

II. Favoriser la pratique du vélo

Diagnostic

Certaines communes de l'agglomération Paris-Saclay présentent une **topographie et un réseau viaire propices** aux déplacements actifs à une échelle communale comme Massy, Longjumeau ou Chilly-Mazarin. A contrario, certains déplacements ne sont pas facilités ou permis compte-tenu de la **discontinuité de ce maillage entre les communes. De plus, les coupures topographiques** (vallées de la Bièvre, vallée de l'Yvette, Plateaux) et **routières** (RN20, A10, RN118) rendent difficile les déplacements à vélo d'une commune à l'autre.

Afin de **favoriser les déplacements à vélo**, notamment pour les motifs domicile-travail et domicile-études, **un travail devra être effectué sur les freins à son utilisation**. Ces freins ont été identifiés lors du diagnostic du Schéma de transports et chacune des actions proposées ci-après vise à les dépasser.



Circulation à vélo - © CPS

Liste des objectifs

- 2.1 Planifier le développement du réseau circulations douces complémentaires
- 2.2 Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo
- 2.3 Promouvoir et animer la politique cyclable

II. Favoriser la pratique du vélo

II.2 Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo

Constat et enjeux

Le Schéma communautaire des circulations douces doit permettre de donner l'orientation sur les aménagements à réaliser. Il devra notamment proposer un certain nombre d'actions concernant la construction d'un **réseau cyclable hiérarchisé et continu**, des **aménagements sécurisés et adaptés** aux voies empruntées, rendre attractif ce réseau au travers du **jalonnement**, de l'**entretien** des aménagements cyclables, et de la création du **stationnement sécurisé** pour les vélos aux points clés du territoire.

Les services, aménagements et équipements à mettre en place sur le territoire de l'agglomération pour favoriser la pratique du vélo doivent être détaillés dans le schéma communautaire des circulations douces, et sont rappelés succinctement ici.

Objectifs

- Etendre le réseau cyclable
- Rendre franchissables et perméables les coupures urbaines / Résorber les discontinuités cyclables
- Sécuriser la pratique du vélo
- Offrir des espaces dédiés au stationnement vélo à chaque bout de la chaîne de déplacement

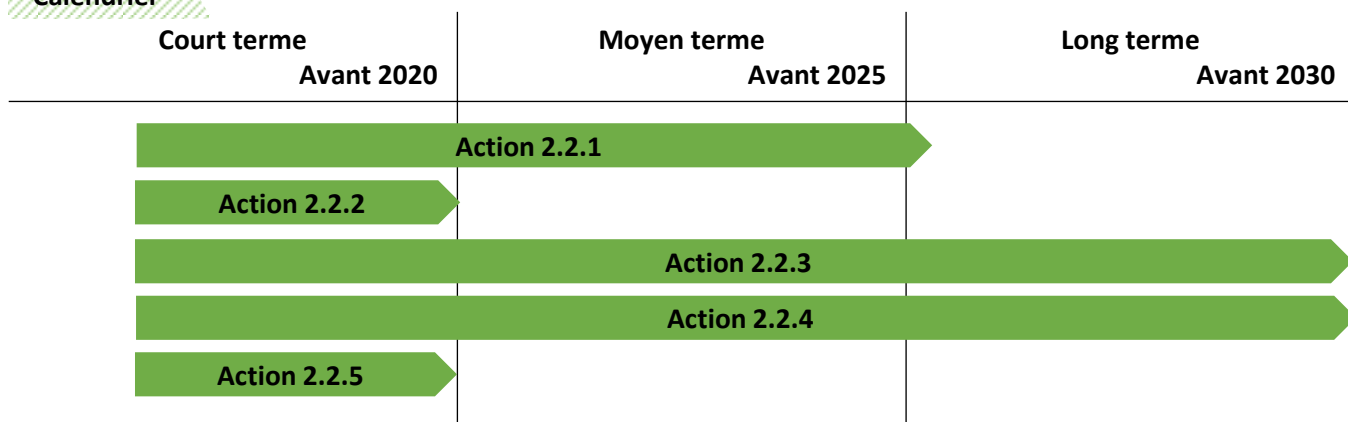
Critères d'évaluation

- Augmentation de la part modale vélos dans les déplacements
- Augmentation de la fréquentation cyclable
- Augmentation du linéaire cyclable
- Augmentation du nombre de points de franchissements des coupures urbaines

Liste des actions

- 2.2.1** Aménager des liaisons douces continues et sécurisées et entretenir le réseau et les équipements communautaires des circulations douces
- 2.2.2** Elaborer un jalonnement incitatif des itinéraires inscrits au Schéma Communautaire des circulations douces
- 2.2.3** Pacifier la circulation en centre-ville par le déploiement de zones 30, des zones de rencontres et des chaussées à voie centrale banalisée (chaucidou).
- 2.2.5** Créer du stationnement sécurisé pour les vélos en gare et dans les pôles générateurs de trafic

Calendrier



II. Favoriser la pratique du vélo

II.2 Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo

Action 2.2.1

Aménager des liaisons douces continues et sécurisées et entretenir le réseau et les équipements communautaires des circulations douces

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Partenaires : Communes, CRIF, CD91

Coût : 2018-2020 : 11 M€
2021-2022 : 3 M€

Calendrier : court et moyen terme

Constat : Le réseau cyclable du territoire est inégalement développé et discontinu entre les communes.

Solution proposée : Hiérarchiser, étendre et garantir la continuité du réseau cyclable.

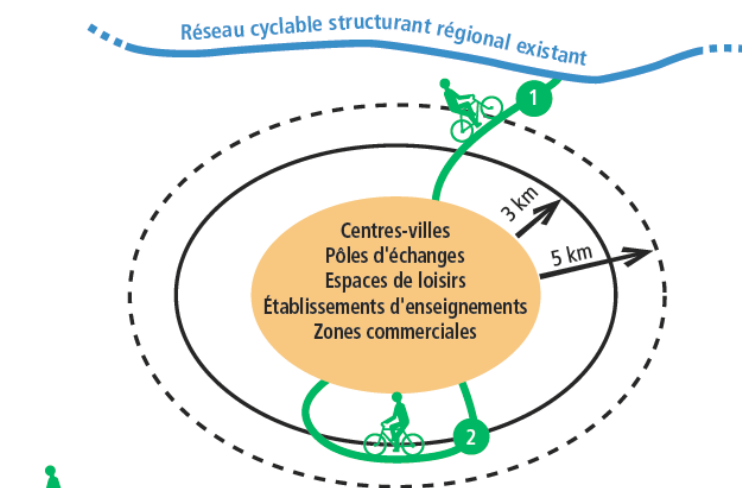
Les actions définies dans le schéma communautaire des circulations douces permettront de :

- Proposer une **hiérarchisation du réseau cyclable** et proposer des aménagements en cohérence ;
- **Etendre le réseau et garantir sa continuité** : cela passe par une démarche visant à mailler les centres villes et assurer les liaisons entre les communes afin de créer un réseau couvrant l'ensemble du territoire.

Le schéma communautaire envisage plusieurs types d'aménagements cyclables en fonction de la localisation et du contexte de la zone concernée :

Type d'aménagement	Circulation mixte	Types de liaisons
Voie verte	Oui (piétons/cycles)	Interurbaine
Pistes cyclables	Non	Urbaine & interurbaine
Bandes cyclables et chaussée à voie centrale	Non	Urbaine & interurbaine
Zones apaisées (zones 30, zones de rencontre, aires piétonnes, couloirs bus)	Oui	Urbaine
Franchissements	Oui (piétons/cycles)	Urbaine

Les aménagements sur les territoire de l'agglomération s'appuient sur les principes identifiés dans le PDUIF avec pour objectif de rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale.



Aménagements vélos pouvant être :



● des pistes et bandes cyclables



● des couloirs de bus ouvert aux vélos



● des zones apaisées (zones 30, zones de rencontre)

Rendre la voirie urbaine cyclable à l'échelle locale :

Il s'agit de l'un des trois axes du PDUIF pour rendre la voirie cyclable, qui propose ainsi de :

1. Relier les itinéraires cyclables du réseau régional structurant aux pôles générateurs de flux ;
2. Réaliser des aménagements cyclables dans un rayon de 3 km puis de 5 km des centre-villes, aux pôles générateurs de flux ;
3. Dans les territoires périurbains, le réseau régional structurant pourra être complété pour assurer la desserte de zones d'activités ou de centres commerciaux.

Schéma de principe de mise en cyclabilité à l'échelle locale (source : PDUIF)

II. Favoriser la pratique du vélo

II.2 Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo

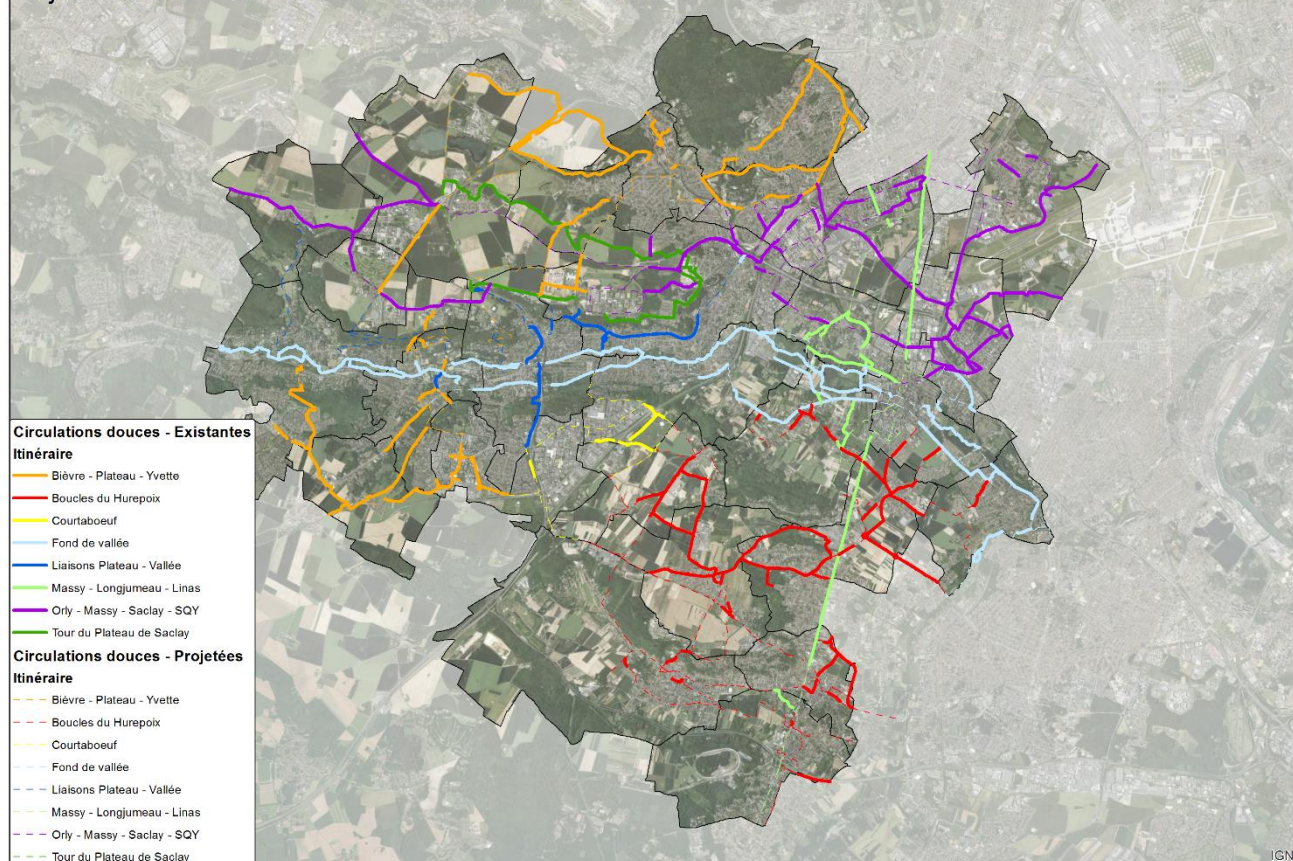
Action 2.2.1

Aménager des liaisons douces continues et sécurisées et entretenir le réseau et les équipements communautaires des circulations douces (suite)

Le schéma communautaire des circulations douces identifie également des points durs importants à traiter sur le territoire de l'agglomération :

- **Christ de Saclay / franchissement de la RN118** (le projet du CD91 est en cours d'adaptation, avec passerelle piétons cycles envisagée) ;
- **Ring des Ulis** : actuellement une frontière infranchissable entre Marcoussis et Orsay (le projet CD91 est en cours de finalisation, la traversée piétons-cycles est prévue) ;
- **Mondétour** : franchissement de la RN118 (une demande a été formulée par la CPS pour qu'une passerelle piétons cycles soit prévue au projet du CD91) ;
- **Courtabœuf / franchissement A10** (passerelle piétons/cycles est prévue dans le cadre du CPRD et doit obtenir l'accord des services de l'Etat (DIRIF) ;
- **Traversées de la RN20** à traiter (Champarts, Ballainvilliers, etc.).

Projet de schéma communautaire des circulations douces



II. Favoriser la pratique du vélo

II.2 Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo

Action 2.2.1

Aménager des liaisons douces continues et sécurisées et entretenir le réseau et les équipements communautaires des circulations douces (suite)

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay ou Communes selon transfert voirie
Partenaires : selon, Communes

Coût : à définir

Calendrier : court terme

Constat : les aménagements existants ou à venir nécessitent un entretien afin de maintenir leur attractivité.

Solution proposée : Mise en place d'une base de données pour assurer le suivi du réseau cyclable et de son entretien et définition d'une charte d'entretien.

La base de données entretien :

- Sera composée d'un recensement des pistes cyclables au format SIG,
- Fera l'objet d'une mise à jour régulière,
- Définira le type d'entretien et la fréquence associées à chaque élément.

Entretien des pistes cyclables

Type d'entretien	Fréquences
Revêtement	A définir, avec la commune selon :
Fauchage	- la fréquentation,
Curage dérasement	- le type de revêtement,
Balayage	- l'environnement ...
Curage	

Entretien des bandes cyclables

Fréquence de balayage à définir avec la commune en fonction de la fréquentation (les autres niveaux de service étant directement liés à ceux de la route).

Action 2.2.2

Elaborer un jalonnement incitatif des itinéraires inscrits au Schéma Communautaire des circulations douces

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay, CD 91, EPAPS

Partenaires : Communes

Coût : 100 k€

Calendrier : court terme

Constat : Le jalonnement des itinéraires cyclables est peu présent ou inexistant sur le territoire de l'agglomération.

Solution proposée : Proposer et mettre en place un jalonnement spécifique et uniforme sur le territoire des itinéraires inscrits au Schéma Communautaire des circulations douces. Un travail doit également être mené de façon plus générale sur la signalisation horizontale et verticale.

Pourquoi le jalonnement cyclable?

- Il permet d'assurer le guidage des usagers vers les itinéraires les plus directs et les mieux aménagés pour la pratique du vélo.
- Il donne sa visibilité au vélo et lui donne sa place comme mode de déplacement.
- Il constitue une réponse aux coupures urbaines.

A quel niveau le mettre en place?

Le jalonnement est à réaliser en priorité sur les axes structurants du réseau, pour guider vers les principaux pôles générateurs de déplacements (équipements scolaires, sportifs et culturels, gares, bâtiments publics...). Un double jalonnement en km et en temps peut inciter la pratique.



Jalonnement d'itinéraires cyclables à Epinay-sur-Orge
(photo : SYSTRA, 2018)

II. Favoriser la pratique du vélo

II.2 Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo

Action 2.2.3

Pacifier la circulation en centre-ville par le déploiement de zones 30 et zones de rencontres

Acteurs : Communes, Conseil Départemental de l'Essonne, CRIF

Partenaires : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Coût : -

Calendrier : moyen terme

Constat : Les zones 30 en ville manquent de cohérence et de lisibilité. La généralisation de la voirie à 30 n'est pas encore rentrée dans les mœurs.

Solution proposée : Proposer des aménagements et modalités de partage de la voirie ayant pour effet d'apaiser la circulation en centre-ville et de rendre plus attractive la pratique du vélo

La mise en place d'une zone 30, d'un chaucidou, ou d'une zone de rencontre a pour objectif d'apaiser la circulation en limitant la vitesse des véhicules motorisés, et en proposant des aménagements permettant la mixité des circulations.

La zone de rencontre est une zone ouverte à la circulation de tous les usagers. La vitesse y est limitée à 20km/h, les piétons sont prioritaires sur tous les autres véhicules, le double-sens cyclable y est obligatoire.

La zone de rencontre se caractérise par des aménagements spécifiques, signalant physiquement et visuellement aux usagers, que les modes vulnérables sont prioritaires.



Exemple de zone de rencontre à Epinay-sur-Orge (photo : SYSTRA, 2018)

La zone 30 est une zone sur laquelle la vitesse est limitée à 30km/h, qui bénéficie d'aménagements spécifiques destinés à sécuriser tous les usages (plateau, chicanes, traversées, etc.). Sur cette zone, cyclistes et modes motorisés circulent sur la chaussée.

Le double-sens cyclable y est obligatoire pour les voies à sens unique pour les voitures.



Exemple de zone 30 à Ballainvilliers (photo : SYSTRA, 2018)

II. Favoriser la pratique du vélo

II.2 Réaliser les aménagements et équipements favorisant la pratique du vélo

Action 2.2.4 Poursuivre la mise en place de stationnement sécurisé pour les vélos dans les gares de l'agglomération

Acteur : Communauté d'agglomération Paris-Saclay

Partenaires : Île-de-France Mobilités, RATP, SNCF

Coût : 1 M€

Calendrier : court terme

Constat : L'offre de stationnement vélo sur le domaine public est insuffisante. Elle est absente à certaines gares ou inadaptée.

Solution proposée : Le projet vise à déployer des espaces de stationnement vélos dans les gares de l'agglomération, afin de :

- Faciliter l'intermodalité ;
- Soutenir le développement de la pratique du vélo.

L'idée est de proposer aux utilisateurs un parking vélo sécurisé, notamment la nuit, pour leur trajet gare-travail.

La mise en place de stationnement sécurisé au niveau des gares doit permettre aux usagers du train/RER de se rabattre sur les gares en vélo.

Ces aménagements doivent être **bien dimensionnés** afin de répondre à la demande existante et d'inciter de nouveaux usagers à se rabattre lorsque le stationnement constituait un frein à l'utilisation du vélo comme mode de rabattement. Ils ne doivent pas être surdimensionnés afin d'éviter l'effet de vide.

La **sécurisation** du stationnement est assurée de différentes manières. Des équipements modulaires peuvent permettre d'augmenter la capacité progressivement. Dans tous les cas, ils doivent être positionnés de manière à être visibles afin de décourager les vols ou le vandalisme.

Les espaces de stationnement doivent être **placés au plus près des accès à la gare** afin de limiter les cheminements piétons : à moins de 70 mètres de l'accès au bâtiment voyageurs et/ou aux quais.

L'aménagement d'espaces Véligo est prévu sur le territoire de l'agglomération. Ces aménagements peuvent être de deux types :

- Les abris en libre service : mobilier permettant d'accrocher le cadre et les roues en 3 points, et de garantir le bon alignement ;
- Les consignes collectives sécurisées, dans un espace clos et éclairé, uniquement accessible aux porteurs du Pass Navigo.

Gares prévues : Gif-sur-Yvette, Bures-sur-Yvette, Orsay-Ville, le Guichet, Lozère, Massy Palaiseau RER B, Chilly Mazarin.



Exemple d'espace sécurisé Véligo à Sainte-Geneviève-des-Bois (photo : SYSTRA, 2018)



Exemple de stationnement Vélo – Gare Train B Orsay le Guichet (photo : SYSTRA, 2016)