

11

Créer un réseau d'itinéraires cyclables

quoi ?

Problèmes identifiés

- > Malgré quelques aménagements cyclables, il n'y a pas de réseau structurant sur la CAVB.
- > Absence ou mauvais positionnement des parcs à vélos sur les principaux pôles d'attractivité du territoire.
- > Les difficultés de déplacements à vélo limitent sa part modale à 2 %.

34,4 % de personnes interrogées lors de l'enquête déplacements d'octobre 2003 auprès des actifs de la CAVB seraient susceptibles de se déplacer à vélo.

pourquoi ?

Objectifs à atteindre

Développer la part modale en faveur des deux roues.

Densifier le réseau de voies cyclables et augmenter le nombre de parcs de stationnement vélo, en priorité au niveau des pôles récepteurs, qu'ils soient en centre ville ou en périphérie.

- 1 Créer un réseau à dimension locale ayant pour but la desserte inter-quartiers en complément des SDIC 94 et 92.
- 2 Organiser les itinéraires de circulation et les points de stationnement vélo en fonction de la localisation des pôles d'échanges (stations de bus, de métro, de RER), des lieux générateurs de déplacements (parcs d'activités, entreprises, équipements sportifs et culturels...).
- 3 Sécuriser la pratique du vélo par l'insertion appropriée de pistes ou bandes continues permettant d'éviter les ruptures et de sécuriser les usagers.

où ?

Localisation des actions

L'ensemble du territoire est concerné par la mise en place d'un réseau cyclable.

Des zones prioritaires d'actions où la mise en place des itinéraires et l'installation de parcs à vélos apparaissent primordiales, ont été identifiées.

Ces zones reprennent les points clefs du territoire et les établissements publics ou privés générant des flux de déplacements :

- les administrations,
- les établissements scolaires, culturels et sportifs,
- les commerces de proximité,
- les établissements de santé,
- les pôles majeurs de TC.

qui ?

Acteurs concernés

- maître d'ouvrage : CAVB ou Conseil Général 94 (SDIC)
- partenaires : Etat, Villes, Département, Région
- associations vélos...

combien ?

Estimation du coût

- prix moyen d'1 km de bande : 80 000 € H.T.
- prix moyen d'1 km de piste : 320 000 € H.T.
- coût d'un emplacement vélo : de 110 à 500 € H.T.

Aides possibles

Participation financière du Conseil régional :

- sur les itinéraires d'intérêt régional (qui relient des points structurants), des aides financières sont accordées à hauteur

comment ?

Mesures à mettre en place

- Identification des points susceptibles de recevoir des parcs à vélo.
- Déterminer les itinéraires à créer en complément de l'existant.
- Définir les voies à traiter.

Identification des points parcs à vélo

Les établissements qu'il est souhaitable d'équiper : les pôles générateurs de déplacements

- les administrations,
- les établissements scolaires,
- les équipements culturels et sportifs,
- les commerces de proximité,
- les établissements de santé,
- les pôles majeurs de TC.

Ils correspondent aux zones d'actions prioritaires définies précédemment.

Les parcs seront positionnés au plus près des entrées principales des établissements de manière à permettre un accès direct et rapide à son lieu de destination.

Le dimensionnement des parcs est défini en fonction de l'intensité de la fréquentation des lieux desservis.

Dans la mesure du possible, les parcs sont abrités et sécurisés.

Les itinéraires cyclables

Un maillage de l'ensemble du territoire de la CAVB est proposé : il connecte les zones d'actions prioritaires et les principaux pôles générateurs de déplacement en fonction d'une distance minimum.

L'itinéraire cyclable est composé de 57 km :

- une partie commune au réseau SDIC de 16 km,
- une partie qui emprunte des itinéraires «bis».

Ce réseau répond à des besoins locaux de maillage du territoire du Val de Bièvre. Il intervient en complément des réseaux prévus à une échelle plus large que le territoire à savoir le SDIC, la coulée verte, l'aqueduc de la Vanne.

Les deux fonctions du réseau :

- fonction de traitement des pénétrantes,
- fonction d'interconnexion des lieux.

Ce maillage apporte par ailleurs la cohérence et la continuité recherchées pour la mise en place d'un réseau cyclable performant.





Aller à pied et à vélo

ACTION 11



Hierarchisation des itinéraires cyclables du PLD de la CAVB

- réseau primaire
- réseau secondaire

Points structurants :

- Hôpital
- Collège
- Lycée
- Mairie
- Sous-Préfecture
- Gare RER B
- Stations Métro 7

Cette carte préconise un schéma de principe des itinéraires cyclables. En fonction des études de faisabilité ce schéma de principe pourrait être modifié et donc évoluer.

Les voies à traiter

Hierarchisation du réseau cyclable :

Comme pour le réseau viaire, il convient de définir quels sont les axes les plus structurants au sein du réseau cyclable préconisé. Le SDIC constitue l'armature du réseau primaire. Il est complété par près de 18km du réseau de la CAVB en raison des liaisons créées entre les différents points structurants du territoire (collège, lycée, gare RER, station de métro...).

Il conviendra de réaliser une étude de faisabilité technique et financière afin de déterminer le type d'aménagement nécessaire pour la construction de ce réseau cyclable :

Des pistes : pour garantir la sécurité

Ce sont des infrastructures réservées aux cyclistes et séparées physiquement de la chaussée empruntée par les véhicules

à moteur. Les avantages sont une meilleure protection physique pour le cycliste, une protection contre le stationnement abusif. Bref, plus de sécurité pour se déplacer au quotidien.

Des bandes lorsque la vitesse des automobilistes est moyenne

Ce sont des voies latérales à la chaussée réservées aux cyclistes et séparées de la chaussée principale par une ligne de peinture continue. Les avantages sont la continuité avec la chaussée qui assure la vision du cycliste par les autres usagers de la route et facilite la jonction avec les autres voies à l'arrivée d'une intersection.

Les inconvénients sont liés à l'absence de séparation physique entre les différents types d'usagers qui favorise les empiètements de véhicules, le stationnement abusif et augmente le risque de heurts par l'arrière.

11

Créer un réseau d'itinéraires cyclables

de 50 % (dans le respect des plafonds arrêtés en fonction du type d'aménagement). De même, les études peuvent faire l'objet d'une participation financière.

- sur les itinéraires intégrés dans un programme triennal sous forme de « contrats réseaux verts », des aides financières sont accordées à hauteur de 40 % (dans le respect des plafonds arrêtés en fonction du type d'aménagement). De même, les études peuvent être subventionnées à 50 % (dans le respect d'un plafond de 150 000 € HT). Ces aides incluent les aménagements de zones 30.

Participation financière du Conseil général :

Sur les itinéraires inscrits au SDIC, la région et le Département cofinancent les opérations (50 % chacun) lorsque la voirie est nationale ou départementale ; le Département finance à hauteur de 40 % lorsque la voirie est intercommunale.

Certains itinéraires seront financés dans le cadre des projets/programmes dont ils sont issus.

quand ? Échéancier prévisionnel

2005 - 2006

Définition d'un planning pluriannuel avec les différents acteurs.

Indicateurs d'évaluation

- taux de fréquentation des parcs vélos,
- taux d'accidents impliquant un cycliste,
- taux de fréquentation des pistes et bandes cyclables.

Les freins

1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
financier	décisionnel	opinion

Les intérêts

1 2 3 4 5	1 2 3 4 5	1 2 3 4 5
accessibilité	intermodalité	cadre de vie

La mixité

Lorsque la vitesse des véhicules est inférieure à 20 km/h aucun aménagement particulier n'est nécessaire mais la mise en place d'une signalisation adéquate est à prévoir.

Les contresens

Ce sont des voies en sens unique que les cycles peuvent emprunter dans les deux sens. Lorsqu'il existe de l'espace disponible sur la chaussée, il est possible d'en réaliser. Il s'agit d'observer les rues en sens unique et de proposer une circulation à contresens pour les vélos grâce à la mise en place d'une signalisation adaptée.

Un planning des réalisations est à définir.

Mesures et actions complémentaires

Charte d'aménagement de voirie : guide technique PDE /PDA
Guide des déplacements

AVANT



APRÈS



Exemple d'aménagement possible

Boulevard Pasteur (Fresnes)

Aménagement type piste cyclable :

- report des places de stationnement de l'autre côté de la voie,
- création d'une piste cyclable bidirectionnelle avec séparateur physique de chaussée.

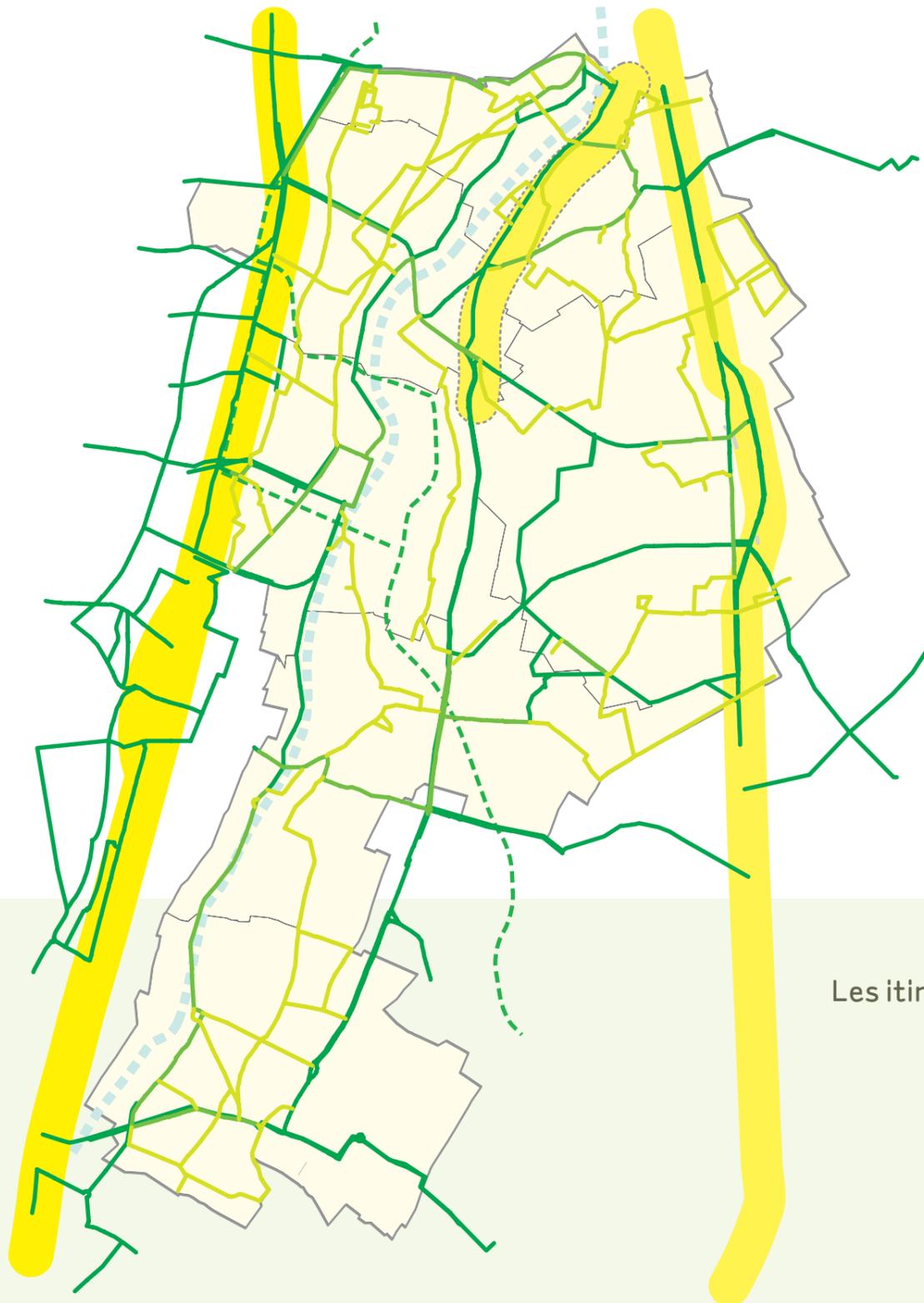
Résultats attendus

> Une part modale des vélos équivalent à 4 % du volume des déplacements.



Aller à pied et à vélo

ACTION 11



Itinéraires cyclables du PLD :

-  Itinéraires cyclables CAVB
-  Itinéraires cyclables commun CAVB et SDIC
-  Itinéraires du SDIC 92 et 94

Projets relatifs à la requalification de voirie

-  Requalification de la RN7 (Nord et Sud avec le tramway)
-  Requalification de la RN20
-  Couverture de l'autoroute A6b

Projets relatifs aux modes doux

-  Réouverture de la Bièvre en certains endroits
-  Coulée verte Bièvre Lilas
-  Tracés des aqueducs de la Vanne et de celui du Loing et du Lunain où des projets de circulations douces sont en cours

Les itinéraires cyclables

