

Etude de la cyclabilité Projet

25 Mars 2015



VILLEJUIF



Etude de la cyclabilité

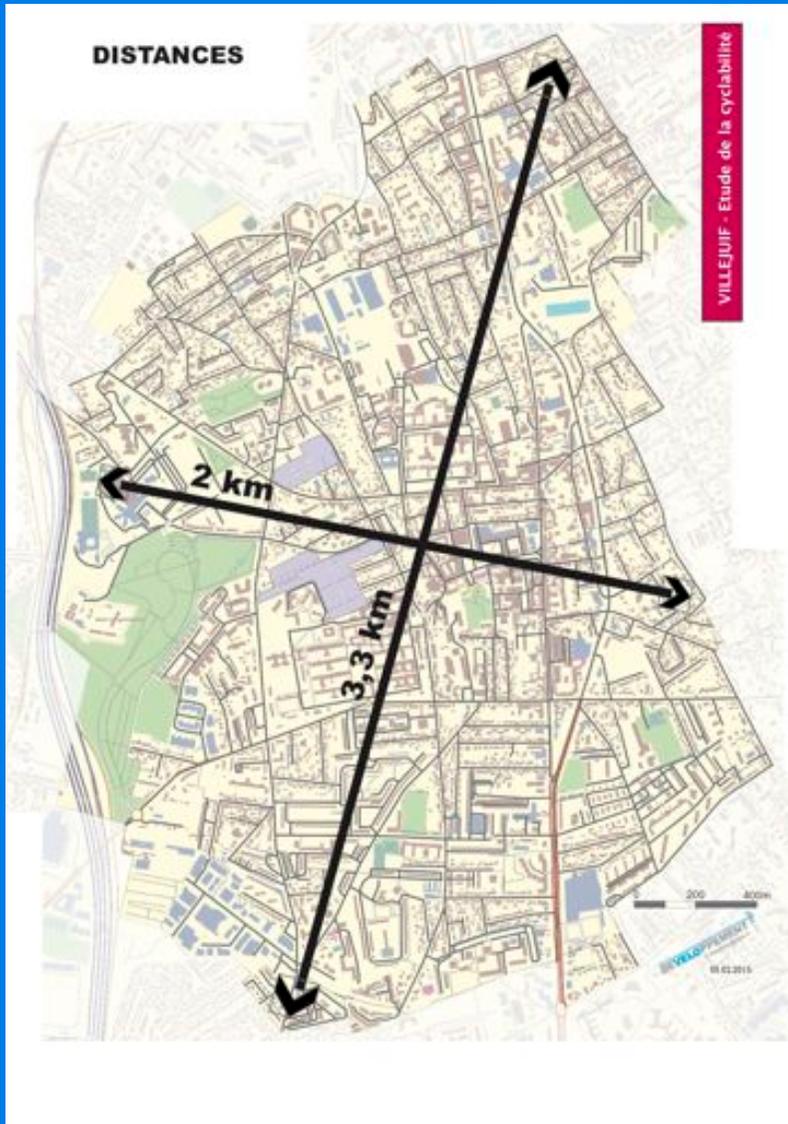
DIAGNOSTIC



VILLEJUIF



Potentialités pour les cyclistes ??



Répartition des modes de déplacement en Ile de France en 2010 :

Marche 38,7 %

Voiture 38,7 %

Transport collectif 20,1 %

Vélo 1,6 % (estimé à 2% dans la CAVB en 2003)

2 roues motorisés 1,4 %

VILLEJUIF

55923 habitants (en 2011) dont

11 – 14 ans: 2710

15 – 17 ans: 1965

18 – 24 ans: 4150

20153 emplois (en 2011)

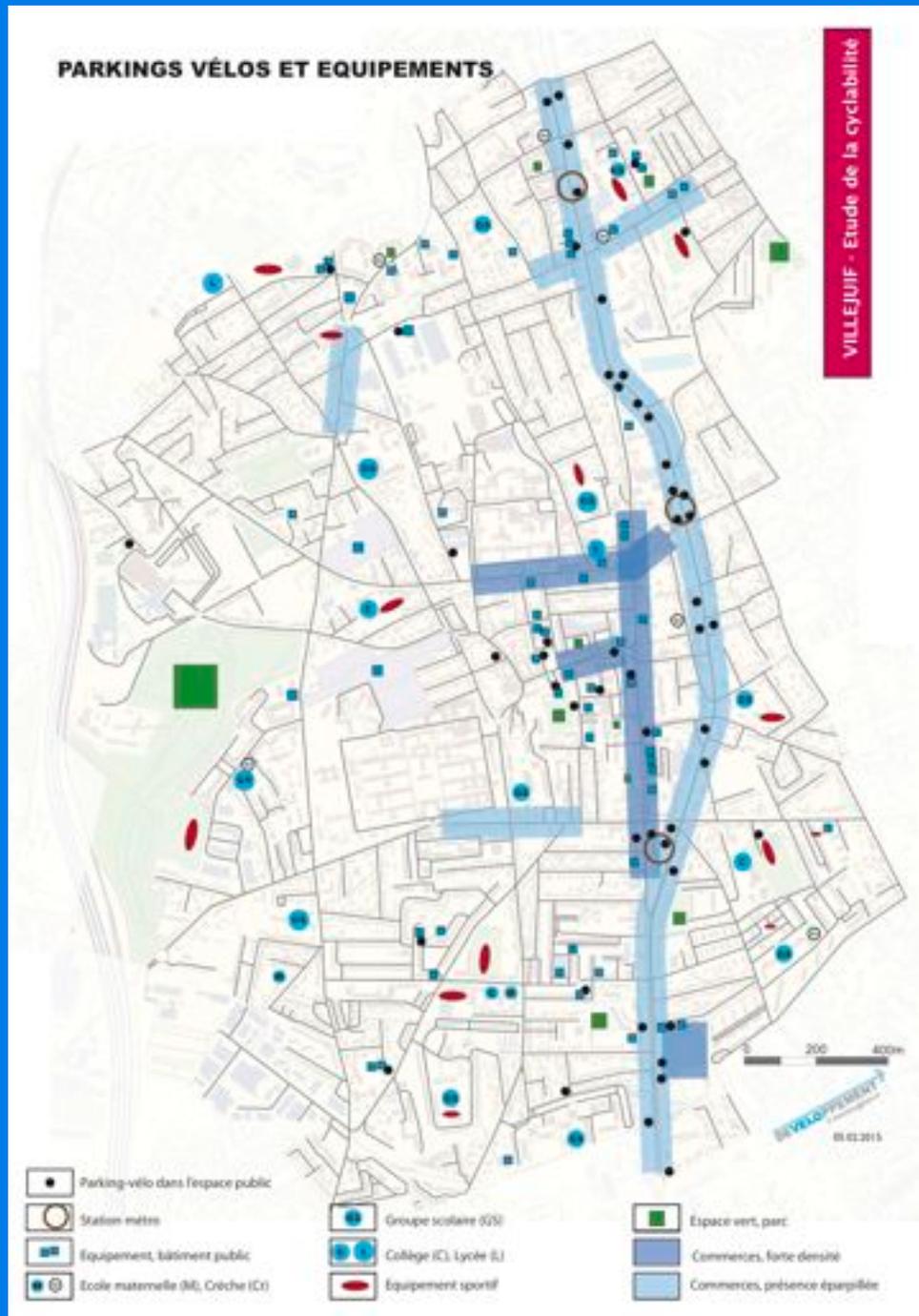
5077 habitants travaillent à Villejuif (en 2011)

Aucun magasin de vélos

Distances

2 km: 25 à 30 minutes à pied / 8 à 10 minutes à vélo

3,3 km: 41 à 49 minutes à pied / 13 à 16 minutes à vélo



La prise en considération des cyclistes se traduit aussi par le nombre de lieux équipés pour le stationnement des vélos. Ce nombre est faible à Villejuif:

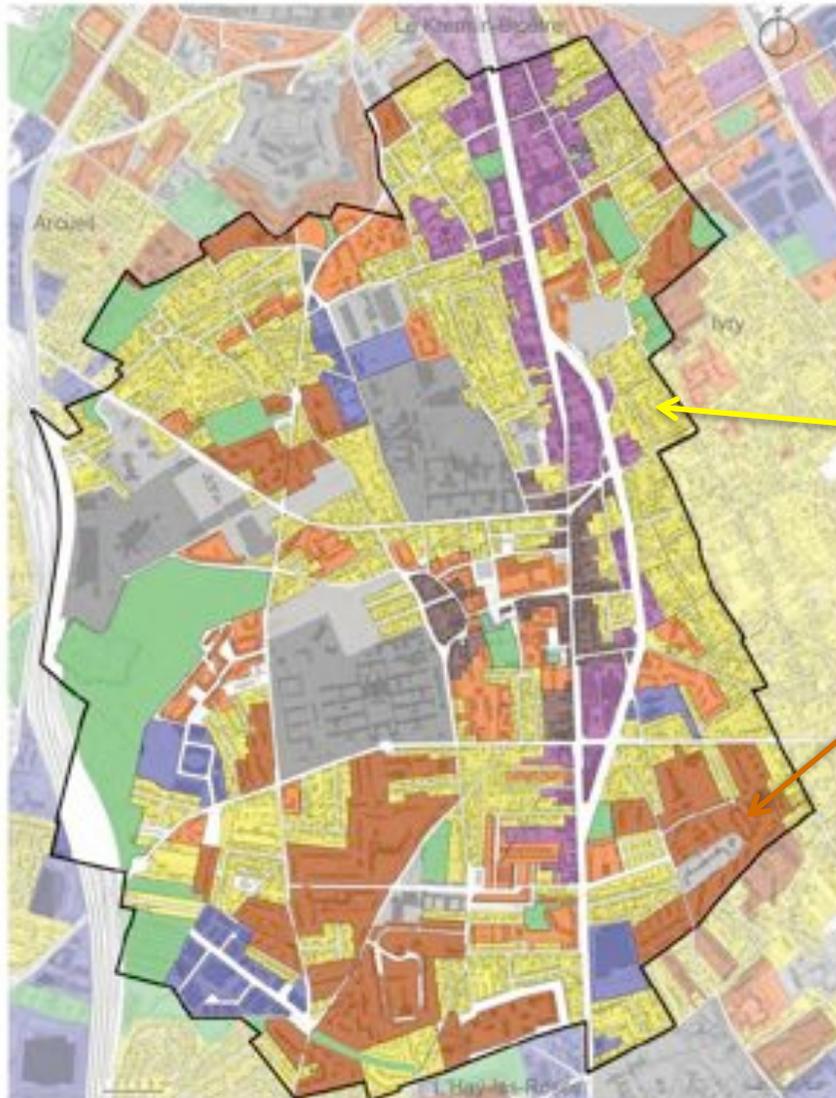
- une cinquantaine de parkings-vélos dans l'espace public
- plus de la moitié de ces parkings-vélos est située le long de la RD 7
- seulement 20 des 112 équipements publics disposent d'un parking-vélo à proximité
- faire ses courses à vélo n'est pas encouragé avec seulement 5 parkings-vélos dans la zone centrale avec sa forte densité de commerces
- le Parc des Hautes Bruyères est interdit aux vélos, son entrée nord (rue de Verdun) ne dispose pas de parking-vélo

C'est le parking couvert et sous surveillance de la gare multimodale Louis Aragon qui connaît la plus grande fréquentation (38 places)

Les établissements scolaires sont également faiblement équipés:

- un sondage dans trois des cinq collèges indique 20 places (dans deux collèges) pour 1229 élèves
- quatre des onze groupes scolaires disposent ensemble de 16 places

OU GARER SON VELO CHEZ SOI ???



- Habitat pavillonnaire
- Habitat collectif
- Habitat collectif - tours & barres
- Tissu urbain du centre-ville ancien
- Tissu urbain de faubourg et déstructuré
- Zone d'activités économiques
- Equipements publics
- Espaces verts publics

Plan extrait du PLU. 2013



Il est plus facile de ranger son vélo dans l'habitat pavillonnaire que dans l'habitat collectif

Un bailleur social qui gère 1439 logements collectifs identifie 32 locaux pour vélos et poussettes, soit un local (entre 3 et 9m²) pour 44 logements. Certains de ces locaux sont une utilisés pour 5 vélos en moyenne

Dans l'ensemble les locaux sont peu utilisés pour diverses raisons: sous-sol sans rampe, local condamné, Certains boxes servent de garage à vélo

Les effets de la résidentialisation ?



Un réseau complémentaire

Un maillage de voies calmes souvent isolé dans le quadrillage des voies structurantes

Un maillage de voies calmes moins développé en raison des grandes enclaves (hôpitaux, cimetières,...)

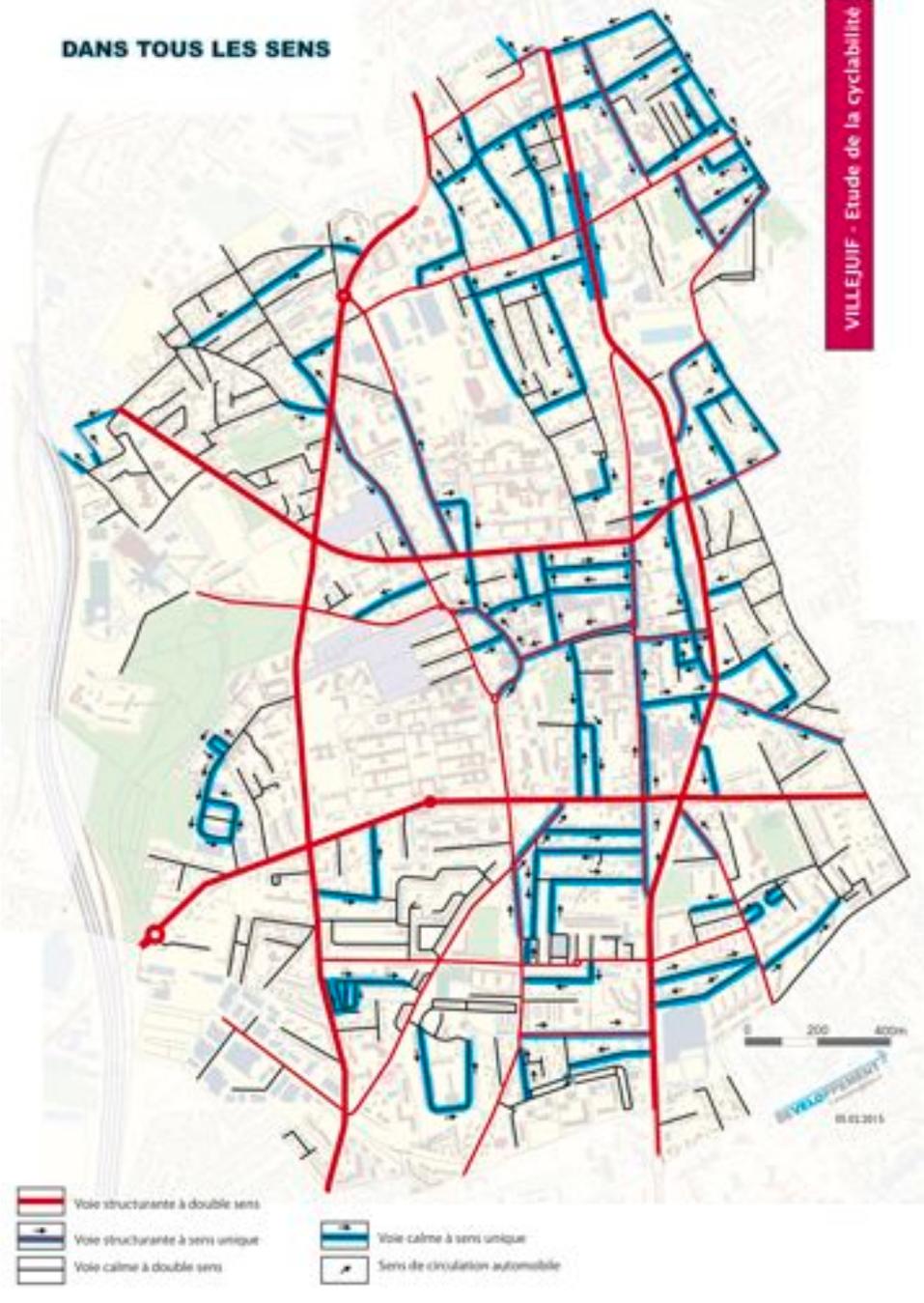
Une présence importante de rues calmes en impasse

Des sentes bien pratiques pour les piétons et parfois également pour les cyclistes

.....

DANS TOUS LES SENS

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité

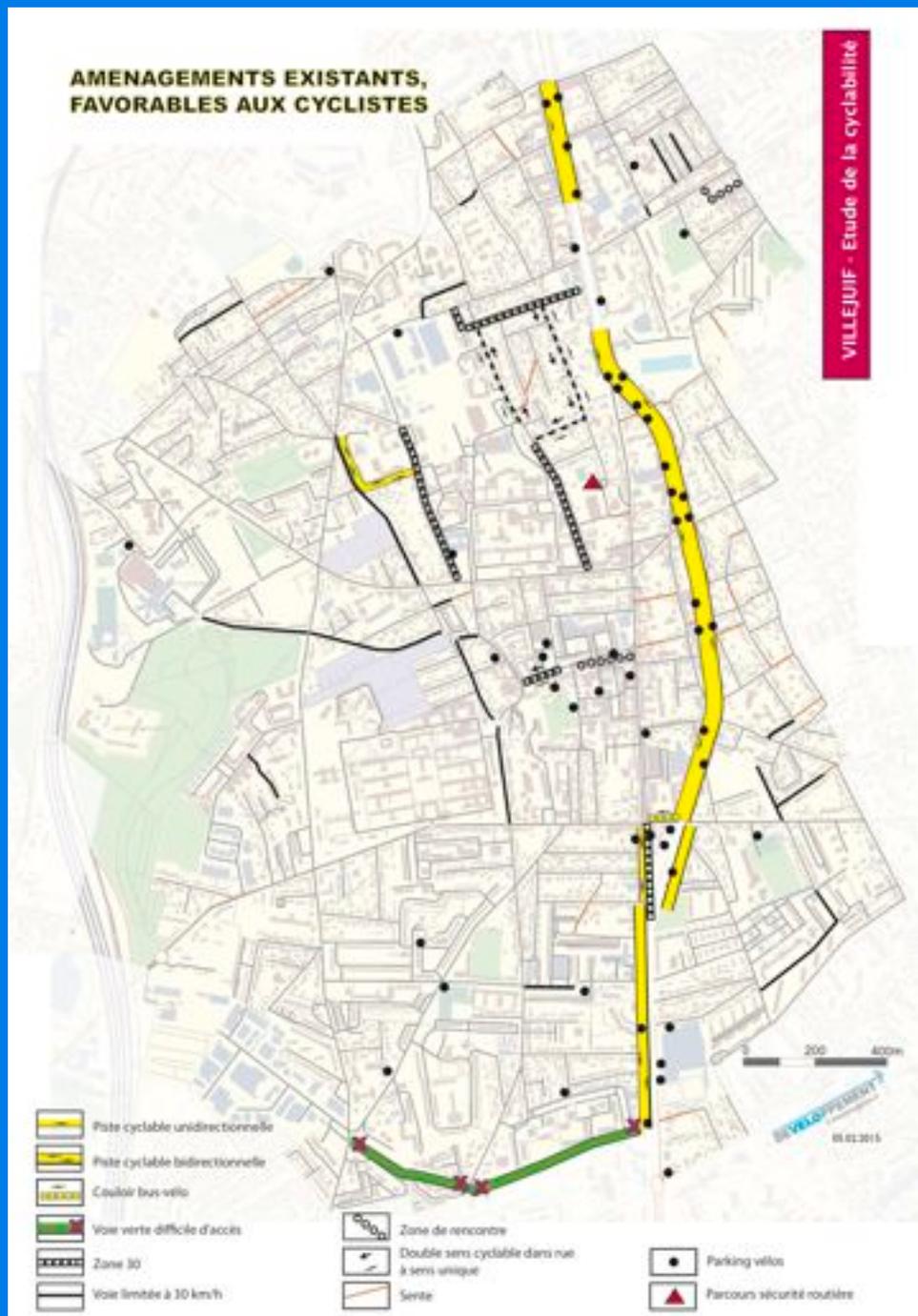


Le nombre de rues à sens unique est considérable

C'est la pression automobile qui est à l'origine de la mise en sens unique des rues

C'est pour les automobilistes que les cyclistes doivent faire des détours

Les cyclistes, comme les piétons, préfèrent le chemin le plus court



Le linéaire d'aménagements favorables est faible et trop dispersé pour être attractif pour les cyclistes

Les rues à sens unique avec un double sens cyclable sont considérées comme un plus

Les Zones 30 présentent un intérêt pour les cyclistes si elles sont respectées

La présence des rues en Zone 30 et des rues limitées à 30km/h prêtent à confusion

L'absence de panneaux de signalisation à certaines intersections et les différentes vitesses autorisées (20, 30, 45, 50 km/h) brouillent la lecture de la ville

Un parcours de sécurité routière très utile, mais utilisé de manière inégale (en fonction de la proximité des écoles)

Une voie verte avec des accès difficiles est-ce une voie verte ?

L'aménagement de la RD7 est salué et contesté →

L'aménagement cyclable de la R7D

Constats de la réunion de concertation: encombrement, coupure au niveau des contre-allées et l'absence de lisibilité et de visibilité des pistes cyclables. En effet, l'aménagement ne respecte pas les recommandations nationales pour les pistes cyclables à hauteur du trottoir. Dans l'état actuel il s'agit plutôt d'une aire piétonne autorisée aux cyclistes qu'une piste cyclable réservée aux cyclistes.





Un itinéraire est plus ou moins cyclable selon: l'espace dont dispose le cycliste, les sens de circulation, le trafic automobile et ses vitesses,... Quatre niveaux de cyclabilité peuvent être distingués à Villejuif:

- **le moins cyclable** sont les voies du réseau structurant limitées à 50 km/h et certaines voies de ce réseau limitées à 30 km/h

- certaines voies du réseau structurant à 30 km/h ainsi que les rues calmes à 50 km/h en sens unique sont **plus ou moins cyclables**

- les itinéraires **un peu plus cyclables** sont: le trottoir cyclable de la RD7, les rues calmes à double sens, les rues calmes à sens unique et vélo à double sens, les Zones 30, les Zones de rencontre, les impasses, les sentes

- les itinéraires **les plus cyclables** sont la piste cyclable de l'allée Henri Becquerel et la voie verte si l'on fait abstraction de ses accès difficiles

Les pentes (environ 20m et 30m de dénivellation) influencent la cyclabilité dans la partie nord de la commune

Etude de la cyclabilité

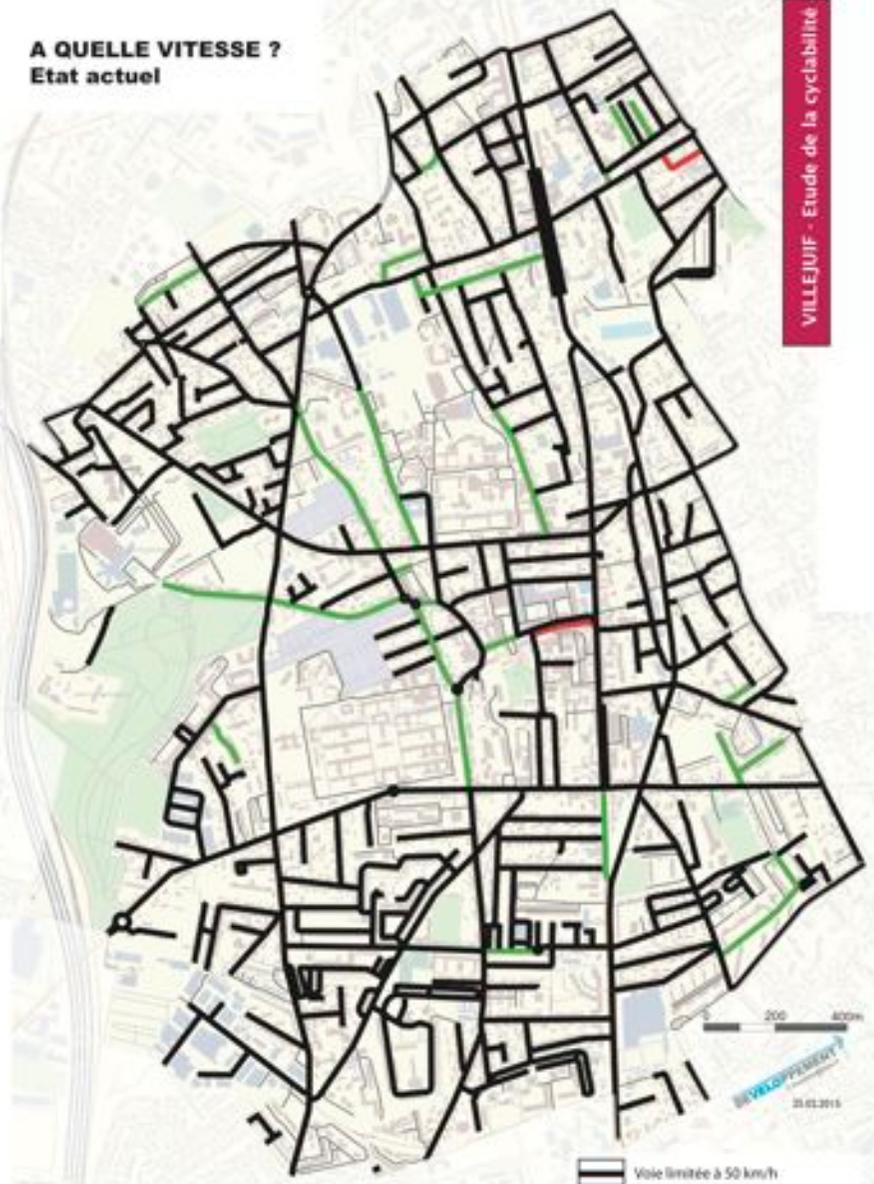
PROPOSITIONS



VILLEJUIF



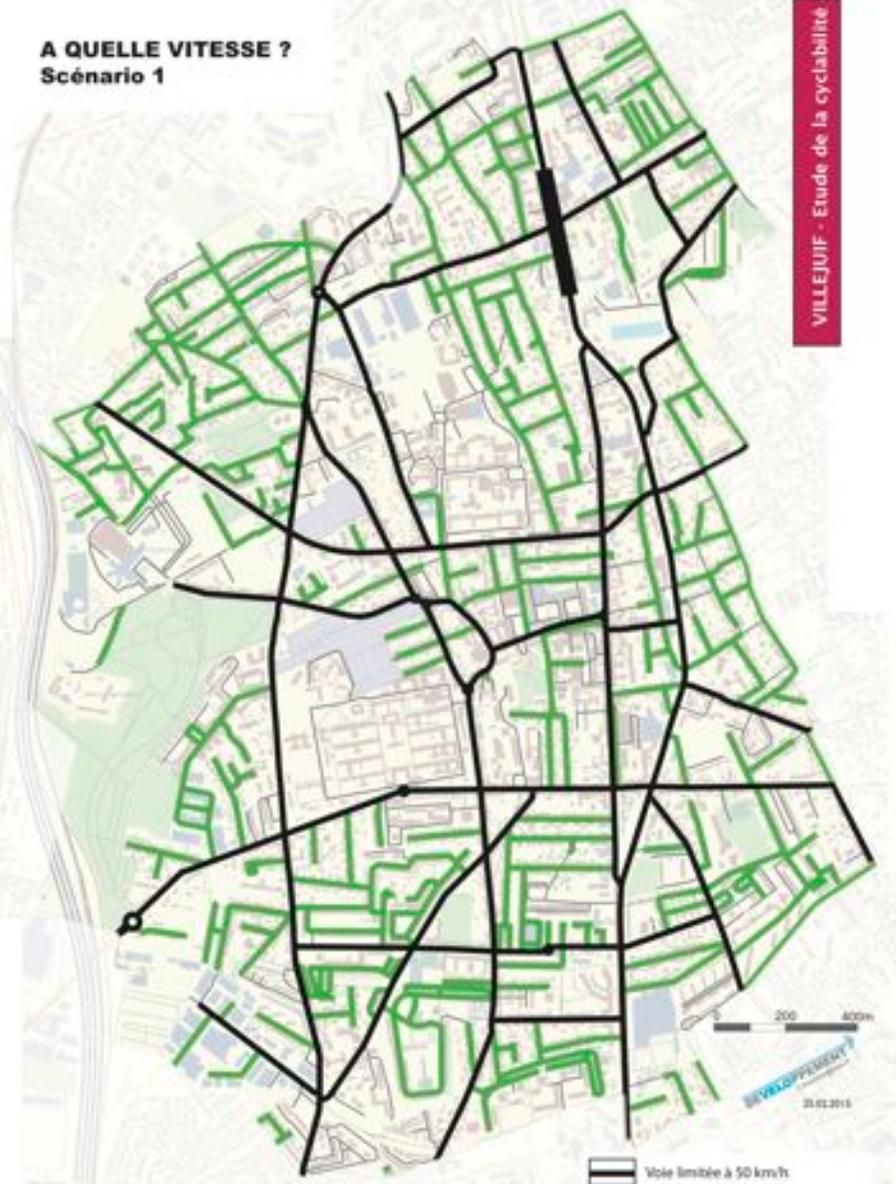
A QUELLE VITESSE ? Etat actuel



VILLEJUJIF - Etude de la cyclabilité

- Voie limitée à 50 km/h
- Voie limitée à 30 km/h
- Voie limitée à 20 km/h

A QUELLE VITESSE ? Scénario 1



VILLEJUJIF - Etude de la cyclabilité

- Voie limitée à 50 km/h
- Voie limitée à 30 km/h
- Voie limitée à 20 km/h

Apaiser la circulation

			
			
95 %	80 %	10%	4 %

Source: Rue de l'Avenir



ZONE 30

- Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h.
- Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires.
- Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.



ZONE DE RENCONTRE

- Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.
- Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules.
- La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h.
- Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions contraires..
- Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable

LE DOUBLE-SENS CYCLABLE

DANGEREUX ?

Retours d'expérience

Grenoble : 6 accidents sur 267 en intersection en 5 ans

Lyon : baisse des accidents malgré la hausse de la fréquentation

Lille : 31 double-sens cyclables 6 accidents en 5 ans

Belgique : généralisation depuis 2002 pas d'évolution ni du nombre ni de la gravité

Bourgoin-Jallieu : pass d'accident en 2ans / vers une généralisation

Illkirsh-Graffenstaden : 0 accident en 5 ans



A QUELLE VITESSE ? Scénario 1



A QUELLE VITESSE ? Scénario 2



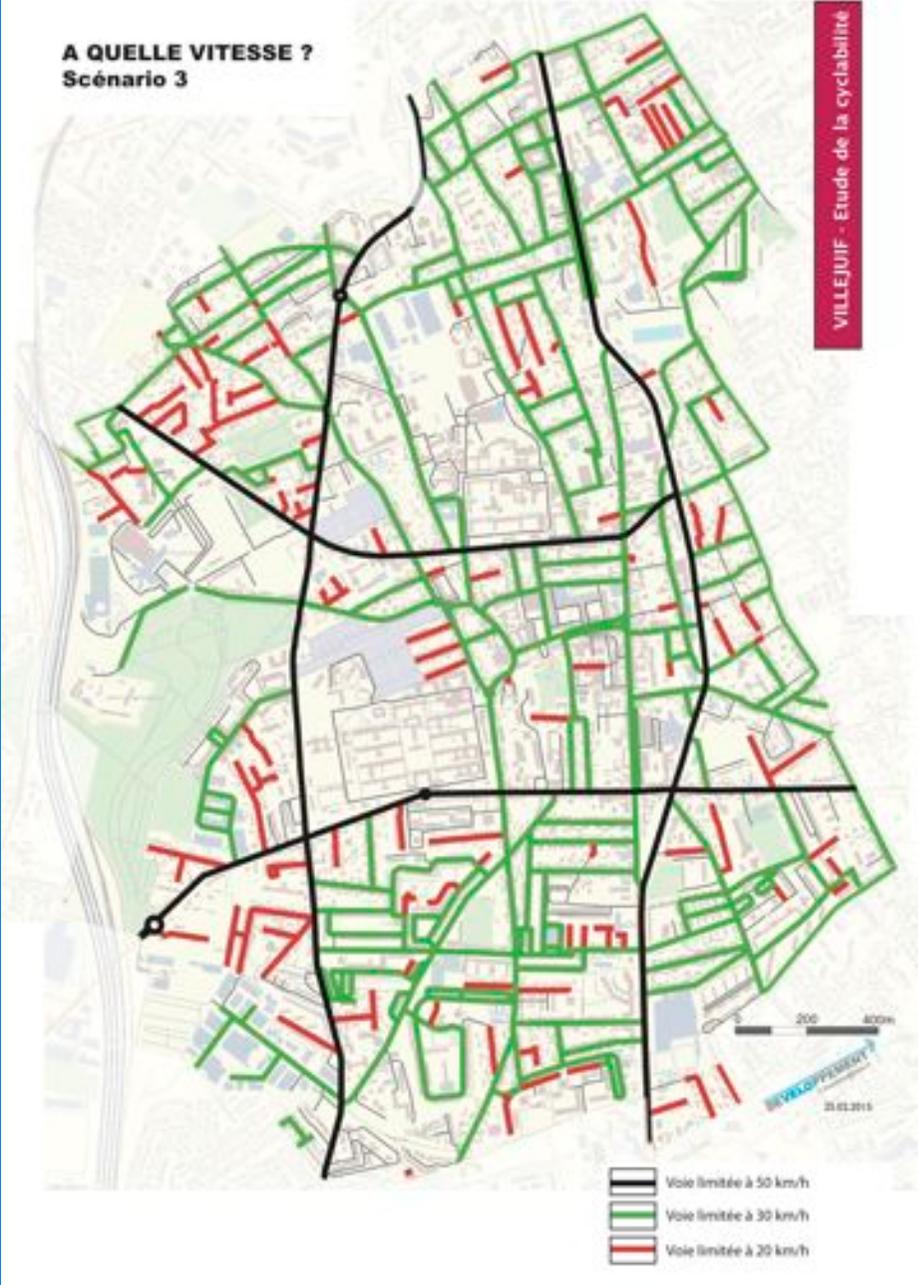
A QUELLE VITESSE ? Scénario 2

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



A QUELLE VITESSE ? Scénario 3

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



A QUELLE VITESSE ? Scénario 3

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- Voie limitée à 50 km/h
- Voie limitée à 30 km/h
- Voie limitée à 20 km/h

A QUELLE VITESSE ? Scénario 4

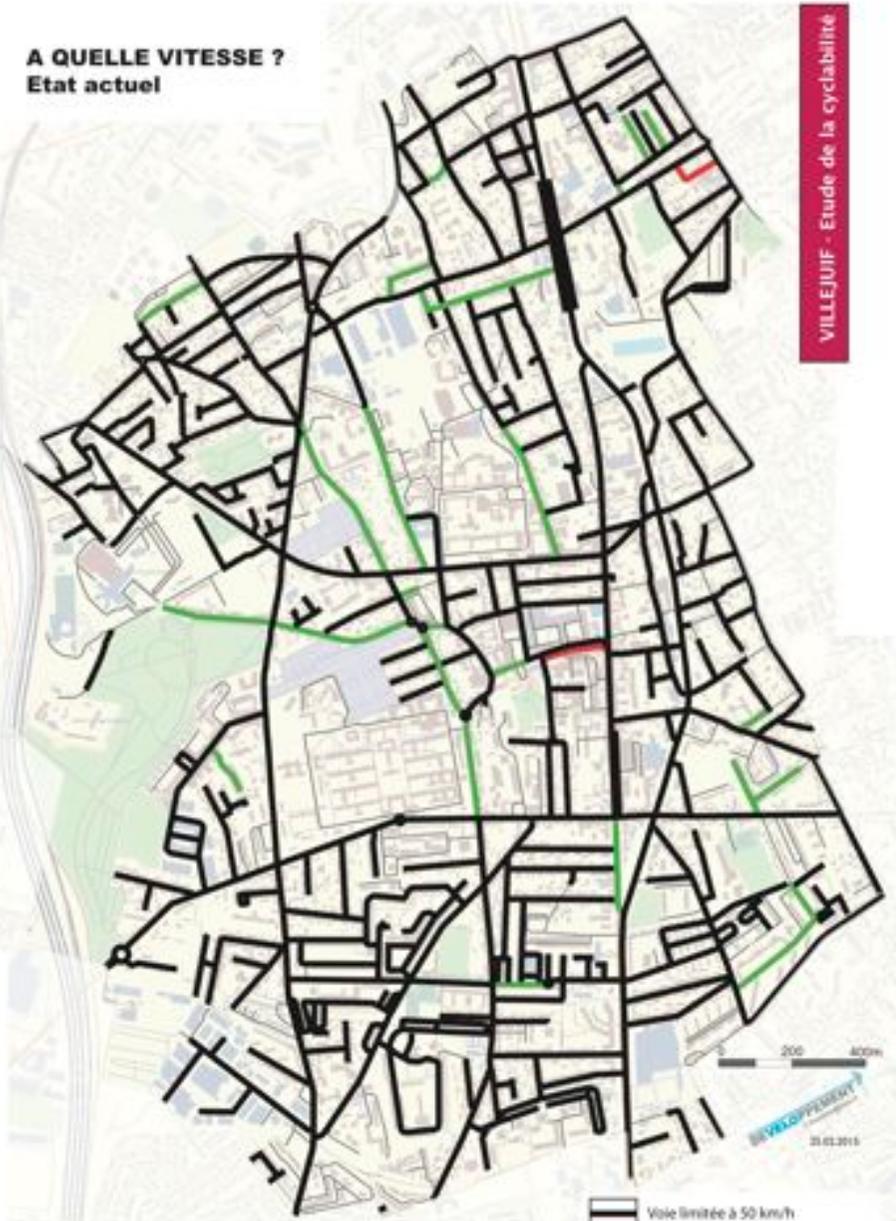
VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- Voie limitée à 50 km/h
- Voie limitée à 30 km/h
- Voie limitée à 20 km/h

A QUELLE VITESSE ? Etat actuel

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- Voie limitée à 50 km/h
- Voie limitée à 30 km/h
- Voie limitée à 20 km/h

A QUELLE VITESSE ? Scénario 4

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- Voie limitée à 50 km/h
- Voie limitée à 30 km/h
- Voie limitée à 20 km/h

RESEAU CYCLABLE Les éléments composants 1

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



RESEAU CYCLABLE Les éléments composants 2

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



RESEAU CYCLABLE
Les éléments composants 3

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



-  Rue calme, sente
-  Piste cyclable unidirectionnelle
-  Voie pour piétons et cyclistes
-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Bande cyclable
-  Villorue

RESEAU CYCLABLE
Les éléments composants 4

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



-  Rue calme, sente
-  Piste cyclable unidirectionnelle
-  Voie pour piétons et cyclistes
-  Piste cyclable bidirectionnelle
-  Bande cyclable
-  Villorue
-  Modération des vitesses sur voie structurante

RESEAU CYCLABLE Projet

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- | | | |
|---|---|---|
|  Voie structurante |  Piste cyclable unidirectionnelle |  Voie pour piétons et cyclistes |
|  Rue calme, sente |  Bande cyclable |  Moderation des vitesses sur voie structurante |
|  Piste cyclable bidirectionnelle |  Villorue | |

STATIONNEMENT DANS L'ESPACE PUBLIC



Choisir un seul modèle



Simplicité et économie:

arceau ou U renversé métalliques en tube de 4 cm et de 80 cm de hauteur.

Peut être peint dans des couleurs qui s'harmonisent facilement avec l'environnement. (Cerema)

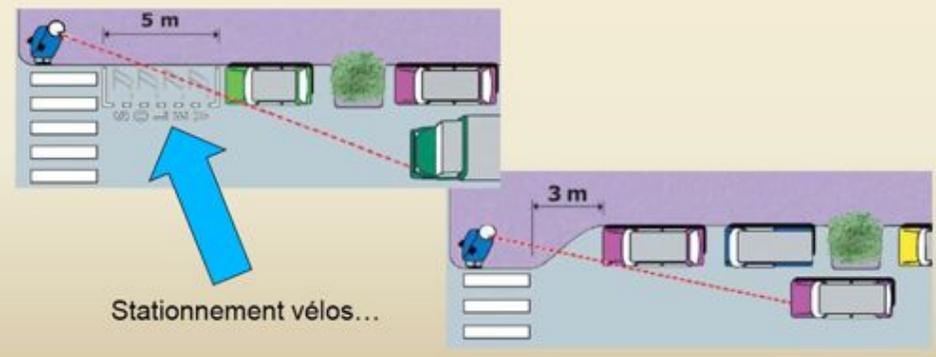
STATIONNEMENT DANS L'ESPACE PUBLIC

Le Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France propose de réserver une place de stationnement de véhicules sur 50 aux vélos.

Le centre ville et les rues bordées par des constructions mitoyennes méritent une attention particulière à cet égard.

✓ Recommandation d'aménagement :

- neutralisation des emplacements de stationnement en amont d'un passage piéton sur 5 mètres (3 m si avancée);



Source: Rue de l'Avenir



Bordeaux

STATIONNEMENT DANS L'ESPACE PUBLIC

Le capacité du stationnement est à augmenter aux abords des stations de métro et de tram pour favoriser l'intermodalité vélo – transport collectif



Louis Aragon



Louis Aragon

Les 38 places du pôle Louis Aragon peuvent aisément évoluer vers 200 places dans le cadre du futur pôle. L'opportunité d'une vélostation (stationnement plus services) mérite d'être étudiée dans le cadre de ce projet. Un parking de 50 places est proposé à proximité de l'accès au métro en face du pôle.

STATIONNEMENT DANS L'ESPACE PUBLIC

Le capacité du stationnement est à augmenter aux abords des stations de métro et de tram pour favoriser l'intermodalité vélo – transport collectif



Renforcement des parcs existants jusqu'à 50 places à chaque accès au métro
Installation d'une station Vélib' sur la Place Oscar Niemeyer

STATIONNEMENT POUR LES EQUIPEMENTS

Groupes scolaires et collèges : quelques places à proximité des entrées et l'installation d'un espace dédié au stationnement vélo à l'intérieur des enceintes. Le PDUIF propose comme norme minimale 1 place pour 8 à 12 élèves.



Equipements publics : généraliser l'installation de quelques places à proximité des entrées



STATIONNEMENT DANS L'HABITAT COLLECTIF



Nantes Métropole



Villejuif

Tester des vélo-parcs sécurisés, collectifs ou individuels



© Elvire Van Ooteghem

Anvers



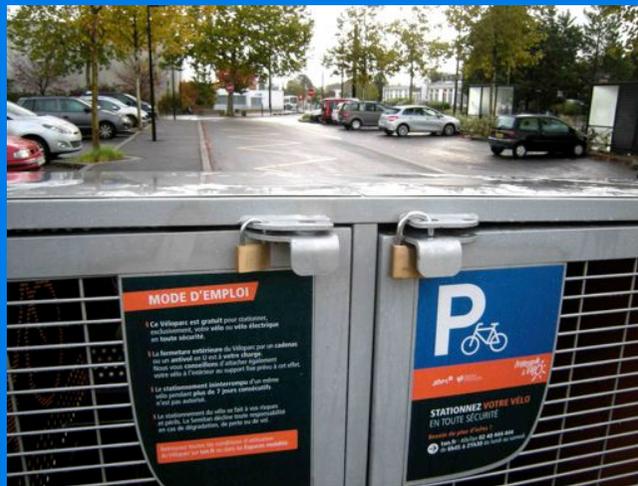
Rotterdam

STATIONNEMENT DANS L'HABITAT COLLECTIF

Tester des vélo-parcs sécurisés, collectifs ou individuels



Nantes Métropole



PLAN D' ACTIONS

I. Communication

En permanence et par tous les moyens:
site, le journal VILLEJUIF NOTRE VILLE,
panneaux réutilisables,.....



Lille Métropole



Genève

PLAN D' ACTIONS

2. Animation, participation, initiation

Actions isolées:

- création d'une plateforme de concertation consacrée au vélo : commune, associations, bailleurs sociaux, entreprises, parents d'élèves,...
- subventions pour l'achat d'un vélo ou d'un vélo électrique
- acquisition par la ville ou la CAVB de quelques vélos et vélos électriques mis à la disposition des salariés des entreprises pour une période d'essai

Actions groupées:

Les plans de déplacements d'entreprises (PDE) ou d'administrations (PDA) permettent d'inscrire les déplacements liés au travail dans le cadre d'une mobilité durable



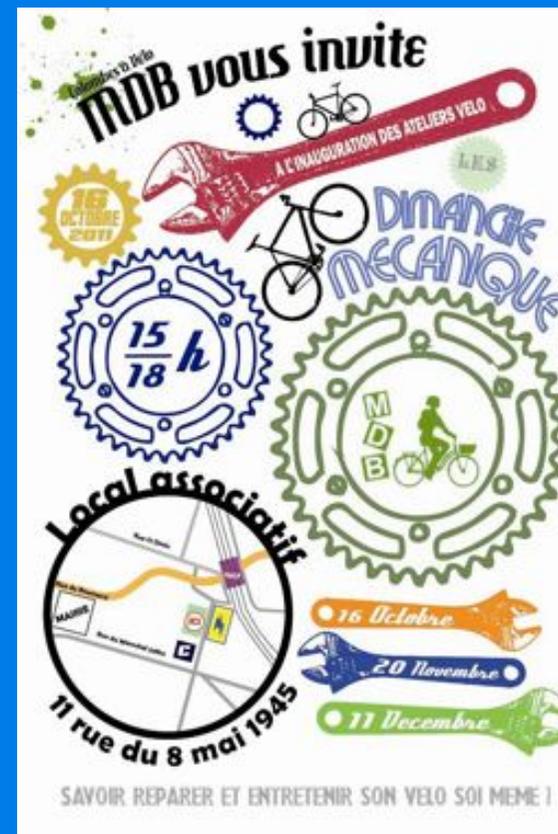
PLAN D' ACTIONS

2. Animation, participation, initiation

Création d'un vélo-lieu à l'aide des structures déjà présentes ?

- l'antenne « Val de Bièvre à vélo » de MDB (Mieux se Déplacer à Bicyclette)
- Cyclofficine d'Ivry (atelier vélo coopératif),...
- Ressourcerie

Pour: atelier de réparation, vélo-école, lieu d'échange, bourse à vélo,...



MDB Colombes



Vélo-Cité Bordeaux

PLAN D' ACTIONS

2. Animation, participation, initiation

Donner l'exemple.....



Angers Loire Métropole.
Association les Régies de quartier d'Anger



Copenhague (M. Colville-Andersen)



Valence

PLAN D' ACTIONS

2. Animation, participation, initiation

Priorité aux cyclistes de demain: les enfants

- Toutes les écoles au parcours de sécurité routière (Maurice-Bacquet) ou un deuxième parcours ?
- « La rue d'école » (Bolzano, Gand,...)
- Séances d'initiation dès 4 ans (Lommel)
- Vélobus et pédibus
- Plan de Déplacements Etablissement Scolaire (PDES)
- « la rue aux enfants » (Paris)
-
-



La rue d'école. Gand

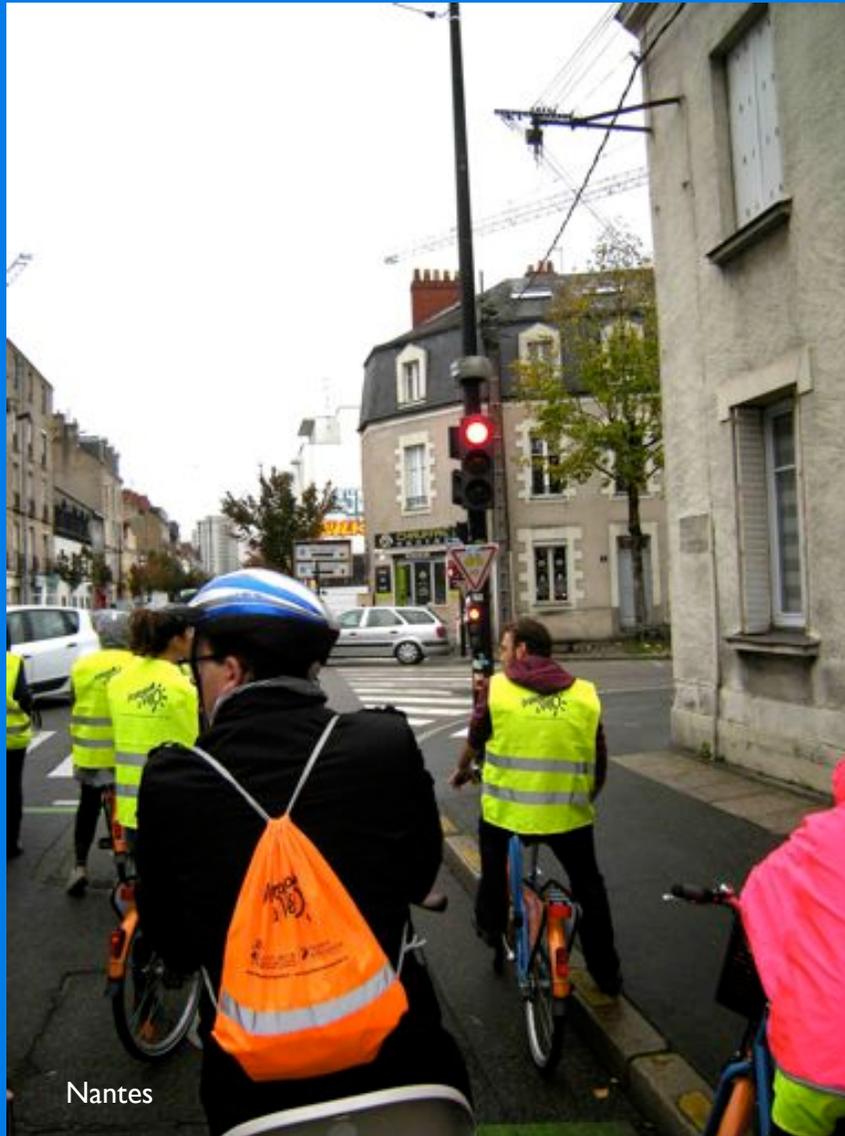


Vélobus (Gracq)

PRIORITES

Commencer par quelques interventions faciles pour inscrire le vélo dans la ville

Le cédez-le-passage cycliste au feu rouge



Nantes



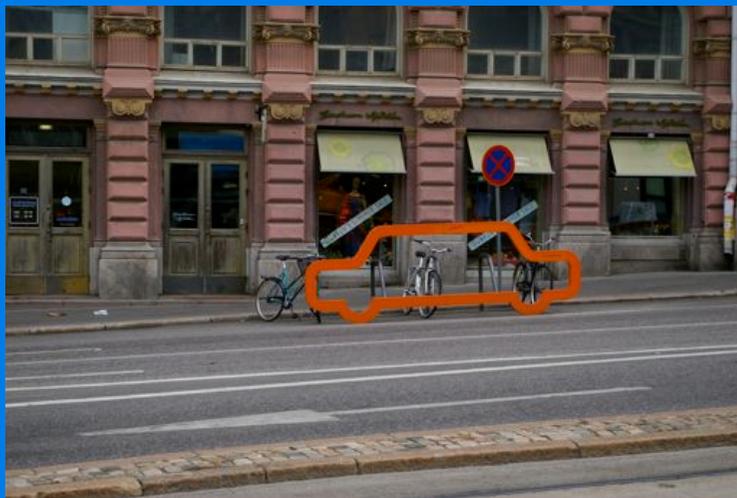
Le Havre



PRIORITES

Commencer par quelques interventions faciles pour inscrire le vélo dans la rue.

La banalisation du stationnement vélo



Helsinki

RESEAU CYCLABLE Priorités - phasage



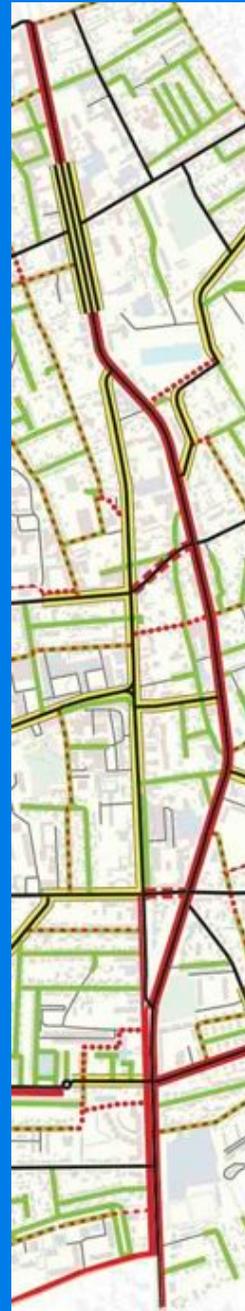
PRIORITES

- Tisser le réseau dans la continuité et non par des petits bouts éparpillés
- Expérimenter avant de figer
- Commencer par la zone centrale et par la RD 7
- Déterminer les priorités 2 et 3



Affirmer le statut de piste cyclable :
visible, repérable et éventuellement plus large

PRIORITES: LA RD 7



Améliorer la continuité pour les cyclistes
par une zone 30 dans les contre-allées



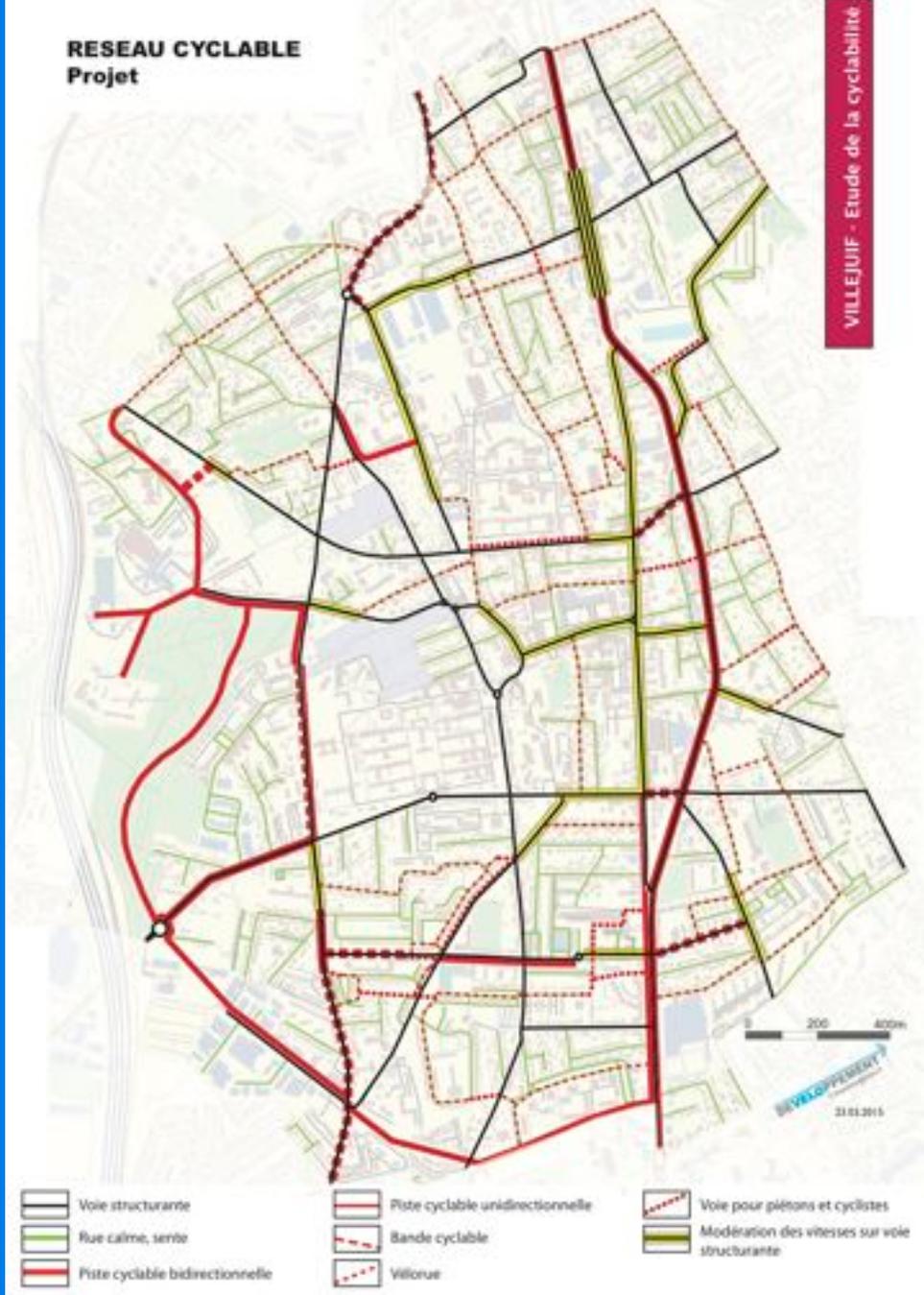
Assurer la continuité de la piste cyclable du
côté du pôle Louis Aragon



Créer une piste cyclable unidirectionnelle
sur l'autre côté de l'Avenue Stalingrad

RESEAU CYCLABLE Projet

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- | | | |
|---|---|---|
|  Voie structurante |  Piste cyclable unidirectionnelle |  Voie pour piétons et cyclistes |
|  Rue calme, sente |  Bande cyclable |  Moderation des vitesses sur voie structurante |
|  Piste cyclable bidirectionnelle |  Villorue | |

NIVEAUX DE CYCLABILITE ETAT ACTUEL

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|---|
| - Itinéraire le moins cyclable | + Itinéraire un peu plus cyclable | Double sens cyclable dans rue à sens unique |
| +/- Itinéraire plus ou moins cyclable | ++ Itinéraire le plus cyclable | Sens de circulation automobile |

NIVEAUX DE CYCLABILITE DU PROJET

VILLEJUIF - Etude de la cyclabilité



- | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|--|
| - Itinéraire le moins cyclable | + Itinéraire un peu plus cyclable | Sens de circulation automobile avec double-sens cyclable |
| +/- Itinéraire plus ou moins cyclable | ++ Itinéraire le plus cyclable | |



MERCI POUR VOTRE ATTENTION



DEVELOPPEMENT

h.kremers@free.fr