

PLAN VÉLO VILLEJUST 2021- 2026



1. Pourquoi un Plan vélo?
2. Le Principe
3. Objectifs
4. Démarche employée
5. Schéma d'intention
6. Hiérarchisation du réseau
7. État du réseau
8. Priorisation des aménagements
9. Stationnement et services
10. Changement des pratiques

PLAN VÉLO VILLEJUST 2021-2026

POURQUOI UN PLAN VÉLO

DEFINITION de la Stratégie de la politique cyclable pour encourager la pratique du vélo pour les déplacements quotidiens.

VISE à la conception du **Plan Vélo** sur le territoire de la commune de Villejust.

PLAN VÉLO VILLEJUST 2021- 2026

DÉMARCHE EMPLOYÉE

- ▶ **2021** Lancement de l'étude avec le groupement de commande de la CPS
- ▶ **2022-2023** séances de travail avec le cabinet d'étude TTK pour les niveaux de faisabilité:
 - 1- l'élaboration du diagnostic de la Commune,
 - 2- propositions d'aménagement en fonction des contraintes du territoire,
 - 3- phase finale du Plan vélo de la Commune,
- ▶ **2022-2023 – réalisations d'aménagements**
- ▶ **Décembre 2023: Approbation du Plan Vélo de la Commune de Villejust**

SCHÉMA D'INTENTION

OBJECTIFS

- ▶ Développer un réseau cyclable structurant :
- ▶ Permettre aux habitants de pouvoir se déplacer et rejoindre les différents pôles d'intérêt communautaires et communaux sur des axes sécurisés

Rendre l'ensemble de la voirie accessible :

Faciliter les déplacements du quotidien à vélo, sur le territoire communal, grâce à un meilleur partage de la voirie

Jalonner les itinéraires cyclables :

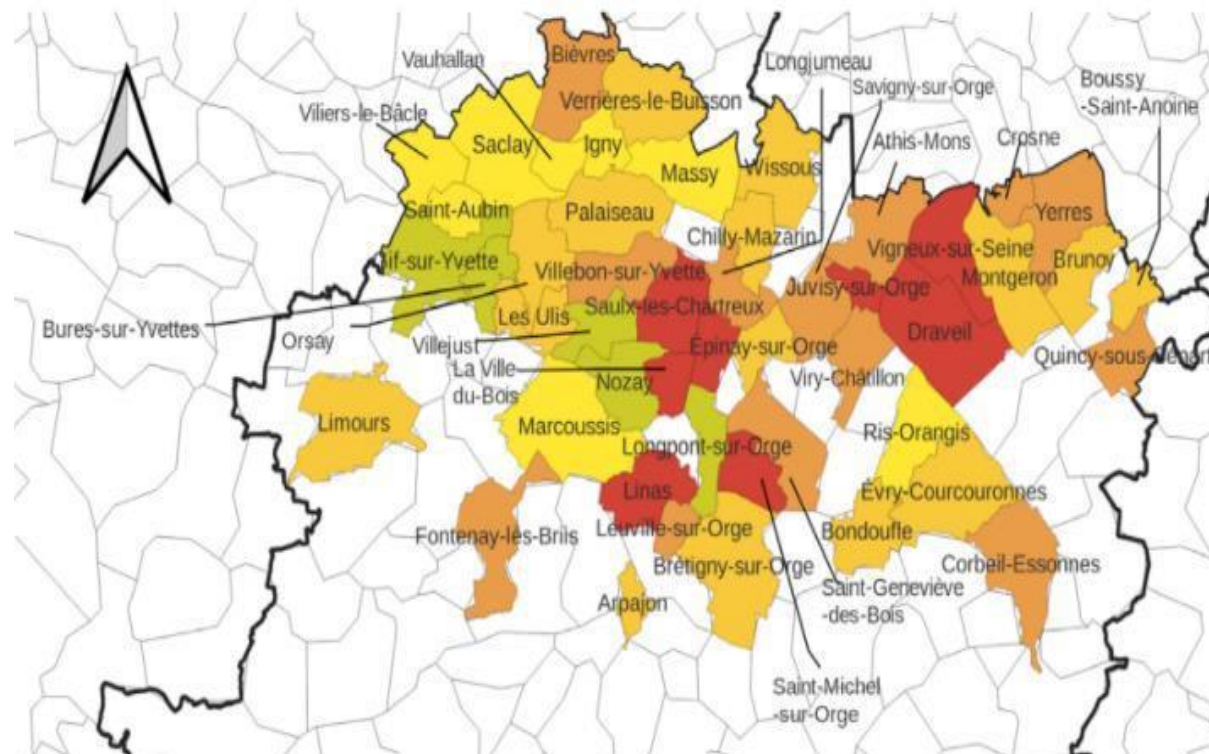
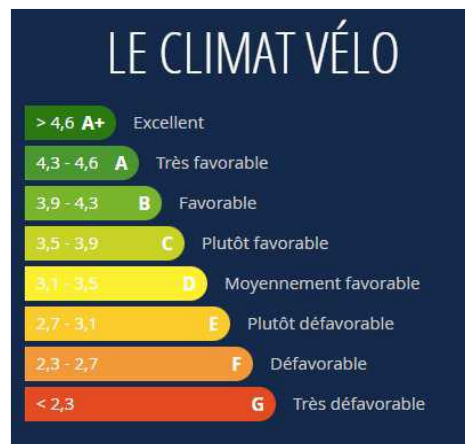
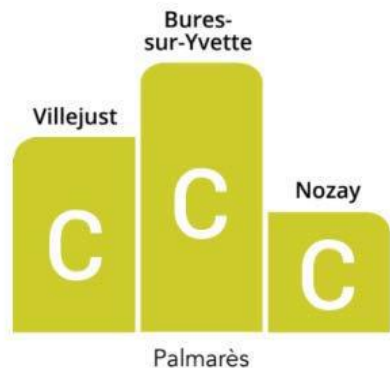
Assurer la continuité et la lisibilité des itinéraires cyclables structurants grâce au jalonnement



PLAN VÉLO VILLEJUST 2021-2026

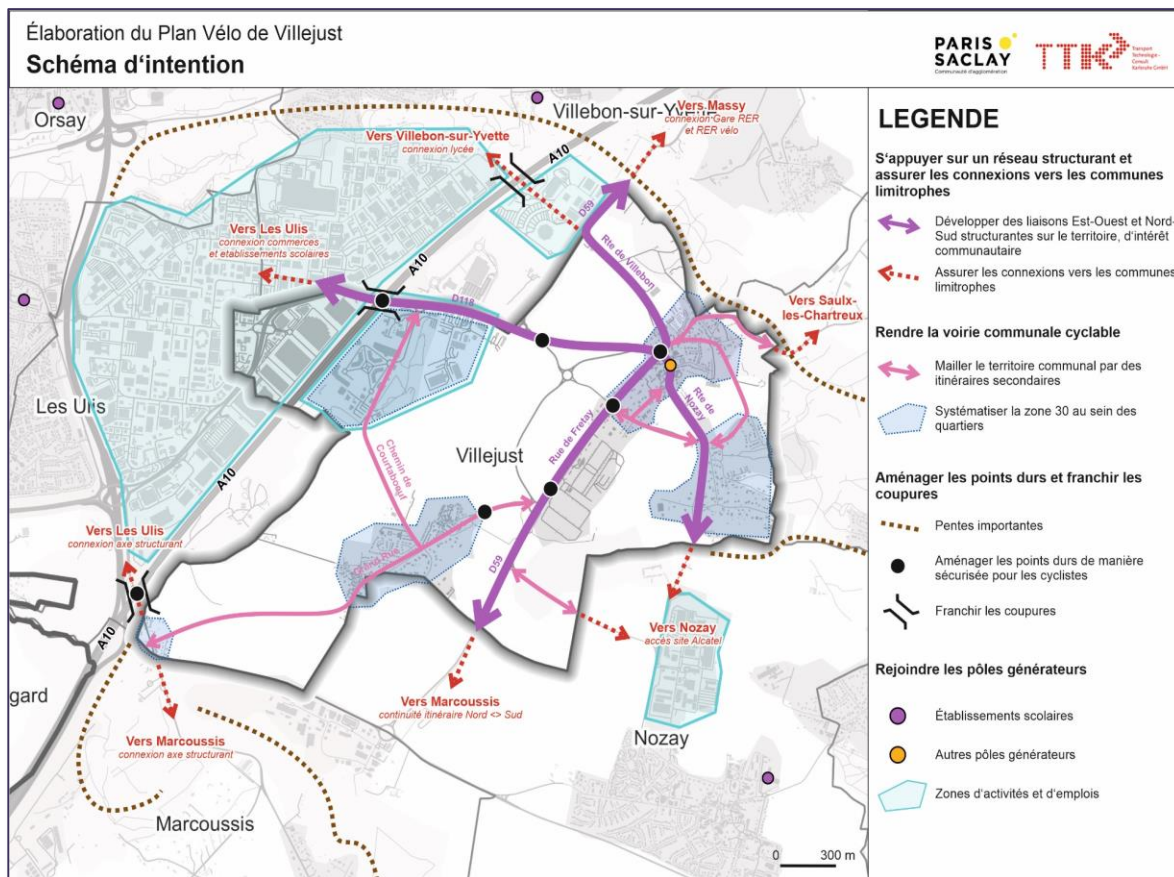
Villejust et le Vélo: enquête PARLONS VELO DE 2021

- ▶ Le Climat cyclable a été qualifié de « plutôt favorable » dans 4 communes (Bures-sur-Yvette, Gif-sur-Yvette, Villejust et Nozay).



Sources: Parlons vélo

SCHÉMA D'INTENTION



- Développer des axes structurants Nord-Sud et un axe Est-Ouest sur le territoire
- Assurer des liaisons directes et qualitatives avec la commune de Villebon au Nord en vue d'une liaison vers le pôle ferroviaire de Massy.
- Assurer une connexion vers le pôle des Ulis et la ZA de Courtabœuf
- Travailler les interfaces entre les aménagements existants et les communes limitrophes au Sud (Marcoussis, Nozay)
- Améliorer la signalisation des zones apaisées dans les hameaux (zone 30, DSC)
- Améliorer le jalonnement et les services vélo.

Hiérarchisation du réseau

Élaboration du Plan Vélo de la commune de Villejust

Hiérarchisation du réseau cyclable



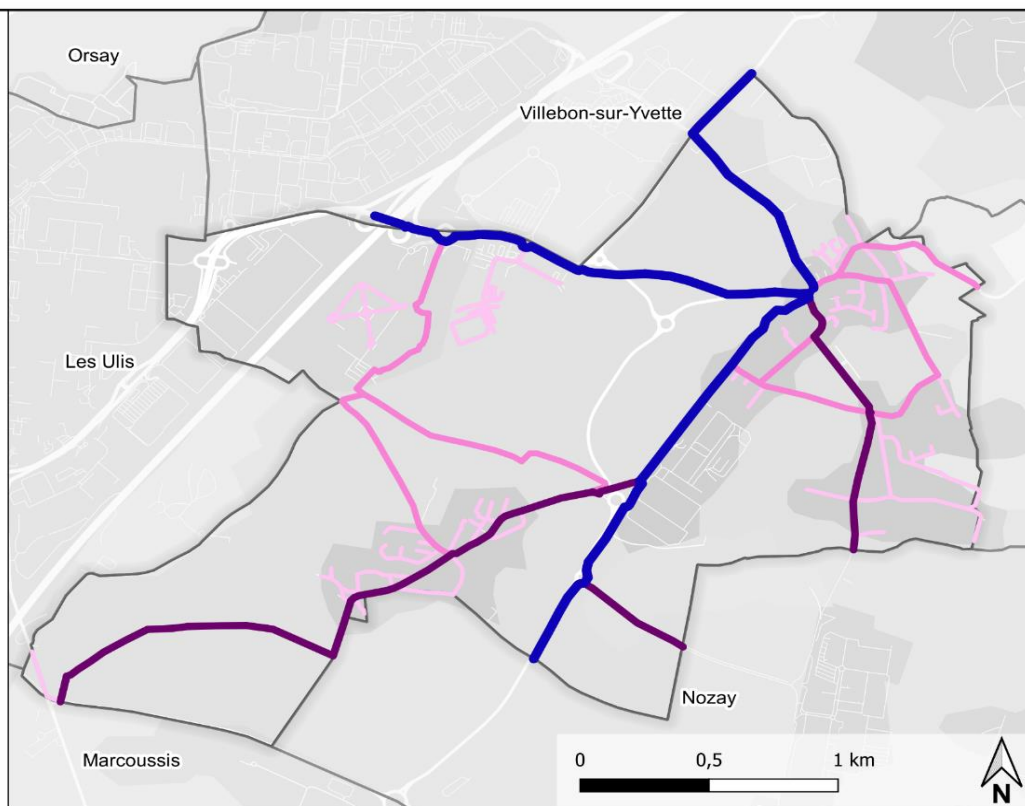
Légende

Limites administratives

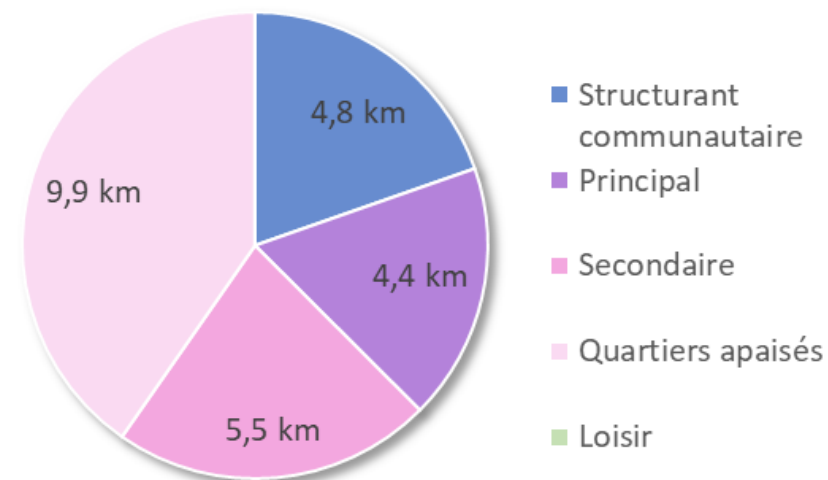
- Limite CA Paris Saclay
- Limite communale

Hiérarchisation du réseau

- Structurant
- Primaire
- Secondaire
- Quartiers apaisés

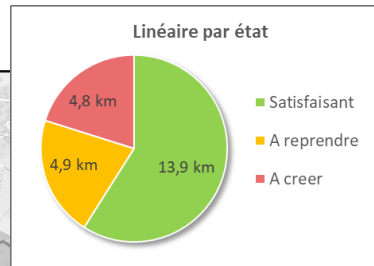
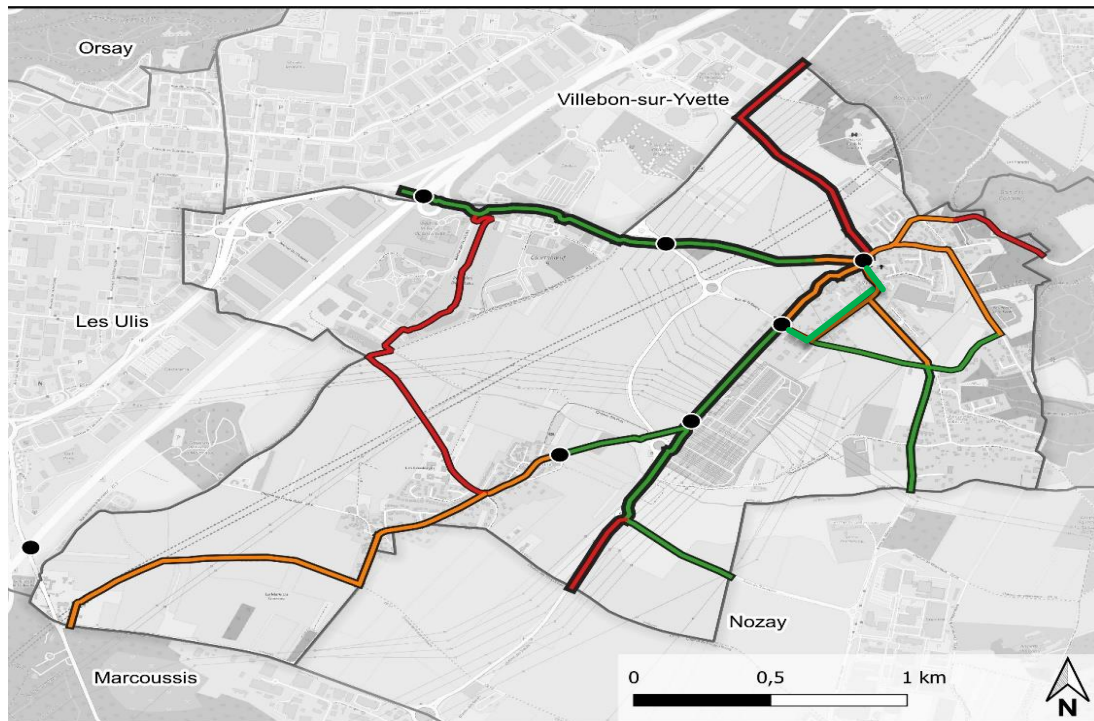


Linéaire par hiérarchisation



- Structurant communautaire
- Principal
- Secondaire
- Quartiers apaisés
- Loisir

État du réseau



Trois typologies d'aménagement :

- ▶ **Existant de bonne qualité** : rien à faire sauf du jalonnement
- ▶ **Existant à reprendre** : travaux à effectuer pour mettre aux normes les aménagements, régler des défauts d'entretiens ou changer de type d'aménagement. Peuvent être légers (changement de statut) ou lourds (reprise de l'aménagement nécessaire)
- ▶ **À créer** : des aménagements lourds (séparatifs, ou avec reprise de voirie) ou légers (peintures, dispositifs de ralentissement, etc.)

Horizon de réalisation des aménagements

Élaboration du Plan Vélo de la commune de Villejust

Horizon de réalisation des aménagements

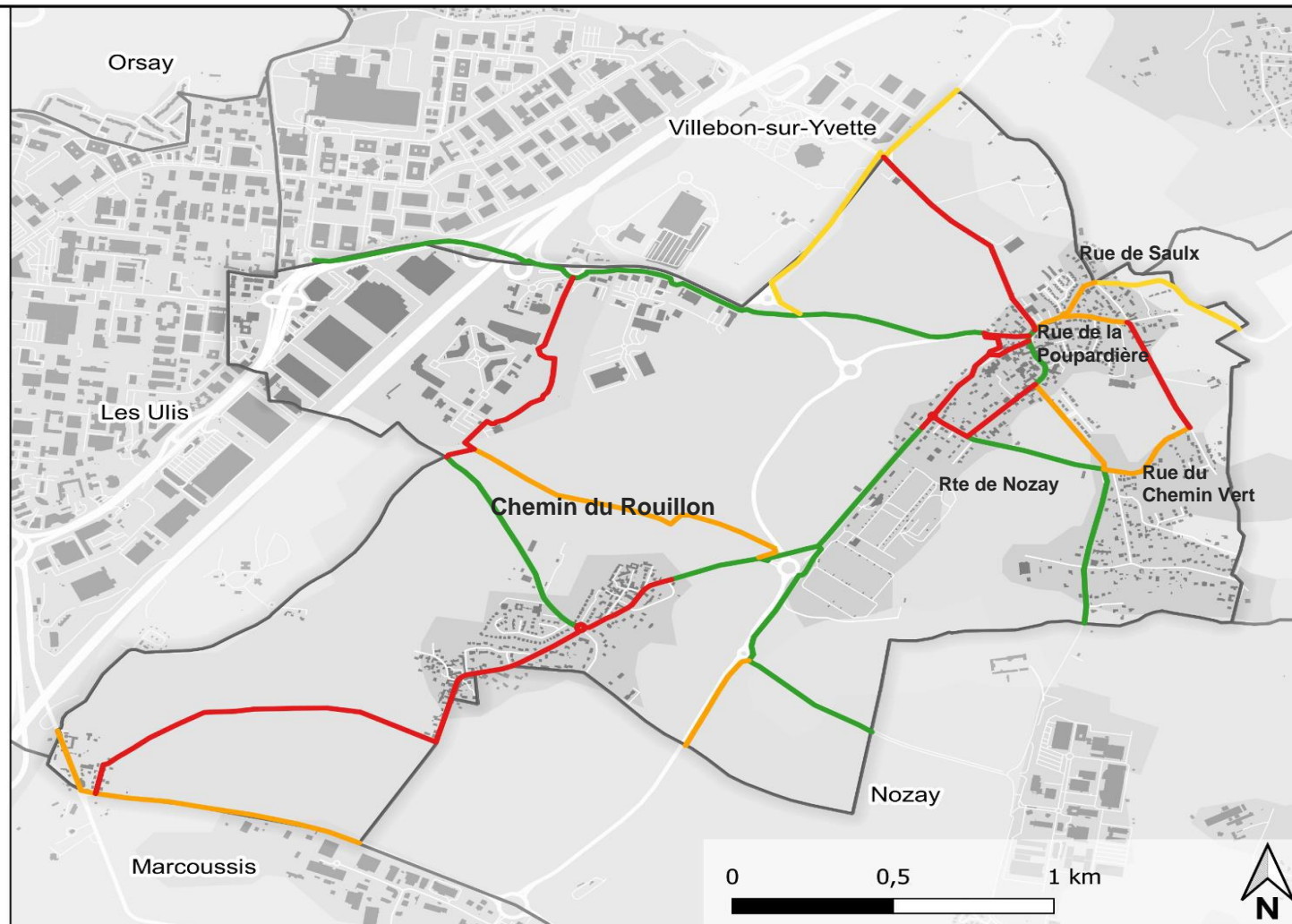
PARIS
SACLAY
Communauté d'agglomération

TTN
Transport Technologie -
Consulting
Karlsruhe GmbH




Légende

Horizon de réalisation

- Existant
- Court terme
- Moyen terme
- Long terme



Aménagements – Préconisations CEREMA

 V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VEHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR) 		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 A 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 A 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 A 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Aménagements – Préconisations CEREMA

- **Critère 1 – Volume de trafic motorisé** : + / - 4 000 véh/jour 2 sens ?
 - - 4 000 véh/jour : **cohabitation des modes** si vitesse < 30 km/h
 - + 4 000 véh/jour : **la rue devient peu attractive**, aménagement séparatif conseillé
- **Critère 2 : vitesse maximale réellement pratiquée** par les usagers
- **Critère 3 : volume de trafic cycliste constaté ou désiré (nb vélos/jour)**
 - Nombre important de cyclistes + aménagement à haut niveau de service : aménagement séparatif et capacitaire à privilégier



Aménagements – Principes clés

Deux principes-clés pour le réseau cyclable : séparation et efficacité

**DES PISTES CYCLABLES POUR LES RUES À
NIVEAU DE TRAFIC ÉLEVÉ**
20-30% restants du réseau

- **Sur le linéaire :**
 - Itinéraire cyclable lisible, efficace et confortable
 - Vélos éloignés du trafic motorisé pour réduire les nuisances
 - Espace confortable dédié aux piétons
- **En intersection :**
 - Continuité et visibilité,
 - Ralentissement du trafic motorisé en conflit avec les vélos
 - Confort et efficacité

**DES RUES APAISÉES À TRÈS FAIBLE TRAFIC
MOTORISÉ**
Trafic mixte, 70-80% du réseau

- **Sur le linéaire, très peu de voitures**
 - Révision locale du plan de circulation en distinguant les axes de transit (trafic important) des axes de desserte locale
- **En intersection, apaiser le trafic motorisé**
 - En travaillant en particulier sur les traversées aux intersections (plateaux traversants)

Priorisation des aménagements

RUE DE LA MAIRIE : TRONÇON 1

Voirie: Trottoirs à niveau

Signalisation : Panneau « zone de rencontre » à l'entrée de la rue

Circulation à 20km/h

Pas de marquage spécifique vélo



Priorisation des aménagements

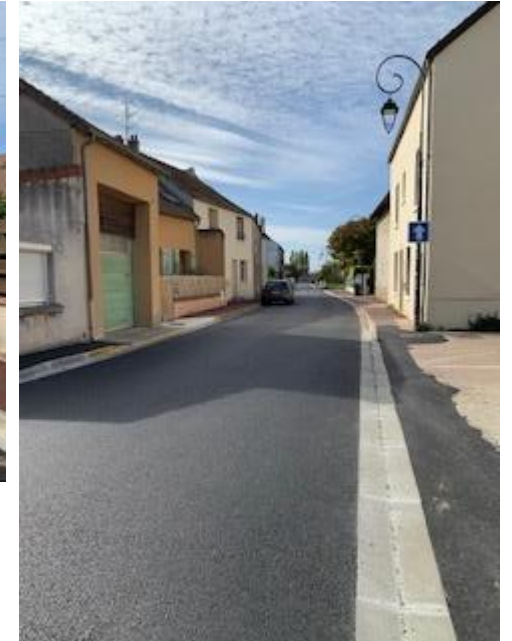
RUE DE LA MAIRIE : TRONÇON 2

Voirie:

- **Vélo rue**
- Signalisation entrée et fin de rue.
- Emplacement stationnement identifiable en cours.



Illustration

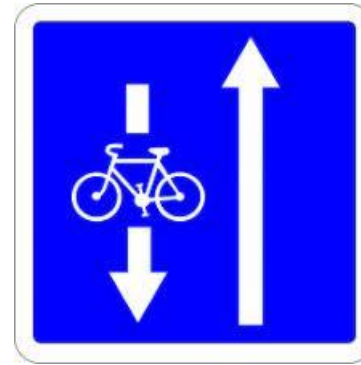


Priorisation des aménagements

RUE DE LA MAIRIE : TRONÇON 3

Voirie:

- Marquage au sol Bande cyclable (double sens cyclable)
- Piste cyclable double sens pour relier la piste existante.
- Signalisation entrée et fin de rue.



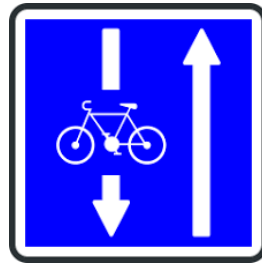
Illustration



Priorisation des aménagements

ROUTE DE VILLEBON Maillage intercommunal

- Etude de faisabilité réalisée
- Acquisition parcelle en cours
- Marquage spécifique vélo: bande cyclable à droite en direction du Dôme.



Priorisation des aménagements

RUE DES PAVILLONS

- Piste à double sens cyclable
- Voie en sens unique



Illustration



Priorisation des aménagements

CHEMIN VERT

Réalisation d'un chaucidou



Illustration



Priorisation des aménagements

AVENUE ET PARC DES DEUX LACS

Réalisation d'une Voie Verte



Illustration

- Voie verte dans le parc
- aménagement sécurisé sur le voie afin d'assurer la continuité avec la piste cyclable existante



Piste cyclable
bidirectionnelle

Récupération de la piste
cyclable

Priorisation des aménagements

RUE DE VILLEJUST / GRANDE RUE : 1018m



ENJEUX

- Réduire les vitesses de circulations des véhicules motorisés sur un axe très fréquenté de la commune
- Réduire les nuisances sonores pour les riverains sur cet axe.
- Aménager un axe permettant de rejoindre la Folie Bessin

Priorisation des aménagements

RUE DE FRETAY



ENJEUX

Aménager un axe structurant Nord Sud

Assurer la desserte sécurisée du centre ville et du groupe scolaire

Apaiser les vitesses de circulation dans le Bourg

Priorisation des aménagements

RUE DE SAULX



ENJEUX

- Entrée/sortie de ville à sécuriser et apaiser
- Initier la liaison avec Saulx-les-Chartreux (long terme)
- Vocation de loisir du fait de la connexion au Bois Courtin

STATIONNEMENT ET SERVICES

Avoir un vélo adapté :

Permettre à tous les habitants de pouvoir utiliser un vélo, en adéquation avec leurs besoins et leurs pratiques



Entretien et réparation :

Permettre à tous les habitants de pouvoir entretenir et réparer leur vélo

Stationner sereinement :

Permettre à tous les habitants de stationner leur vélo de façon sécurisée



Intermodalité :

Faciliter les déplacements intermodaux vers les arrêts TC, RER

STATIONNEMENT ET SERVICES

CARTE STATIONNEMENT VÉLO



CHANGEMENT DES PRATIQUES

Promouvoir le vélo :

Par des actions des acteurs, de la communication et des Événements (tous à vélo, atelier avec la recyclerie)



Partage de la route :

Faciliter la co-existence des différents modes de transport

Apprendre le vélo – Enfants :

Assurer un enseignement du vélo dans les écoles



Donner l'exemple :

Inciter les agents municipaux à pratiquer le vélo au quotidien (acquisition d'une flotte de VAE)



RÉUNION PUBLIQUE



**JEUDI 12 OCTOBRE 19H45
À L'ESPACE DES COUDRAYES**

Villejust continue d'aménager et d'améliorer son réseau cyclable ?

Nous vous proposons de répondre à ce court questionnaire afin de connaître vos pratiques et attentes concernant le réseau cyclable. Vos réponses contribueront à alimenter le plan vélo de la Commune et à l'adapter au mieux à vos besoins.

Merci pour votre contribution ?



Merci pour votre attention

<https://forms.gle/LhPJJa3y4nAKrB5C86>