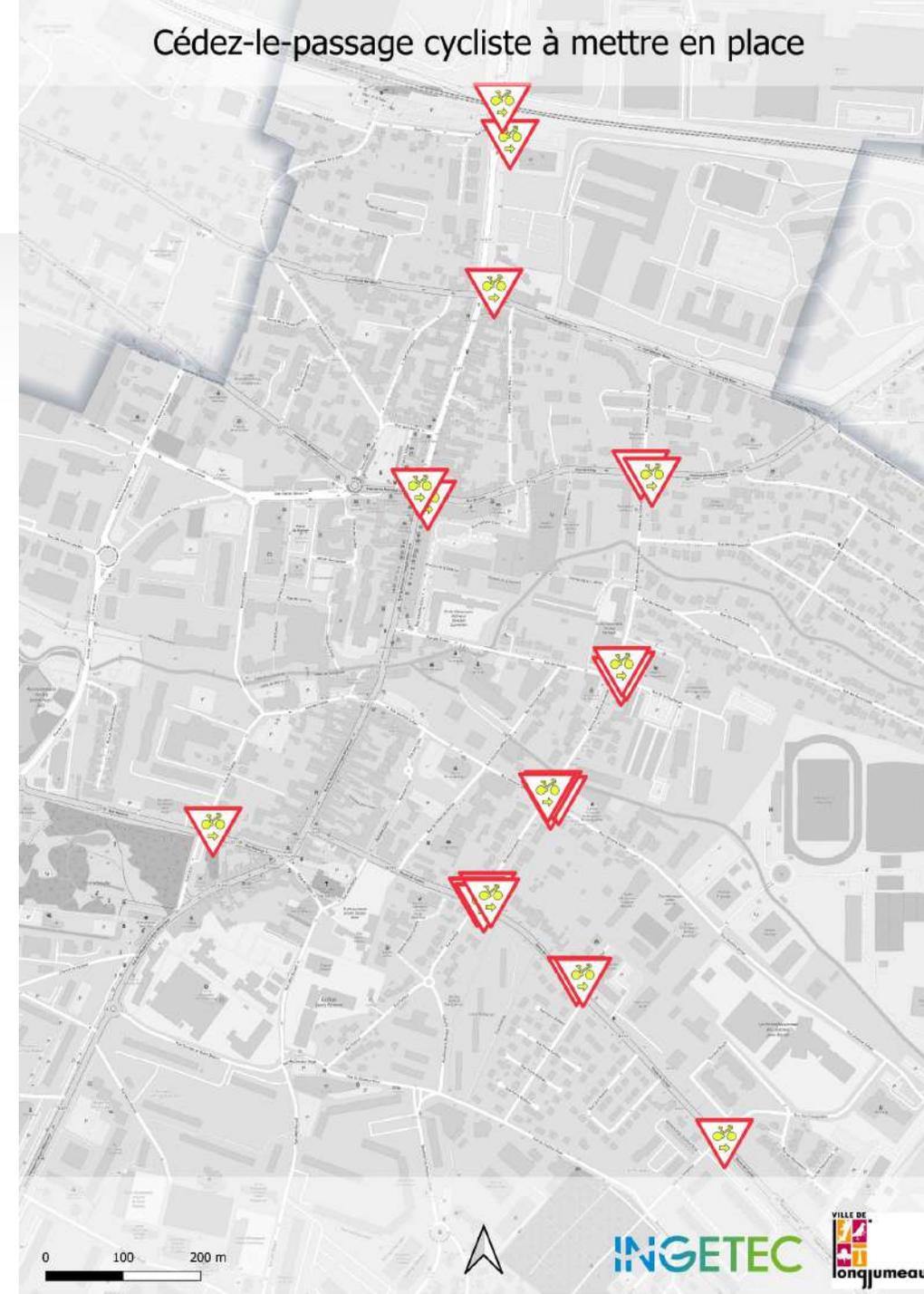
Court terme

1.4 Faciliter la circulation des cyclistes dans la commune

- Mise en place de cédez-le-passage cycliste au niveau de 22 mâts de feux



Cédez-le-passage cycliste à mettre en place



Pourquoi mettre en place des cédez-le-passage cyclistes ?

La position avancée du cycliste, son faible gabarit et sa vitesse d'approche modérée lui offre une bien meilleure visibilité et permet une réinsertion facile dans le trafic.

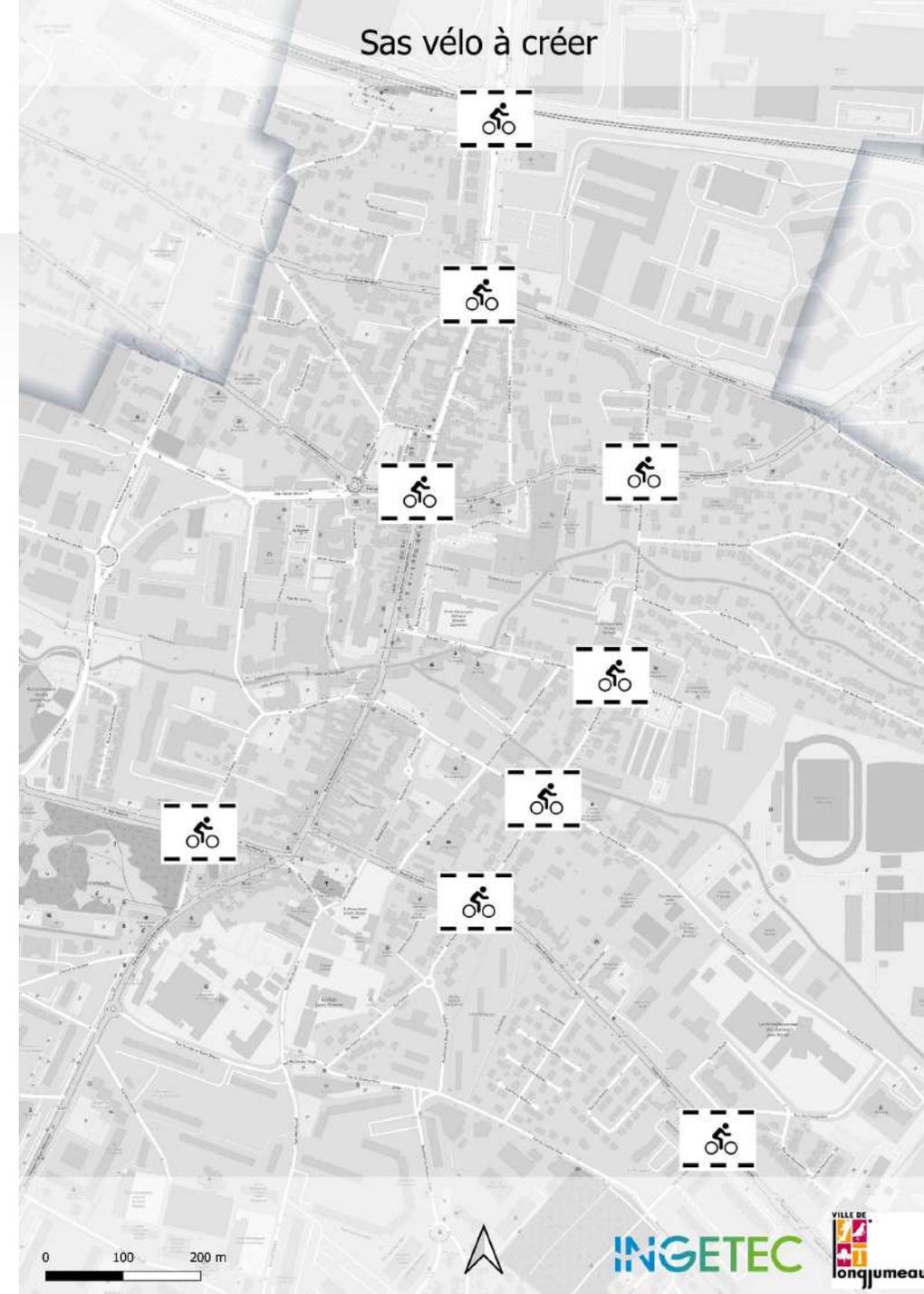
Cette possibilité offerte au cycliste réduit les efforts au redémarrage, et améliore la sécurité en permettant au cycliste de s'engager au moment le plus opportun (en évitant de se trouver dans l'angle mort d'un véhicule par exemple)



Court terme

1.4 Faciliter la circulation des cyclistes dans la commune

- Mise en place de sas vélo au niveau des feux (30 sas)
- Masquage des répétiteurs de feux pour améliorer le respect des sas vélos



Pourquoi mettre en place des sas vélos ?

La création de sas vélo permet au cycliste :

- de mieux voir et d'être vu
- de présélectionner son tourne-à-gauche avant les véhicules derrière lui
- de démarrer avant les véhicules motorisés, ce qui assure une bonne perception et insertion
- de ne pas respirer les gaz d'échappement au démarrage



Court terme

1.4 Faciliter la circulation des cyclistes dans la commune

- Quels mobiliers pour contraindre la circulation des deux-roues motorisés en ne contraignant pas (trop) les cyclistes et pour les piétons et PMR ?



Chicanes adaptées pour les cyclistes mais peu contraignantes pour les 2RM



Mobiliers contraignants pour les 2RM mais aussi pour les cyclistes

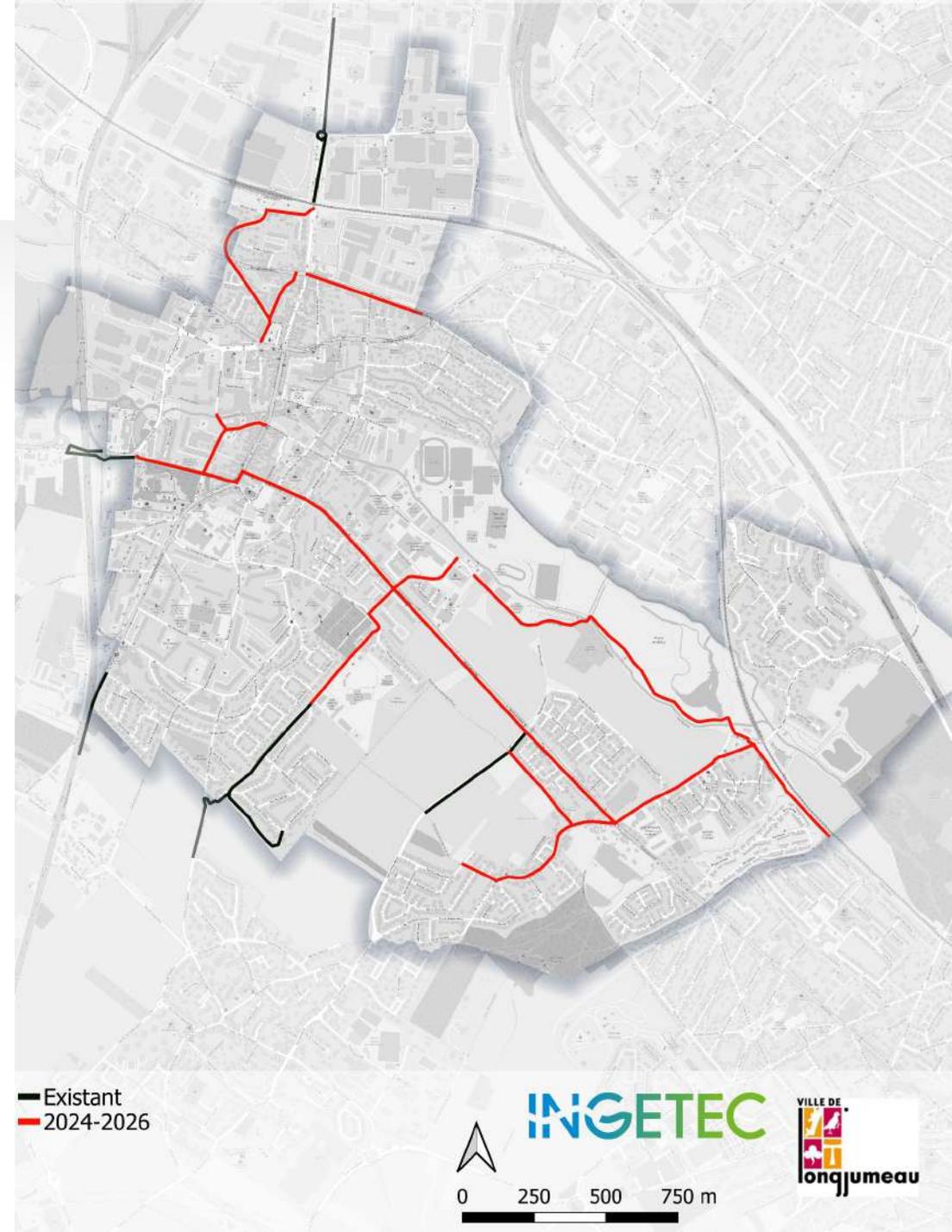


Court terme

Synthèse – Axe d’actions n°1 : Aménagements cyclables

- Etude préalable à la modification du plan de circulation du centre-ville en vue de son apaisement
- Aménagement des itinéraires communautaires : Axe Rue Maurice – Route de Corbeil (CPS)
- Aménagement des axes communaux (pistes cyclables, voie verte, doubles sens cyclable, jalonnement...)
- Mise en place de cédez-le-passage cycliste
- Mise en place de sas vélos

 **+7,2 km d’aménagements cyclables communaux**
+2,5 km d’axe communautaire



Court terme

2.1 Stationnement vélo

- Installation de parkings vélos sécurisés aux abords des gares (SNCF – d’ici fin 2023)



- Communication sur le programme Alvéole auprès des bailleurs et des copropriétés pour inciter au développement de locaux vélos privés

40%

Montant de l’investissement pris en charge



Nom de la gare	Nombre de stationnements en projet (fin 2023)		
	Total 2030	Consigne 2030	Libre accès 2030
Longjumeau	76	32	44
Gravigny-Balizy	34	14	20


Les copropriétés privées à usage d’habitation


Les écoles et les établissements d’enseignement


Les gares et pôles d’intermodalité


L’habitat social

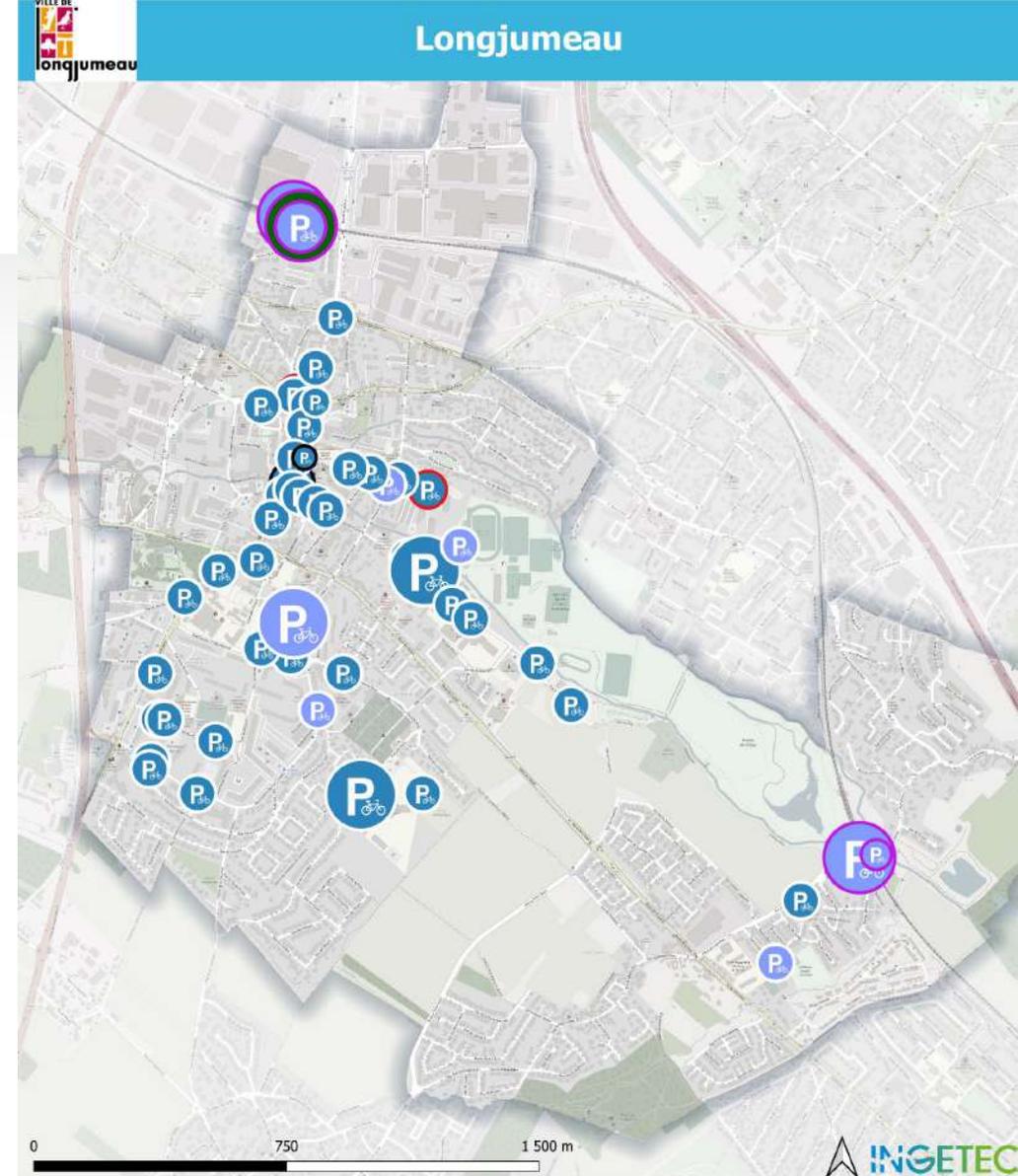
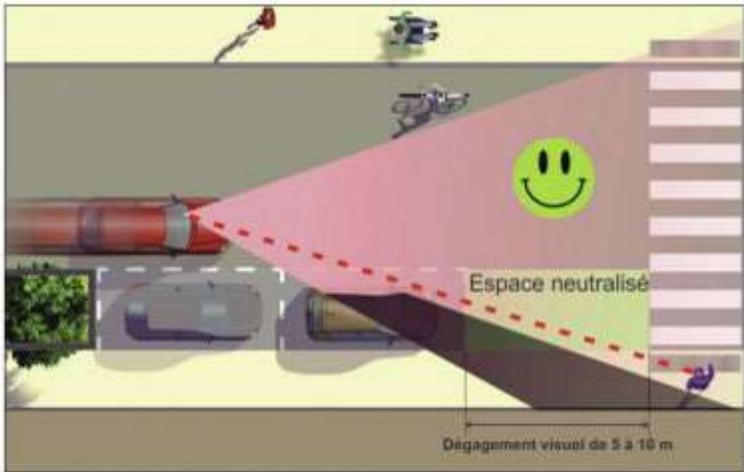

Les espaces et sites publics


Les espaces pour les livreurs à vélo

Court terme

2.1 Stationnement vélo

- Installation d'arceaux vélos
 - Sur des places de stationnement pour mise en conformité à la LOM et développement du maillage
 - **180 arceaux au total soit 360 emplacements**
 - Environ 35 places de stationnement voiture supprimées



Légende

Caractéristiques des stationnements

- Stationnements Existants
- Stationnements confortés
- Stationnements projetés
- Stationnements à créer

Prop - Stationnements - Typologie (taille fixe) Pour légende

- Arceaux
- Garage à vélo
- Arceaux avec recharge VAE
- Box
- Arceaux avec abri
- Box avec recharge VAE
- Racks

Court terme

Services vélos

- Proposer des ateliers d'autoréparation et de réparation en partenariat avec la recyclerie
- Déployer des bornes de gonflage aux points stratégiques de la ville (1 borne à chaque gare + 1 devant la mairie / en centre-ville ?)
- Mettre à disposition des équipements de sécurité
- Organiser une bourse aux vélos annuelle



Exemple de borne de gonflage

Court terme

Propositions d'actions

- Développer la culture vélo auprès des plus jeunes en proposant le programme « Savoir rouler à vélo »
- Proposer des ateliers de vélo-école auprès des adultes
- Organiser des évènements fédérateurs autour du vélo (challenges, etc.)
- Organiser une campagne de communication sur le partage de la rue à destination de tous les usagers (automobilistes, cyclistes, piétons)
- Communiquer sur la pratique du vélo
- Encourager les entreprises à favoriser la pratique du vélo parmi leurs salariés via le programme OEPV



Proposition de phasage – Moyen terme

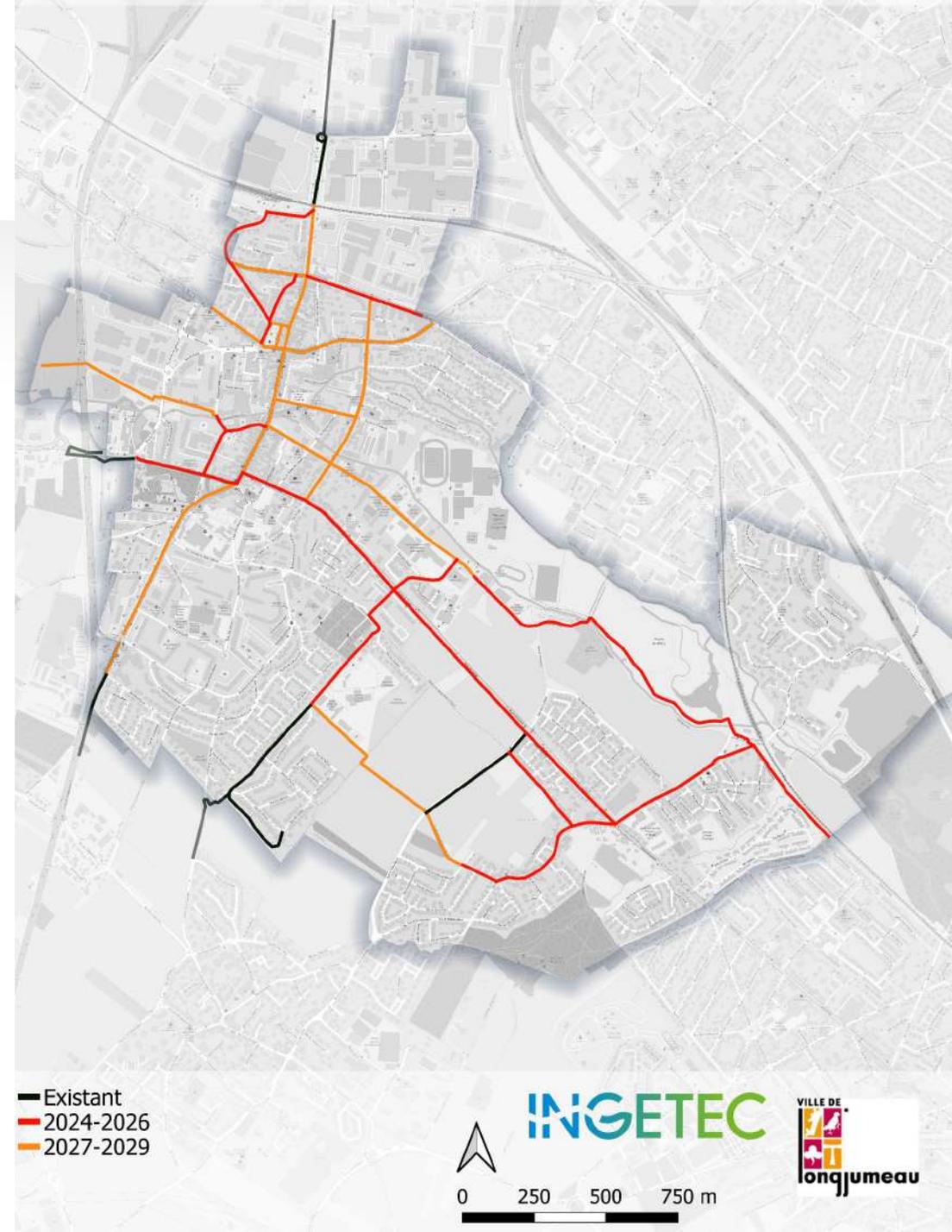
Moyen terme (2027-2029)

Synthèse – Axe d'actions n°1 : Aménagements cyclables

- Expérimentation et mise en œuvre du nouveau plan de circulation du centre-ville
- Réalisation progressive du RER Vélo
- Aménagement des itinéraires communautaires : Axe Avenue du Maréchal Leclerc – Rue de Chilly
- Poursuite de l'aménagement du réseau communal



+3,4 km d'aménagements cyclables communaux
+700 m d'axe communautaire



Moyen terme (2027-2029)

2.1 Stationnement vélo

- Déploiement d'abris vélos sécurisés au sein des écoles (1 abri de 10 arceaux pour chacune des écoles)
- Poursuite du maillage d'arceaux à proximité des pôles générateurs de déplacements :
 - 135 arceaux soit 270 emplacements



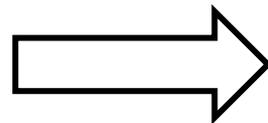
Abri vélo ouvert dans une école à Bonson



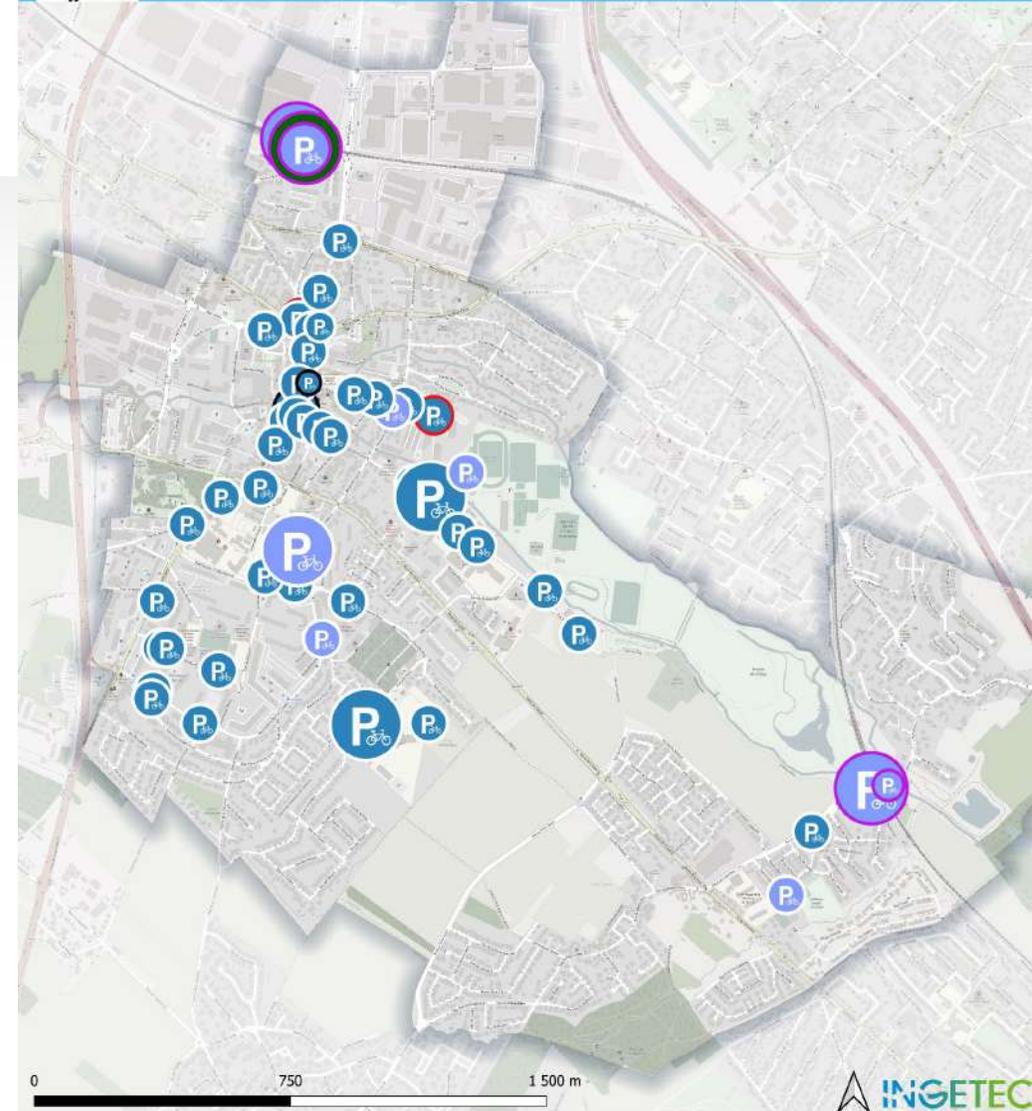
Exemple d'arceaux spécifiques pour vélocargos

Services vélos

Propositions d'actions



Poursuite des actions



Légende

Caractéristiques des stationnements

- Stationnements Existants
- Stationnements confortés
- Stationnements projetés
- Stationnements à créer

Prop - Stationnements - Typologie (taille fixe) Pour légende

- P Arceaux
- P Arceaux avec recharge VAE
- P Arceaux avec abri
- P Racks
- P Garage à vélo
- P Box
- P Box avec recharge VAE

Proposition de phasage – Long terme

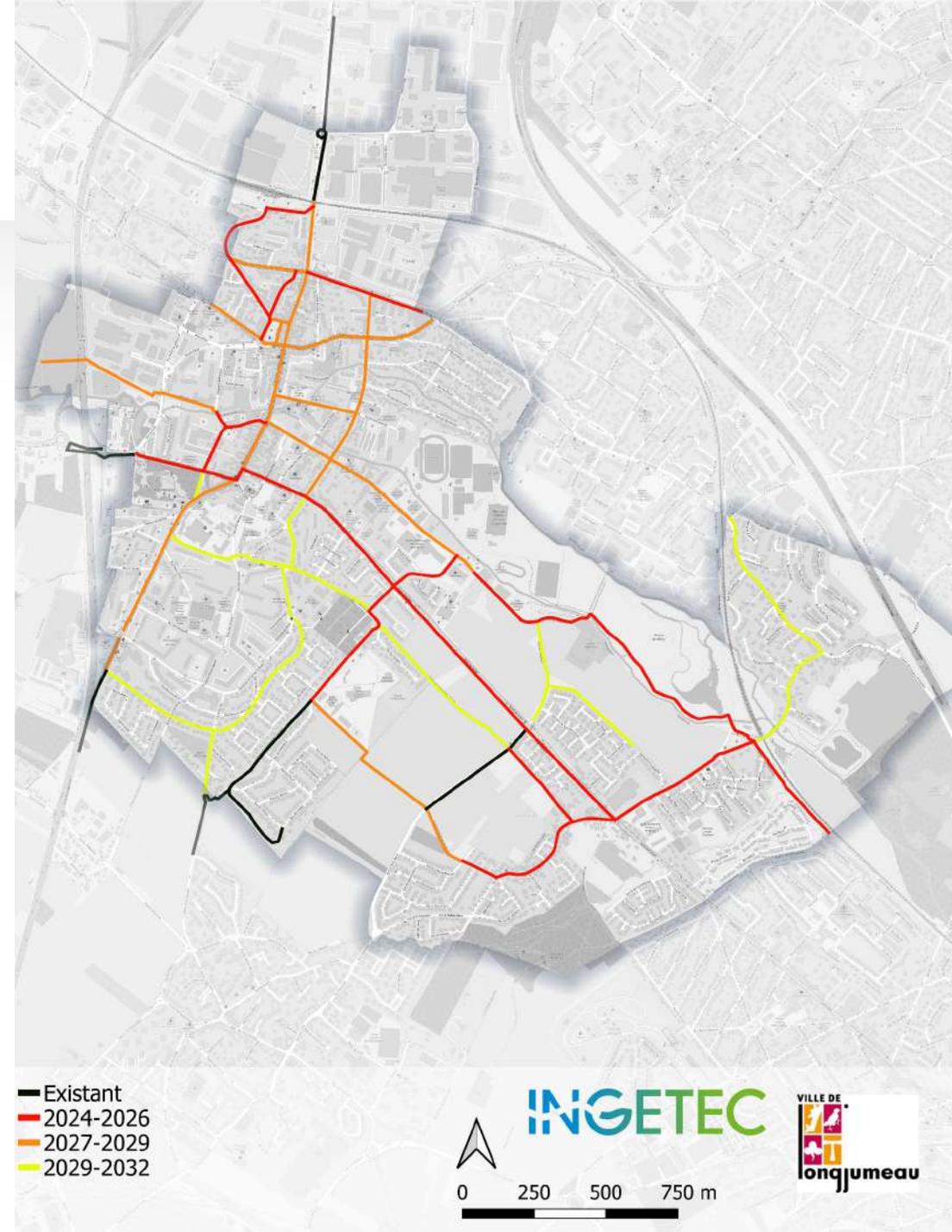
Long terme (2030-2032)

Synthèse – Axe d’actions n°1 : Aménagements cyclables

- Finalisation du RER Vélo
- Aménagement du réseau communal : 4,7 km



+4,7 km d’aménagements cyclables communaux



03

Echanges et questions / réponses

04

Annexes

04

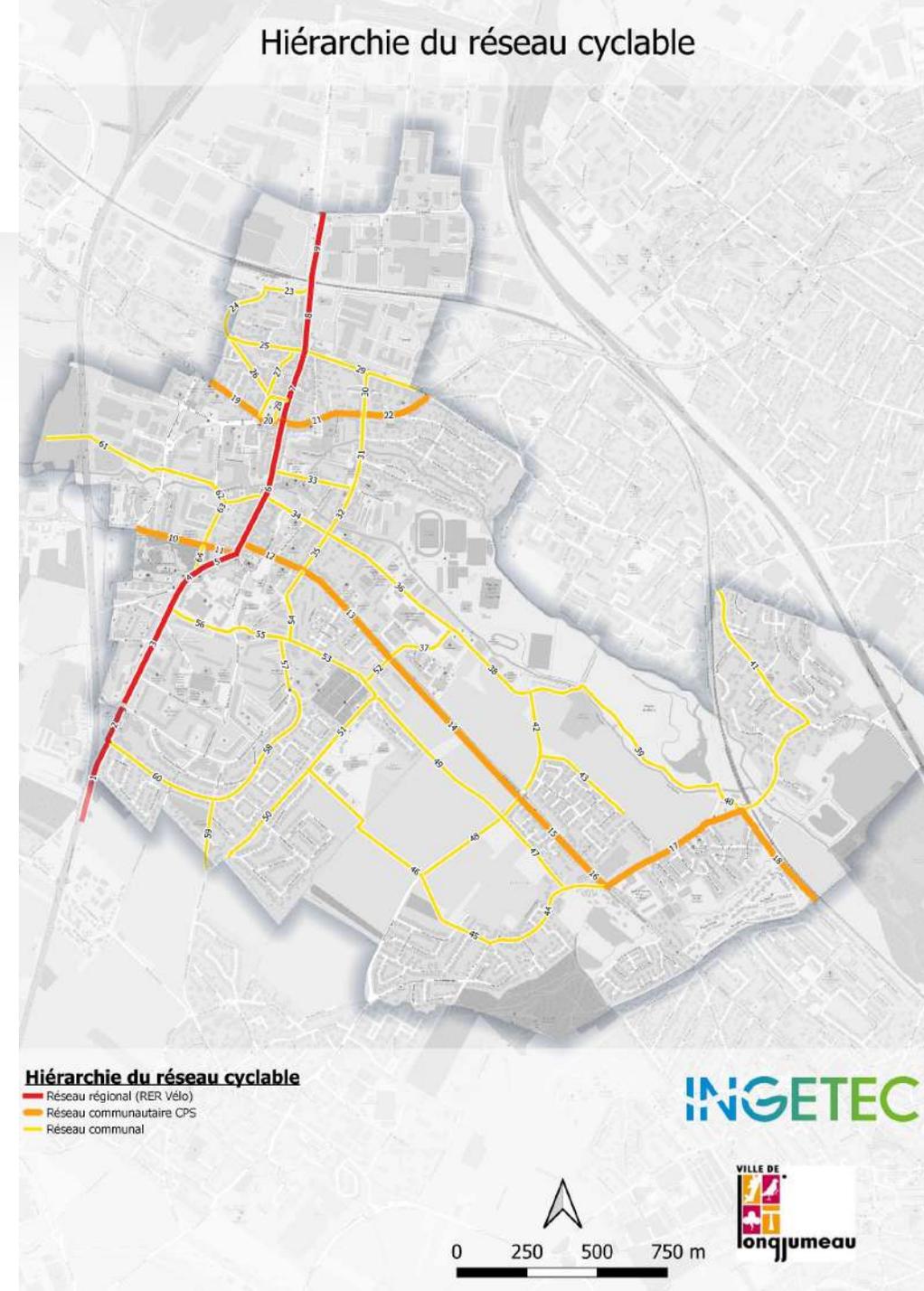
Annexe 1 : Détails sur le réseau cyclable projeté

Hiérarchie du réseau

Répartition du linéaire entre les trois types de hiérarchie

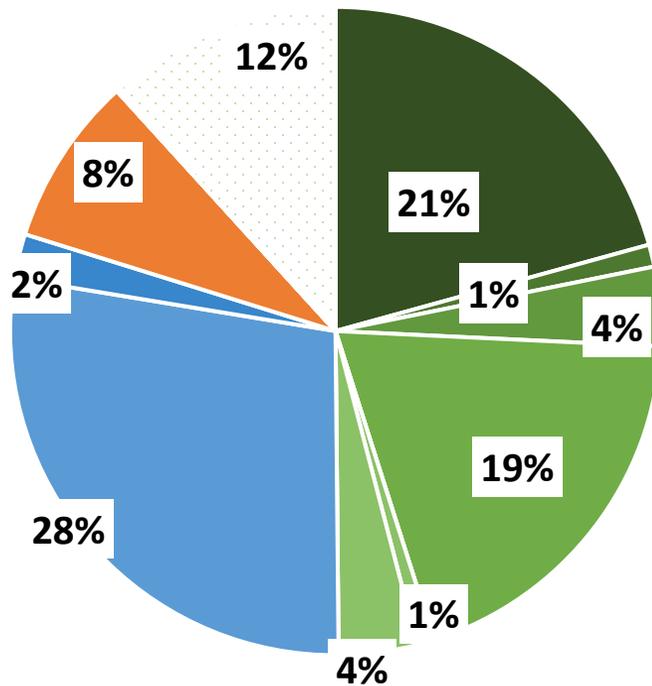
Typologies	Réseau régional (RER V)		Réseau communautaire		Réseau communal	
Aménagements cyclables séparés de la chaussée	1,5 km	71%	2,9 km	72%	5,1 km	35%
Aménagements cyclables sur chaussée	0,6 km	29%	0,1 km	2%	2,5 km	17%
Mixité cycles/véhicules	0	0%	1,0 km	25%	7,0 km	48%
Total	2,1 km	100%	3,9 km	100%	14,6 km	100%

Nombre total de kilomètres : 20,7

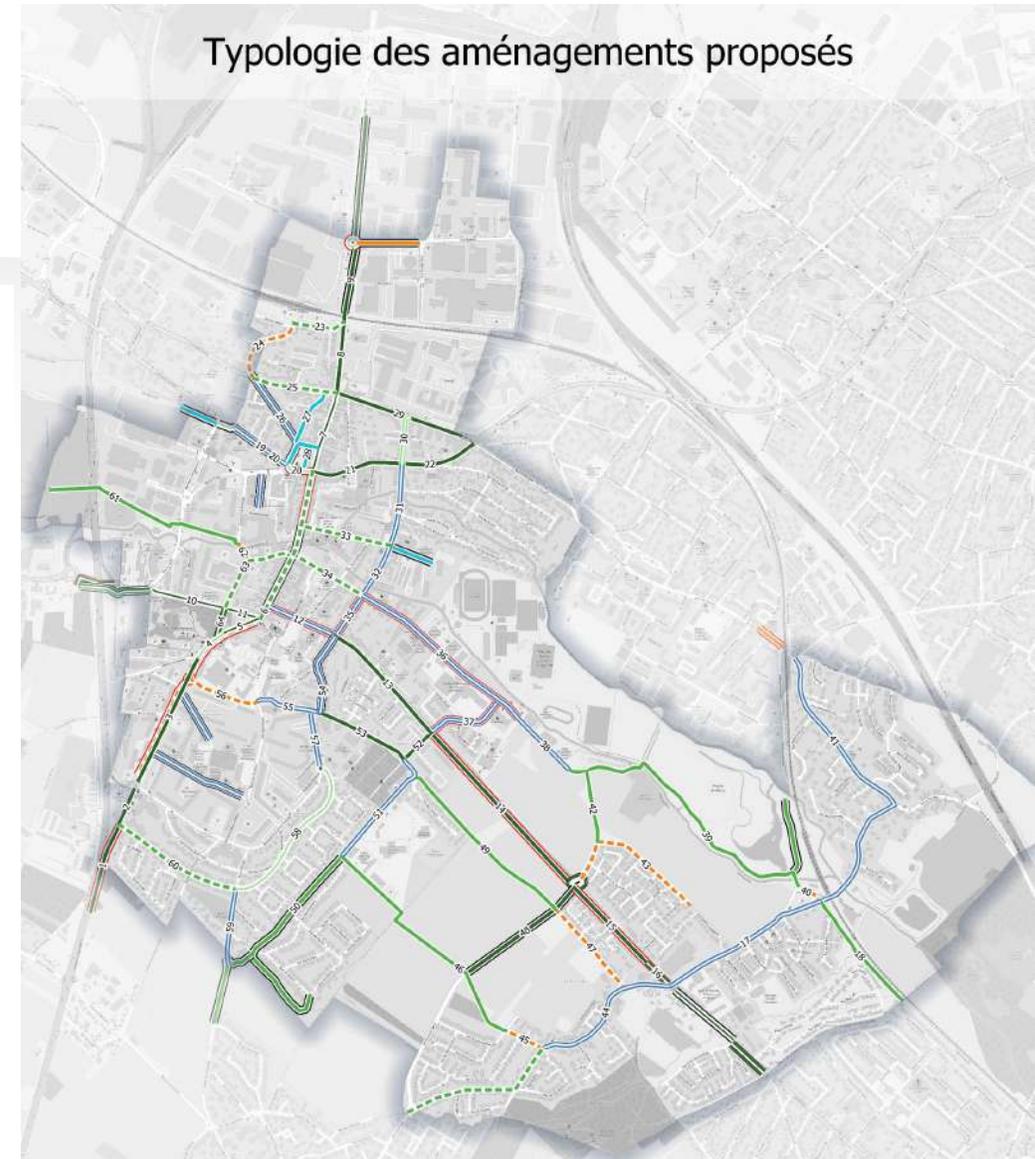


Typologies détaillées des aménagements proposés

Répartition de la typologie d'aménagements cyclables proposés



- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)
- Piste Cyclable Unidirectionnelle (sens unique)
- Voie Verte
- Voie bus (double sens)
- Voie bus (sens unique)
- Bandes cyclables double sens
- Bande cyclable (sens unique)
- Chaussée à voie Centrale Banalisée
- Zone 30
- Zone de rencontre (Zone 20)
- Jalonnement



Typologie des aménagements

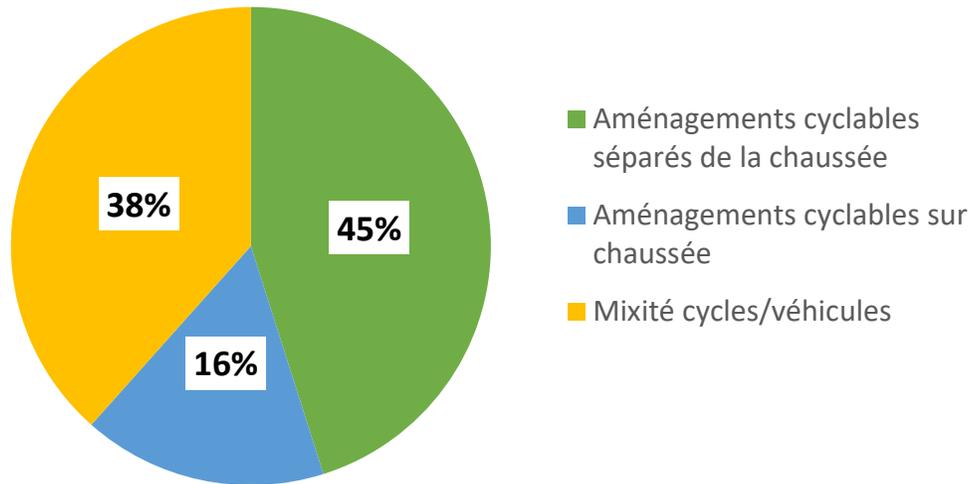
- Voie Verte
- Piste Cyclable Bidirectionnelle
- Pistes Cyclables Unidirectionnelles (double sens)
- Piste Cyclable Unidirectionnelle (sens unique)
- Bandes cyclables double sens
- Bande cyclable (sens unique)
- Double sens cyclable
- Jalonnement
- Zone 30
- Zone de rencontre (Zone 20)

- Aménagements existants
- Aménagements confortés
- Aménagements à créer

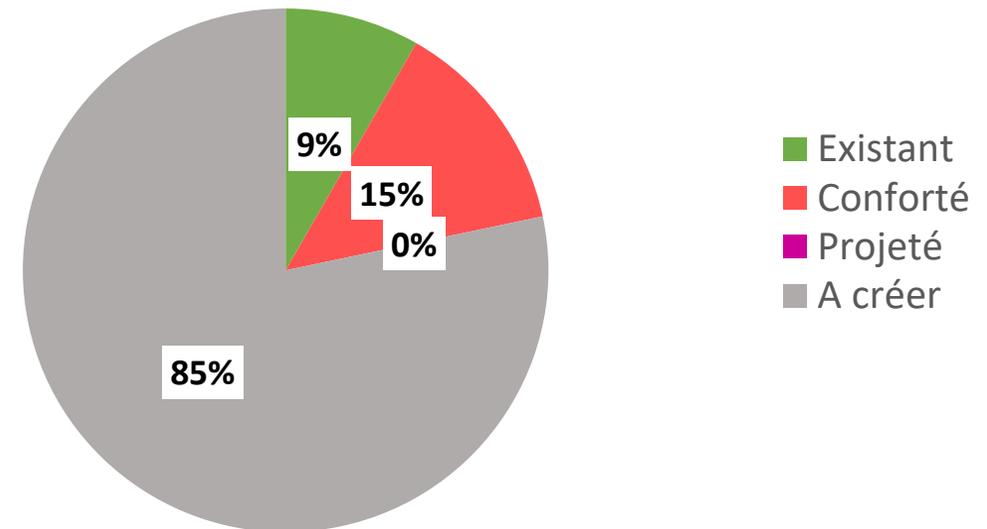
Récapitulatif des aménagements cyclables proposés

Typologies	Longueurs (m)					
	Existant	Conforté	Projeté	A créer	Général	
Aménagements cyclables séparés de la chaussée	0	1418	0	7250	8668	45%
Aménagements cyclables sur chaussée	0	92	0	3072	3164	16%
Mixité cycles/véhicules	0	1300	0	6084	7384	38%
Total	0	2810	0	16406	19216	100%

Répartition de la typologie d'aménagements cyclables proposés



Etat des aménagements cyclables proposés



04

Annexe 2 : Lexique des aménagements cyclables

Lexique des aménagements cyclables

Piste cyclable - Bande cyclable

Définition : chaussée exclusivement réservée aux cycles et aux engins de déplacement personnel motorisés



Pistes Cyclables

Les pistes peuvent être uni ou bidirectionnelles, unilatérales ou bilatérales. Elles sont signalées par du marquage au sol et des panneaux. Les pistes cyclables sont **physiquement séparées** de la chaussée et du trottoir (séparateur, espaces verts, plots, etc.)

Unidirectionnelle	Bidirectionnelle
 2m	 3 à 4 m



Bandes Cyclables

Les bandes cyclables sont unidirectionnelles, ne sont pas séparées physiquement de la chaussée. Elles sont délimitées de la voie des véhicules motorisés **uniquement grâce à un marquage au sol**

Unidirectionnelle
 1,5m

+ dégagement de **0,5m** en cas de stationnement latéral

Lexique des aménagements cyclables

Double-sens cyclable

Rues en double-sens cyclable



INGETEC

Lorsque la **vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/h**, les chaussées sont à double sens pour [...] **les cyclistes** sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police.

[Article R412-28-1 - Code de la route - Légifrance \(legifrance.gouv.fr\)](https://www.legifrance.gouv.fr/l3/article/LC/ARTICLE-R412-28-1)

Avantages du double-sens cyclable

- ✓ Créer un réseau cyclable maillé facilitant les déplacements à vélo
- ✓ Réduire les conflits avec les piétons en diminuant le nombre de cycliste sur trottoir
- ✓ Renforcer la vigilance des automobilistes et réduire leur vitesse



Largeur > 4m -
Bande cyclable

Largeur < 4m - Pictogrammes fléchés



Contrairement aux idées reçues, le double-sens cyclable est un **aménagement sécuritaire** pour les cycles grâce à une **très bonne co-visibilité avec les automobilistes**. La majorité des accidents graves et mortels interviennent par l'arrière ou sur le côté, et non de face



En ce qui concerne la signalisation verticale du double sens cyclable, **le panneau M9v2 (sauf vélos) doit obligatoirement figurer en dessous du panneau sens interdit B1**. Les panneaux d'indication signalant la présence de cyclistes en sens inverse (C24a et C24c) sont facultatifs mais conseillés.

Lexique des aménagements cyclables

La voie verte

- ❑ La voie verte est un **site propre partagé entre piétons et vélos**. Les cavaliers peuvent y être autorisés. Il peut s'agir de : voies ferrées déclassées, chemins forestiers, traversées de parcs, chemins de halage...
- ❑ L'accès étant possible par les piétons, une voie verte doit être accessible aux personnes à mobilité réduite (attention aux pentes).
- ❑ A noter que le décret du 22 avril 2022 permet à l'autorité détentrice du pouvoir de police **d'autoriser par dérogation certains véhicules motorisés à y circuler pour accéder aux terrains riverains**. Ce décret rend donc possible la desserte par une voie verte de parcelles forestières ou agricoles, d'habitations riveraines, d'équipements liés à un canal.



Berges de Saône - Fontaines-sur-Saône (69)



Voie douce de la Payre - Privas (07)



Viarhônga - Belley (01)

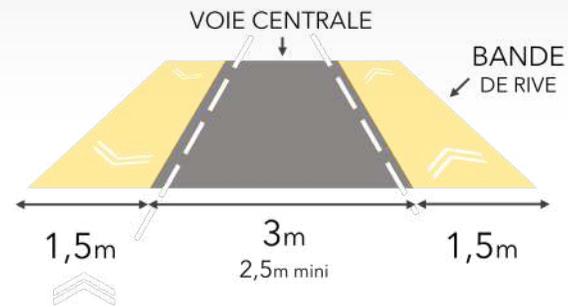
Lexique des aménagements cyclables

La chaussée à voie centrale banalisée ou chaucidou



< 5000

véhicules par jours



Panneaux d'informations pédagogique

Définition : chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rives sont rapprochées de l'axe. Les véhicules circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur les rives. La largeur de la voie centrale est insuffisante pour permettre le croisement : les véhicules empruntent la rive lorsqu'ils se croisent, en cédant la priorité aux cyclistes.

Usage : Cet aménagement est utilisé sur des axes urbains contraints, ou des axes ruraux ou périurbains peu circulés, pour assurer une continuité cyclable et apaiser les vitesses. Cependant, une CVCB est **à utiliser en dernier recours**, si l'espace est trop contraint pour créer un aménagement séparatif.



Chaussée à voie centrale banalisée à Givors (69)



Chaussée à voie centrale banalisée à Dardilly (69)

Lexique des aménagements cyclables

Voirie partagée - Jalonnement

Jalonner un itinéraire cyclable ne consiste pas simplement à installer quelques panneaux. Un ensemble de mesures doivent être mises en place :

- ❑ Limiter la vitesse pour les véhicules motorisés
- ❑ Mettre en place des aménagements de modération de trafic (écluses, coussins berlinois...)
- ❑ Sécuriser les traversées au niveau des carrefours
- ❑ Mettre en place une signalisation horizontale (pictogramme vélo, marquage au sol...) et verticale (panneaux, feux...)



Signalisation verticale

DÉNOMINATION	REPRÉSENTATION GRAPHIQUE	DOMAINE D'EMPLOI RECOMMANDÉ
Double chevron seul		<ul style="list-style-type: none"> Carrefours Rives CVCB
Figure cycliste + Double chevron		<ul style="list-style-type: none"> Carrefours Section courante (hors double-sens cyclable)
Figurine cycliste + Flèche		<ul style="list-style-type: none"> Sens réservé aux cyclistes dans un double-sens cyclable
Figure cycliste + Figurine piéton		<ul style="list-style-type: none"> Traversée de chaussée par une voie verte

Signalisation horizontale



Signalisation directionnelle



Panneau « Partageons la route »



M12
Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à la condition de ne pas gêner les usagers ayant le vert.



Md1
Désigne les cycles.

Cédez-le-passage cycliste au feu



Jalonnement cyclable sur la ViaRhôna - Ampuis

Ingetec
67 rue Damesme
75013 Paris



leonorelucas@ingetec.fr