



Etablissement  
Public Territorial

**Séance ordinaire du conseil territorial du 15 décembre 2020**  
**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS**  
**DÉLIBÉRATION n°2020-12-15\_2147**  
**Modification du plan de financement**  
**du "Schéma Vélo Zone 30"**  
**à Arcueil**

L'an deux mille vingt, le 15 décembre à 19h15 les membres du Conseil de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre se sont réunis en Mairie de Vitry-sur-Seine, en séance ouverte par son président, Monsieur Leprêtre, sur convocation individuelle en date du 9 décembre 2020. Conformément à l'article 6 de la loi n°2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire, la séance se déroule sans public, le caractère public de la séance étant respecté par sa retransmission en direct sur le site internet de l'EPT. Le quorum est ramené à un tiers des membres, chaque élu pouvant détenir deux pouvoirs.

Ville	Nom	Présent	A donné pouvoir à	Votes
Villejuif	Mme ABDOURAHAMANE Rakia	Représentée	G. Lafon	P
Vitry-sur-Seine	M. AFFLATET Alain	Présent		P
Gentilly	M. AGGOUNE Fatah	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	Mme AMKIMEL Saloua	Représentée	P. Gaudin	P
Le Kremlin-Bicêtre	Mme AZZOUG Anissa	Représentée	S. Mouhali	P
Vitry-sur-Seine	M. BELL-LLOCH Pierre	Présent		P
Orly	Mme BEN CHEIKH Imène	Présente		P
Vitry-sur-Seine	M. BENBETKA Abdallah	Représenté	R. Kabbouri	P
Juvisy-sur-Orge	M. BENETEAU Sébastien	Représenté <sup>(1)</sup>	L. Bensarsa Reda	P
Vitry-sur-Seine	M. BEN-MOHAMED Khaled	Représenté	R. Kabbouri	P
Juvisy-sur-Orge	Mme BENSARSA REDA Lamia	Présente <sup>(1)</sup>		P
Viry-Chatillon	M. BERENGER Jérôme	Représenté	B. Marcillaud	P
Savigny-sur-Orge	Mme BERNET Lydia	Représentée	F. Sow	P
Thiais	M. BEUCHER Daniel	Représenté	P. Segura	P
Cheilly-Larue	Mme BOIVIN Régine	Représentée	S. Daumin	P
Le Kremlin-Bicêtre	M. BOUFRAINE Kamel	Représenté	JL. Laurent	P
Cachan	Mme BOUGLET Maëlle	Représentée	F. Bourdon	P
Vitry-sur-Seine	M. BOURDON Frédéric	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. BOUYSSOU Philippe	Présent		P
Savigny-sur-Orge	M. BRIEY Ludovic	Représenté	JM. Defremont	P
Villeneuve-Saint-Georges	Mme CABILLIC Kati	-	-	.
Fresnes	Mme CHAVANON Marie	Présente		P
Athis-Mons	M. CONAN Gautier	Représenté	F. Sow	P
Cheilly-Larue	Mme DAUMIN Stéphanie	Présente		P
Cachan	Mme DE COMARMOND Hélène	Présente		P
L'Haÿ-les-Roses	M. DECROUY Clément	-	-	.
Savigny-sur-Orge	M. DEFREMONTE Jean-Marc	Présent		P
Arcueil	Mme DELAHAIE Carine	Présente		P
Thiais	M. DELL'AGNOLA Richard	-	-	.
Villeneuve-Saint-Georges	M. DELORT Daniel	Représenté	P. Gaudin	P
Vitry-sur-Seine	Mme DEXAVARY Laurence	Représentée	F. Bourdon	P
Ivry-sur-Seine	Mme DORRA Maryse	Représentée	C. Pecqueux	P
Morangis	M. DUFOUR Jean-Marc	Représenté	B. Vermillet	P
Savigny-sur-Orge	Mme DUPART Agnès	Représentée	JM. Defremont	P
Vitry-sur-Seine	Mme EBODE ONDOBO Bernadette	-	-	.
Villejuif	M. GARZON Pierre	Présent		P
Villeneuve-Saint-Georges	M. GAUDIN Philippe	Présent		P
Choisy-le-Roi	Mme GAULIER Danièle	Représentée	T. Panetta	P
Arcueil	Mme GILGER-TRIGON Anne-Marie	Représentée	C. Janodet	P
Villeneuve-le-Roi	M. GONZALES Didier	Présent		P
Villeneuve-le-Roi	Mme GONZALES Elise	Représentée	D. Gonzales	P
Ablon-sur-Seine	M. GRILLON Eric	Présent		P
Athis-Mons	M. GROUSSEAU Jean-Jacques	Représenté	P. Sac	P
Choisy-le-Roi	M. GUILLAUME Didier	Représenté	S. Daumin	P
Savigny-sur-Orge	M. GUILLAUMOT Bruno	Représenté	P. Sac	P

Choisy-le-Roi	M. ID ELOUALI Ali	Présent		P
Orly	Mme JANODET Christine	Présente		P
L'Haÿ-les-Roses	M. JEANBRUN Vincent	Représenté	F. Sourd	P
Vitry-sur-Seine	Mme KABBOURI Rachida	Présente		P
Villejuif	Mme KACIMI Malika	Représentée	H. De Comarmond	P
Vitry-sur-Seine	M. KENNEDY Jean-Claude	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme KIROUANE Ouarda	Représentée	P. Tordjman	P
Arcueil	Mme LABROUSSE Sophie	Représentée	M. Chavanon	P
Vitry-sur-Seine	M. LADIRE Luc	Représenté	P. Bell-Lloch	P
Villejuif	M. LAFON Gilles	Présent		P
Paray-Vieille-Poste	Mme LALLIER Nathalie	Représentée	E. Grillon	P
Le Kremlin-Bicêtre	M. LAURENT Jean-Luc	Présent		P
Fresnes	Mme LEFEBVRE Claire	Représentée	A. Id Elouali	P
Vitry-sur-Seine	Mme LEFEBVRE Fabienne	Représentée	P. Bell-Lloch	P
Vitry-sur-Seine	M. LEPRETRE Michel	Présent		P
Orly	M. LERUDE Renaud	Représenté	G. Lafon	P
L'Haÿ-les-Roses	M. LESSELINGUE Pascal	Représenté	F. Sourd	P
Thiais	Mme LEURIN-MARCHEIX Virginie	Représentée	P. Segura	P
Villejuif	Mme LEYDIER Anne-Gaëlle	Représentée	P. Garzon	P
Athis-Mons	Mme LINEK Odile	Représentée	C. Delahaie	P
Villejuif	M. LIPIETZ Alain	Présent		P
Vitry-sur-Seine	Mme LORAND Isabelle	Représentée	JC. Kennedy	P
Villeneuve-le-Roi	M. MAITRE Jean-Louis	Représenté	D. Gonzales	P
Ivry-sur-Seine	M. MARCHAND Romain	Représenté	P. Bouyssou	P
Rungis	M. MARCILLAUD Bruno	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. MOKRANI Mehdi	Représenté	C. Pecqueux	P
Villejuif	Mme MORIN Valérie	Représentée	P. Garzon	P
Vitry-sur-Seine	Mme MORONVALLE Margot	Représentée	S. Moualhi	P
L'Haÿ-les-Roses	M. MOUALHI Sophian	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. MRAIDI Mehrez	Représenté	P. Bouyssou	P
Choisy-le-Roi	Mme OSTERMEYER Sushma	Représentée	T. Panetta	P
Choisy-le-Roi	Mme OZCAN Canan	Représentée	B. Vermillet	P
Choisy-le-Roi	M. PANETTA Tonino	Présent		P
Ivry-sur-Seine	M. PECQUEUX Clément	Présent		P
Ivry-sur-Seine	Mme PIERON Marie	Représentée	F. Aggoune	P
Fresnes	M. PIROLI Yann	Représenté	P. Tordjman	P
Cachan	M. RABUEL Stéphane	Représenté	M. Leprêtre	P
Athis-Mons	M. SAC Patrice	Présent		P
Viry-Chatillon	M. SAUERBACH Laurent	Représenté	B. Marcillaud	P
Ivry-sur-Seine	Mme SEBAIHI Sabrina	Représentée	A. Lipietz	P
Thiais	M. SEGURA Pierre	Présent		P
L'Haÿ-les-Roses	Mme SOURD Françoise	Présent		P
Athis-Mons	Mme SOW Fatoumata	Présent		P
Valenton	Mme SPANO Cécile	Présent		P
Chevilly-Larue	M. TAUPIN Laurent	Représenté	A. Lipietz	P
Choisy-le-Roi	M. THIAM Moustapha	Représenté	C. Spano	P
Gentilly	Mme TORDJMAN Patricia	Présente		P
Viry-Chatillon	Mme TROUBAT Aurélie	Représentée <sup>(1)</sup>	L. Bensarsa Reda	P
Fresnes	Mme VALA Cécilia	Représentée	M. Chavanon	P
Morangis	Mme VERMILLET Brigitte	Présente		P
Vitry-sur-Seine	Mme VEYRUNES-LEGRAIN Cécile	Représentée	JC. Kennedy	P
Villeneuve-Saint-Georges	M. VIC Jean-Pierre	Représenté	A. Afflatet	P
Cachan	M. VIELHESCAZE Camille	Représenté	H. De Comarmond	P
Viry-Chatillon	M. VILAIN Jean-Marie	Représenté	E. Grillon	P
Valenton	M. YAVUZ Métin	Représenté	C. Spano	P
Le Kremlin-Bicêtre	M. ZINCIROGLU Lionel	Représenté	A. Afflatet	P
Villejuif	M. ZULKE Michel	Présent		P

(1) Jusqu'à la délibération n° 2020-12-15\_2157

**Secrétaire de Séance : Monsieur Sophian MOUALHI**

<b>Nombre de Conseillers en exercice composant le Conseil de territoire</b>			<b>102</b>
<b>N° de délibérations</b>	<b>Présents</b>	<b>Représentés</b>	<b>Votants</b>
2108 à 2157	36	62	98
2158 à 2192	35	60	95

## Exposé des motifs

La ville d'Arcueil souhaite promouvoir la pratique du vélo et une réduction des vitesses de circulation par la généralisation d'une zone 30 sur toute la ville. Cet objectif s'inscrit dans l'une des actions du Plan des déplacements urbains d'Ile-de-France : "donner un nouveau souffle à la pratique du vélo". En effet, il est important de préciser que :

- le vélo est l'une des réponses à la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre,
- les effets bénéfiques des déplacements actifs sur la santé sont nombreux,
- Les équipements publics, les commerces et autres activités, générateurs de déplacements (dont les trois centres hospitaliers et les organismes de formations d'enseignement supérieur) se trouvent tous à des distances praticables à vélo.

Ainsi, tout en tenant compte des besoins des piétons, l'établissement public territorial a porté la réalisation d'une étude sur les potentialités du territoire d'Arcueil en matière de politique cyclable et acté un « schéma vélo zone 30 » triennal par délibération en date du 25 septembre 2018. Le présent projet de délibération porte sur la deuxième année du plan vélo de la ville d'Arcueil.

Ce projet fait l'objet d'aides financières de la région Ile-de-France à hauteur de :

- . 50% pour les voiries structurantes,
- . 30% pour les dessertes,
- . 50% pour le jalonnement,
- . 30% pour le stationnement

Le projet de délibération propose de prendre en compte les modifications du plan de financement des années 2 et 3 (Voir en annexe le plan triennal) ainsi que la potentielle aide financière supplémentaire du Département du Val-de-Marne à hauteur. Cette dernière peut s'élever à :

- . 30% pour les voiries structurantes,
- . 40% pour les dessertes,
- . 30% pour le jalonnement,
- . 30% pour le stationnement

Le cumul de subvention envisageable est de 70 % du montant total par opération.

## DELIBERATION

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L5211-9 et L5211-10 et L5219-2 et suivants ;

**Vu** le décret n°2015-1665 du 11 décembre 2015 relatif à la métropole du Grand Paris et fixant le périmètre de l'établissement public territorial Grand-Orly Seine Bièvre dont le siège est à Vitry-sur-Seine ;

**Vu** la délibération n°2018-09-25-1135 portant sur le projet de « Schéma vélo zone 30 » d'Arcueil et son financement en date du 25 septembre 2018 ;

**Vu** la proposition ci-jointe de "Schéma vélo zone 30" d'Arcueil – année 2 ;

**Entendu** le rapport de Monsieur Eric Grillon ;

Sur proposition de Monsieur Le Président,

### Le Conseil territorial délibère et, à l'unanimité,

1. Approuve la modification du plan de financement du projet de "Schéma vélo zone 30" d'Arcueil annexée à la présente.
2. Charge le Président ou toute personne habilitée par lui, d'accomplir toutes les formalités nécessaires à l'exécution des présentes.

**Vote : Pour 98**

La présente délibération est certifiée exécutoire, étant transmise en préfecture le 22 décembre 2020 ayant été publiée le 22 décembre 2020



A Vitry-sur Seine, le 22 décembre 2020  
Le Président

Michel LEPRETRE

*Le présent acte peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif compétent dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication.*



# "Shéma vélo zone 30" à Arcueil Année 2

**OBJET** : ADOPTION DU SCHEMA PLAN VELO ZONE 30 DE LA COMMUNE D'ARCUEIL

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	2
<b>1- <u>LE DIAGNOSTIC</u></b> .....	2
1-1 Voirie et déplacements .....	2-4
1-2 Les aménagement favorables aux cyclistes .....	4
1-3 Le stationnement des vélos .....	5
1-4 La cyclabilité .....	5
<b>2- <u>PROPOSITIONS</u></b> .....	6
2-1 <i>Le réseau cyclable</i> .....	6-9
2-2 <i>Le plan d'actions</i> .....	9-12
2-3 <i>Priorités</i> .....	13

## INTRODUCTION

La ville d'Arcueil souhaite promouvoir la pratique du vélo et une réduction des vitesses. Cet objectif s'inscrit dans l'une des actions du Plan des déplacements urbains île de France : « donner un nouveau souffle à la pratique du vélo ».

Le présent document se penche plus particulièrement sur les potentialités du territoire pour le vélo, sans ignorer les besoins des piétons. Le vélo y représente seulement 2% environ. Quelques réponses à cette question s'imposent :

- Le vélo est l'une des réponses à la nécessité de réduire les émissions des gaz à effet de serre,
- Les effets bénéfiques des déplacements actifs sur la santé,
- Les équipements publics, les commerces et autres activités, dont plusieurs grands générateurs de déplacements (3 centres hospitaliers, formations d'enseignement supérieur, LCL) se trouvent tous à des distances praticables à vélo.

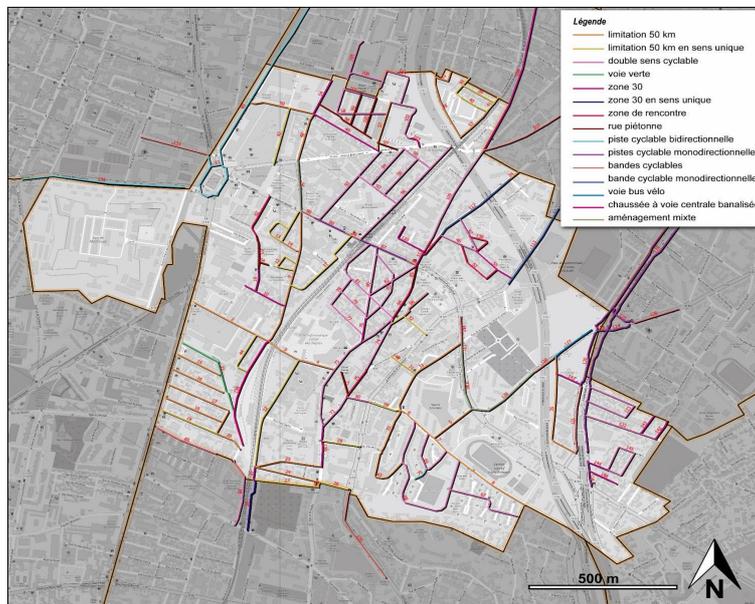
Le diagnostic de la commune abordera ci-après les conditions actuelles rencontrées par les cyclistes. Ensuite sont formulées des propositions pour un réseau cyclable d'une ville en zone 30 et des actions L'accompagnant.

## 1- LE DIAGNOSTIC

### 1-1 Voirie et déplacements

C'est l'ensemble des voies accessibles aux voitures qui détermine en grande partie les itinéraires des cyclistes. La hiérarchie de la voirie et le plan de circulation sont donc à prendre en compte, non seulement pour les déplacements actuels à vélo mais encore pour le futur réseau cyclable.

#### *Aménagement cyclable existant*



## La voirie structurante

La voirie structurante concerne les voies qui permettent l'écoulement de la majorité du trafic automobile à l'échelle (inter)communale. Elle présente souvent les trajets les plus courts qui peuvent également intéresser les cyclistes. Cette voirie comprend à Arcueil deux niveaux : la voirie structurante principale et la voirie structurante secondaire.

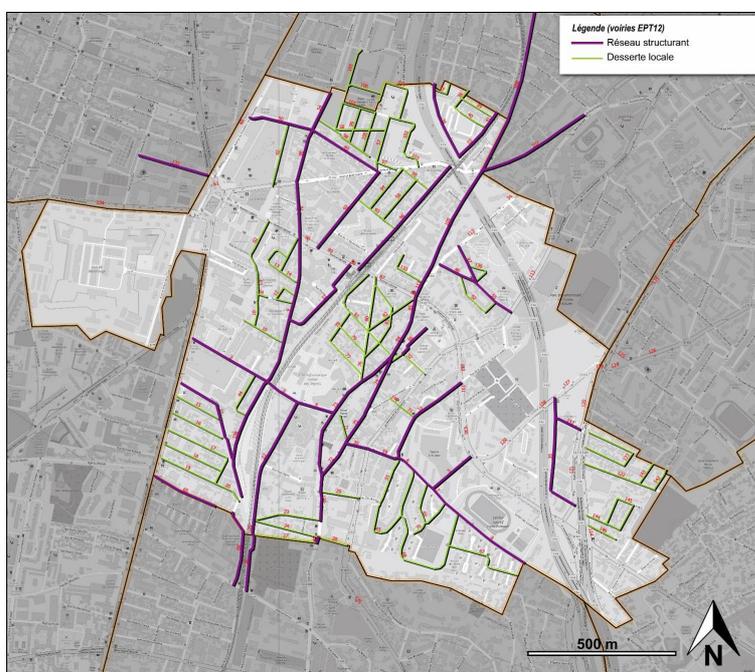
Ces axes, limités à 50 km/h, reçoivent un fort trafic qui est bien trop important pour un partage de leurs voies entre modes motorisés et cyclistes. En effet, dans ces situations c'est la piste cyclable séparée qui est recommandée. Aucun aménagement spécifique (piste ou bande cyclable) n'existe cependant sur ces axes. C'est pourquoi les configurations actuelles de ces axes sont considérées comme particulièrement inhospitalières, voire hostiles aux cyclistes.

## La voirie structurante secondaire

Un maillage de voies secondaires, qui complète le réseau structurant principal, permet la desserte automobile des quartiers. Le trafic y est certes moins important que sur le réseau principal.

Les emprises de ce réseau secondaire sont souvent étroites. La majorité de ces axes n'est pas particulièrement accueillante pour les cyclistes, notamment lorsqu'il s'agit de voies limitées à 50 km/h ou de voies dont la limitation à 30 km/h n'est pas respectée. Ce niveau d'accueil s'améliore sur les voies où la limitation des 30 km/h est mieux respectée parfois grâce à son statut de Zone 30.

### *Schéma de liaison (hors voies départementales)*



## Le plan de circulation

Le territoire d'Arcueil se distingue par la présence importante des rues calmes en impasse. La vitesse est limitée à 50 km/h dans la majorité des impasses. Ceci est en décalage avec la réalité de ces voies souvent de faible longueur qui ne permettent pas d'atteindre cette vitesse.

## Le sens de circulation

Le nombre de rues à sens unique est considérable à Arcueil, surtout dans le réseau des voies calmes. Si l'objectif de la mise en place d'un sens unique a été parfois la sécurisation d'un quartier, sa motivation principale se trouve dans la pression automobile, notamment pour la demande en places de stationnement. Les détours engendrés par les rues à sens uniques sont acceptés par les automobilistes mais subis par les cyclistes. Les nombreuses rues à sens unique se distinguent par leur mise à double sens cyclable (voir le paragraphe suivant).

## **1.2 Les aménagements favorables aux cyclistes**

### **1.2.1 Les différents aménagements**

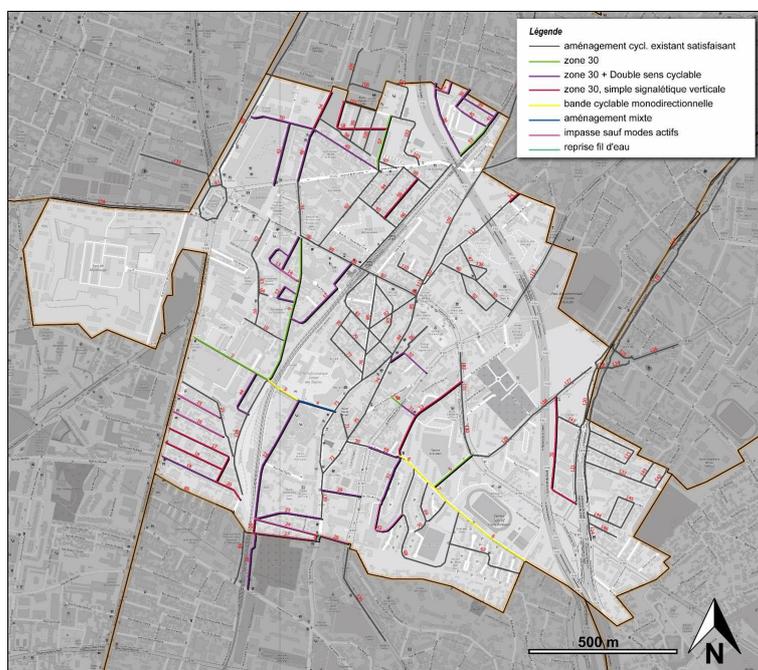
Les aménagements favorables aux cyclistes ne se limitent pas aux seules pistes ou bandes cyclables. Ils comprennent une diversité d'outils, complémentaires comme les Zones 30, quelques places de stationnement en chicanes, un feu pour les cyclistes,....

Arcueil dispose d'une amorce de ces outils. Toutefois, son linéaire d'aménagements favorable aux cyclistes est encore faible et trop dispersé pour être attractif pour les cyclistes

Les aménagements linéaires sont çà et là complétés par des dispositifs de ralentissement qui apaisent la circulation et qui peuvent faciliter les déplacements à vélo :

- Les nombreux passages pour piétons surélevés et limités à 30 km/h, par exemple aux abords des établissements scolaires,
- Les nombreux « coussins berlinois » sur des axes structurants,
- Quelques plateaux aux intersections,
- Les écluses avec un passage prioritaire,
- Les installations du stationnement en chicane dans des rues calme

### ***Aménagements cyclables projetés***



## **1.3 Le stationnement des vélos**

### **1.3.1 Le stationnement dans l'espace public**

La prise en considération des cyclistes se traduit non seulement par les aménagements de voirie mais encore par le nombre de lieux équipés pour le stationnement des vélos.

La forte occupation des vélos-parking aux entrées des stations de métro traduit une pratique réelle de l'inter modalité vélo-transport collectif. La capacité de stationnement des vélos est fréquemment insuffisante aux abords de ces stations.

### **1.3.2 Le stationnement résidentiel**

Il est plus facile de ranger un vélo chez soi dans l'habitat pavillonnaire que dans l'habitat collectif. Aussi c'est ce dernier qui demande une attention particulière pour deux raisons :

- La capacité de stationnement des vélos est faible,

- L'utilisation des locaux peut être dissuadée par leur état général, par leur localisation difficile d'accès en sous-sol sans rampe, par le risque de vandalisme....

## 1.4 La cyclabilité

En conclusion du diagnostic, les conditions de déplacement des cyclistes ont été qualifiées en termes de cyclabilité. Puisque tous les types de cyclistes sont concernés, il est proposé de se mettre à la place d'un cycliste « moyen », par exemple un parent qui se déplace à vélo avec son enfant. Un itinéraire peut être considéré comme plus ou moins cyclable en fonction de différents critères. Ces derniers pris en compte sont :

- L'espace dont disposent les cyclistes, sur sa piste ou sur la chaussée par rapport aux voitures qui les doublent et/ou les croisent,
- Les sens de circulation, considérant les voies à sens unique comme une contrainte en raison du détour qu'elles imposent aux cyclistes et comme une dissuasion lorsque le sens unique incite les automobilistes à accélérer,
- Le niveau plus ou moins élevé du trafic automobile : le partage de la chaussée atteint ses limites sur les axes avec une fréquentation automobile supérieure à 5000 véhicules par jour,
- Les vitesses autorisées : elles sont plus ou moins stressantes pour les cyclistes, qui préfèrent par exemple croiser une voiture dans une rue étroite qui roule à 20 km/h ou 30 km/h qu'à 50 km/h

Quatre niveaux de cyclabilité peuvent être distingués de manière relative à Arcueil (voir la carte) :

- L'itinéraire **le moins cyclable** concerne toutes les voies du réseau structurant limitées à 50 km/h et les voies de ce réseau dont la limitation à 30 km/h est mal respectée,
- Les itinéraires **plus ou moins cyclables** sont les voies du réseau structurant dont la limitation à 30 km/h est à peu près respectée ainsi que toutes les rues calmes à sens unique et limitées à 50 km/h.
- Les itinéraires **un peu plus cyclables** sont : les « trottoirs cyclables », les rues calmes à double sens, les rues calmes à sens unique autorisées au vélo à double-sens, les Zones 30, les Zones de rencontre, les impasses, les sentes,
- Les itinéraires **les plus cyclables**

## Conclusion

Le nombre d'itinéraires avec un niveau de cyclabilité faible ou trop faible est très important. Cette situation n'incite pas à la pratique du vélo.

Certains quartiers se distinguent par leur niveau « un peu plus cyclables » mais cela représente des périmètres restreints.

Les possibilités de déplacement à vélo de façon continue sur des itinéraires « un peu plus cyclables » ou « plus cyclables » sont rares.

## 2. PROPOSITIONS

### 2.1 Le réseau cyclable

#### Introduction

Un réseau cyclable comprend un ensemble d'itinéraires continus, destinés à offrir aux cyclistes des conditions de déplacement relativement sûres sur tout le territoire de la commune. Il doit favoriser la pratique du vélo par le plus grand nombre d'habitants, c'est pourquoi il ne privilégie pas un type de cycliste (par exemple le vélo loisirs) mais il répond, dans la mesure du possible, à tous les motifs de déplacement : domicile – travail, études, achats, accompagnement,...

Le réseau proposé ci-après tient compte des documents existants dont il intègre certains éléments :

- Le plan local de déplacement de la CAVB-2006,
- Mise en place systématique de double sens cyclables. Étude de faisabilité. CAVB-2008,
- Le réseau cyclable structurant en Ile-de-France – 2011 (projet PDUIF),
- Le plan de déplacements urbains d'Ile-de-France – 2014

### 2.1.1 Objectif

D'après l'enquête globale transport (EGT), on est passé en Ile-de-France de 300.000 déplacements par jour à vélo en 2001 à 650.000 en 2010. Cette tendance ne pourra se poursuivre, voire se renforcer, qu'à l'aide d'une politique volontariste. Le vélo représente 2% des différents modes de déplacements dans l'ex Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre.

### 2.1.2 La pratique du vélo demande un contexte qui s'y prête

Les cyclistes n'aiment pas circuler au milieu des voitures roulant à 50 km/h, voire plus. Le sentiment d'insécurité dans cette situation fait que beaucoup de personnes renoncent au vélo. En effet, le décalage des vitesses est dissuasif pour les plus faibles, sans carrosserie. La pratique du vélo demande un contexte qui s'y prête.

« On ne relancera pas le vélo sans la modération de la voiture » (Frédéric Héran). Ce constat s'appuie sur des nombreux aménagements en Europe qui ont permis la modération de l'utilisation de la voiture et des vitesses pratiquées par les voitures. L'apaisement de la circulation est un élément essentiel pour l'amélioration du cadre de vie des habitants : piétons, cyclistes, « trottinetteurs », voire les automobilistes,...

L'installation d'une « ville 30 » (30 km/h) est une tendance déjà bien engagée en Europe et en France (<http://ville30.org>). En Ile-de-France 18 villes ont quasiment généralisé la limitation de vitesse à 30 km/h. Cette politique ne fait que confirmer une réalité : la vitesse moyenne des automobilistes en ville est souvent bien plus proche de celle des cyclistes que l'on ne pense : 15 à 20 km/h pour les premiers et 12 à 16 km/h pour les seconds. L'intérêt de la démarche « ville 30 » est surtout la réduction des écarts de vitesses possibles actuellement : 12 à 16 km/h pour les cyclistes moyens (20 à 25 km/h pour les plus rapides) et les 50 km/h pour les automobilistes.

C'est donc pour rapprocher les vitesses des usagers motorisés et non motorisés et pour créer ainsi un « bicyclimat » plus favorable que plusieurs scénarios sont proposés pour Arcueil. Ces derniers utilisent deux dispositifs réglementaires par le code de la route : la zone 30 et la zone de rencontre.

#### Zone 30

Dans cette zone, la vitesse des véhicules motorisés est limitée à 30 km/h. L'objectif est de créer un espace plus sécurisant pour les cyclistes et les piétons. Elle est définie par les points suivants :

- 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 différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police,
- Les entrées et sorties sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagée de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

#### Zone de rencontre

En agglomération, les zones de rencontre cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. Le décret n°2008-754 du 30 juillet 2008 a introduit les zones de rencontre dans le droit français. Elles peuvent être résumées comme suit :

- Section ou ensemble de section 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.

Il convient de souligner deux améliorations considérables grâce à ces dispositifs :

- Pour les cyclistes, la généralisation des double-sens pour les cyclistes dans les voies à sens unique pour les véhicules motorisés,
- La priorité pour les piétons dans les zones de rencontre.

### 2.1.3 Le réseau cyclable

Le scénario retenu représente une modification positive considérable pour le cadre de vie de la commune : réduction du bruit, amélioration de la qualité de l'air, diminution du risque d'accidents, création de conditions de déplacements plus favorables pour les piétons et des cyclistes et prise d'autonomie pour les enfants.

L'ensemble des rues situées en zone 30 et en zone de rencontre sont en double-sens cyclable et constituent de ce fait la base pour la réalisation du réseau cyclable. Ce réseau comprend ensuite plusieurs composantes complémentaires :

« les vélorues » : certaines des rues calmes présentent des continuités intéressantes pour les déplacements à vélo. Toutes ces rues qui offrent des continuités ou qui permettent des raccourcis sont précieuses pour les cyclistes. Elles constitueront les « vélorues » du réseau cyclable. Une « vélorue » est une rue dans laquelle la circulation automobile est modérée et où la circulation des cyclistes est facilitée dans les deux sens à l'aide de quelques aménagements simples, par exemple :

- ✓ Écluse pour voitures avec by-pass vélo,
- ✓ Sécurisation des extrémités des rues en sens unique pour les voitures pour le double-sens des cyclistes,
- ✓ Utilisation du « cédez le passage » ou du « stop » pour renforcer la priorité des « vélorues »
- ✓ Disponibilité de quelques refuges dans les rues étroites

### Les voies pour piétons et cyclistes

Le maillage des « vélorues » est complété par des voies pour piétons et vélos (existantes ou à créer) qui permettent de prolonger certaines continuités.

L'identification des voies pour piétons et cycliste peut prendre plusieurs formes : l'aire piétonne, le trottoir partagé ou la voie verte. L'aire piétonne a comme inconvénient que le cycliste doit rouler au pas. Le trottoir partagé est fréquemment pratiqué mais il s'agit d'une notion non réglementaire. Aussi il est conseillé de marquer les voies pour piétons et cyclistes du réseau cyclable comme des voies vertes qui confèrent aux piétons et les cyclistes le droit du partage de cet espace. Une largeur de 3.00 m minimum est recommandée ainsi qu'un revêtement adapté à la circulation des personnes à mobilité réduite, des poussettes, ....

### Les bandes et pistes cyclables

La création des bandes et pistes cyclables, qui est souvent réclamée par les usagers, ne peut pas être envisagée de manière systématique. En effet, la configuration de ville n'offre pas toujours la possibilité pour cette création.

Les bandes cyclables (voies peintes sur la chaussée et réservées aux cyclistes) et les pistes cyclables (voies séparées de la chaussée et réservées aux cyclistes) du projet sont essentiellement situées aux abords des voies structurantes. Cette affirmation implique :

- Des pistes avec un marquage visible et repérable et, éventuellement, d'une largeur plus importante que 1,5 m pour les pistes unidirectionnelles et que les 2,0 m pour les pistes bidirectionnelles

### La modération des vitesses sur les voies structurantes

Le maillage des éléments précédents ne permet pas d'assurer la continuité nécessaire aux déplacements des cyclistes. Les maillons manquants se trouvent sur les voies structurantes dont une grande partie aura le statut de la zone 30. Il est néanmoins nécessaire de prendre des mesures de modération des vitesses sur ces maillons (coussins, plateaux, chicanes...).

## Conclusions

Le projet du réseau cyclable peut être traduit en un réseau structurant (voir carte). Celui-ci, par la densité de son maillage, offre aux cyclistes une accessibilité convenable aux équipements publics et aux zones commerciales. Un jalonnement spécifique pour les cyclistes sur ce réseau structurant est utile pour favoriser l'utilisation du vélo. Le jalonnement indique la direction des principaux pôles et équipements et la durée pour y aller.

Le réseau structurant et les itinéraires complémentaires sont indissociables. Toutefois, ces itinéraires complémentaires peuvent parfois être considérés comme des variantes lorsque le tronçon proche du réseau structurant ne peut pas être réalisé en premier.

L'autorisation du double-sens cyclable généralisé fait que le plan de circulation actuel n'a pas besoin d'être modifié pour les déplacements des cyclistes.

### 2.1.4 Le stationnement

Les besoins de pouvoir circuler à vélo et de pouvoir garer son vélo dans des conditions relativement sûres sont intimement liés : pas de circulation sans stationnement ! La question du stationnement des vélos à Arcueil mérite plus particulièrement d'être prise en compte dans l'espace public et dans l'habitat collectif.

#### Le stationnement dans l'espace public

Il convient d'éviter la multiplication des supports différents pour attacher les vélos. Aussi est-il conseillé de choisir un seul support pour la commune. Le Cerema recommande la simplicité et l'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.

- **Aux abords des équipements** : il est souhaitable que les cyclistes disposent d'un stationnement dédié à proximité immédiate des équipements de la commune. Un bilan complet est à faire pour connaître les possibilités d'implantation et pour définir le nombre de supports. Outre ces places aménagées sur l'espace public, les groupes scolaires et les collèges ont besoin d'un espace dédié au stationnement vélo à l'intérieur de leurs enceintes. Le PDUIF propose comme norme minimale 1 place pour 8 à 12 élèves.
- **Les abords des stations de métro et de tram** : la capacité du stationnement est à augmenter aux abords des stations de métro et de tram pour favoriser l'inter modalité vélo-transport collectif.

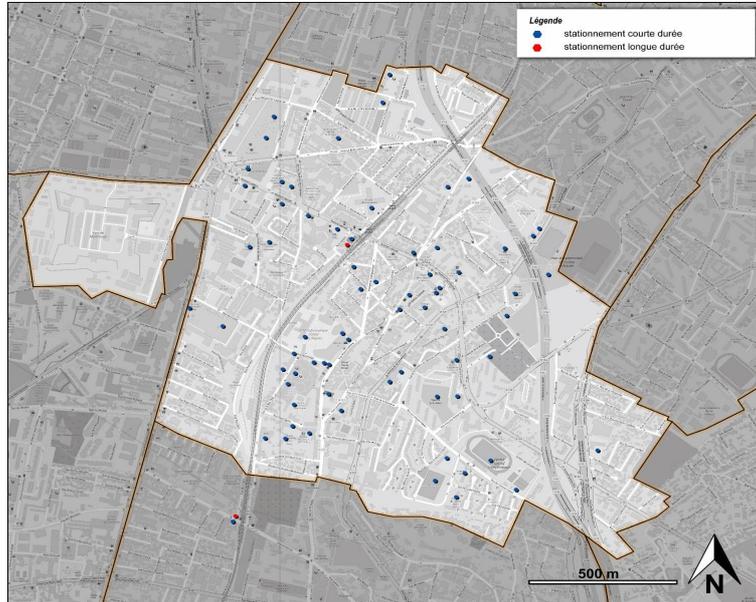
#### Le stationnement dans l'habitat collectif

Le stationnement des vélos est assez problématique pour les habitants des logements collectifs (faible capacité, locaux dégradés, risque de vandalisme,...). Il est fort probable que cette situation empêche certain(e)s de faire du vélo. Ce problème mérite de vraies solutions, par exemple :

- Les locaux des poubelles de certains immeubles seront remplacés par des conteneurs de déchets enterrés. Les locaux qui se libèrent ainsi se trouvent souvent proches des entrées. Dans cette configuration ces locaux peuvent être réaffectés au stationnement sécurisé des vélos.

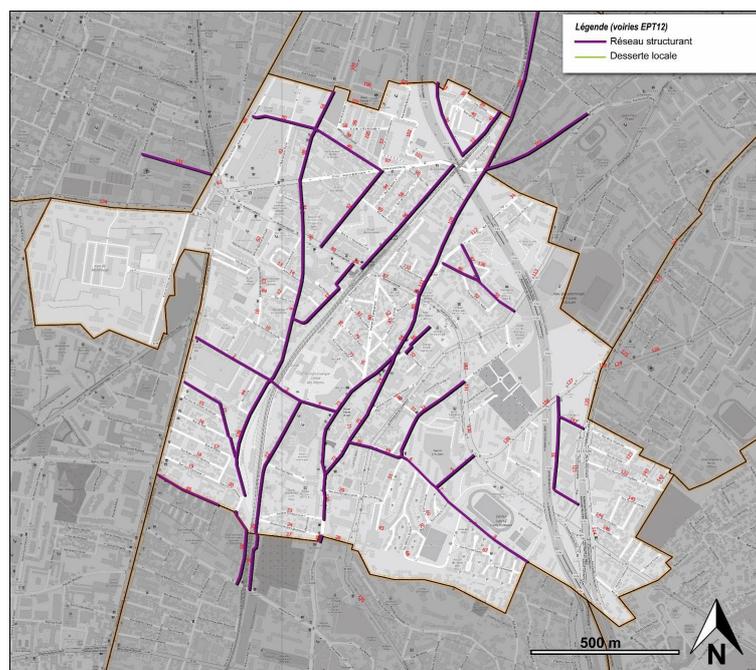
## 2.2 Plan d'action

### Subventions envisageables RIDF (jalonnement)



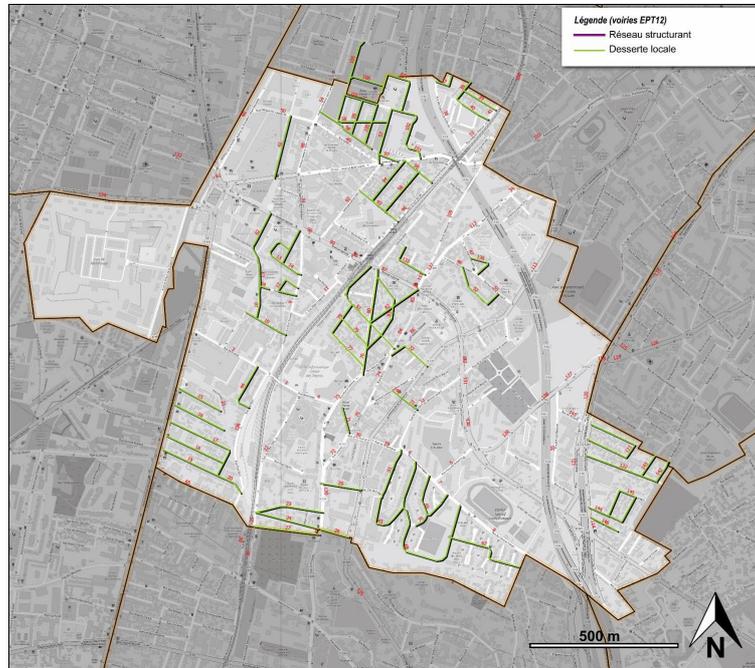
### 2.2.1 Aménagement structurants

### Subventions envisageables RIDF



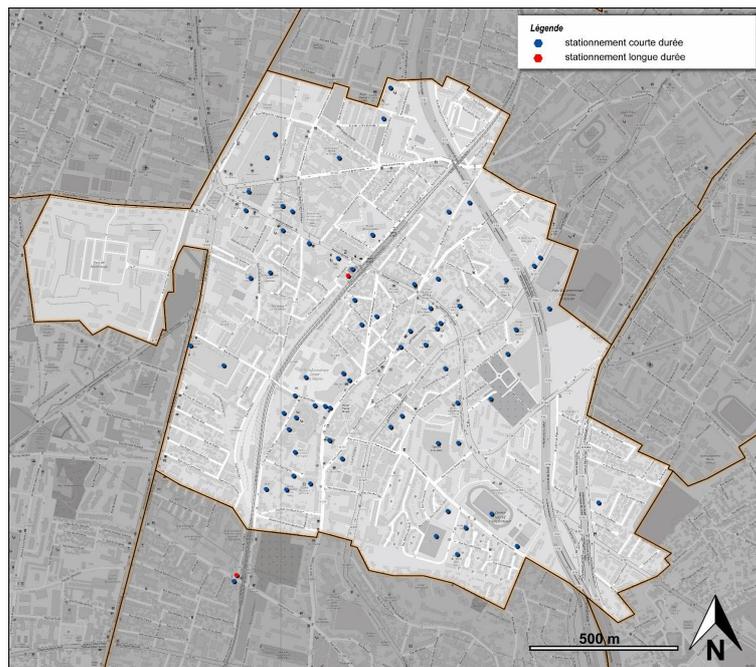
## 2.2.2 Apaisement de la circulation

### *Subventions envisageables RIDF*



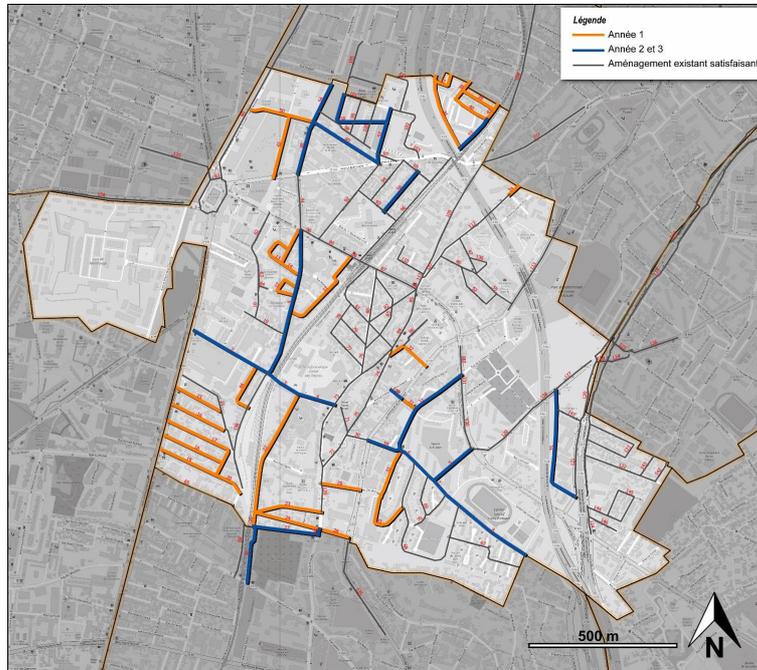
## 2.2.3 Jalonnement stationnement

### *Subventions envisageables RIDF*



## 2.2.4 Plan Triennal

*Plan triennal de la RIDF*



2.2.5 Estimation des aménagements

**Plan triennal de la Région IDF et du Département du Val de Marne / ventilation sur le plan triennal**

	<b>Investissement année 2 EPT 12</b>	<b>Subvention RIF année 2</b>	<b>Subvention VDM année 2</b>	<b>Investissement estimé année 3 EPT 12</b>	<b>Subvention estimée RIF année 3</b>	<b>Subvention VDM estimée année 3</b>
<b>Aménagement Cyclable</b>	565 825 €	192 500 €	80 640 €	788 000 €	384 000 €	236 400 €
<b>Apaisement circulation</b>	372 268 €	103 100 €	56 716 €	0 €	0 €	0 €
<b>Jalonnement</b>	0 €	0 €	0 €	40 000 €	20 000 €	12 000 €
<b>Stationnement</b>	5 165 €	2 500 €	1549 €	120 000 €	60 000 €	36 000 €
<b>CPC</b>	0 €	0 €	0 €	4 000 €	2 000 €	1 200 €
<b>Total</b>	943 258 €	298 100 €	138 905 €	952 000 €	466 000 €	285 600 €

## **2.3 Priorités**

La mise en place d'une politique vélo est un travail de longue haleine. Aussi il convient de formuler les priorités en distinguant le court et moyen terme.

- L'installation du cédez-le-passage cycliste aux feux rouge (voir la vidéo pour un mode d'emploi : <https://www.youtube.com/watch?v=0t9PvDCVptU&feature=youtu.be>)
- Le choix du support de stationnement
- La définition du plan de stationnement des vélos dans l'espace public et la demande des subventions afférentes (Conseil Régional, STIF, Département) et la réalisation de ce plan
- L'incitation à la création de lieux de stationnement sécurisés pour les vélos des habitants des logements collectifs

**Plan Triennal détaillé :**

AMENAGEMENT CYCLABLE ANNEE 2								
ANNEE	N° DE PLAN	NOM DES RUES	TYPE D'AMENAGEMENT	N° DE DEVIS	MONTANT HT	MONTANT TTC	TAUX SUBVENTION	SUBVENTION RIF
2020	20	Rue du Colonel Fabien	Bande Cyclable	FB-20-058	252 475,66 €	302 970,79 €	50%	126 237,83 €
				SFE 078	263 026,44 €	315 631,73 €	50%	131 513,22 €
				SFE 077	50 323,20 €	60 387,84 €	50%	25 161,60 €
TOTAL					<b>565 825</b>	678 990		<b>282 913</b>
<b>Montant maximum de la subvention</b>					<b>385 000</b>			<b>192 500</b>

STATIONNEMENT VELO ANNEE 2								
ANNEE	N° DE PLAN	NOM DES RUES	TYPE D'AMENAGEMENT	N° DE DEVIS	MONTANT HT	MONTANT TTC	TAUX SUBVENTION	SUBVENTION 50%
2020	1	Marguerite Lagrange - Antoine Marin	Stationnement vélo	FB-20-038	5 165,00 €	6 198,00 €	50%	2 582,50 €
TOTAL					<b>5 165 €</b>	6 198 €		<b>2 583 €</b>
<b>Montant maximum de la subvention</b>					<b>5 000</b>			<b>2 500</b>

**APAISEMENT CIRCULATION ANNEE 2**

ANNEE	N° DE PLAN	NOM DES RUES	TYPE D'AMENAGEMENT	N° DE DEVIS	MONTANT HT	MONTANT TTC	TAUX SUBVENTION	SUBVENTION 30%
2020	2	P Salvadore Allende - Antoine Marin	Zone 30	EC-20-062	5 470,96 €	6 565,15 €	30%	1 641,29 €
				FB-20-039	14 249,16 €	17 098,99 €	30%	4 274,75 €
2020	3	Aristide Briand - Nelson Mandela	Bande cyclable	FB-20-040	5 214,43 €	6 257,32 €	30%	1 564,33 €
2020	4	8 mai 1945 - Aqueducs - Desbrosses	Zone 30	FB-20-041	4 034,92 €	4 841,90 €	30%	1 210,48 €
2020	5	Aqueducs - Raspail	Zone 30	FB-20-042	2 463,48 €	2 956,18 €	30%	739,04 €
2020	6	Besson - Raspail	Zone 30	FB-20-043	5 281,87 €	6 338,24 €	30%	1 584,56 €
2020	6 B	Raspail - Besson - Provigny - Chemin de Fer (giratoire)	Réduction de la vitesse Zone 30	FB-20-056	93 723,97 €	112 468,76 €	30%	28 117,19 €
				EC-20-064	12 230,64 €	14 676,77 €	30%	3 669,19 €
2020	7	Besson - Convention	Zone 30	FB-20-044	4 697,44 €	5 636,93 €	30%	1 409,23 €
2020	8	Convention - Caron - Ader	Zone 30	FB-20-045	7 954,51 €	9 545,41 €	30%	2 386,35 €
2020	9	Colonel Fabien - Général Leclerc - Fontaine - Robespierre	Zone 30	FB-20-046	17 625,29 €	21 150,35 €	30%	5 287,59 €
2020	10	Général Leclerc - Doumer		FB-20-047	6 873,83 €	8 248,60 €	30%	2 062,15 €
2020	11	Lardenay - Convention	Zone 30	FB-20-048	2 982,58 €	3 579,10 €	30%	894,77 €
2020	12	Louis Frébault - Convention	Zone 30	FB-20-049	1 875,12 €	2 250,14 €	30%	562,54 €
2020	13	Louis Frébault (virage)	Bande cyclable	FB-20-050	22 634,34 €	27 161,21 €	30%	6 790,30 €
2020	14	Herni Barbusse - Bougard		FB-20-051	3 672,30 €	4 406,76 €	30%	1 101,69 €
2020	15	Martyrs du 8 Mai 1962 - Blanqui	Réduction de la vitesse zone 30	FB-20-052	19 155,57 €	22 986,68 €	30%	5 746,67 €
				FB-20-070	4 579,61 €	5 495,53 €	30%	1 373,88 €

2020	16	Blanqui - Camille Blanc - Génova - Champs Elysées	Zone 30	FB-20-071	17 781,86 €	21 338,23 €	30%	5 334,56 €
2020				FB-20-053	47 118,22 €	56 541,86 €	30%	14 135,47 €
2020	17	Martyrs du 8 Mai 1962 - Carriers	Réduction de la vitesse Zone 30	FB-20-054	1 326,42 €	1 591,70 €	30%	397,93 €
2020	18	Richaud - Laplace	Zone 30	FB-20-055	1 138,53 €	1 366,24 €	30%	341,56 €
2020	19	Rues albert Legrand et Laplace	Zone 30	FB-20-057	56 065,26 €	67 278,31 €	30%	16 819,58 €
				EC-20-065	6 718,75 €	8 062,50 €	30%	2 015,63 €
2020	21	rue du Chemin de Fer	Zone 30	FB-20-084	1 811,28 €	2 173,54 €	30%	543,38 €
2020		Rue du Colonel Fabien	Zone 30	FB-20-085	5 588,12 €	6 705,74 €	30%	1 676,44 €
TOTAL					<b>372 268</b>	<b>446 722</b>	30%	<b>111 681 €</b>
Montant maximum de la subvention								<b>103 100 €</b>

ESTIMATION AMENAGEMENT CYCLABLE ANNEE 3								
ANNEE	N° DE PLAN	NOM DES RUES	TYPE D'AMENAGEMENT	N° DE DEVIS	MONTANT HT	MONTANT TTC	TAUX SUBVENTION	SUBVENTION
2021	1	Berthollet	BANDE CYCLABLE	RATIO	240 000 €	288 000 €	50%	120 000 €
2021	2	Rue de la Fontaine	SAS vélo avec aménagement zone 30	RATIO	8 000 €	9 600 €	30%	2 400 €
2021	3	Docteur Durand - Massenet	SAS vélo avec aménagement zone 30	RATIO	8 000 €	9 600 €	30%	2 400 €
2021	3	Docteur Durand - Pierre Curie	SAS vélo avec aménagement zone 30	RATIO	8 000 €	9 600 €	30%	2 400 €
2021	3	Rue du Docteur Durand	BANDE CYCLABLE	RATIO	500 000 €	600 000 €	50%	250 000 €
2021	4	Malleret Joinville - Marcel Vigneron	SAS vélo avec aménagement zone 30	RATIO	8 000 €	9 600 €	30%	2 400 €
2021	5	Gabriel Péri - Ricardo	SAS vélo avec aménagement zone 30	RATIO	8 000 €	9 600 €	30%	2 400 €
2021	6	Gabriel Péri - Dispensaire	SAS vélo avec aménagement zone 30	RATIO	8 000 €	9 600 €	30%	2 400 €
TOTAL					<b>788 000 €</b>	<b>945 600 €</b>		<b>384 400 €</b>

ESTIMATION JALONNEMENT / STATIONNEMENT / CPC ANNEE 3								
ANNEE	N° DE PLAN	NOM DES RUES	TYPE D'AMENAGEMENT	N° DE DEVIS	MONTANT HT	MONTANT TTC	TAUX SUBVENTION	SUBVENTION
2021	Jalonnement	Toute la commune	Panneaux	RATIO	<b>40 000 €</b>	50 000 €	50%	<b>20 000 €</b>
2021	Stationnement	Toute la commune	Arceaux vélos	RATIO	<b>120 000 €</b>	150 000 €	50%	<b>60 000 €</b>
2021	CPC	Sur feux tricolore	Panneaux	RATIO	<b>4 000 €</b>	5 000 €	50%	<b>2 000 €</b>