

# Schéma directeur Vélo communal de la ville de Joinville-le-Pont

## Diagnostic cyclable du territoire

Version définitive  
2 septembre 2022



Crédits photos : [joinville-le-pont.fr](http://joinville-le-pont.fr), BL-Evolution

Promu par



**BL**  
*évolution*

### Contact Client

Nathalie Bretelle – Clément Leroy

### Contact BL évolution

Julien Langé

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>Page 03</b>
<b>Présentation du diagnostic vélo du territoire</b>	<b>Page 11</b>
Morphologie du territoire	Page 11
Analyse de la demande potentielle	Page 19
Analyse de l'offre cyclable	Page 37
Synthèse des enjeux	Page 74
<b>Annexes</b>	<b>Page 78</b>
Personnes contactées	Page 79
Aides et financements identifiés	Page 81
Aménagements types	Page 88



# Introduction

## Glossaire

**Accessibilité** : L'accessibilité est un terme initialement relatif au monde du handicap, des enfants ou des personnes âgées, puis étendu à l'ensemble des citoyens et utilisé pour désigner l'accès physique, la liberté de déplacement dans l'espace.

**Aire piétonne** : C'est une zone réservée à la circulation des piétons. Les cyclistes y sont la plupart du temps admis (c'est leur interdiction qui doit être signalée) mais ils doivent y circuler au pas et sans gêner les piétons.

**Angle de giration** : Angle suivi par le cheminement. Plus il est élevé, plus le virage est facile à suivre pour le piéton et le cycliste sans changement de direction brusque.

**Aménagement cyclable** : Terme désignant les infrastructures, chemins, pistes, passages aménagés spécialement pour les vélos et les engins de mobilité (Vélo à assistance électrique, trottinette électrique...).

**Aménagement piéton / piétonnier** : Terme désignant les infrastructures, chemins, trottoirs, passages aménagés spécialement pour les piétons et les autres usages à pied (course, poussette, cadi...)

**Bandes cyclables** : Les bandes cyclables se trouvent sur la chaussée ou sur le trottoir. Elles sont signalées par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit de voies réservées aux cyclistes et adaptées à leur mode de circulation.

**Cédez-le-passage-cycliste** : Le tourne-à-droite cycliste (administrativement cédez-le-passage cycliste au feu) est une signalisation donnant la possibilité aux cyclistes, à un feu de circulation, de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge tout en céder le passage à tous les autres usagers.

Jusqu'en 2015, ce n'était possible qu'aux intersections. La modification du code de la route de juillet 2015 le rend possible pour les passages piétons, les alternats de chantier...

**Coupe urbaine** : élément physique (infrastructure linéaire, zone industrielle ou commerciale...) ou psychologique qui agit comme une barrière pour les piétons ou les cyclistes.

**Double sens cyclable** : Il s'agit d'une rue dont un des sens est réservé aux cyclistes. Il ne s'agit pas d'un contresens, comme on l'entend encore parfois, mais d'un sens autorisé aux seuls cyclistes. Plusieurs études ont démontré que c'était un aménagement sûr, malgré le fait que cet aménagement est de prime abord impressionnant dans les rues étroites.

**Déplacements utilitaires** : Déplacements autres que pour des activités de loisirs. Il peut s'agir de déplacements domicile – travail, de déplacements pour aller faire des courses ou encore de déplacements professionnels (livraison, intervention sur site, visite client...)

**Disponibilité foncière** : Espace disponible pour réaliser un aménagement (agrandissement des trottoirs, piste cyclable...).

**Intermodalité** : Fait d'utiliser plusieurs mode de transports pour se déplacer d'un point A à un point B. L'usager peut ainsi par exemple combiner vélo et transport en commun. En pratique, tous les déplacements ou presque sont intermodaux puisqu'ils impliquent la marche à pied !

**Isochrones** : Courbes sur une carte qui permettent de se représenter les temps de parcours en fonction des modes de déplacements. Un isochrone relie tous les points situés à équidistance-temps d'un point de référence.



# Introduction

## Glossaire

**Jalonnement vertical** : Ensemble de la signalétique verticale (panneaux de signalisation, panneaux routiers, panneaux d'information) permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

**Jalonnement horizontal** : Ensemble de la signalétique horizontale souvent sous la forme de peinture au sol permettant aux usagers de se repérer dans l'espace urbain.

**Piste cyclable** : Les pistes cyclables sont, contrairement aux bandes cyclables, isolées par rapport aux autres usagers. Ce sont des zones protégées physiquement des véhicules motorisés et séparées des piétons, qui peuvent être installées sur les trottoirs (sur un espace surélevé ou décaissé du cheminement piéton) ou sur un espace intermédiaire entre la chaussée et le trottoir. Elles peuvent être à sens unique (unidirectionnelles), il y en a alors de chaque côté de la route, soit à double sens (bidirectionnelles). Les pistes cyclables sont rarement obligatoires (elles sont alors signalées par un panneau rond) ; elles sont le plus souvent facultatives (signalées par un panneau carré). C'est l'aménagement idéal pour les routes dont la vitesse est supérieure à 30 km/h ou le volume de véhicule dépasse 2000 véhicules par jour (dont 200 à l'heure de pointe). Il met les cyclistes à l'abri de la circulation rapide et des véhicules lourds. Il est mal adapté lorsqu'il y a beaucoup d'intersections, car les cyclistes sont moins visibles.

**Part modale** : Proportion de déplacements réalisé avec un mode de transport en particulier. Peut se calculer en nombre de déplacements ou en nombre de km parcourus, rapporté au total.

**Report modal** : Changement de mode de transport, temporaire ou durable, constaté sur un temps, un trajet ou des motifs déplacements donnés.

**Trafic de transit** : Trafic qui n'est pas dédié à la déserte locale du quartier. Souvent il s'agit d'un trafic induit par un raccourci naturel entre deux grands axes à travers un quartier résidentiel.

**Vélo à Assistance Electrique (VAE)** : Vélo équipé d'un moteur et d'une batterie électrique. Assimilable dans la loi à un vélo classique (mécanique) si la vitesse de l'assistance est limitée à 25 km/h. Au-delà, une immatriculation est requise.

**Voie Verte** : Une voie verte est une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos. La largeur des voies vertes doit être de 3 mètres minimum. En l'absence de règles spécifiques, la circulation y est la même que pour une autre route : circulation à droite, pas plus de deux cyclistes de front.

**Zone de rencontre** : Une zone de rencontre est un ensemble de voies en CA où 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 exception. Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui imposent et/ou induisent de réduire la vitesse (mobilier urbain, suppression des trottoirs, peintures au sol, revêtement de la chaussée...).

**Zone 30** : Une zone 30 est un ensemble de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. La vitesse de tous les véhicules y est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont par principe à double sens pour les cyclistes, sauf exception.



# Introduction

## Un plan national vélo sans précédent

**La Loi Orientation des Mobilités (LOM) reconnaît le vélo et la marche à pied comme des modes de déplacement à part entière**, quels que soient les contextes territoriaux. Cela suppose à chaque fois : de travailler sur les infrastructures, sur les services et sur l'articulation de ce mode avec les autres, dans le contexte donné et à plusieurs échelles.

Que ce soit pour le vélo ou pour la marche, nous touchons à deux problématiques décisives pour **engager une transformation de nos mobilités trop dépendantes de la voiture individuelle** :

1. les habitudes de mobilités acquises, qui sont réputées difficiles à changer
2. la fabrique de l'espace public depuis plus d'un demi-siècle, ayant favorisé la voiture au détriment de tous les autres modes.

Tous les acteurs sont désormais d'accord : les déplacements doux ou modes actifs sont un axe majeur de cette transformation, qui passe par un travail sur **les changements de comportements et l'adaptation de l'espace public urbain**. C'est l'objectif du plan national, que d'impulser ce changement de paradigme.

**Le plan vélo et mobilités actives national annoncé en septembre 2018** est entré dans sa phase d'engagement. Après le succès des deux premiers appels à projets en 2019 et 2020 (339 lauréats, 114 millions d'euros de subventions), l'état a annoncé les lauréats de la troisième édition en février 2021 : 194 projets pour une aide totale de 151 million d'euros.

**« Les projets financés devront s'inscrire dans un schéma des liaisons douces cohérent à l'échelle du territoire dans lequel s'inscrit l'action du maître d'ouvrage (bassin d'emploi, unité urbaine, collectivité...). Le schéma des liaisons douces cohérent peut également être la déclinaison locale du schéma départemental ou régional des véloroutes. »**



### Quels sont les 4 axes du plan vélo national?

#### Sécurité : développer les aménagements cyclables et améliorer la sécurité routière

Afin d'améliorer la sécurité, le plan vélo prévoit par exemple : d'améliorer la visibilité aux passages piétons, de réaliser des sas vélo aux feux, de développer des doubles sens cyclables sur l'ensemble de la voirie urbaine en CA, jusqu'à une vitesse maximale de 50 km/h. etc.

#### Sûreté : mieux lutter contre le vol

Rendre obligatoire le marquage des vélos, c'est l'une des mesures phares du plan vélo, pour lutter contre le vol, le recel et la revente illicite des vélos.

#### Créer un cadre incitatif reconnaissant pleinement l'usage du vélo comme un mode de transport vertueux

Pour encourager la pratique du vélo auprès des citoyens, l'Etat prévoit : la création d'un forfait mobilité durable facultatif pour tous les salariés dont

- La mise en place est généralisée, à hauteur de 500 €/an, (200€/an pour les établissements publics)
- l'introduction du vélo dans le barème fiscal,
- le soutien à la mise à disposition de flottes de vélos par les entreprises.

#### Développer une culture vélo

Plusieurs actions seront mises en place pour faire en sorte que le « réflexe vélo » puisse être adopté naturellement dès le plus jeune âge comme : le développement de la pratique du vélo en toute sécurité; le déploiement de plans de mobilité scolaires; ...; l'encadrement des nouveaux services de mobilité; l'accessibilité de services d'informations des données relatives à la pratique du vélo : réseaux cyclables, vélos en libre-service...



# Introduction

## Les enjeux du développement du vélo

### Contexte national : le vélo en plein essor

Explosion de la pratique cyclable (chiffres Vélo et Territoires) entre 2019 et 2021.

- Milieu urbain : +31%
- Milieu péri-urbain : +20%
- Milieu rural : +14%

Une dynamique antérieure déjà bien visible.

Objectif : une part modale du vélo de 9% d'ici 2024 (contre 2 à 3% en 2020)



**Enjeu d'image, de marketing territorial et de transition :** Le vélo est porteur d'image pour un territoire. Il devient un symbole de confort de vie de proximité renforcé par le contexte COVID19 y compris en zone rurale. C'est une attente réelle de nombreux habitants.



**Enjeu économique du territoire :** Dans certaines conditions, le vélo est une alternative crédible à l'usage de la voiture. En termes d'investissement collectif, le vélo constitue une politique de mobilité inclusive et efficace à l'euro investi. Son développement appelle à la création de nouveaux emplois non délocalisables et pérennes.



**Enjeu environnemental et de santé :** Qualité de l'air, réduction des émissions de gaz à effet de serre et pratique d'une activité physique quotidienne directement corrélée à l'espérance de vie en bonne santé.



# Introduction

## Quelques indicateurs et tendances du vélo

**Les ventes de VAE continuent d'augmenter de manière exponentielle.** Cette tendance de fonds a été confortée par le contexte de crise sanitaire qui s'est accompagné d'une hausse du linéaire d'aménagements cyclables et d'un engouement pour ce mode de transport par de nombreux citoyens. Les VAE représentent en 2021 près de 20% du marché. Il s'est écoulé également 1,8 millions de trottinettes en 2021.

En 2020, **660 690 vélos ont été assemblés en France, dont 261 000 vélos à assistance électrique (VAE).** L'industrie française se trouve revigorée par le marché du VAE, et la croissance va se poursuivre. Les prévisions de l'Union Sport & cycle avancent le chiffre **d'un million de VAE commercialisés en France en 2024.**

La hausse de l'équipement confirme chez nos concitoyens que disposer d'un vélo performant ou un VAE sont la condition première **d'un développement de la pratique cyclable utilitaire.** pour les retraités, les actifs se rendant au travail sans transport de charges lourdes, les personnes en situation de précarité ou les plus jeunes qui n'ont pas encore le permis de conduire.

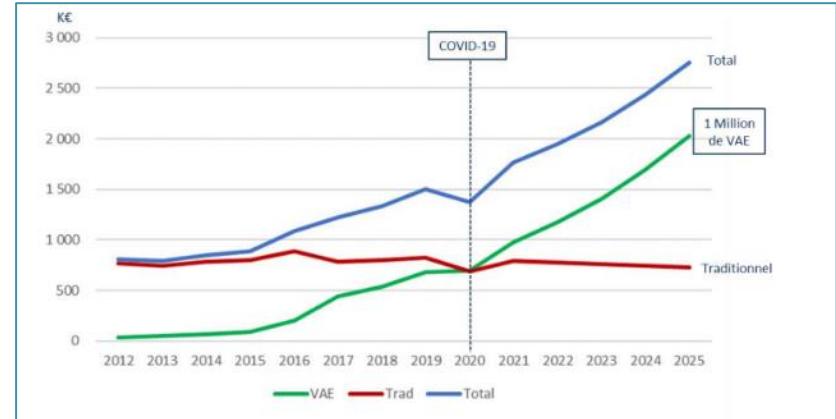
L'acquisition d'un Vélo à Assistance Electrique (VAE) et s'équiper de façon complète pour passer au vélo (équipements de pluie, bagages, selle confortable...) constituent des décisions ayant des coûts relatifs parfois élevés pour certains ménages (bien que bien plus faibles par rapport à l'usage d'un véhicule motorisé).

**Les aides à l'acquisition nationales sont un levier, mais restent sous condition de ressources :** <https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>.

**La région** (IDF Mobilité) propose une prime à l'achat de différents types de vélo et de certains accessoires, de 50% du prix d'achat et dans la limite de 500€ à 1200€ TTC selon le type de vélo. Ces aides sont cumulables avec les aides locales dans la limite de 500€ à 600€ TTC selon le type de vélo.

IDFM propose aussi une solution de **location longue durée** de vélos électriques avec l'offre Véligo.

**La ville de Joinville-le-Pont propose une subvention** fixée à 25% du prix d'achat dans la limite de 300€ TTC par vélo, et d'un vélo par ménage.



Sources : L'Observatoire du Cycle 2020, Union Sport et Cycle



# Introduction

## Contexte du Plan Vélo – Identité et urbanisme

### Situation géographique de la ville de Joinville-le-Pont

La **ville de Joinville-le-Pont** est située dans la proche couronne de Paris, dont elle est limitrophe par le bois de Vincennes (celui-ci appartient à la capitale). Elle est voisine avec 5 autres communes du Val-de-Marne : Nogent-sur-Marne, Champigny-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés, Maisons-Alfort et Saint-Maurice. Joinville-le-Pont compte 19 652 habitants pour une superficie de 2,31 km<sup>2</sup>, soit une densité de 8 507 habitants par km<sup>2</sup>.

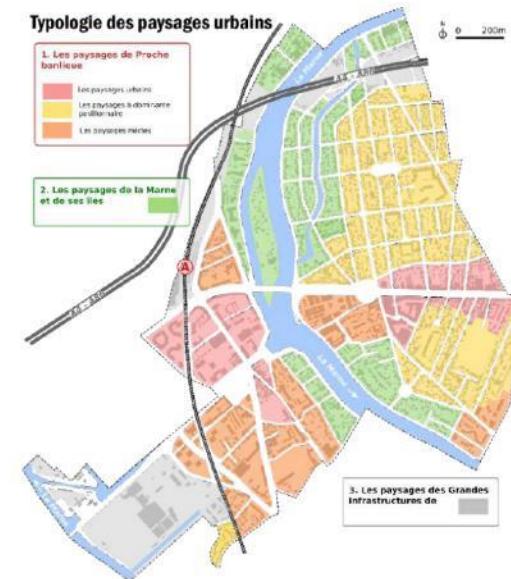
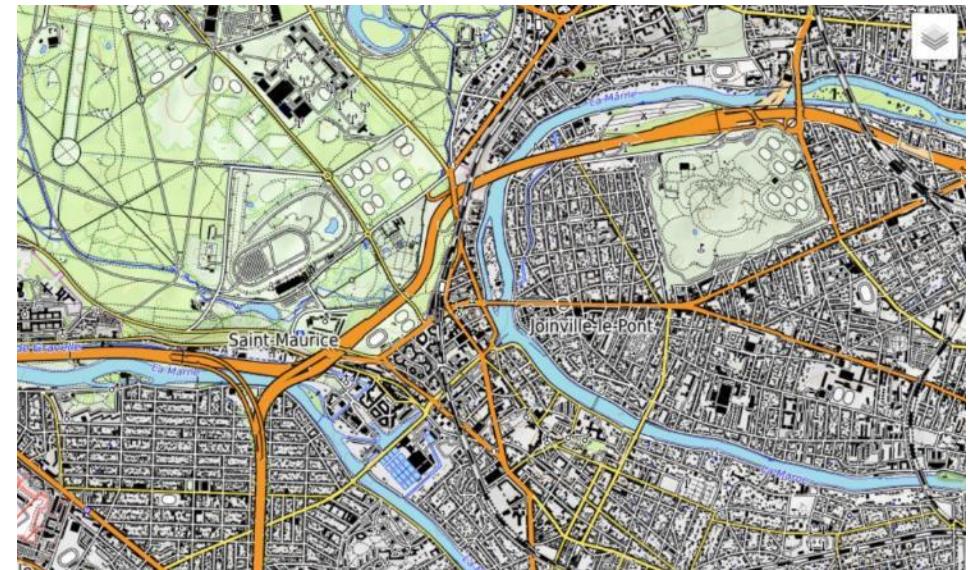
**Un site de pont** : l'implantation de Joinville-le-Pont est d'abord lié à la facilité du franchissement de la Marne. La présence de l'île Fanac permet une traversée aisée avant même l'implantation d'un pont. Cela en fit un axe stratégique : très tôt, l'itinéraire du Pont-de-Joinville devient vital pour les échanges entre Paris et la Brie. Le pont constitue progressivement l'un des itinéraires qui relie la capitale aux frontières de l'Est, via la route royale dont le tracé est repris par la Nationale 4 (aujourd'hui RD4) permanente.

Le **réseau de voirie** est structuré (et contraint) par deux axes départementaux :

- **La D4**, qui relie Paris à l'Est du département et qui passe par le pont de Joinville, franchissement principale de la Marne à ce niveau.
- **La D86**, axe départemental nord-sud important.

**L'autoroute A4** passe au nord du territoire mais ne possède plus d'échangeur direct sur le territoire de la ville.

La commune a reçu **le train** dès le milieu du 19<sup>e</sup> siècle. Elle est actuellement desservie par la ligne A du RER. Le réseau de bus est bien développé avec le passage de 9 lignes différentes qui permettent notamment de rabattre les passagers vers la gare de Joinville.



Source : extrait de cyclosm (carte openmap en ligne); Carte des paysages urbains, extraite du PLU de Joinville, 2019



# Introduction

## Du plan national aux Schémas Cyclables locaux : l'emboîtement des échelles



Premier schéma directeur vélo de  
Joinville-le-Pont, 2009



Plan local d'urbanisme Intercommunal – ETP  
Paris Est Marne & Bois (en cours d'élaboration)  
Inter-Communal



Schéma départemental des itinéraires  
cyclables, 2019

Départemental



Plan vélo Métropolitain, 2021

Echelon métropolitain

Plan de la région Ile-de-France (RER Vélo)



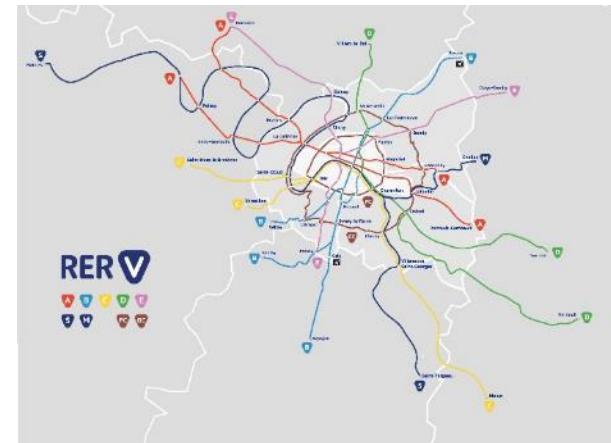
Echelon régional

Plan national vélo adopté en septembre 2018, intégré à la  
LOM et financé (50 M€/an sur 7 ans)

Echelon national



Enjeu : il s'agira de **travailler en synergie avec les communes voisines** dont celles  
qui réalisent leur plan vélo ainsi que **les différentes échelles de planification**.



Plan du RER V



Plan vélo Métropolitain

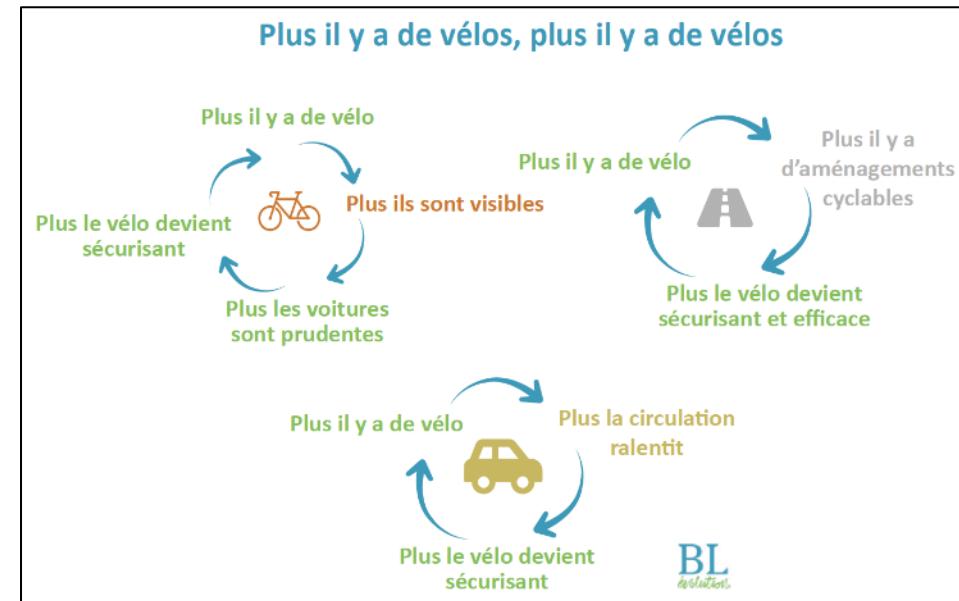
Source : région Île-de-France, Métropole du Grand Paris



# Introduction

## Pourquoi réaliser un Plan vélo ?

- Construire une stratégie d'aménagement du réseau d'itinéraires cyclables de la commune en cohérence avec les schémas vélo supra-territoriaux (national, régional, métropolitain, départemental, intercommunal).
- Définir les liaisons cyclables sécurisées à développer, en centre-ville, entre quartiers et en lien avec les communes adjacentes.
- Développer l'offre de stationnement vélo avec notamment du stationnement sécurisé adapté.
- Proposer un jalonnement adapté des itinéraires, indispensable à la visibilité du réseau, et développer les services associés à la pratique du vélo (services de location, réparation, aides à l'achat...).
- Permettre la continuité des itinéraires cyclables touristiques, en lien avec les différents échelons territoriaux
- Assurer l'intermodalité vélo/transports collectifs afin de développer la multimodalité et assurer un report modal de la voiture individuelle vers des modes de transport alternatifs
- Développer l'information, la communication et la sensibilisation permettant d'inciter au développement des pratiques cyclables sur le territoire





# Introduction

## Méthodologie

Le présent diagnostic constitue la première étape du Plan vélo. À la suite de son partage avec les habitants, les élus et les techniciens du territoire, une phase d'élaboration de scénarios d'aménagement sera lancée. Enfin, une troisième et dernière étape consistera à traduire ces scénarios en un plan d'action et un programme d'investissement concret.

Dans une vision fortement participative de ses enjeux de mobilité, la ville de Joinville-le-Pont souhaite associer la population à l'ensemble du processus d'élaboration du présent plan.

Le bureau d'études fournit d'abord un travail d'analyse documentaire et morphologique du territoire à partir des documents existants (projet de territoire, SCoT, PCAET,...).

Une analyse des aménagements existants est ensuite réalisée via des visites de terrain à vélo sur le territoire, ainsi que des interviews de cyclistes rencontrés sur le territoire.

L'ensemble des personnes volontaires rencontrées durant ce diagnostic sont identifiées au sein d'un Club d'usagers qui sera sollicité pendant la suite de l'élaboration du Plan vélo.

## Résumé de l'élaboration du Plan vélo





# Introduction

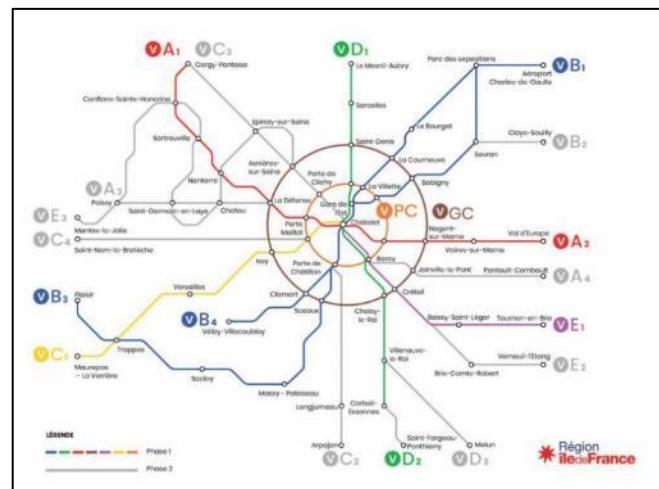
## Analyse documentaire

### Documents de planification des réseaux et itinéraires cyclables supra-territoriaux :

- Le Plan vélo de la Région Ile-de-France (RER V lancé en 2020)
- Le plan vélo Métropolitain
- Schéma directeur des itinéraires cyclables du Val-de-Marne
- Schéma directeur du stationnement vélo (IDF Mobilité)

### Divers documents stratégiques :

- Le PCAET de l'EPT Paris Est Marne et Bois
- Le PLU de la ville de Joinville-le-Pont



**PICHE ACTION 2.2.1 FAVORISER LES DÉPLACEMENTS À PIED ET À VÉLO**

**Réussir la transition écologique et améliorer la qualité de l'air en favorisant les mobilités durables**

**Orientation stratégique :** 2.2.1.1 Orientation (SDSV)

**Objectif opérationnel :** 2.2.1.2 Promouvoir les modes actifs

**Objectifs transversaux :** 2.2.1.3 S'engager en faveur de la qualité de l'air et la réduction des nuisances sonores

**Type d'action**

- ✓ Atténuation
- ✓ Adaptation
- ✓ Qualité de l'air
- ✓ Initiatives
- ✓ Actions impliquant la population

**Priorité :**

- Incidence sur l'environnement :
- Incidence sur les populations :
- Cout de l'action :
- Moyens humains :

**Références**

- ODD/ONU : 3.7-3.9-13
- SDG : Objectif 13
- POLE : DMR 1
- DDP : Déf. Transport & Développ. Accès ADR
- DR : Règlement avec Action : 13.1, 2.3.1

**PILOTAGE DE L'ACTION : Mission Développement Durable**

**PARTENAIRES :** Mairie associatif, Veolia, IDF Mobilité, CD 94, Communes, RATP, SNCF, Région Ile-de-France

**SERVICES MOBILITÉS :** Direction de l'aménagement, Direction de l'architecture, Des transports et des Grandes Travaux, Direction de l'urbanisme

**Contexte - Enjeux**

La population du territoire est fortement exposée aux nuisances sonores et aux polluants atmosphériques issus de la combustion des différents carburants utilisés par les moteurs thermiques des véhicules. Ces derniers participent au territoire pour la traverser, mais également à l'occasion de déplacements courts.

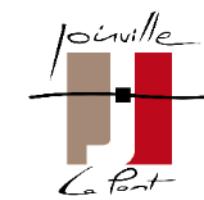
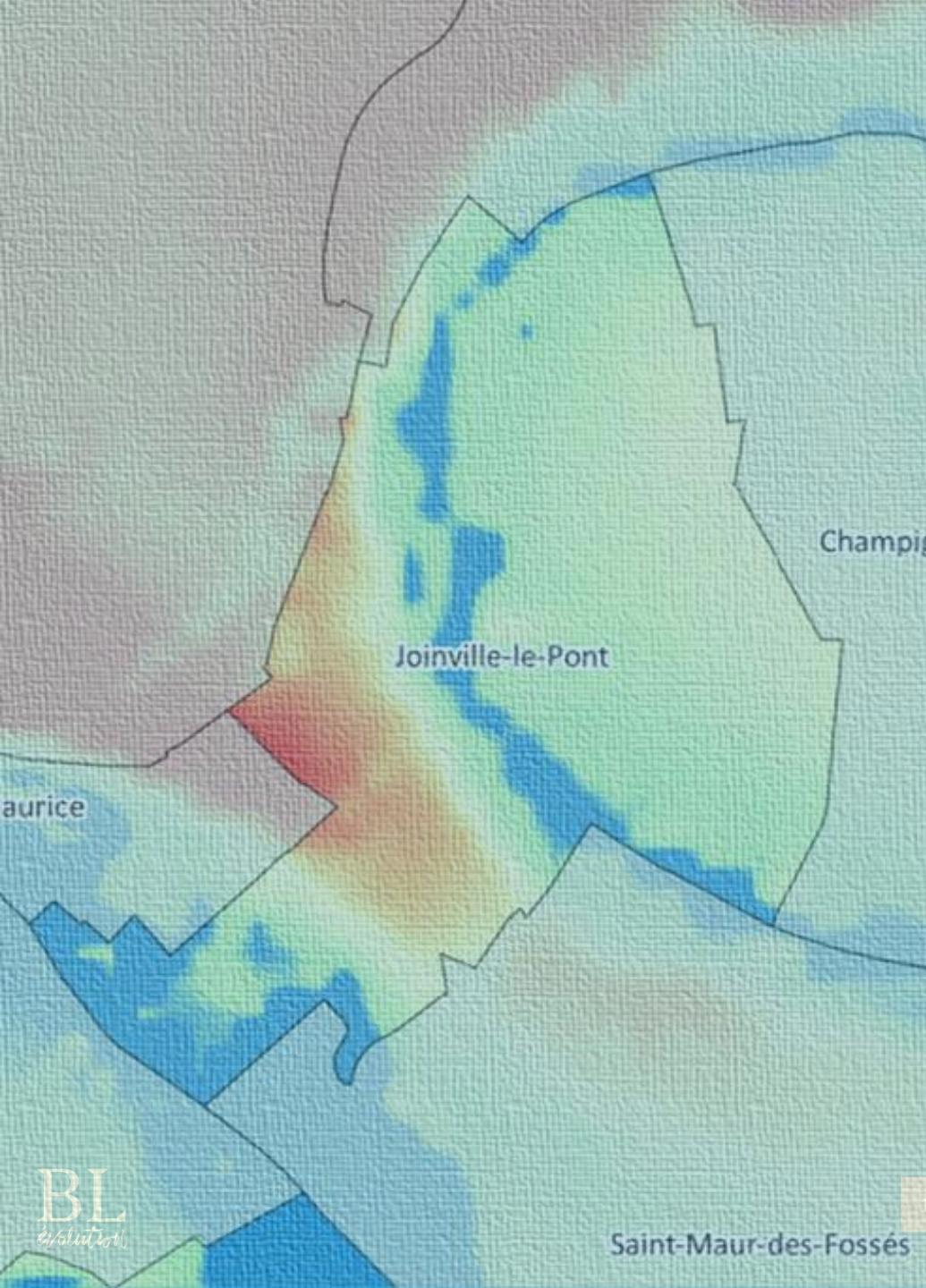
La marche à pied et l'utilisation du vélo sont des modes alternatifs à la voiture thermique et le principal moyen de déplacement des habitants. La mise en place d'un réseau de vélos et piétons est donc un enjeu majeur pour le territoire qui souhaite offrir une place prépondérante aux cyclistes et piétons en proposant des aménagements propres le principe de la marche à pied et du vélo.

Les deux modes de déplacement sont également très utilisés par les habitants avec une mise en cohérence avec l'ensemble du Plan Vélo de la Région Ile-de-France.

Afin de faciliter ces modes de déplacement "actifs", il est nécessaire d'accompagner les particuliers et professionnels dans le changement de comportement mais aussi de travailler sur la qualité des aménagements notamment les zones piétonnes et les places piétonnes assurées et leur connectivité.

Paris Est Marne // 006 | PLAN CLIMAT AIR ENERGIE TERRITORIAL

27%



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- **Morphologie du territoire**
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Annexes : Aménagements types



## Morphologie

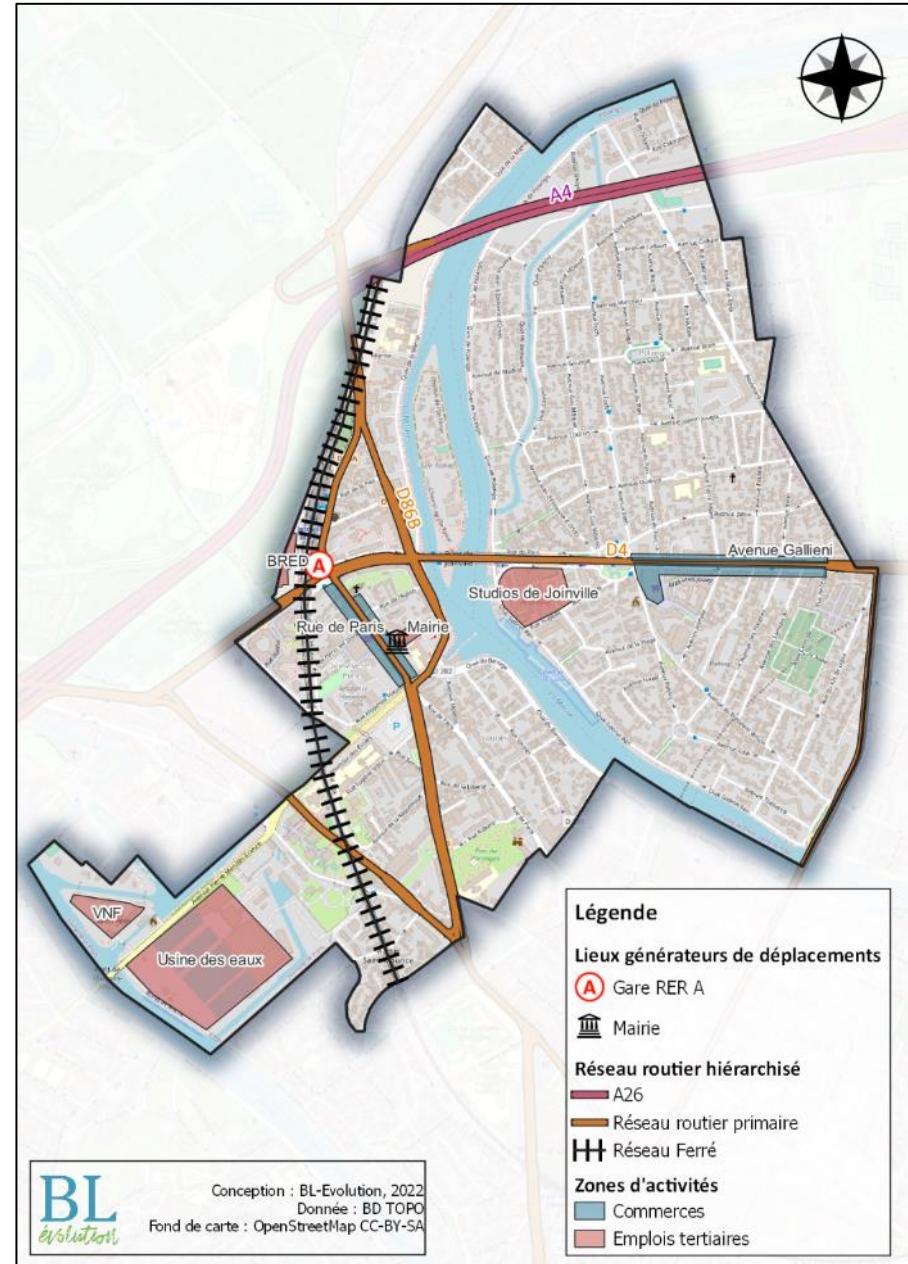
### Organisation du territoire

La ville de Joinville-le-Pont s'étend sur **2,31 km<sup>2</sup>**. Les distances sont courtes du nord au sud (2,57 km environ) et d'est en ouest (1,0 km de) ce qui en fait une commune franchissable à vélo dans le quart d'heure.

La morphologie de la ville est caractérisée par :

- Le **passage de la Marne**, qui sépare la ville en deux parties et qui constitue la principale barrière géographique.
- Une forte polarisation historiquement autour de **deux axes routiers (départementaux)** qui traversent la ville :
  - La **RD4 d'est en ouest**, reliant l'Est du département à Paris. C'est l'avenue Gallieni, qui regroupe commerce et activités dans le bas de Joinville;
  - La **RD86 du nord au sud**, séparée en deux segments à Joinville. C'est la rue de Paris, qui regroupe commerces et activités dans le haut de Joinville.
- Une **décomposition en 7 quartiers**, avec des zones résidentielles plutôt dense sur le haut de Joinville, et des zones pavillonnaires moins denses dans les quartiers du bas de la ville, Polangis et Palissy.
- **Deux zones d'emplois principales** : le siège de la BRED à la gare RER et les studios de Joinville sur les bords de Marne.
- Un proximité avec des **espaces verts et de loisir** : bords de marne, île Fanac, parc du Tremblay à Champigny et Bois de Vincennes.
- Une **gare RER A** très fréquentée (10 475 voyageurs/jour), desservie par un réseau de bus dense (9 lignes de bus).

Type your text





## Profil Topographique

Le **profil topographique** est relativement plan dans les deux parties de la ville qui se sont développées dans les parties alluviales des boucles de la Marne, au sud-ouest et dans toute la partie est, qui se prolonge à Champigny.

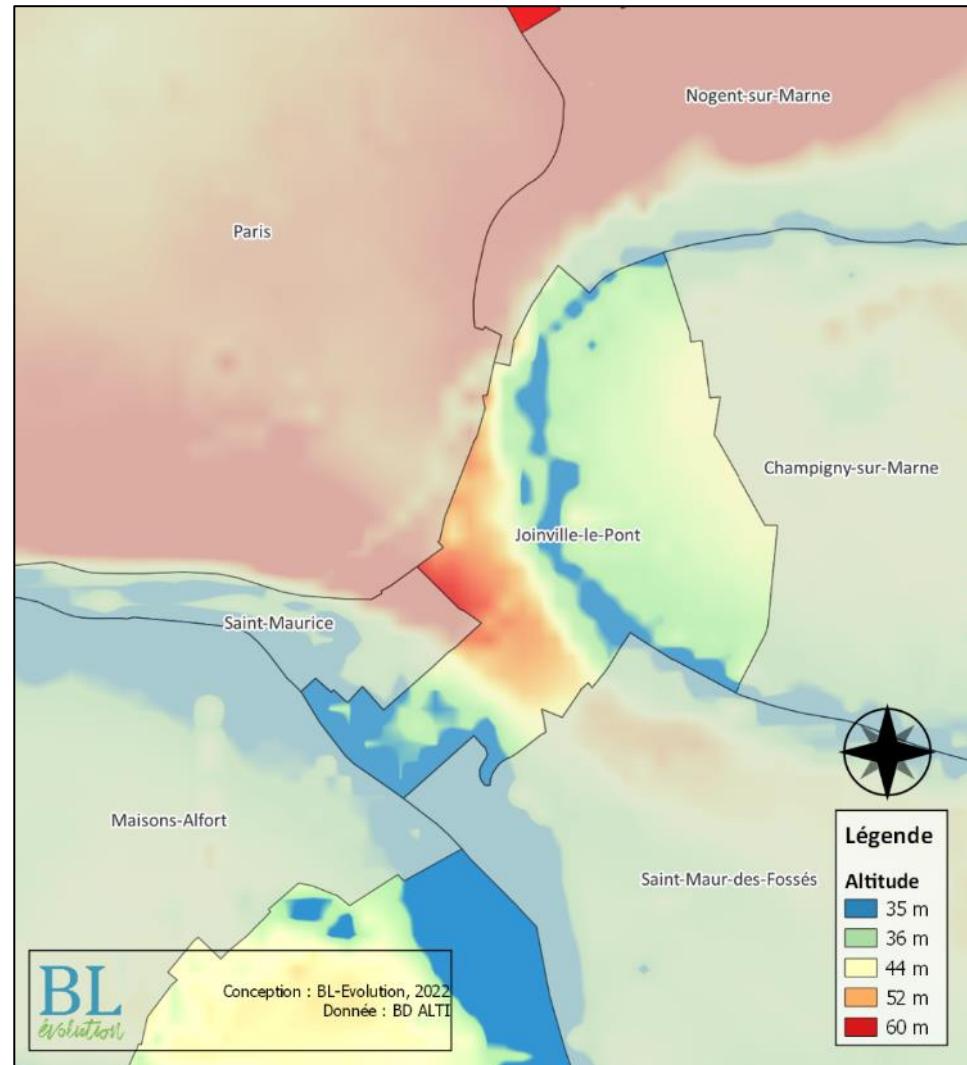
Comme son nom l'indique, les **quartiers du haut de Joinville** sont situés plus en hauteur (60 mètres), avec des pentes non négligeables pour rejoindre la rue de Paris depuis le pont de Joinville par exemple, liaison essentielle pour beaucoup de Joinvillais.

Joinville-le-Pont est **voisine avec 6 autres villes**, et partage avec chacune des enjeux spécifiques de connexion et de continuité des infrastructures, de franchissement ou de relief.

Paris par le Bois de Vincennes et Nogent-sur-Marne, ainsi que Saint-Maurice se situent sur les plateaux calcaires du bois de Vincennes. Le centre ville constitue le point d'articulation entre ce vaste plateau et les autres quartiers joinvillais.

Champigny-sur-Marne, Saint-Maur-des-Fossés et Maisons-Alfort, qui sont majoritairement des villes de basses et plates, dont les relations avec Joinville sont assurées par des franchissements peu nombreux.

→ Dans ce contexte de tissu urbain continu, il est essentiel d'assurer la cohérence et la continuité des aménagements cyclables avec l'ensemble des villes frontalières, malgré des contraintes de relief et de franchissement





## Morphologie

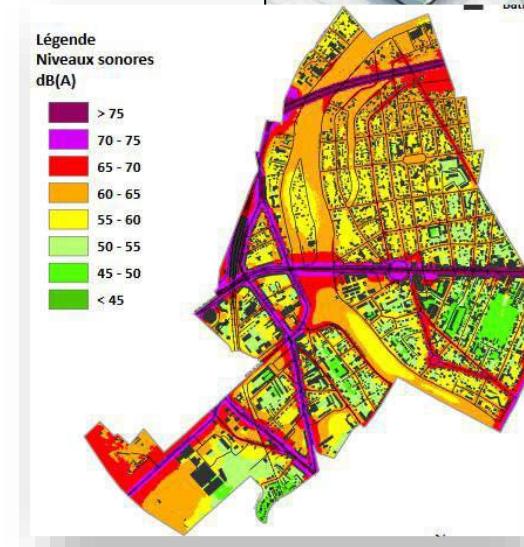
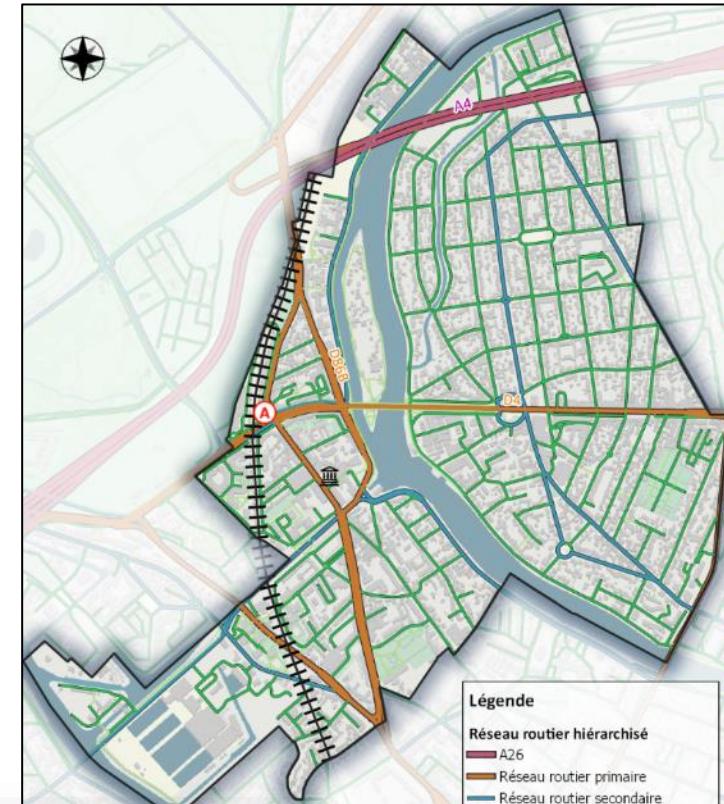
### Hiérarchisation du réseau routier

Le réseau routier de la ville de Joinville-le-Pont est hiérarchisé autours de plusieurs axes :

- **L'autoroute A4** est aérienne sur le territoire de la ville et ne constitue pas une coupure pour les vélos. Elle est néanmoins une source de nuisances certaine pour les territoires traversés, et une coupure dans le paysage. Il n'y a pas de sortie directement dans la ville mais les échangeurs ou bretelles proches influencent fortement la circulation du secteur. Il existe des itinéraires d'évitement des goulots de congestion passant par le réseau départemental et certaines rues de Joinville qui en pâtissent en termes de nuisances.
- **La route départementale RD4**, axe routier départemental majeur qui relie les communes de l'Est du département à Paris. Elle passe par le pont et sert d'itinéraire alternatif pour la portion commune de l'A4 et A86.
- **La route départementale RD86**, qui se sépare en 2 branches au niveau de Joinville et continue au sud vers Saint-Maur puis Créteil.

Le système routier constitué par ces trois infrastructures majeures de déplacement routier entraîne une pression importante de circulation de transit sur la vie locale encore aujourd'hui. Cette pression se retrouve dans la carte des niveaux de bruit et des émissions de polluants subis par axe.

- **Un réseau de desserte local** de rues de gabarit traditionnel de 6 à 8 mètres de large, dont le niveau de maillage dépend de l'époque d'urbanisme : les quartiers à dominante pavillonnaire de Vautier, Polangis et Palissy sont caroyés (maillage régulier), tandis que les quartiers du haut de Joinville et du sud-ouest sont plus renfermés sur eux-mêmes par un maillage moins continu et fréquemment en impasse



Source carte du bruit : PLU de Joinville, Rapport de l'Etat initiale de l'environnement

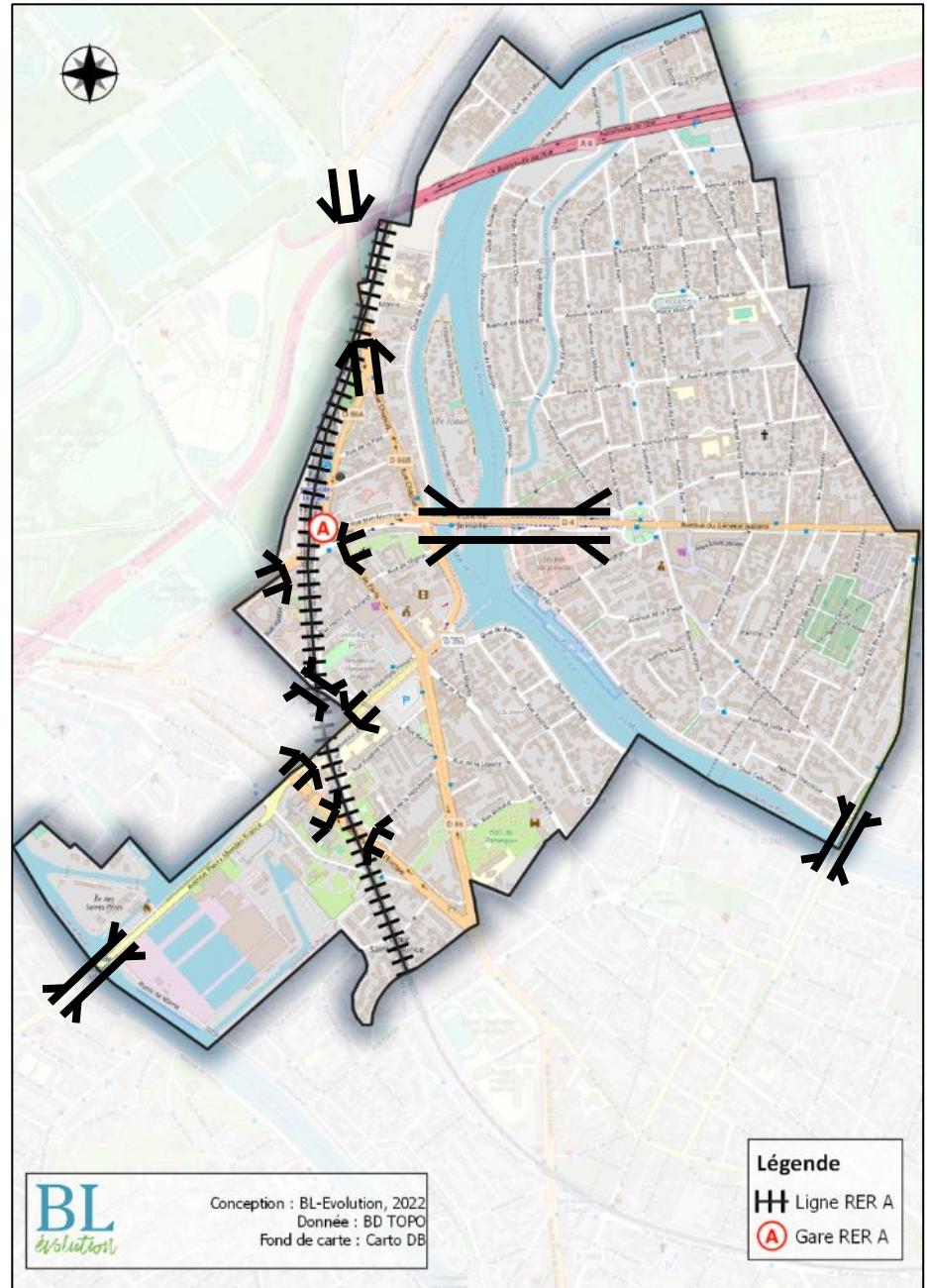


## Morphologie

### Coupures et discontinuités

La ville de Joinville-le-Pont est marquée par plusieurs phénomènes de **coupures et discontinuités territoriales**, qui impactent les déplacements à vélo et leurs potentiels de développement.

- **La Marne**, coupure naturelle dont le franchissement est assuré par le pont de Joinville. Le pont du Petit Parc à la limite sud-est de la ville assure le franchissement vers Saint-Maur. Le pont de Nogent (hors carte) assure un franchissement vers Nogent. Ces ponts, très empruntés par les modes motorisés, constituent des passages délicats pour les deux-roues. La nouvelle passerelle au pont de Nogent dédiée aux modes doux constituera une amélioration remarquable de la situation.
- **La voie ferrée du RER A** : majoritairement aérienne, la voie ferrée du RER A dispose de multiples passages routiers (avenue des Canadiens, par la D86) et une passerelle (rue des réservoirs). Ces franchissements sous ouvrage constituent des passages délicats à vélo du fait de rétrécissements.





## La démographie et la composition sociale : facteurs d'influences sur les besoins de mobilité

### Dynamiques démographiques

L'évolution de la population est marquée par un **fort dynamisme démographique dans la décennie 2010** avec une variation annuelle moyenne de la population qui passe : de 0,2% de 2000 à 2009 à 0,9% entre 2009 et 2013 puis à +1,4% entre 2013 et 2019. Cette augmentation est due en majorité à l'arrivée d'une population nouvelle dans des opérations d'urbanisme et de construction nouvelles (ZAC des Hauts-de-Joinville, site ESSILOR...), à travers une densification très différenciée selon les quartiers.

On observe aussi un **vieillissement limité** dans la commune, avec un indice de jeunesse de 1,02 pour l'ensemble de la commune. La répartition des populations jeunes est assez inégale selon les quartiers.

### Eléments de composition sociale de la ville et des quartiers

Concernant les ménages, on observe une baisse tendancielle de leur taille, avec une réduction relative des couples avec enfants, (- 2 points à 43,7% en 2019) et une augmentation légère des familles monoparentales. Les couples sans enfants représentent un gros tiers des ménages (37%). Les besoins de ces familles en termes de mobilité de proximité sont à considérer dans leur diversité.

Les écarts de revenus médians sont conséquents selon les quartiers et les moins de 30 ans sont deux fois plus pauvres que dans l'ensemble de la population (18% contre 9%). Ces inégalités sociales au sein de la commune sont à prendre en compte le cas échéant dans une politique incitative au vélo.

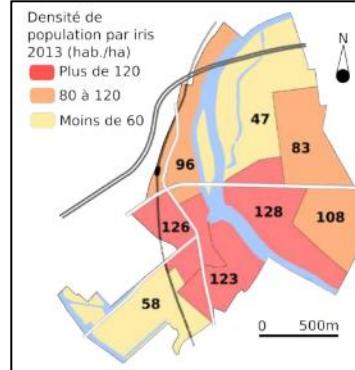


Figure 2.5 : densité de population à l'Iris en 2013

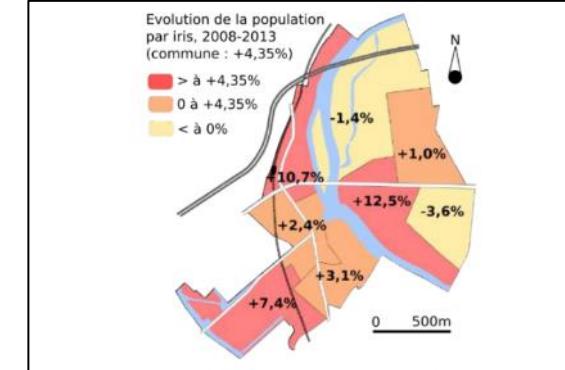
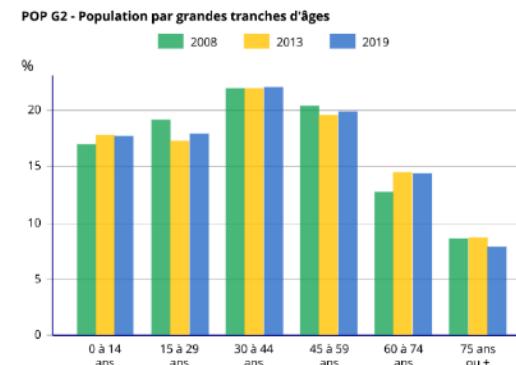


Figure 2.6 : carte de l'évolution de la population par Iris entre 2007 et 2012

Colonne1	2008	%	2013	%2	2019	%3
Ensemble	4 553	100	4 757	100	5 284	100
Couples avec enfant(s)	2 079	45,7	2 108	44,3	2 308	43,7
Familles monoparentales	722	15,9	816	17,2	1 025	19,4
Hommes seuls avec enfant(s)	104	2,3	178	3,7	223	4,2
Femmes seules avec enfant(s)	619	13,6	638	13,4	802	15,2
Couples sans enfant	1 752	38,5	1 834	38,5	1 950	36,9



Source et cartes : PLU de Joinville, 2019



## Dynamiques pour les années à venir

### Emploi et CSP

Depuis 2013, la seule implantation de la BRED à l'entrée de la gare du RER a fait progresser le nombre d'emplois offerts sur le territoire de 20% (+ 1100 emplois). Le taux d'emploi par actif projeté en 2015 atteint 0,66 pour la commune.

On constate une **surreprésentation (qui s'accroît) des cadres et professions intellectuelles supérieures**, ainsi qu'une plus faible représentation des catégories intermédiaires, des ouvriers et des employés. Comme le souligne le diagnostic du PLU, le profil de Joinville-le-Pont constitue un profil intermédiaire entre le Val-de-Marne et Paris.

En 2019, selon l'INSEE la commune compte **9000 actifs** ayant un emploi, dont 7800 salariés. Ils ne sont que **1150** à travailler dans leur commune de résidence, Joinville.

### Tissu de logements

73% des logements de Joinville-le-Pont sont des logements collectifs, contre 25% de maisons individuelles. La ville compte autant de ménages locataires que de ménages propriétaires. La ville propose 24,9% de logements sociaux répartis chez deux bailleurs principaux : LOGIREP (67% du parc) et France Habitation (18,5%).

Le PLU de la ville estime qu'au cours des 10 prochaines années le parc de logements de la commune devrait progresser d'environ 1 100 logements d'ici à 2030.

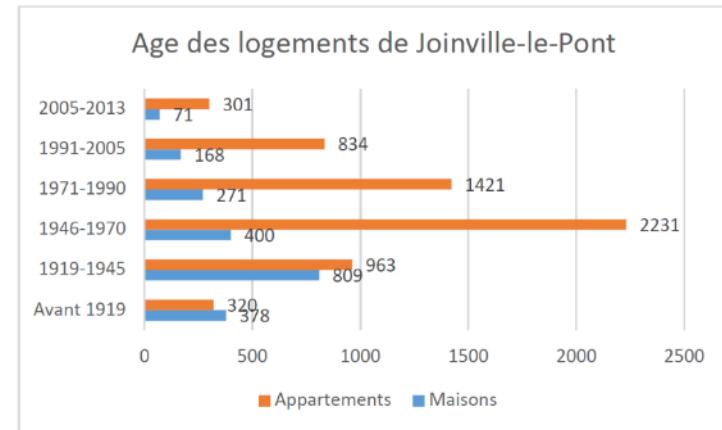
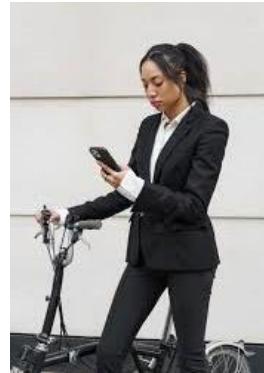


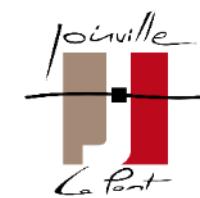
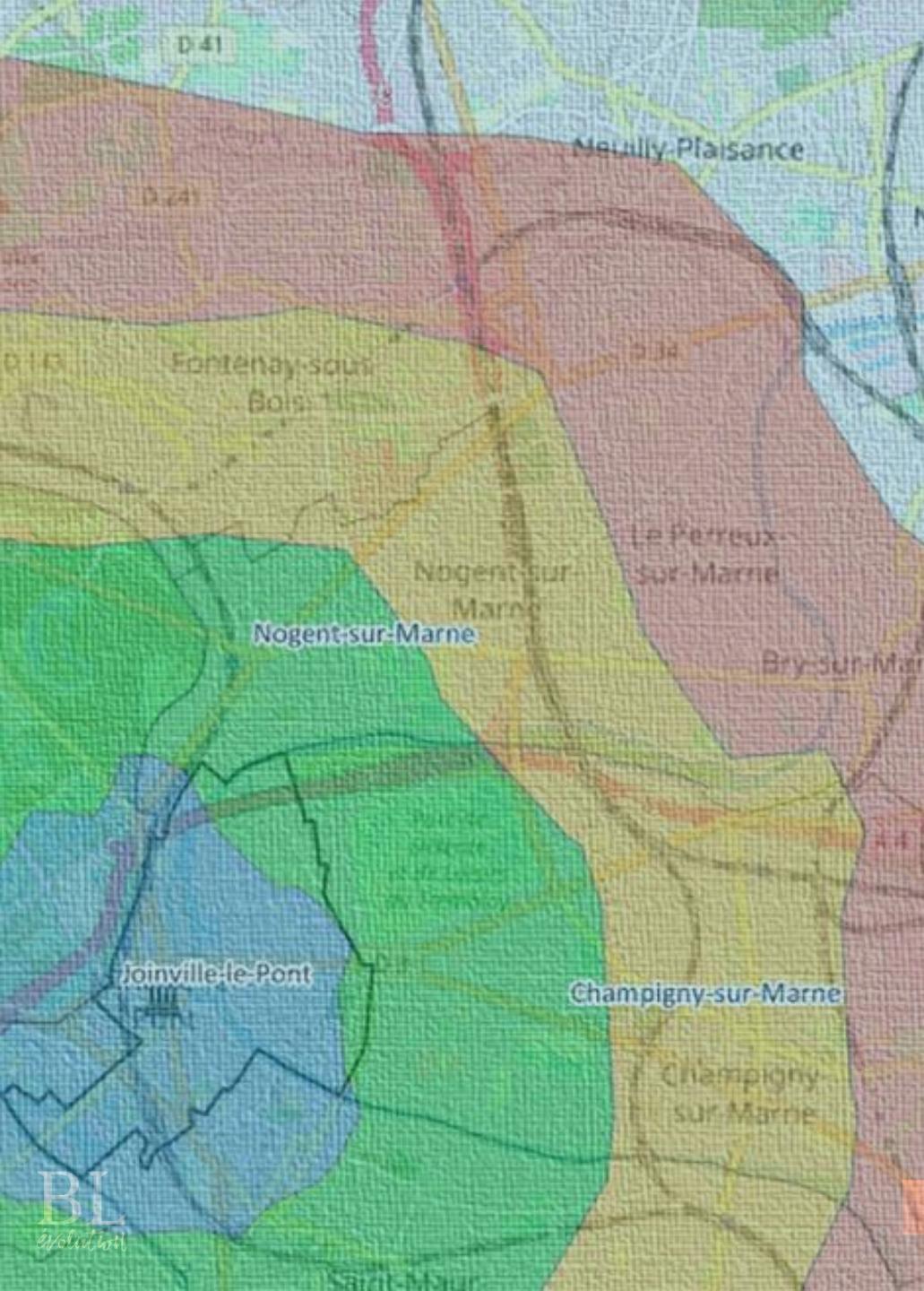
Figure 2.21 : période de construction des logements de Joinville-le-Pont



Une ville dense avec un fort potentiel de développement du vélo, à inscrire dans une logique de continuité territoriale.

## En Bref

- La ville de Joinville-le-Pont est un **territoire urbain dense**, situé à proximité de Paris au sein d'un tissu urbain continu.
- C'est un **territoire relativement plan** avec néanmoins des pentes difficiles entre les deux pôles de centralité de la ville.
- La ville est peu étendue et donc **propice au développement** du vélo (et des autres modes doux) comme moyen de transport principal au quotidien.
- Elle est structurée autour de plusieurs **axes routiers départementaux** dont les plus importants coupent la ville et représentent un enjeux à l'échelle départementale.
- La Marne, le réseau départemental, et le RER A sont autant **d'obstacles à la continuité du réseau cyclable**.
- La **démographie particulièrement dynamique et la recherche d'un meilleur cadre de vie** portent une forte demande pour le développement du vélo utilitaire du quotidien.
- Le taux d'emploi de la commune (0,5) entraîne une forte mobilité domicile-travail pour les actifs



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- **Analyse de la demande potentielle**
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- Annexes : Aménagements types



# Analyse de la demande

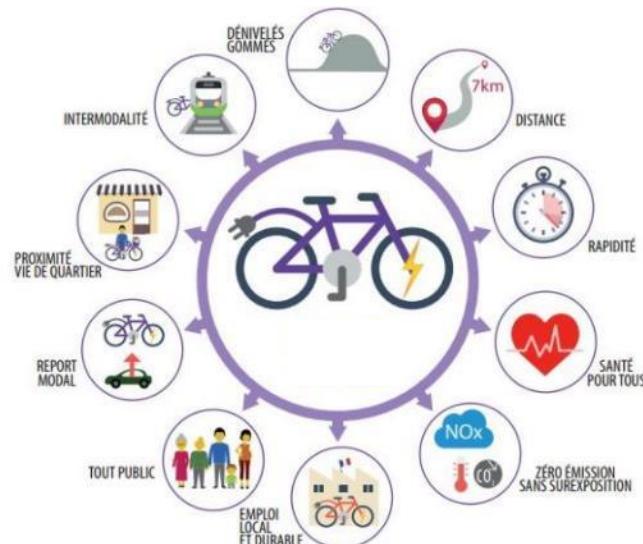
## Des idées reçues, peu de freins et de nombreux bénéfices

**Santé, bien-être, économies, écologie, efficacité** : les arguments sont nombreux et à adapter au public cible pour construire une culture vélo partagée par toutes et tous. Malgré tout, le vélo est encore plutôt associé aux loisirs qu'à un véritable outil de mobilité. En complément des infrastructures nécessaires au développement des mobilités douces, il est important d'appréhender ces pratiques sous l'angle de la culture et de la communication afin de favoriser les changements d'usages.

**Pour la collectivité**, les arguments en faveur des mobilités douces sont également nombreux. Les déplacements motorisés coûtent beaucoup plus cher à la communauté : coût d'entretien des routes et de l'ensemble des infrastructures liées, coût de la pollution atmosphérique, et, plus globalement, diminution de la qualité de vie.

**Pour les employeurs**, il a été démontré par des études récentes qu'un salarié à vélo est un salarié moins absent, plus ponctuel et plus efficace. Heureux d'avoir effectué son trajet au grand air, il arrivera plus frais, dispo et de bonne humeur.

→ **Le Plan vélo doit aussi se penser en termes de communication** : lever les idées reçues, convaincre des bénéfices et favoriser les changements d'usages. Ces actions sont nécessaires afin que la demande potentielle s'exprime et que chacune et chacun trouve le vélo et la pratique qui lui conviennent (mode de vie, besoins de mobilité, conscience écologique...)



Sources : ADEME, FUB, « Argumentaire – encourager le vélo dans les entreprises » - Club des Villes et Territoires Cyclables et Marchables.

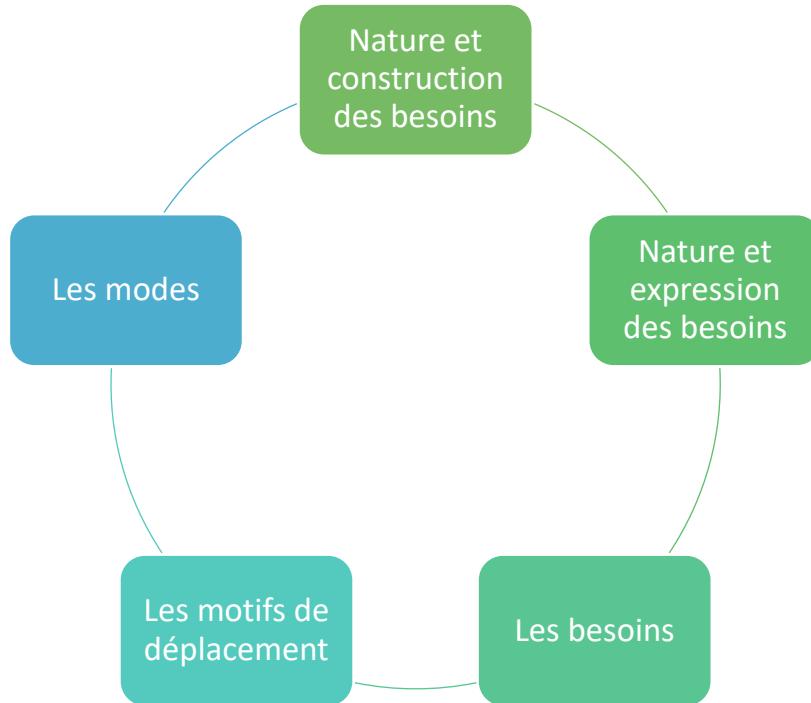


# Analyse de la demande

## Pourquoi parler de demande potentielle ?



Les mobilités sont la résultante **d'un ensemble de paramètres d'organisation et de vie sociale** qui conduisent les personnes à se déplacer.



En interrogeant le développement des mobilités actives, ce sont ces modalités d'organisation humaines et sociales de la vie qu'il faut aussi interroger :

- Nature et construction des besoins de mobilités (donc de la demande potentielle) **selon les classes d'âge et l'activité**, mais aussi les représentations sociales liées à la mobilité ;
- Nature et expression des besoins (et de la demande potentielle) de mobilités **en fonction des niveaux de contraintes sociales, des habitudes de modes de vie** ;
- Les besoins (et la demande potentielle) de mobilités selon la capacité des personnes à mobiliser des vecteurs/moyens/stratégies de déplacement (**niveau de maîtrise**) ;
- **Les motifs de déplacements et les modes** que les différentes populations, les individus vont privilégier selon leur système de préférence social ou personnel (confort, rapidité, coût, prestige social...).

Les personnes font des choix de mobilités en fonction de leurs besoins, de leurs préférences mais aussi de leurs perceptions, ainsi que de l'offre disponible pour les différents modes.

Comme il s'agit de rééquilibrer les modes de déplacement pour réduire la place dominante des modes individuels et carbonés, il faut **comprendre où se trouve la demande potentielle** en matière de mobilité douce/active : la demande potentielle théorique, et la demande potentielle que l'on espère toucher par l'amélioration de la situation pour les modes actifs.



# Analyse de la demande

## Bilan de la concertation grand public ( carte de Gulliver)

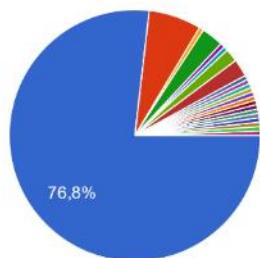
Deux temps d'animation ont permis au bureau d'études en charge du plan vélo d'aller vers les Joinvillais: le 21 mai lors de la fête du développement durable et le 26 juin durant la fête de l'été.

**Les discussions avec les habitants ont fait émerger trois enjeux prioritaires en termes de motifs de déplacement à vélo :**

- Les déplacements domicile-travail, en particulier vers des villes limitrophes de Paris, Montreuil, Nogent, Champigny, Créteil
- Les déplacements domicile-étude, vers les établissements du premier et second degré situés à Joinville et avec quelques établissements situés à proximité (certains lycées)
- Les déplacements de chalandise (centre ville, secteur Gallieni) ou de loisir, en particulier pouvoir accéder au Bois de Vincennes, au parc du Tremblay, aux berges de Seine, à l'île Fanac

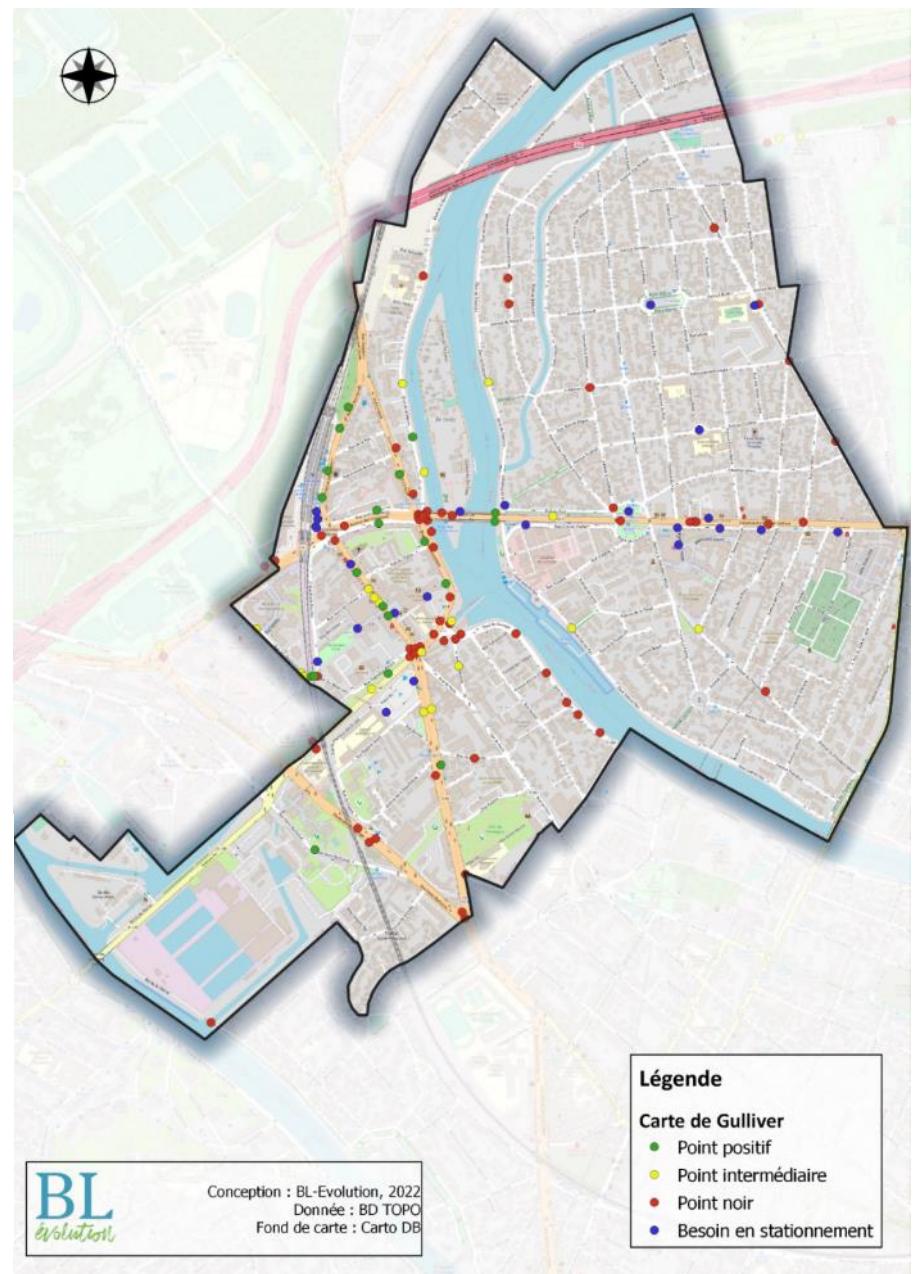
Merci de nous indiquer la commune où vous faites le plus souvent vos courses

177 réponses



- Joinville-le-Pont
- Champigny
- Nogent-sur-Marne
- Saint-Maur-des-Fossés
- Saint-Maurice
- Créteil
- Montreuil
- Vincennes

▲ 1/3 ▼



Sources : concertation publique Gulliver; enquête en ligne; BL évolution



## Sélection de témoignages de cyclistes

Monsieur grand de 45 ans. Il s'est mis au vélo pour des raisons de santé et va à Paris travailler, 15 km. Il va aussi avec son fils au parc du T en traversant passage piéton sur Gallieni puis petite rue qui tourne à angle droit dans Champigny-sur-Marne vers entrée parc

Papa et son fils. Habitent vers Paragon. Ils aiment aller à la piscine à Nogent bien qu'elle soit plus loin que celle de St Maur. Ils font aussi la boucle de Marne et retour le long de l'écluse . Sur le quai de la Marne : chaudou pas très sûre avec enfant



Jeune fille en CM2. Son vélo a été revendu, « ça prenait trop de place ». Va à l'école Palissy mais ça fait loin à pied depuis chez elle (rue du Port). Des copains et copines vont le plus souvent à pied à l'école. Elle aime le roller qu'elle pratique seule, elle espère aller au collège. Elle ne tombe plus elle s'est habituée à éviter les irrégularités

Homme, 42 ans. Emmène les enfants sur un long tail. Sont arrivés il y a deux ans. Tout le monde leur disait que la voiture était indispensable et bien non

Il faudrait que plus de gens essaient en proche banlieue. Ma femme n'a pas le permis. Je vais sur mes chantiers à vélo, à Chelles en ce moment par la voie sur Marne.

Il faut des pistes et itinéraires efficaces quand on va travailler on n'est pas en train de se promener, et de la signalisation plus visible, des pictos vélo tous les 200m ce n'est pas suffisant.



Couple avec enfant en poussette. Ils ont d'abord lâché une des voitures  
Ont acheté des VAE pour ne pas quitter Joinville mais y ont pensé tellement c'est encombré et le RER perturbé  
Elle : travaille Gare de Lyon, elle met 35 min à vélo. Dépose son enfant à la crèche dans le Haut de Joinville, puis rejoint le chemin de halage. Toute la séquence du pont de Joinville et jusqu'au passage de la rue de Paris est à revoir en profondeurs



# Analyse de la demande

## Premiers éléments de l'enquête en ligne

L'« Enquête sur les pratiques cyclables des Joinvillaises et Joinvillais », mise en ligne sur le site de la ville début juin 2022 produit ses premiers résultats :  
178 personnes ont répondu à ce jour

### Les caractéristiques de répondants-tes :

- 63% de femmes
- 69% ont entre 30 et 49 ans, 27% ont 50 ans et plus
- 60% font du vélo un usage (quasi) quotidien

### Type d'équipement : montée en puissance du VAE

- 33% des répondants sont équipés désormais d'un VAE
- 46% d'un vélo traditionnel
- 3% de vélos « utilitaires »

L'analyse définitive sera réalisée en septembre, une fois l'enquête clôturée

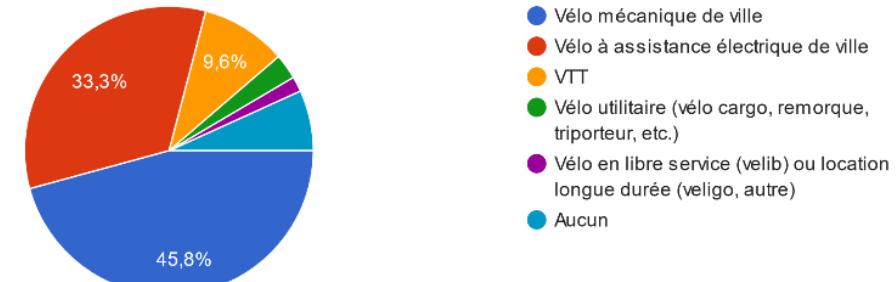
A quelle fréquence utilisez-vous le vélo pour vos déplacements du quotidien ?

177 réponses



Quel type de vélo utilisez-vous le plus souvent pour les déplacements du quotidien ?

177 réponses





# Analyse de la demande

## Premiers éléments de l'enquête en ligne : motifs de déplacements

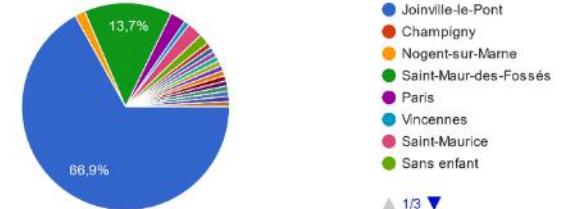
L'« Enquête sur les pratiques cyclables des Joinvillaises et Joinvillais », mise en ligne sur le site de la ville début juin 2022 produit ses premiers résultats :  
178 personnes ont répondu à ce jour

### Les motifs de déplacements :

- **76%** des personnes font leurs **courses à Joinville le Pont**; 13% à St-Maur-des-Fossés. Les répondants privilégient les commerces proches
- **67%** des **collégiens et lycéens** vont dans un établissement de **Joinville** et près de **14%** à St-Maur
- Environ **45%** des répondants travaillent dans **Paris**, contre 7% à Joinville et 6% à Montreuil, 5% à Créteil.

L'analyse définitive sera réalisée en septembre, une fois l'enquête clôturée

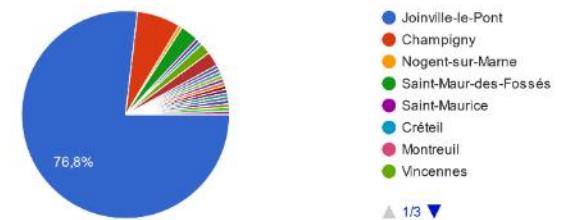
Merci de nous indiquer la commune où sont scolarisés vos enfants au collège ou au lycée  
124 réponses



Joinville-le-Pont  
Champigny  
Nogent-sur-Marne  
Saint-Maur-des-Fossés  
Paris  
Vincennes  
Saint-Maurice  
Sans enfant

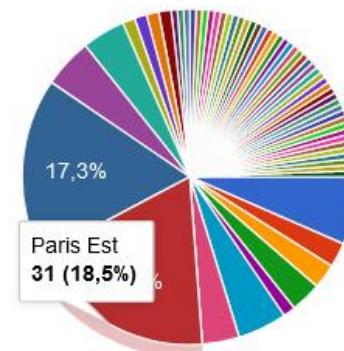
▲ 1/3 ▼

Merci de nous indiquer la commune où vous faites le plus souvent vos courses  
177 réponses



Joinville-le-Pont  
Champigny  
Nogent-sur-Marne  
Saint-Maur-des-Fossés  
Paris  
Créteil  
Montreuil  
Vincennes

▲ 1/3 ▼



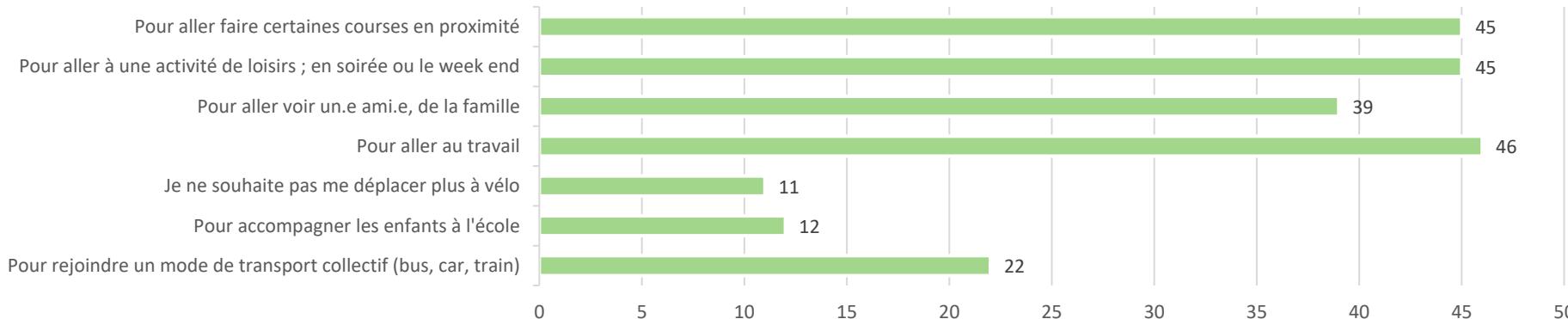


# Analyse de la demande

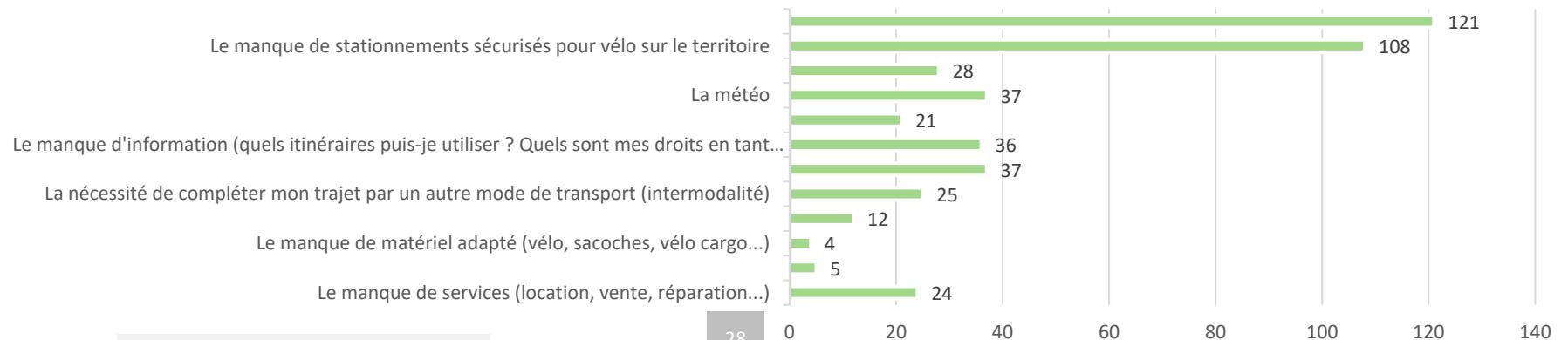
## Premiers éléments de l'enquête en ligne : raisons et freins à l'usage du vélo

L'« Enquête sur les pratiques cyclables des Joinvillaises et Joinvillais », mise en ligne sur le site de la ville début juin 2022 produit ses premiers résultats : 182 personnes ont répondu à ce jour

Vous faites peu ou pas de vélo : pour quel(s) motif(s) de déplacement aimeriez-vous vous déplacer davantage à vélo ?



Quelles sont les raisons qui vous empêchent de faire du vélo, ou davantage de vélo ?

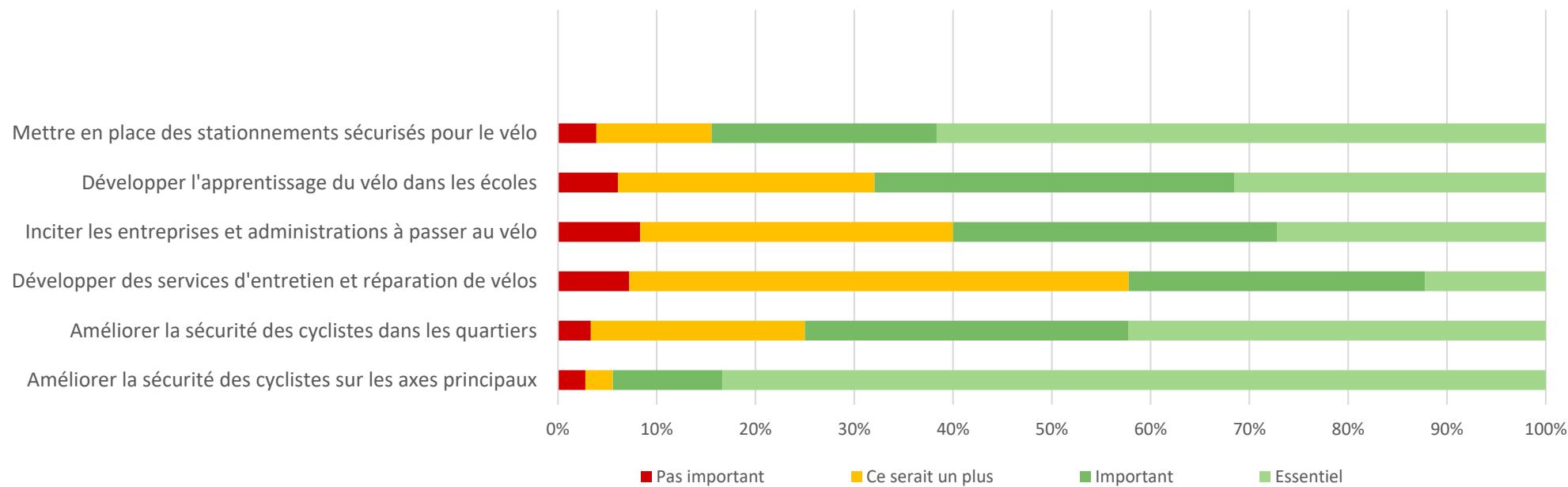




## Analyse de la demande

### Premiers éléments de l'enquête en ligne : raisons et freins à l'usage du vélo

D'après vous, que pourrait faire la Commune pour faciliter l'usage du vélo au quotidien ?



Les axes d'améliorations mis en avant par les habitants pour augmenter l'usage du vélo font écho aux enquêtes nationales : sécuriser les cyclistes sur les axes principaux et dans les quartiers, mettre en place des stationnements sécurisés, développer l'apprentissage du vélo.



# Analyse de la demande

## Lieux générateurs de déplacements

Dans une première approche globale, les lieux générateurs de déplacement sont principalement regroupés autour de 3 pôles :

- L'avenue Gallieni
- La rue de Paris
- L'île Fanac

La prise en compte de ces pôles fréquentés par différents publics est la base de développement des pratiques cyclables : à l'échelle compacte de la commune en effet, tous les déplacements apparaissent comme théoriquement possibles à vélo. Le vélo est même davantage en « concurrence » avec la marche a priori, qu'avec la voiture. Pourtant dans pratique, cette dernière est encore largement utilisée pour de courtes voire très courtes distances. Le plan vélo devra prendre en compte les besoins en stationnement et en liaisons sûres vers ces lieux fréquentés au quotidien.

Type d'équipement	N°	Nom
École maternelle publique	1	École maternelle Polangis
	2	École maternelle P'tit Gibus
	3	École maternelle du Centre
	4	École maternelle Jean de la Fontaine
École primaire publique	5	École élémentaire Eugène Voisin
	6	École élémentaire Paragon
	7	École élémentaire Palissy
	8	École élémentaire Polangis
Groupe scolaire privé	9	Groupe scolaire Jules Rousseau
Collèges publics	10	Collège Jean Charcot
	11	Collège Jules Ferry
Lycée technique	12	Lycée Robert Schuman
Lycée général	13	Internat du Lycée Berthelot (Saint-Maur)





## Analyse de la demande

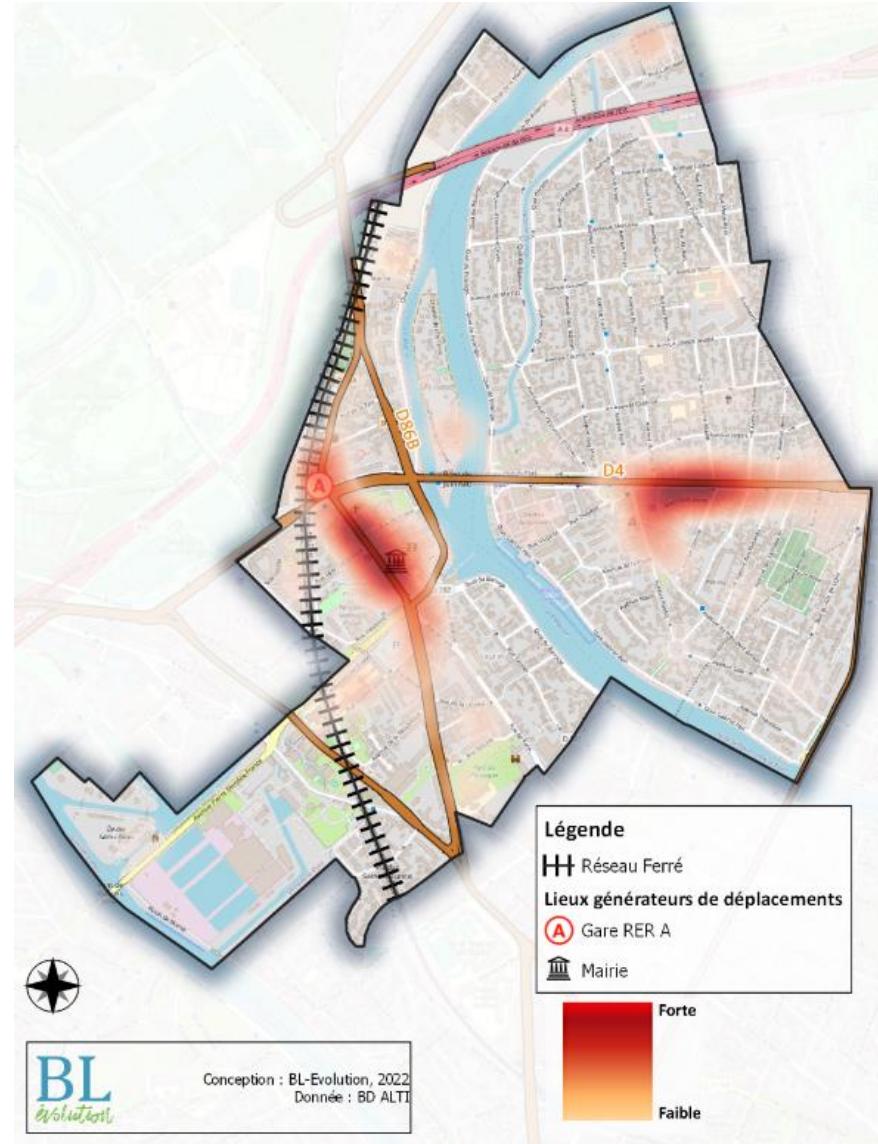
### Pôles générateurs de déplacements liés au commerce et aux zones d'emploi

**Les commerces à Joinville se concentrent dans deux pôles,** celui de l'avenue Gallieni (105 cellules commerciales et peu de vacance en 2015) et celui des Hauts-de-Joinville (encore en cours de consolidation avec la ZAC) organisé par la rue de Paris. Ces deux pôles sont disjoints et autonomes du fait de l'absence de continuité des parcours de chalandise à pied (et à vélo) avec la coupure de la Marne. Le pôle Mairie-centre ville a été largement conforté avec la livraison de plus de 5000 m<sup>2</sup> de nouvelles surfaces commerciales et l'installation d'une locomotive commerciale (Monoprix) qui faisait défaut pour ancrer les pratiques de chalandises.

→ L'accessibilité à vélo de cette « nouvelle » centralité étoffée est pour le moment rendue difficile pour les Joinvillais de l'est de la ville, ce qui réduit la chalandise potentielle des commerces, mais aussi le sentiment d'appartenance à une seule et même ville.

Malgré cela, l'évasion commerciale est significative vers des pôles de communes proches plus étoffés : centres-villes des communes de Saint-Maur, Vincennes et Nogent-sur-Marne, grandes enseignes comme Créteil Soleil, Les Armoiries à Villiers-sur-Marne, certains pôles de proximité voisins en limite de commune, à Saint-Maurice, la fourchette de Champigny, Saint-Maur.

→ Le vélo est plus adapté aux courses de proximité dans des pôles proches de chez soi : il favorise donc les commerces et les emplois du territoire local.





# Analyse de la demande

## Pôles générateurs de déplacements liés au commerce et aux zones d'emploi

### Quelques implantations économiques dans le domaine principalement tertiaire.

Les pôles d'emplois sont également fortement concentrés. En dehors des zones marchandes évoquées plus haut qui sont également porteuses d'emplois, il existe quelques belles implantations à proximité du RER, sur les Hauts-de-Joinville. La BRED regroupe 1100 employés, au pied du RER. Le secteur dit des anciens Studio de Joinville regroupe des activités de bureau côté est. Quelques entreprises sont installées sur le Quais de la Marne. Comme le souligne le Diagnostic du PLU, le reste de la commune est plutôt dépourvu d'activités économiques, en dehors des équipements publics et des professions libérales dispersées dans les quartiers résidentiels.

La commune compte **8900 actifs** ayant un emploi (INSEE, 2019), dont 7800 salariés. Le territoire offre **4800 emplois**. Ils ne sont que **1150** à travailler dans leur commune de résidence, Joinville.

- Les enjeux liés à une meilleure accessibilité à vélo de l'emploi portent sur les personnes qui pourraient aller travailler à vélo du fait de la proximité, le stationnement sécurisé chez tous les employeurs, publics comme privés.
- La concertation a montré que des actifs habitant Joinville ont déjà adopté le vélo pour se rendre au travail plus loin : dans l'est de Paris ou dans des pôles voisins (Montreuil, Vincennes...) parce que les aménagements commencent à le permettre et que leur temps de trajet est compétitif par rapport aux modes motorisés.

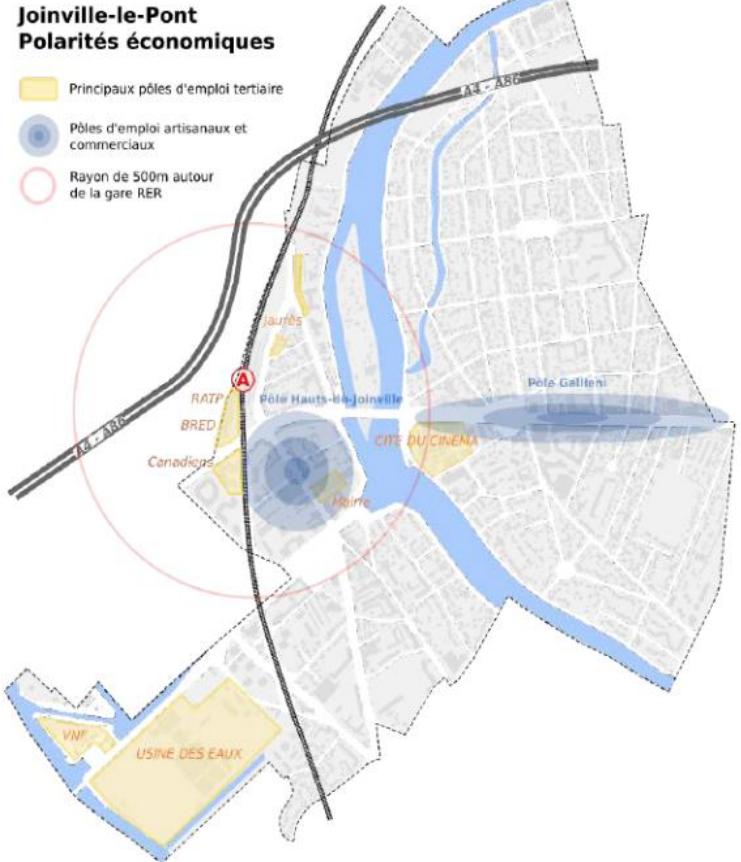


Figure 2.27 : carte des polarités économiques de Joinville-le-Pont

	2008	2013	2019
<b>Nombre d'emplois dans la zone</b>	4 619	4 365	4 803
Actifs ayant un emploi résidant dans la zone	8 206	8 222	9 017
Indicateur de concentration d'emploi	56,3	53,1	53,3
Taux d'activité parmi les 15 ans ou plus en %	63	62,2	62,7

Source carte : Diagnostic PLU Joinville, 2019; Tableau : Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019.



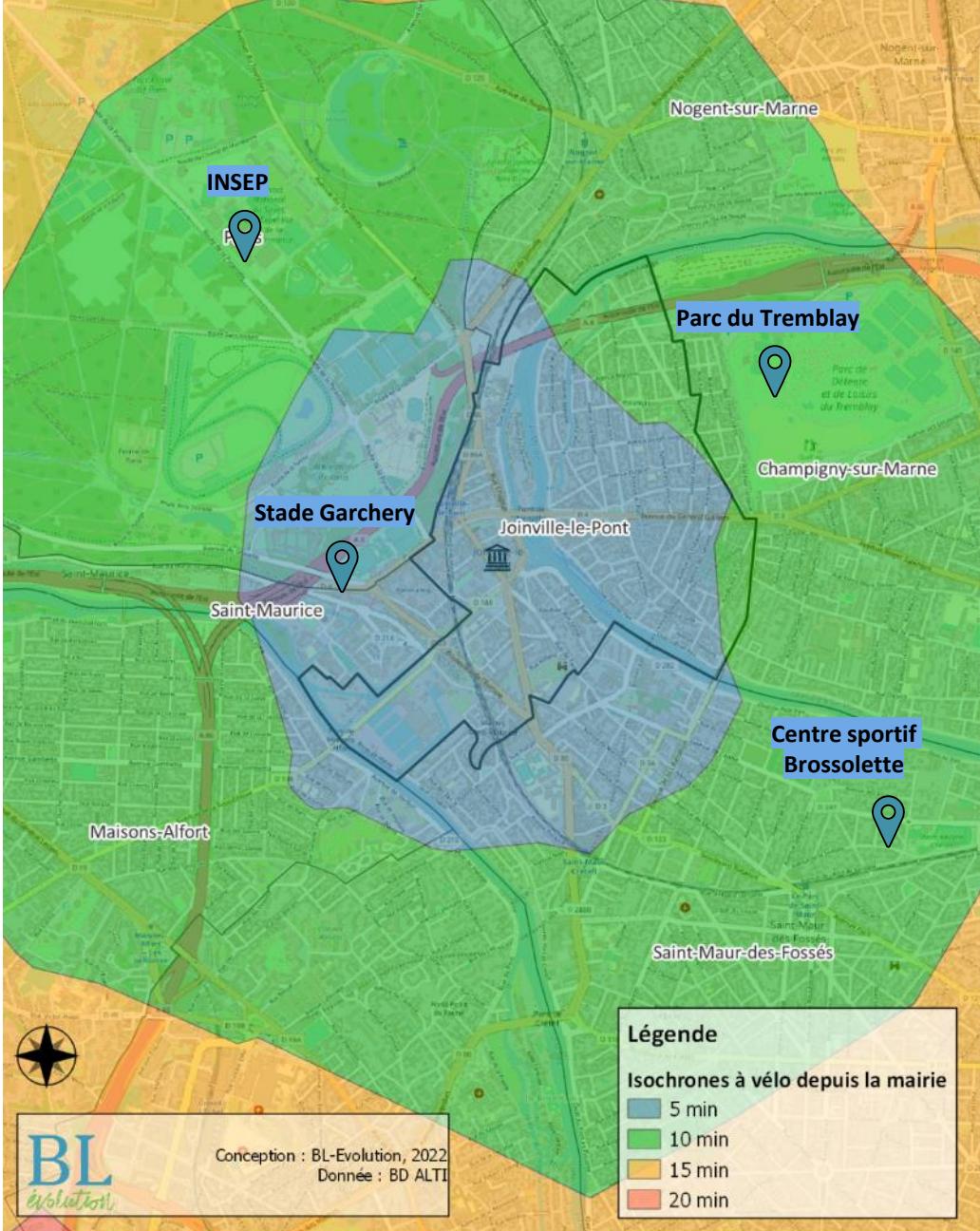
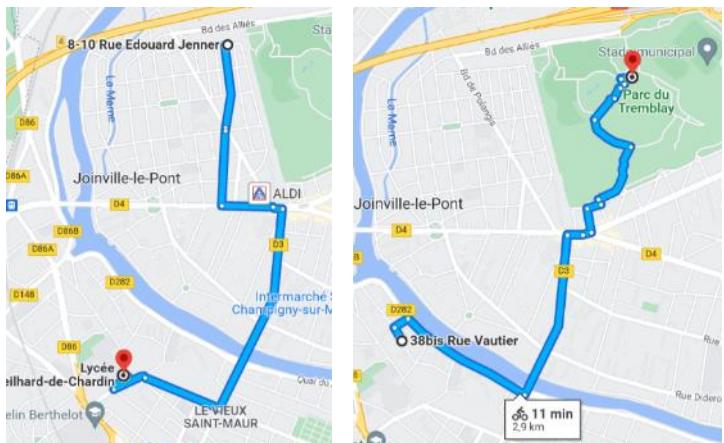
# Analyse de la demande

## Temps de parcours et distances à vélo – dans Joinville

En traçant les **isochrones de temps** (points atteignables à vélo pour un temps donné) en partant de la gare de Joinville, on observe que le vélo est une solution évidente pour les déplacements du quotidien à l'échelle de la ville, au regard de ses dimensions : 2,8 km dans la plus grande diagonale à vol d'oiseau (limite Maison-A. – Nogent s.M), 1,6 km da fourchette de Champigny à l'entrée du Bois de Vincennes.

Cela se traduit par exemple par le fait qu'il faut entre **5 à 8 minutes** en tout point du territoire pour atteindre la **mairie** à vélo. **Inversement, il faut entre 10 et 15 minutes depuis la mairie** pour atteindre par exemple les communes voisines, le parc du Tremblay et à une grande partie du bois de Vincennes.

- La compacité urbaine du territoire de Joinville-le-Pont en fait naturellement la « ville du quart d'heure » .
- Le vélo est en concurrence (complémentarité) avec la marche à moins de 300m, mais au-delà est plus rapide que les TC (bus) et la voiture au sein de Joinville.





# Analyse de la demande

## Temps de parcours et distances à vélo – au-delà de Joinville

En moins de 20 minutes à vélo on peut rejoindre de nombreuses communes du Val-de-Marne, incluant Créteil, l'UPEC et la préfecture du Val-de-Marne.

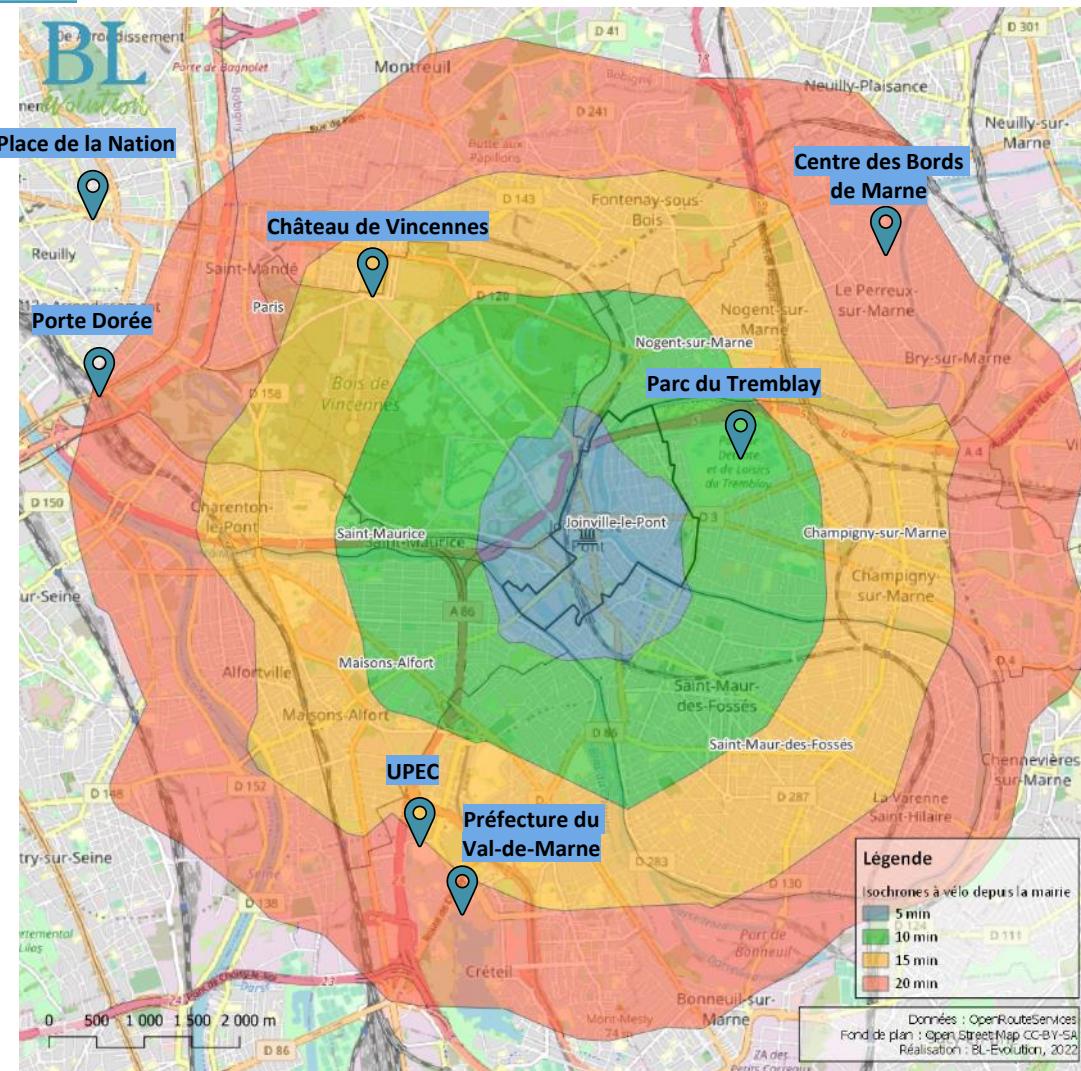
On arrive en moins de 30 minutes à la place de la Nation à Paris par le Bois de Vincennes. La gare de Lyon se trouve à 40 min à vélo depuis la fourchette de Champigny.

→ Sur des distances plus grandes à vélo, qui restent des distances temps acceptables en Ile de France en termes de transport (20 à 45 min de déplacement), les points noirs et discontinuités d'itinéraire cyclable réduisent le nombre de pratiquants du vélo à un petit pourcentage de personnes très motivées (voir les témoignages – carte de Gulliver). Mais ce % va avoir tendance à augmenter dans les années à venir (meilleurs équipements et meilleur réseau)



Trajet proposé par l'application géovélo de Gallieni à la gare de Lyon. 8,9 km avec 88% de voies aménagées

Pour rejoindre l'UPEC à Créteil, en partant du même point : 6,9 km, pour 33 minutes, mais seulement 41% du parcours sur voie aménagée.





# Analyse de la demande

## Déplacements quotidiens potentiels vers les écoles, collèges, lycées

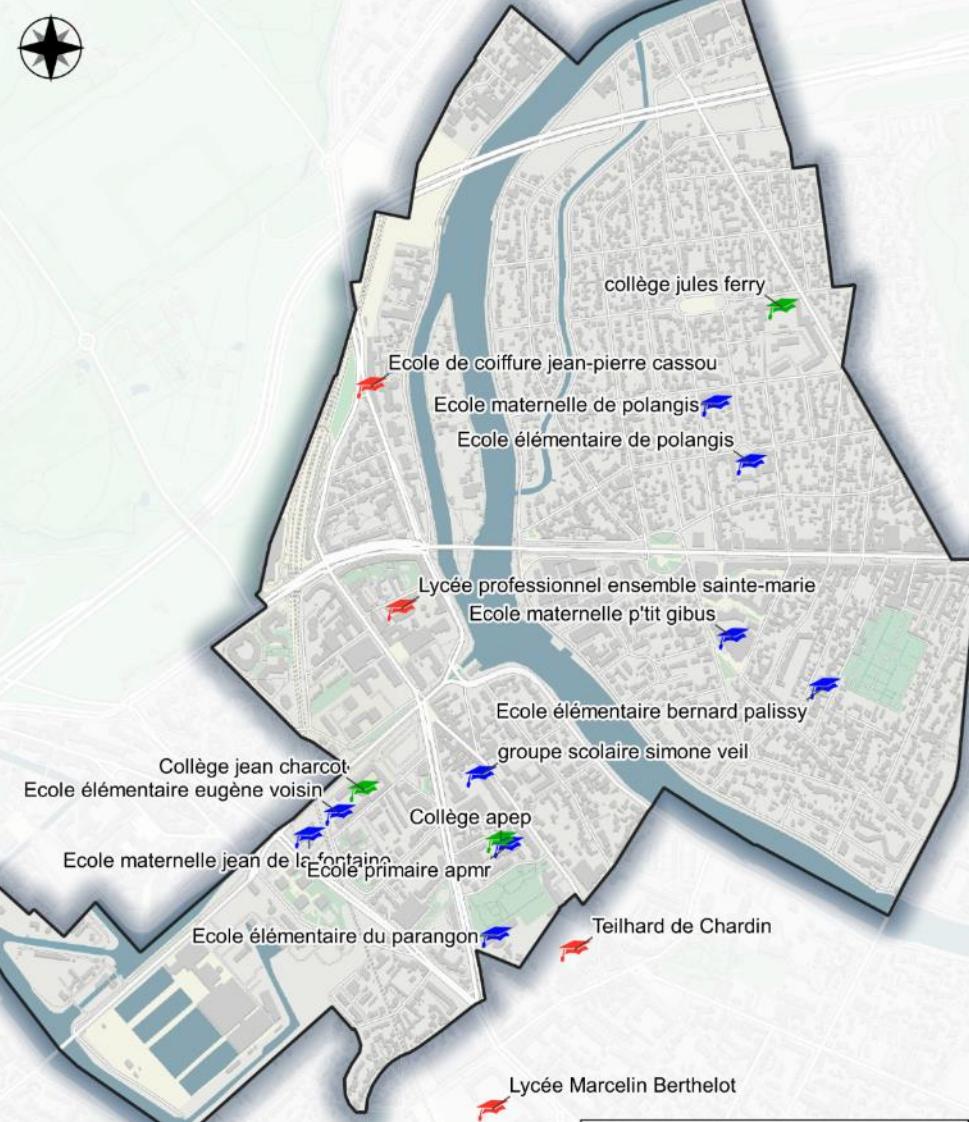
La commune de Joinville-le-Pont dispose de **4 écoles, 2 collèges** (Jules Ferry et Jean Charcot) et **1 lycée privé professionnel** (Sainte-Marie).

Les **établissements primaires et collèges** sont situés dans des quartiers résidentiels aux rues relativement étroites et intégralement soumises au 30 km/h, ce qui ne suffit pas à convaincre de nombreux collégiens à venir à vélo. La demande potentielle est mal connue encore. L'engouement pour la trottinette est plus visible. Les deux collèges concernent essentiellement des Joinvillais, soit environ 900 élèves.

Les **lycées des autres communes** les plus proches sont situés à Saint-Maur (Marcelin Berthelot, D'Arsonval, Teilhard de Chardin) à Nogent (Albert de Mun) et à Champigny (Louise Michel). Cela concerne des effectifs importants, ces lycées totalisant 800 élèves joinvillais en 2021.

Le jeune public étant une **cible prioritaire de tout plan vélo**, il est impératif de proposer d'identifier les besoins en aménagements sécurisés (carrefours, section courante) vers les établissements scolaires, ainsi que des places de stationnement sécurisées à proximité.

→ Sur des distances plus grandes à vélo, qui restent des distances-temps acceptables en Ile de France en termes de transport (20 à 45 min de déplacement), les points noirs et discontinuités d'itinéraire cyclable réduisent le nombre de pratiquants du vélo à un petit pourcentage de personnes très motivées (voir les témoignages – carte de Gulliver)



Légende	
Services et activités	
Enseignement primaire	
Collège	
Lycée	
Autre établissement d'enseignement	



# Analyse de la demande

## Déplacements domicile-travail : motorisation et part modale

LOG T9 - Équipement automobile des ménages

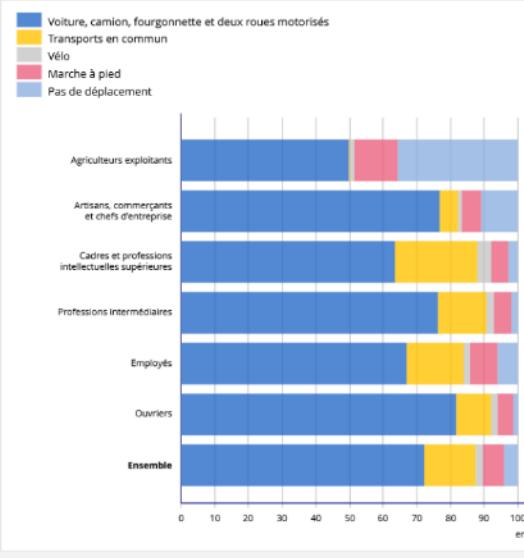
	2008	%	2013	%	2019	%
Ensemble	8 242	100,0	8 334	100,0	8 858	100,0
Au moins un emplacement réservé au stationnement	4 119	50,0	4 040	48,5	4 861	54,9
Au moins une voiture	5 749	69,8	5 825	69,9	6 059	68,4
1 voiture	4 410	53,5	4 495	53,9	4 732	53,4
2 voitures ou plus	1 340	16,3	1 330	16,0	1 327	15,0

Sources : Insee, RP2008, RP2013 et RP2019, exploitations principales, géographie au 01/01/2022.

**La motorisation des ménages** avec 68,4% d'entre eux équipés d'au moins une voiture est légèrement supérieure à la moyenne régionale (65,6), et très supérieure à celui de Paris (47%). **Elle est en baisse en 2019 par rapport à 2013 (en baisse de 2,1%)**. Ce sont principalement les ménages équipés de 2 voitures qui ont diminué. Leur taux est inférieur à la moyenne d'Île de France (15% contre 21%).

Le nombre de ménages équipés d'au moins 1 emplacement de stationnement a significativement augmenté entre 2013 et 2019, sans doute en raison de la livraison d'importantes résidences neuves équipées de places de parking.

Mode de transport pour aller travailler selon la catégorie socioprofessionnelle en 2018

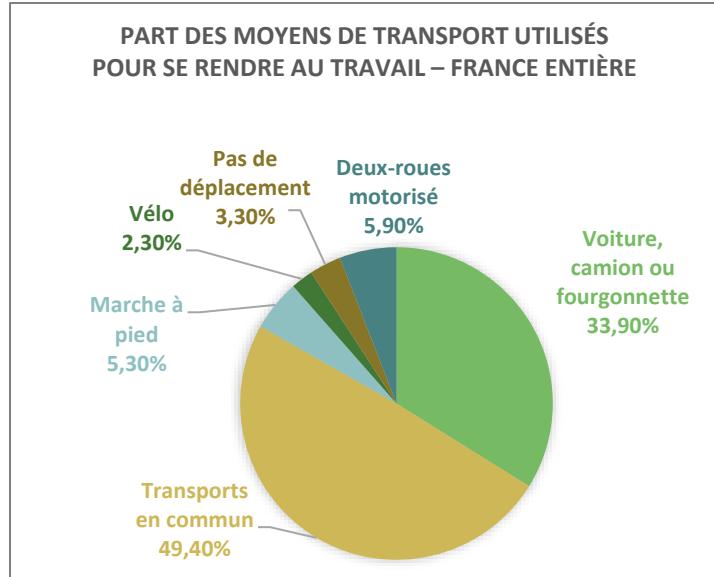


La part de cadres et de professions intermédiaires tend à augmenter ces dernières années à Joinville (voir Partie 1, page 19)



## Analyse de la demande

### Déplacements domicile-travail : motorisation et part modale



L'enquête mobilités de l'INSEE menée en 2018 donne quelques repères en termes de répartitions modales. Les déplacements domicile travail restent le principal motif d'usage massif des transports en commun. (concerne **la moitié des actifs**). Ce taux élevé est caractéristique de Paris et des communes de proche banlieue. Selon cette même enquête, **un tiers des actifs utiliseraient la voiture**.

Et concernant maintenant le vélo : seuls **2,3 % des actifs se déplaceraient à vélo** pour ce motif\*. C'est un peu en deçà de la moyenne nationale, encore loin des objectifs de 9% de part modale vélo pour 2024 et 12% pour 2030.

Type your text

\*Part modale à nuancer car l'enquête INSEE Mobilité ne prend en compte que le mode de déplacement majoritairement utilisé par le répondant pour se rendre au travail. Ainsi, un utilisateur qui se déplace en transports collectifs + vélo ne sera comptabilisé que dans le mode de déplacement le + utilisé soit la plupart du temps les transports collectifs. La part modale du vélo est donc plus importante que ce que les données de l'INSEE pourraient laisser supposer.

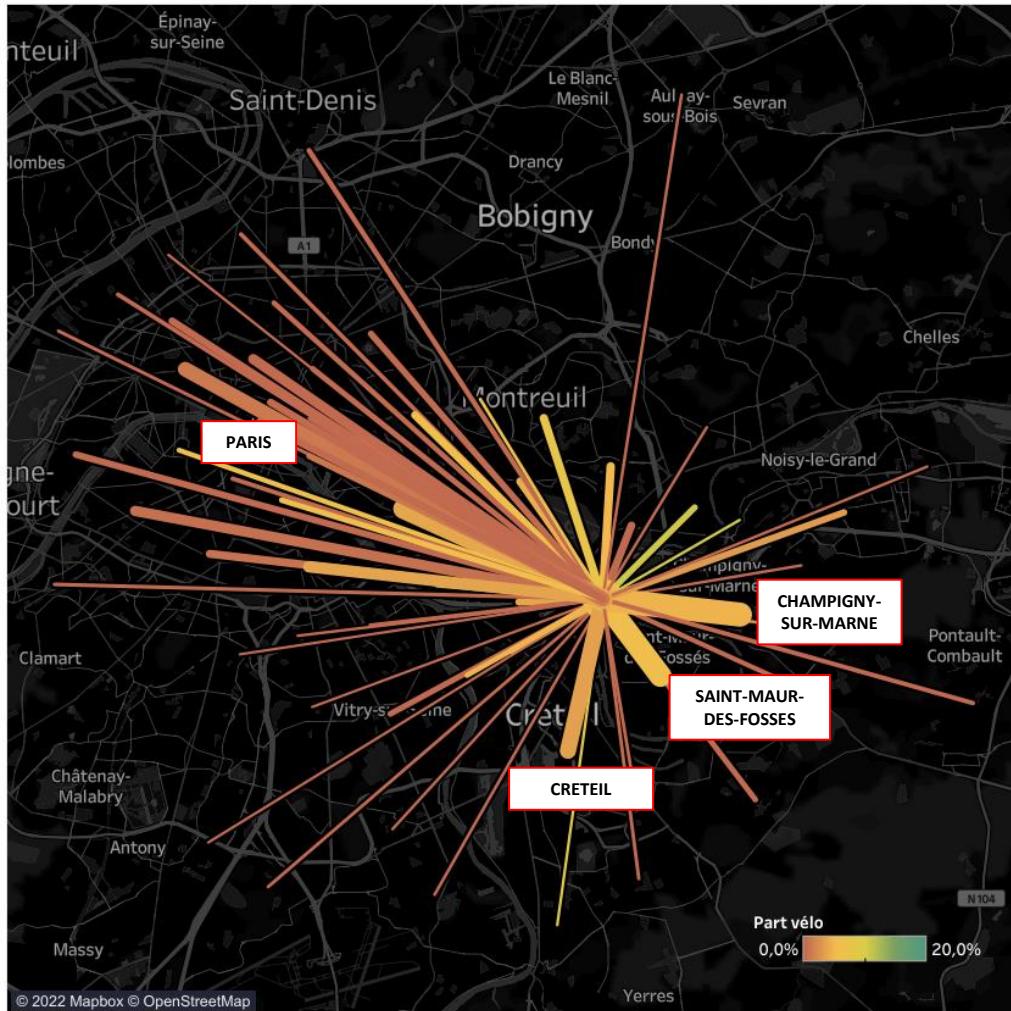
→ Ces chiffres datant de 2018 sont à relativiser. En effet le vélo a connu un développement rapide ces dernières années, accéléré en 2020 durant le confinement. Il est très probable que les chiffres de part modale vélo de 2022 soient plus élevés.



# Analyse de la demande

## Déplacements domicile-travail : flux entre communes

Nombre d'actifs et part du vélo sur les liaisons "de, et vers" **Joinville-le-Pont**



Sur l'ensemble des **déplacements domicile-travail** :

On note une **majorité de déplacements internes** à la commune avec 1032 actifs habitant et travaillant à Joinville.

La **ville de Paris** concentre aussi un certain nombre des flux domicile-travail, notamment les 12eme et 8eme arrondissement avec 494 et 350 actifs qui attirent les plus gros effectifs. En totalisant les flux vers les différents arrondissements, Paris vient en tête des destinations pour le motif travail avec **plus de 3400 trajets quotidiens**.

Les **villes voisines** de Champigny (598 actifs), Saint-Maur (546), Crétel (388), Fontenay (188), Montreuil (184), Vincennes (180), Nogent (170), Maisons-Alfort (165) et Saint-Maurice (160) **concentrent des flux importants sur les trajets domicile-travail**.

Une grande partie des actifs se rendent dans **l'Ouest parisien** (arrondissements 8, 9, 15 et 16) qui regroupe une grande concentration de sièges d'entreprises et qui est accessible directement avec la ligne A du RER.

Les arrondissements de l'Est (12eme, 13eme) sont aussi particulièrement représentés.

Il est donc important de considérer l'intermodalité avec les transports en commun, et notamment la question du stationnement à la gare de Joinville.

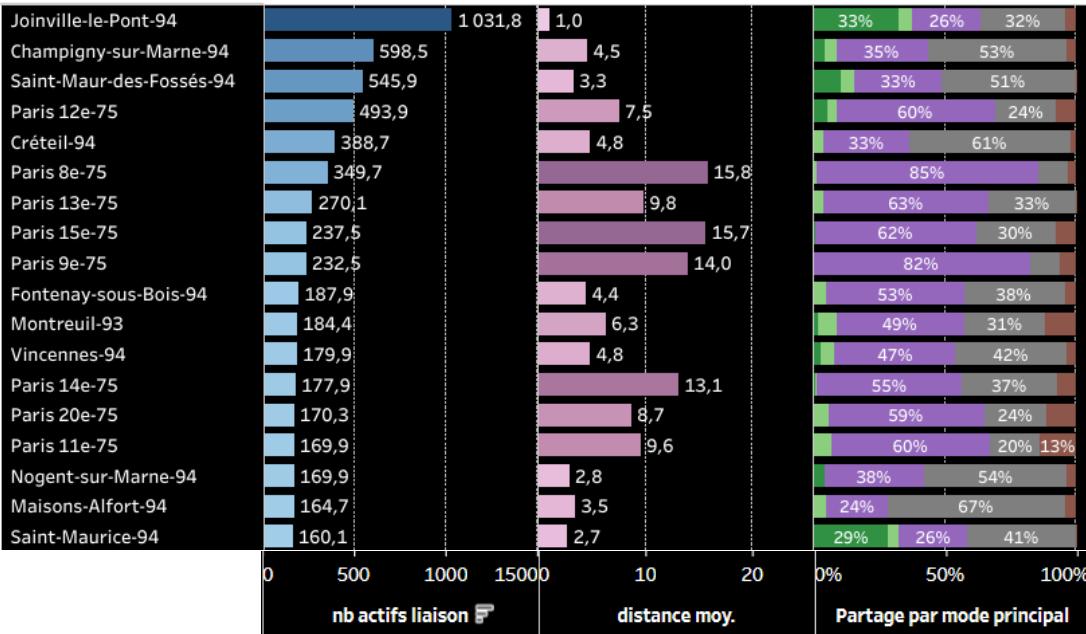


# Analyse de la demande

## Déplacements domicile-travail : flux entre communes

Nombre d'actifs et part des modes sur les liaisons "de, et vers"

**Joinville-le-Pont**



Mode

- 2R motorisés
- Voiture
- Transp en commun
- Vélo
- Marche

Si on regarde plus précisément la part modale sur les flux entre communes, on remarque un **fort potentiel pour le développement du vélo** :

Sur les **trajets internes** à la commune, 32% sont réalisés en voiture, pour une distance moyenne de 1km.

Les trajets vers les **villes voisines représentent 2400 mouvements journaliers**. Ils font moins de 5km en moyenne et sont réalisés à plus de 50% en voiture. On observe une part modale du vélo très faible malgré les courtes distances.

Les destinations où la part modale de la voiture et deux roues motorisé est la plus faible correspondent à certains pôles d'emploi denses en postes d'encadrement et desservis par le RER A depuis la gare de Joinville, comme les 8<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> arrondissement de Paris. Le vélo est en « concurrence » avec le deux-roues motorisés dans les arrondissements plus proches comme le 20<sup>e</sup> ou le 12<sup>e</sup>.

### → Les liaisons à prioriser sont :

- Le **réseau interne** à la commune pour faire décoller la part modale vélo et réduire naturellement celle de la voiture.
- Les **liaisons avec les communes voisines** pour les distances courtes (moins de 5 km), qui représentent un fort potentiel et exigent un effort coordonné des Collectivités
- Un **rabattement vers les arrêts de transport en commun (gares, arrêts de bus)** pour favoriser l'intermodalité avec la marche à pied et le vélo, la trottinette, pour les actifs.



## Analyse de la demande

Une demande en croissance pour le vélo du quotidien, tous motifs confondus.

### En Bref

- Une part modale réelle du vélo difficile à appréhender (l'enquête mobilité de l'INSEE est antérieure à la crise sanitaire) : elle est certainement supérieure au 2,3% recensé en 2018, cette croissance s'est vue sur le terrain.
- Il y a un fort potentiel de report modal de la voiture vers le vélo pour les actifs qui travaillent à Joinville (environ 1100 personnes, 10%) et dans les communes voisines (près de 2500), dans un périmètre de quelques kilomètres.
- Le vélo est également voué à se développer en intermodalité avec les transports en commun, vers les pôles d'emploi et d'enseignement plus éloignés, Paris centre et ouest par exemple. Cet usage multimodal augmente, et nécessite de meilleures conditions d'infrastructures et de stationnement autour des gares en particulier
- La desserte des établissements scolaires est l'autre enjeu majeur, avec trois échelles à considérer : les écoles élémentaires, où le mode actif le plus utilisé reste la marche; les collèges où l'autonomie des jeunes à vélo se pose, et les lycées à proximité et à portée de déplacement à vélo
- Enfin au sein de la commune on note des enjeux de liaisons entre les pôles, les hauts de Joinville avec tout le pôle mairie et rue de Paris, et le pôle de l'avenue Gallieni de l'autre, pour les motifs de « courses du quotidien », « marché », « services de proximité »



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
  - Le réseau existant
  - Les intentions et les projets
  - Hiérarchisation du réseau routier
  - Le stationnement
  - Les services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux
- Annexes : Aménagements types



# Analyse de l'offre

## Carte des aménagements cyclables existants (dont réglementation de circulation favorable)

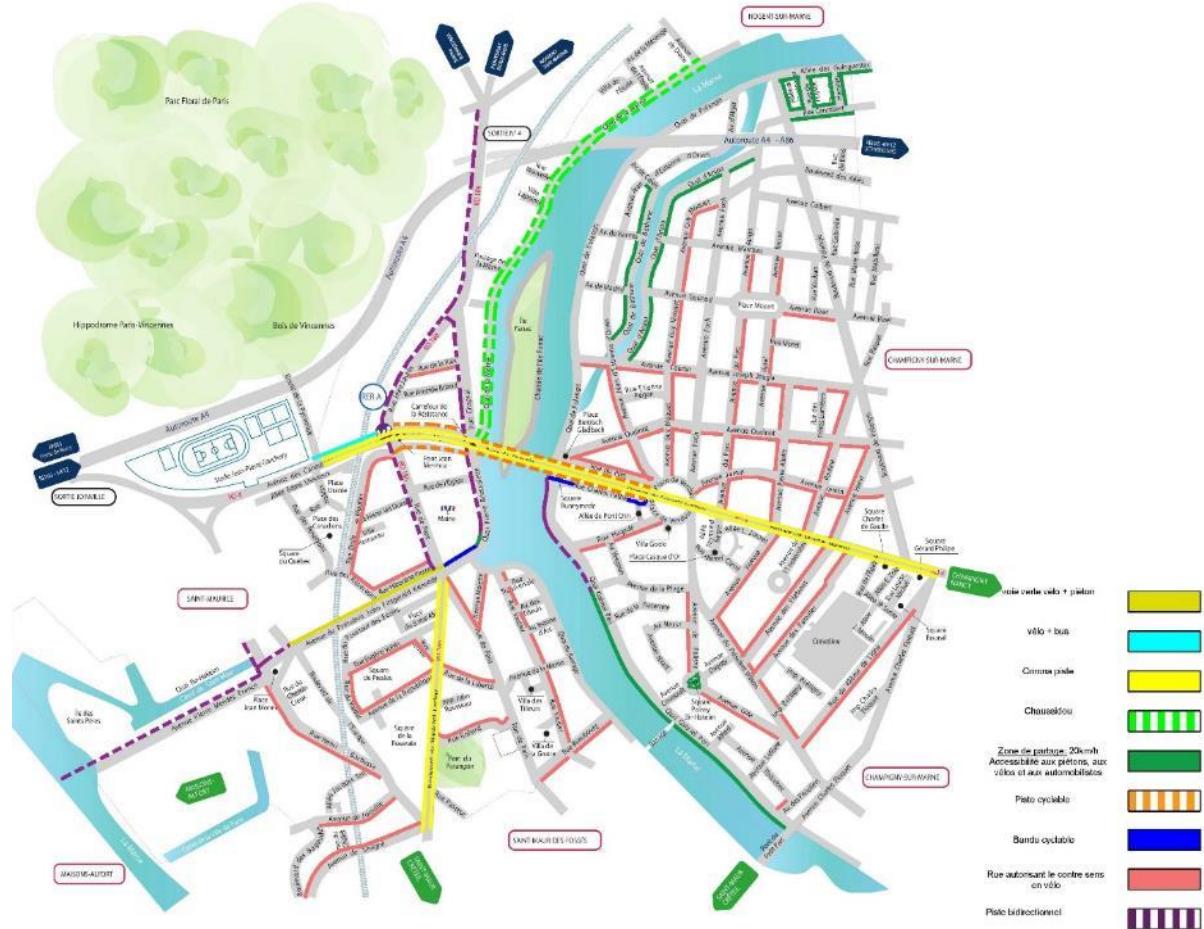
Le taux de cyclabilité correspond au linéaire de voirie cyclable sur le linéaire de voirie total. Cet indicateur a été mis au point par l'association de Collectivités Vélo&territoires. Il convient d'appréciier ces classements avec précaution, en particulier la colonne n°2. Le vrai niveau d'aménagement cyclable est donné par le % en colonne 1.

Ville	Taux de cyclabilité	Taux de cyclabilité avec voirie à 30km/h
Joinville-le-Pont	17,4 %	40,5 %
Paris	27,8 %	91,3 %
Vincennes	18,5 %	62 %
Maisons-Alfort	8,7 %	16 %
Champigny	6,4 %	29,5 %
Saint-Maur	4,8 %	92,4 %

Le taux de 17,4 % est correct mais grandement améliorable, ce qui est confirmé par la carte des aménagements existants.

Cet indicateur quantitatif et ne prend pas en compte l'aspect qualitatif et ressenti : sentiment de sécurité, itinéraires prioritaires, confort d'utilisation, respect des recommandations du CEREMA.

Dans cette partie nous vous proposons de détailler les aménagements existants et les points noirs afin de comprendre quels sont les points positifs et les axes d'amélioration sur chaque tronçon.



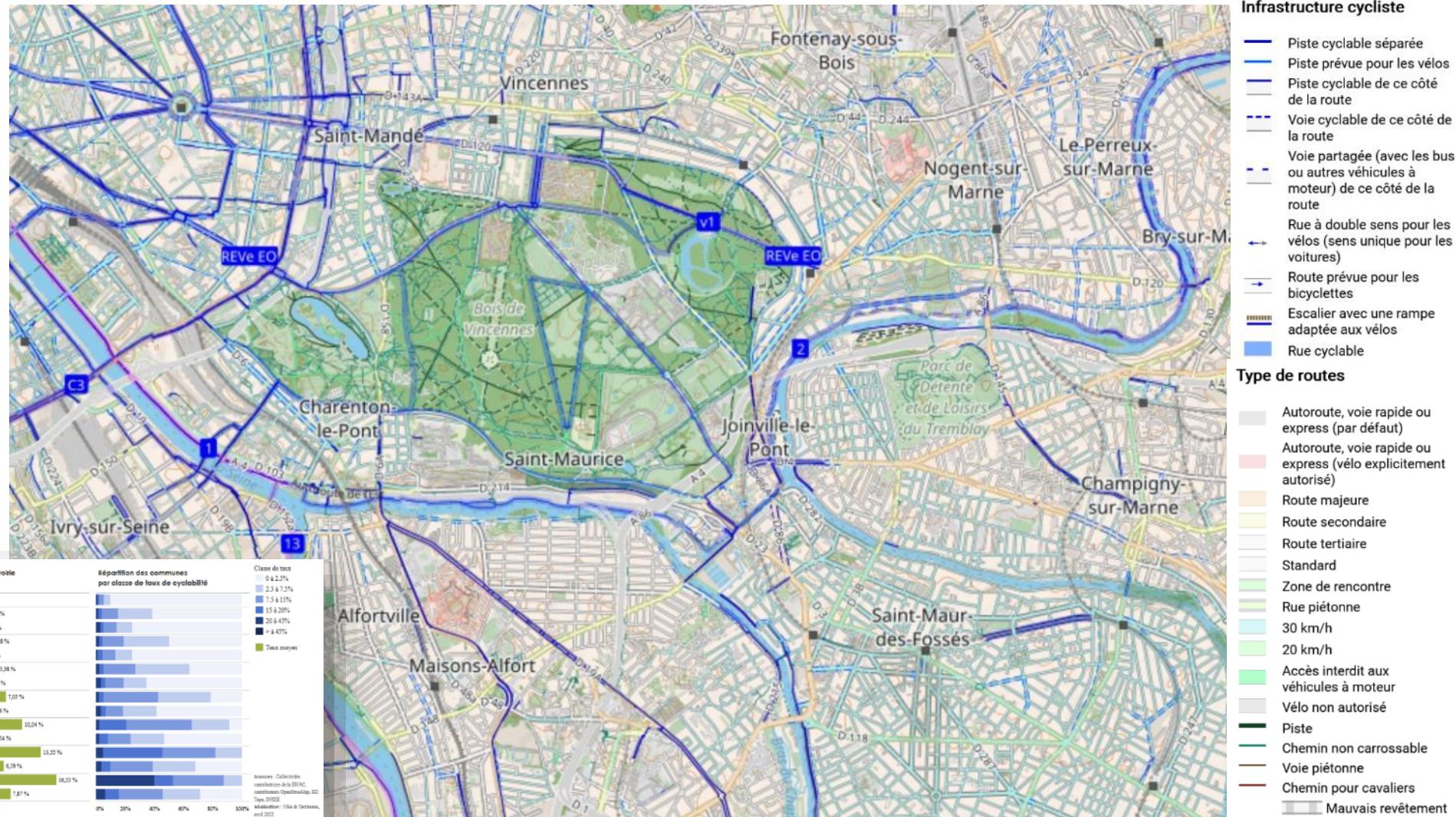
Pour l'apprécier, on peut se mettre dans la peau d'un jeune en classe de 6<sup>e</sup> cherchant à se rendre à son collège par exemple.



# Analyse de l'offre

## Carte des aménagements cyclables existants, grande échelle

Source : cyclosm.org



La densité d'aménagements cyclables est la plus importante à Paris.

43

Joinville-le-Pont dispose de quelques aménagements qualitatifs et continus, mais aussi d'axes insuffisamment sécurisés au regard des enjeux



# Analyse de l'offre

## Le baromètre des villes cyclables de la FUB

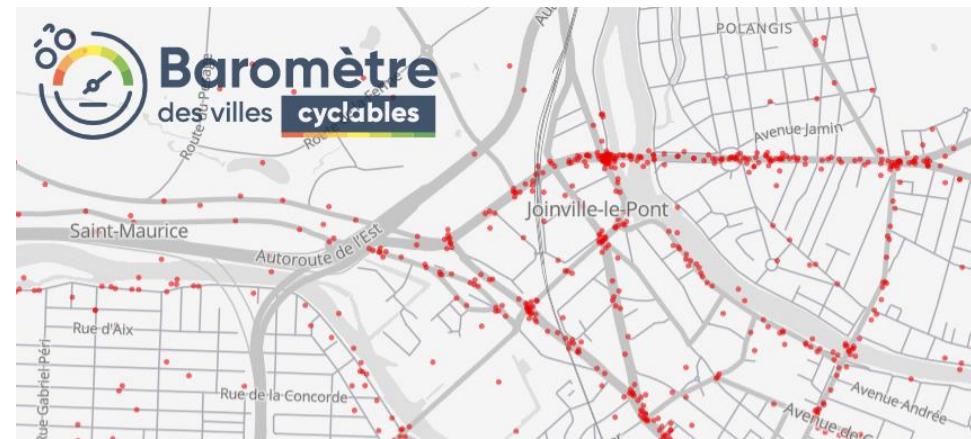
Selon les 116 répondants au baromètre des villes cyclables, la pratique du vélo à Joinville est «plutôt défavorable» (classe E).

Ce score moyen s'explique principalement par des **discontinuités majeures sur les axes et carrefours les plus dangereux.**

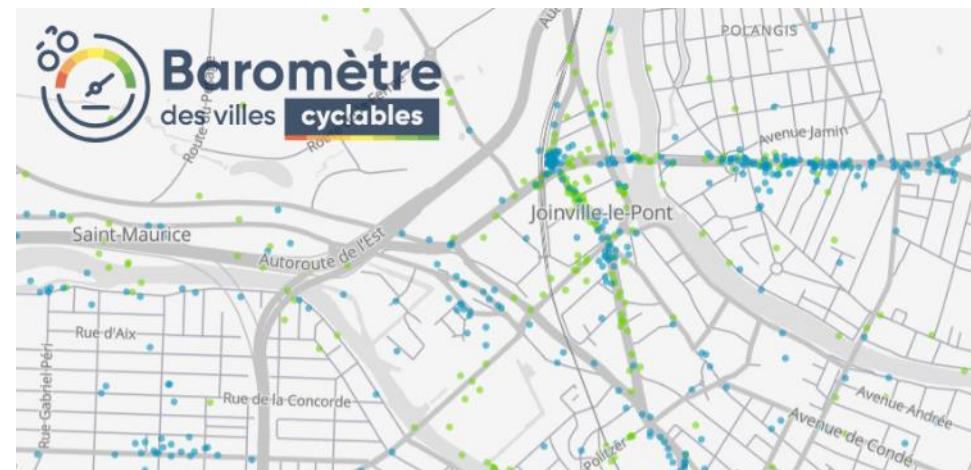


**Points négatifs** : Avenue Gallieni, pont de Joinville, carrefour de la Résistance et Allée des Canadiens, Boulevard de l'Europe, quai du Barrage. La circulation n'est pas adaptée aux publics vulnérables, le manque de jalonnement, la communication en faveur du vélo, les vol de vélos, l'offre de stationnement à la gare et près des commerces.

**Points positifs** : la rue de Paris, la circulation dans les rues résidentielles, les double-sens cyclables, la location courte durée (vélos sur borne velib)



Points noirs identifiés par les répondants à Joinville-le-Pont



Progrès identifiés par les répondants (vert) et aménagements désirés (bleu) à Joinville-le-Pont



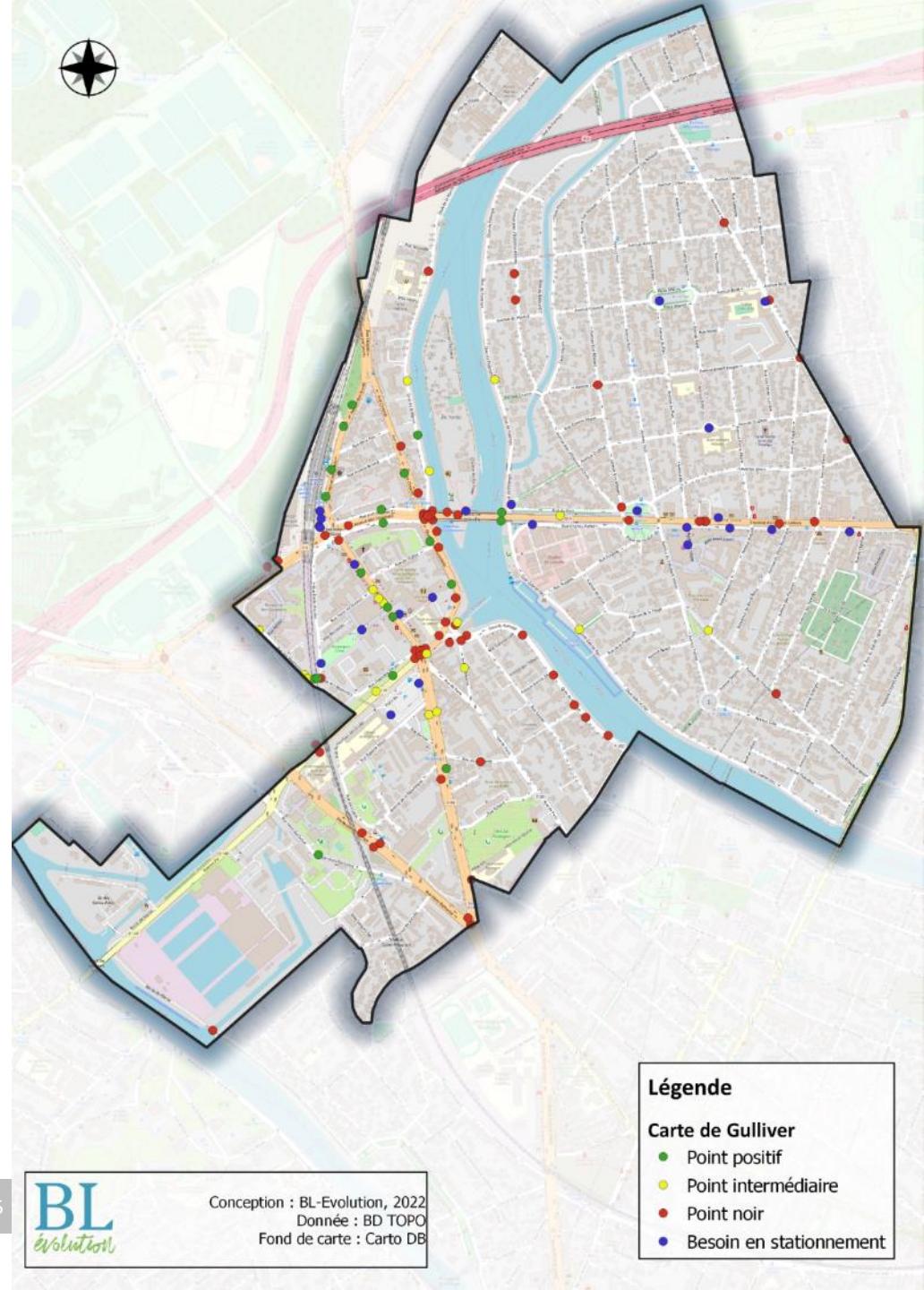
## Analyse de l'offre

### Bilan de la concertation grand public ( carte de Gulliver )

Deux temps d'animation ont permis au bureau d'études en charge du plan vélo d'aller vers les Joinvillais: le 21 mai lors de la fête du développement durable et le 26 juin durant la fête de l'été.

Nous avons demandé aux visiteurs de nous décrire leurs **ressentis par rapport aux aménagements cyclables** en plaçant des points sur la carte géante. Nous leur avons également demandé de nous décrire les déplacements qu'ils effectuaient à vélo (motifs de déplacement, distances, récurrence, intermodalité...)

Concernant le ressenti des « points noirs » et axes dangereux, les résultats sont cohérents avec les données du Baromètre de la FUB : un territoire possédant un certain nombre d'aménagements mais dont la pratique cyclable est freinée par des discontinuités majeures, notamment sur les axes principaux, ainsi que sur certains carrefours et franchissements particulièrement dangereux.



#### Légende

##### Carte de Gulliver

- Point positif
- Point intermédiaire
- Point noir
- Besoin en stationnement



# Analyse de l'offre

## Premiers éléments de l'enquête en ligne : points noirs

Les **principaux points noirs** mis en valeur dans l'enquête en ligne sont ceux identifiés lors de la visite terrain et sur la carte de Gulliver :

- Le carrefour de la résistance
- Le pont et les accès par la rue Chapsal et le quais du barrage
- L'axe de la RD4 : av. des Canadiens, pont de Joinville, av. Gallieni
- Le carrefour rue de Paris/Kennedy/bv. Leclerc
- Les doubles sens cyclables et quelques rues à Polangis
- Le boulevard de l'Europe

« Avenue Gallieni, bande cyclable mal individualisée et respectée ; pont de Joinville, piste sur chaussée non respectée et bus trop pressants, piste sur trottoir aberrante finissant sans issue viable ; avenue de Paris, entrée nouvelle piste cyclable depuis RER aberrante du coup jamais empruntée dans le bon sens ; carrefour avenue des canadiens route de la pyramide extrêmement dangereux pour vélo venant de la route de la pyramide ou de celle de Gravelle pour aller vers Joinville. D'une manière générale il faut de la continuité et non un tronçon de piste sur une rue sans aucun sens par rapport à la rue suivante. »

Phillipe

« Le carrefour du Pont de Joinville et les voitures qui prennent la piste cyclable le matin

L'accès de Joinville jusqu'à la piste cyclable des bords de Marne jusqu'à Paris est pas simple à trouver et pas très sécurisé (croisement D148/D23 puis arrivée sur le quai de Bir Hakeim) »

Nicolas

« Les alentours de l'école polangis sont des rues sans pistes cyclables bien visibles, difficile avec enfants. La piste cyclable s'arrête sur le pont de Joinville. La piste cyclable qui passe sous le pont ne mène pas au pont. Le marché du samedi rend le vélo très compliqué avec enfants.

De manière générale il n'y a pas assez d'arceaux à vélo près des commerces.

Les écoles devraient proposer un parking vélo abrité pour ne pas laisser les vélos des enfants toute la journée si il pleut. A Polangis, les arceaux au sol ne permettent pas de sécuriser le cadre des vélos facilement. »

Sylvie



# Analyse de l'offre - Hiérarchisation du réseau routier et liaisons cyclables

## Critères d'évaluation / de conception des aménagements

La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

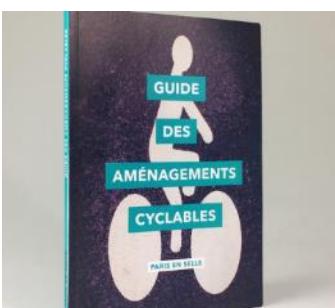
- Le volume de trafic motorisé et la vitesse de circulation des véhicules

En agglomération et au-delà de 4000 véhicules par jour (dans les deux sens) dont 400 aux heures de pointe et à des vitesses supérieures à 30 km/h, le partage de la voirie avec les véhicules motorisés devient risqué et inconfortable pour les cyclistes.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont exclusifs : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

C'est ce que rappelle le tableau synoptique ci-contre, publié et actualisé par le Cerema, largement inspiré des référentiels hollandais.

Cerema – Rendre sa voirie cyclable - 2021



V85 VITESSE LIMITÉE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDIAIRE (TRAFC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000		Piste ou bande cyclable	
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte	Trafic mixte	Piste cyclable
	1500 À 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 À 4000		Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	
	> 4000		Piste cyclable ou voie verte	
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant



## Analyse de l'offre

### D86a et D86b

Sur cette section, il existe des pistes cyclables **bidirectionnelles satisfaisantes et confortables**.

La D86b est l'itinéraire défini pour la ligne Grande Ceinture du RER V

Problème d'accès au pont depuis la D86b sur la rue Chapsal : conflits avec les piétons

Problème d'insertion sur la piste depuis le bois de Vincennes





### Parvis de la gare du RER A

- Accès pour les vélos peu lisible, à renforcer
- Discontinuité entre la piste bidirectionnelle de la D86b et celle de la rue de Paris
- Manque de stationnement, projets en cours d'étude par la RATP, IDFM, Vélib' et la ville de Joinville-le-Pont pour augmenter la capacité, peu d'espace physique disponible sans grands travaux.
- Station Vélib' de 45 places





## Analyse de l'offre

### Rue de Paris (D86b) : un aménagement qualitatif

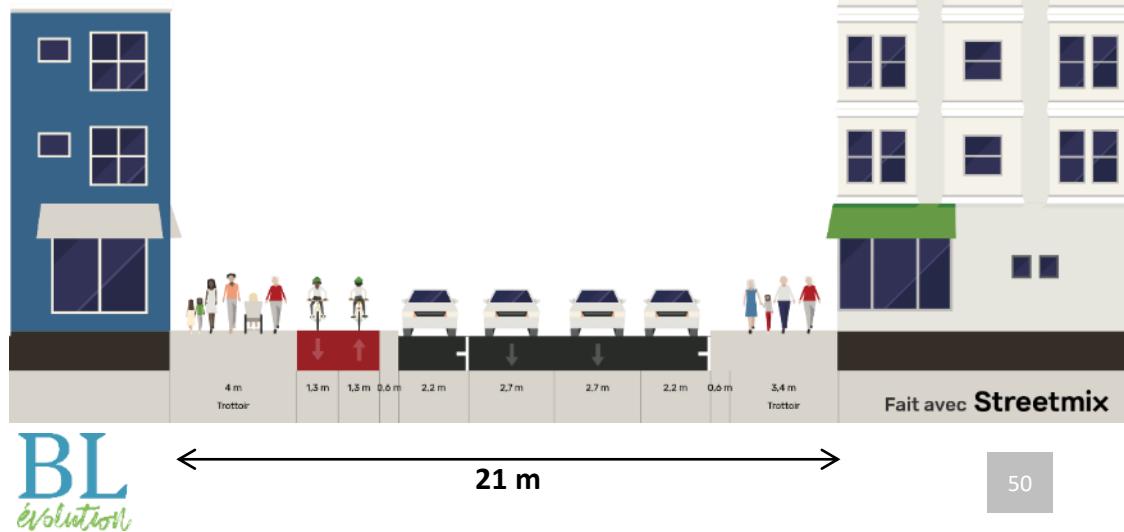
La rue de Paris a été reprise de bout en bout en équilibrant la voirie entre mobilités motorisées et mobilités actives.

Des arceaux vélos sont présents le long de la rue proposant quelques dizaines de places de stationnement réparties par petites grappes (arceaux).

Le principal point négatif concerne les insertions d'un côté et de l'autre de la piste bidirectionnelle.

Du côté de la gare : un parterre végétal coupe la bidirectionnelle et rend difficile la visibilité des cheminements qui ne sont pas indiqués au sol.

Du côté du carrefour Paris/Leclerc/Kennedy : la rupture de la piste bidirectionnelle est brutale et les cheminements ne sont pas clairs.





## Analyse de l'offre

### Rue de Paris (D86a) : un aménagement qualitatif





### D86b – Quais Pierre Brossolette

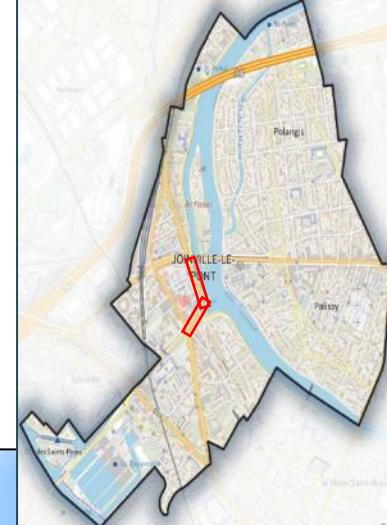
De manière générale cette section garde une **ambiance très routière** qui est en opposition avec l'ambiance bucolique des bords de Marne et la présence de la crèche.

**L'insertion depuis et vers le pont** est impossible à vélo. Les cyclistes utilisent le trottoir pour descendre du pont, en créant des conflits avec les piétons. Pour monter sur le pont, les cyclistes sont lancés à forte vitesse sur la chaussée avec les véhicules motorisés, ce qui les met en situation de vulnérabilité.

**L'itinéraire RER Vélo Grande Ceinture** est coupé pas la discontinuité de la piste bidirectionnelle : passage par un parking en contre-allée puis sur un trottoir avec les piétons en pente forte. Le risque de conflits avec les piétons est très élevé.

Présence d'une **piste cyclable dans le sens de la descente**, mais étroite et mal indiquée, bordure épaisse peu confortable.

Traversée vers le quai du barrage et l'avenue Molette difficile, nécessité de passer par le trottoir en posant pied à terre.





## Analyse de l'offre

### Carrefour Paris/Leclerc/Kennedy

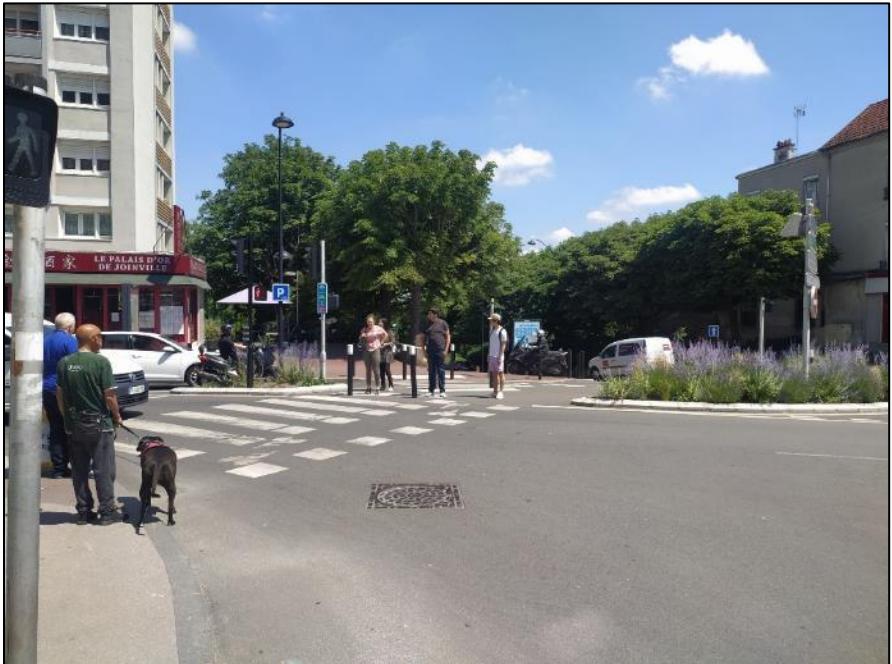
Dans ce carrefour, les **traversées cyclables sont peu lisibles**.

Il n'y a pas de continuité entre la piste bidirectionnelle de la rue de Paris et les pistes unidirectionnelles du boulevard Maréchal Leclerc.

Il n'y a pas de continuité cyclable de la rue de Paris qui se prolonge en double sens cyclable vers Saint-Maur.

L'insertion des vélo et la circulation sur le trottoir/voie verte de la rue Kennedy crée des conflits.

L'insertion des vélos sur la piste descendante vers le pont est peu lisible.





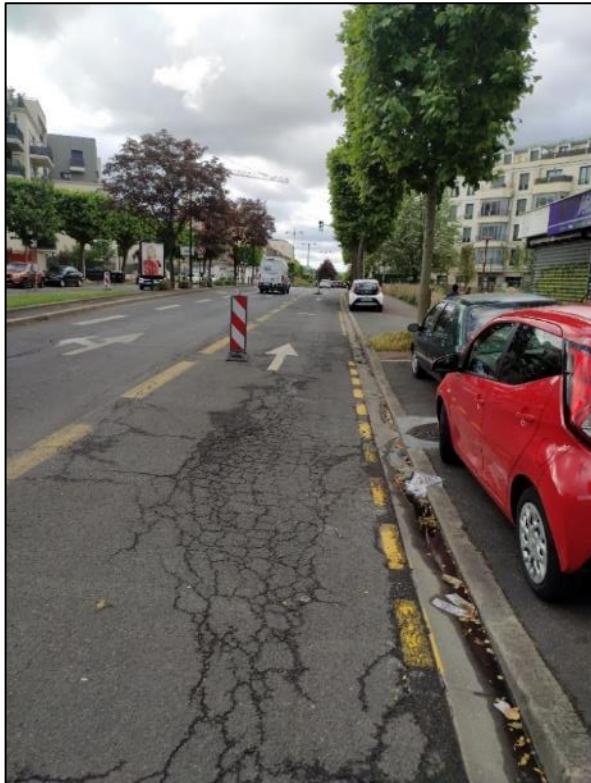
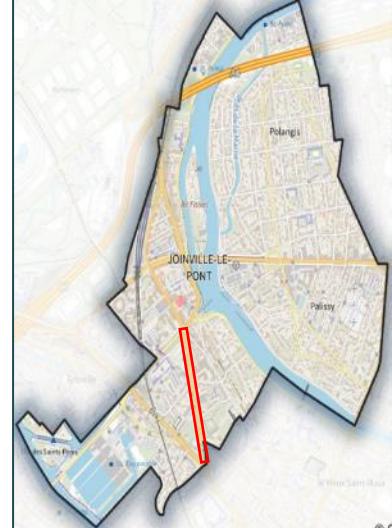
### Boulevard du Maréchal Leclerc

L'avenue est équipée de **pistes cyclables temporaires** monodirectionnelles, à pérenniser.

La RD86 a été choisie comme itinéraire de la **Grande Ceinture du RER Vélo**, prévus pour 2025.

Cette avenue est **fréquentée par les bus** : ligne 112 et centre bus RATP.

Un axe important sur la question de la **connexion avec les communes voisines** de Saint-Maur et Créteil, et l'accès à la gare RER de Saint-Maur – Crêteil (future gare du Grand-Paris Express).





## Analyse de l'offre

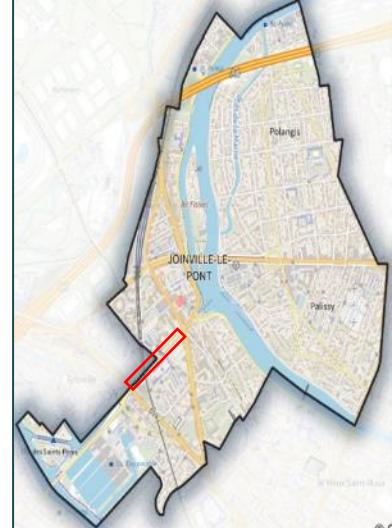
### Avenue du président Kennedy

Cette avenue est aménagée en **voie verte sur trottoir** ce qui crée un risque de conflit avec les piétons aux moments de forte affluence. Selon le CEREMA, la voie verte n'est pas un aménagement adapté en milieu urbain lorsque la fréquentation dépasse 1000 personnes par jour.

L'aménagement se poursuit avec une **piste cyclable bidirectionnelle peinte sur trottoir**, ce qui crée des conflits avec les piétons.

Cette avenue fait partie d'un **itinéraire du plan vélo de la Métropole du Grand Paris** (dont la mise en œuvre n'est pas encore programmée), et permet de rejoindre la piste du chemin de halage, itinéraire direct vers Paris centre et l'Eurovélo 3 « La Scandibérique ».

Un projet **d'aménagement du carrefour** avec le boulevard de l'Europe est en réflexion.

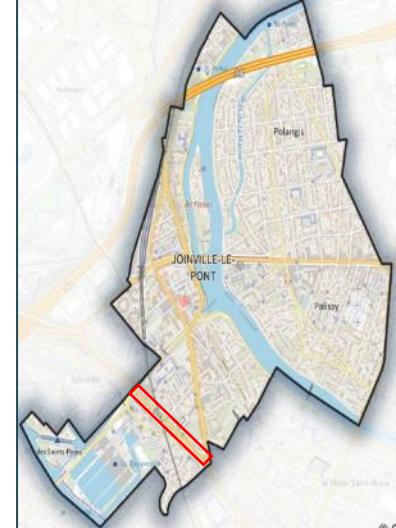




### Boulevard de l'Europe

Ce grand boulevard très routier ne possède actuellement aucun aménagement cyclable.

La largeur de l'axe pourrait permettre d'imaginer un aménagement confortable en réduisant la place de la voirie et les stationnements (places récentes). Il s'agit en effet d'un axe important pour mailler les différents itinéraires vélos prévus sur le territoire et reliant plusieurs communes.



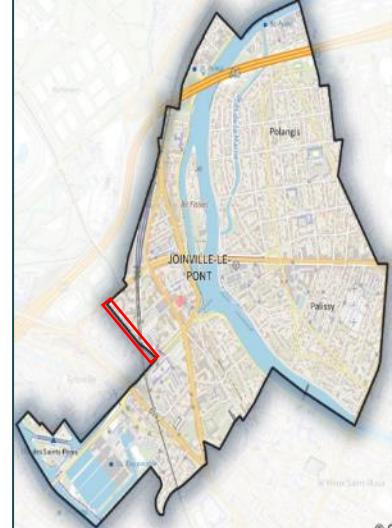


### Rue du Réservoir

La rue est équipée de bandes cyclables existantes qui ne sont pas conformes aux recommandations du CEREMA.

La rue de réservoirs est partagée avec Maisons-Alfort. Il sera donc nécessaire de travailler en concertation pour harmoniser les aménagements.

Dans ce quartier résidentiel, on privilégiera un apaisement de la circulation et un aménagement mixte, déjà en partie signifiés par la mise à niveau de la voirie et son marquage en plateau traversant (photo)





## Analyse de l'offre

### Avenue des Canadiens

Il existe une voie verte sur la rue de la Pyramide qui se prolonge le long du stade Garchery, ainsi que deux pistes cyclables unidirectionnelles temporaires le long de la RD4.

L'insertion depuis Joinville dans le carrefour est dangereuse pour les vélos car il existe un risque de cisaillement avec les bus tournant vers la gare à gauche.

Il existe un projet de réaménagement avec le département sur le carrefour de la Pyramide, qui pourrait être intégré dans le plan vélo communal à court terme. Il sera regardé plus en détail en phase 2.





### Carrefour de la Résistance

Le carrefour de la Résistance représente le **point noir majeur de la ville**.

Avec une quasi-absence de marquage au sol, ce carrefour est **très inhospitalier pour les cyclistes**. Une discontinuité d'autant plus dommageable qu'elle coupe les pistes cyclables du pont, les rampes d'accès aux Hauts de Joinville ou les pistes temporaires le long de l'avenue des Canadiens.

L'accès à la piste bidirectionnelle par la rue Chapsal est compliqué, et l'accès au quais Pierre Brossolette est impossible sans passer par le trottoir.



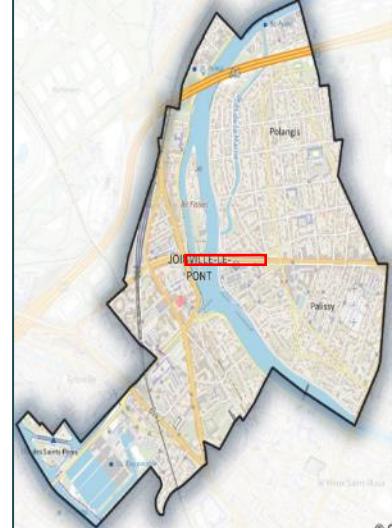


### Pont de Joinville

Le pont de Joinville dispose d'une **piste unidirectionnelle sur trottoir** de chaque côté. L'insertion sur le trottoir dans le sens de la descente est compliquée par les poteaux et lampadaires.

Ces pistes sont **doublées par des voies bus/vélo temporaires** qui sont assez hostiles pour les cyclistes, plus particulièrement en période de fort trafic. On observe une forte fréquentation des bus avec 5 lignes de bus s'arrêtant sur le pont.

Au nord, la piste sur trottoir **s'arrête brutalement devant l'île Fanac**, avec deux « pinces-roues » permettant d'arrêter son vélo mais pas de le sécuriser. C'est une micro-zone de conflits entre piétons et vélos.





### Place Verdun

Insertions sur la piste sur trottoir nord du pont difficile : conflits avec les piétons.

La fin de la piste sur trottoir côté sud peut être dangereuse : intersection non orthogonale avec le trafic motorisé et réinsertion dans la voie vélo-bus

Station Vélib' de 40 places

Réflexion en cours pour réaménagement dans le cadre du projet Gallieni





### Avenue Gallieni

L'avenue Gallieni est un **axe départemental majeur** qui relie les communes de l'est du département à Paris, c'est aussi un itinéraire de délestage de l'A4/A86.

Il s'agit de l'a **ligne A4 du RER Vélo**, lien direct entre la gare RER A de Joinville et la future gare du Grand Paris Express de Champigny Centre (ligne 15).

Un **projet de réaménagement complet** est en cours avec un objectif de transformation en axe urbain. Ce projet doit accompagner le projet de densification immobilière.

Un **projet de réaménagement de la fourchette de Champigny** est également à l'étude.

Il existe actuellement des couloirs vélo-bus en phase de test. Ces aménagements ne sont pas suffisamment sécurisants pour les cyclistes vu les vitesses, le trafic et la fréquentation des bus. De plus la voie vélo/bus est occupée par les camions des exposants les jours de marché.

La largeur disponible de façade à façade permet d'imaginer de nombreuses possibilités.

Un projet de test de suppression des répétiteurs de feux est en cours.

Il y a une nécessité de sécuriser les traversées piétonnes et cyclistes le long de cette avenue.





## Quartier Polangis

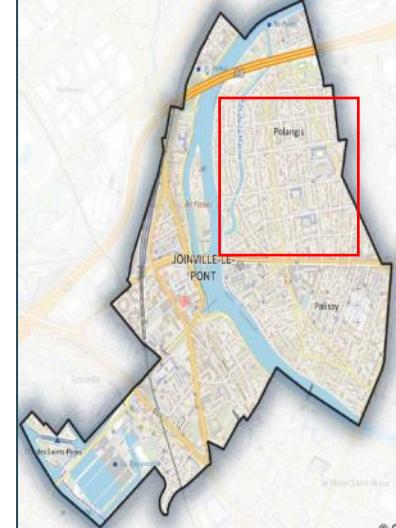
Il s'agit d'un quartier résidentiel en zone 30, avec de nombreux doubles-sens cyclables.

Un travail sur le plan de circulation a été réalisé afin de couper le trafic de transit passant par certaines rues (Avenue Ratel).

Certaines rues étroites pourraient être considérées comme des vélorues parallèles à l'avenue Gallieni (avenue Jamin)

Quelques carrefours dangereux subsistent et pourraient être apaisés. Beaucoup de stationnements dans les rues qui occupent de l'espace de circulation pédestre sur les trottoirs.

Problème de vitesses excessives dans certaines rues, notamment dues à un manque d'aménagements physique d'apaisement et à une pratique d'« Itinéraires malins » pour éviter les bouchons de l'autoroute.



Rue Foch



Avenue Joseph Joubla, devant l'école maternelle



Boulevard de Polangis, section courante. A 200m, le collège.



Rue Jeanne D'Arc, intersection simple



## Analyse de l'offre

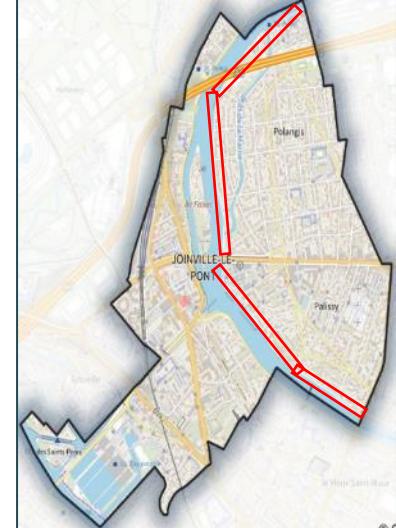
### Quais de Marne

Sur la rive gauche, globalement les quais sont apaisés et aménagés. Des filtres modaux ont permis de casser le trafic de transit le long des quais.

Une piste cyclable bidirectionnelle existe depuis le pont jusqu'au barrage.

Rive droite, les quais de la Marne sont aménagées en CVCB (chaussée à voie centrale banalisée), qui est moyennement comprise par les usagers.

Après le pont, le quai du barrage constitue une discontinuité cyclable : pas d'aménagement, un trottoir très peu large, une pression forte des automobilistes.



Quai de Marne, rive droite, en direction de Joinville centre, à hauteur de l'île Fanac.



Quai Gabriel Péri, rive gauche, vers le sud-est

## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
  - Le réseau existant
  - Hiérarchisation du réseau routier
  - **Les intentions et les projets**
  - Le stationnement
  - Les services liés à la mobilité
- Synthèse des enjeux
- Annexes : Aménagements types



# Les projets des communes voisines et collectivités partenaires

## Points saillants des entretiens réalisés avec les Villes voisines

### St-Maur

- Schéma cyclable triennal révisé en 2019
- Aménagements qualitatifs Quais Schaken : autoroute de vélotaff
- Volonté de reprise de la RD86 au long terme : en lien avec la gare Saint-Maur-Créteil (itinéraire RER V GC), nombreux points noirs
- Développement de la cyclo-logistique avec l'EPT PEMB

### Nogent-sur-Marne

- Ville à la croisée de deux axes du RER V
- Volonté de lancer un plan vélo
- Circulation de transit du à l'A4
- Nœuds sur les axes départementaux
- Aménagement à venir entre la nouvelle passerelle et la gare RER E
- 2 stations vélib'

### St-Maurice

- Plan vélo en cours d'élaboration
- Accès au chemin de halage depuis Joinville à clarifier
- Projet de traversée de l'av. des Canadiens pour accéder à l'av. des Réservoirs. Travail d'harmonisation nécessaire

### Champigny-sur-Marne

- Plan vélo voté le 29 juin : axes prioritaires et desserte par quartiers
- Projet de réaménagement de la fourchette de Champigny prévu
- Sur la RD4 : projet de piste bidirectionnelle, détails pas encore déterminés. Desserte de la future gare GPE Champigny Centre.
- Rue Charles Infroit : accès au parc du Tremblay
- Pas de projet prévu av. Charles Floquet et Pont du Petit Parc
- Réflexions sur les services : SRAV, atelier vélo, remise en selle, évènements
- 2 stations vélib'

### Maison-Alfort

- Pas de plan vélo mais développement d'itinéraires avec le département
- Quelques difficultés pour les piétons sur le pont, discontinuité au bout du pont

### Département du Val de Marne

- Schéma des itinéraires cyclables datant de 2019, pas à jour concernant les projets de la région et de la MGP
- Possibilité de financement sur les itinéraires inscrits dans le SIC
- **Plusieurs projets en cours de réflexion à Joinville :**
  - Bv. Des Canadiens entre la route de la pyramide et le pont, projet pas arrêté
  - Aménagement du carrefour de la Résistance
  - Reprise de l'av. Gallieni dépend de la volonté du département

### Région Île-de-France

- Financements dans le cadre du Schéma des itinéraires cyclables et plus importants dans le cadre du RER V, conditionnés par l'adoption d'un plan triennal
- Deux lignes passant pas Joinville : ligne Grande Ceinture (2025) et ligne VA4 (2030)
- Nécessité de respecter les recommandations du CEREMA à minima

### EPT Paris Est Marne et Bois

- Développement de la cyclo-logistique avec colis'Activ avec Vincennes et Saint-Maur



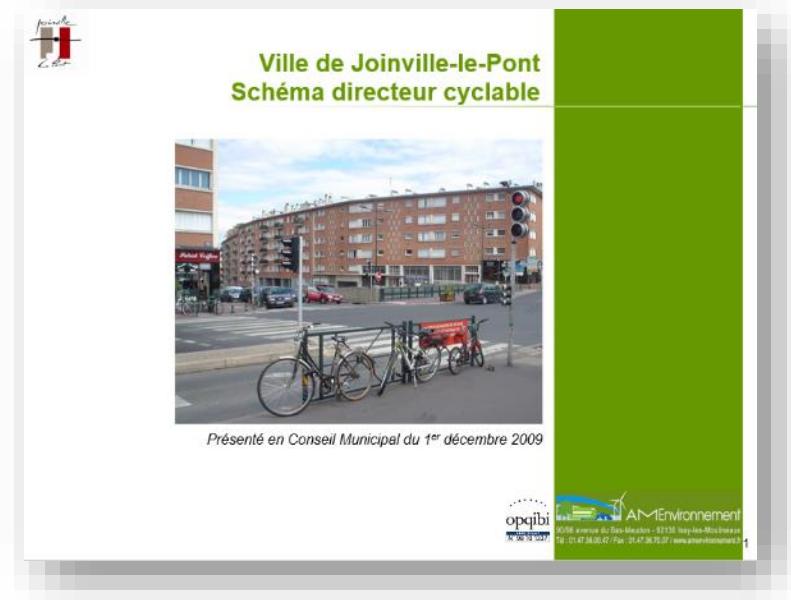
### Documents d'urbanisme : le plan vélo de Joinville-le-Pont de 2009

Le **premier plan vélo de la ville de Joinville-le-Pont** a été mis au point en 2009. Suite à l'adoption de ce document, la ville a réalisé de nombreux aménagements rendant la voirie plus cyclable.

Parmi ces aménagements, on peut citer :

- Le **réaménagement de la rue de Paris** avec une piste bidirectionnelle;
- La réalisation d'une piste bidirectionnelle sur le tronçon **D86B** passant sous le carrefour de la résistance;
- **L'apaisement des bords de Marne** et la réalisation d'un piste bidirectionnelle du côté du barrage;
- La mise en place **d'arceaux vélo** devant la gare et rue de Paris;

Dans la suite de cette partie d'analyse de l'offre, nous allons analyser en détail les différentes infrastructures existantes à Joinville pour comprendre quelles sont les priorités de ce nouveau plan vélo.





## Documents d'urbanisme : le plan vélo de Joinville-le-Pont de 2009

Le PLU de Joinville prend en compte les modes doux/actifs dans ses différentes pièces :

- Intentions du PADD qui met l'accent sur deux sujets :

1/ « Améliorer l'accès à la Marne pour les modes actifs...»

2/ Accompagner et promouvoir le développement les modes actifs de déplacement, notamment sur le volet aménagement :

- Permettre l'accès au réseau en proposant une offre en stationnement deux roues adaptée aux nouveaux besoins des Joinvillais
- Poursuivre la réalisation d'un réseau structuré et continu de circulations piétonnes et cyclables sur l'ensemble du territoire communal et notamment les axes principaux de déplacement
- Promouvoir la connexion avec les réseaux de pistes cyclables et d'aménagements pour les modes actifs des communes voisines, en cohérence avec les documents de planification supra-communaux

L'autre orientation qui consiste à « Améliorer la sécurité pour une utilisation partagée et conviviale de l'espace public » devra être rediscutée, notamment la notion de « séparation des espaces dédiés à chaque mode de déplacement »

→ Les objectifs et le niveau d'ambition pour le vélo sont très clairement exprimés

### 10.4. Stationnement deux roues non motorisés / 10.4.1. Dispositions générales

Il est exigé 2 m<sup>2</sup> pour 100 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Aucun espace de stationnement destiné aux deux roues non motorisés ne peut avoir une surface inférieure à 3 m<sup>2</sup>.

10.4.2. Dispositions particulières : Pour les opérations de logement de plus de 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher, il est exigé 1,5 m<sup>2</sup> par logement minimum. Pour les industries, commerces de plus de 500 m<sup>2</sup> de surface de plancher et EICSP, il est exigé à minima 1 place pour dix employés. Le stationnement des visiteurs doit être prévu.

- Le règlement de stationnement vélo dans les opérations privées pourra être affiné lors d'une prochaine modification.

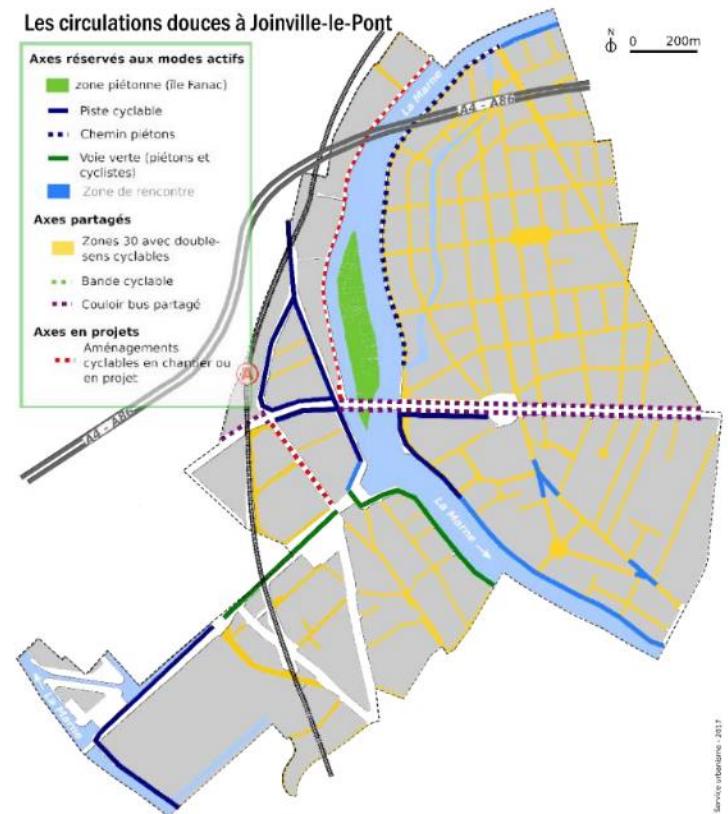


Figure 2.42 : carte des aménagements cyclables et piétons à Joinville-le-Pont



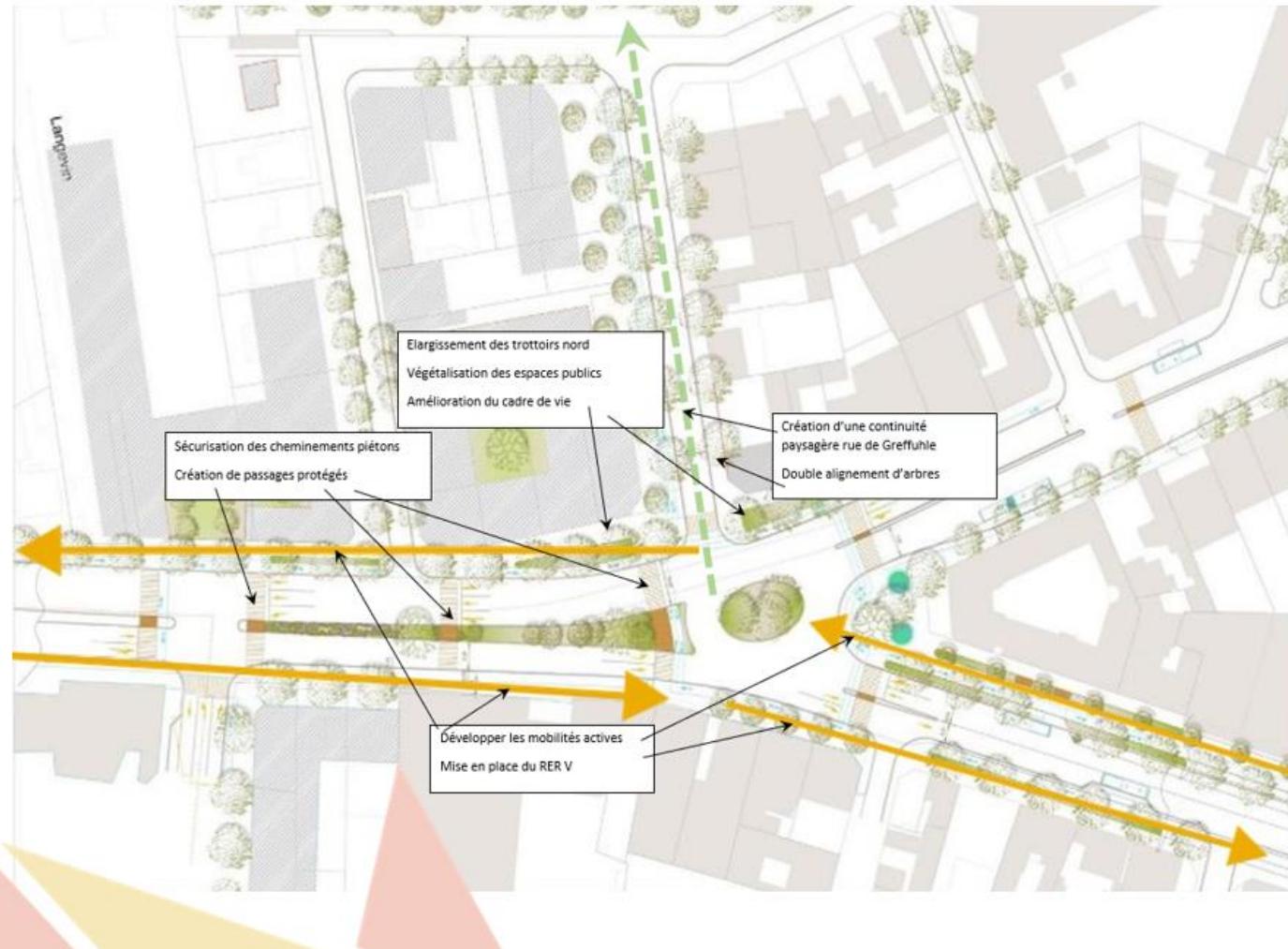
# Les projets sur Joinville



## La Fourchette Joinville LP / Champigny

RER V

### Proposition 2 : récapitulatif





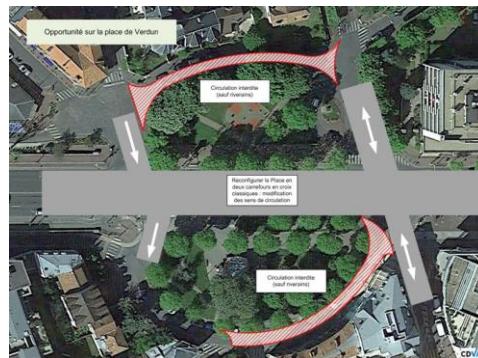
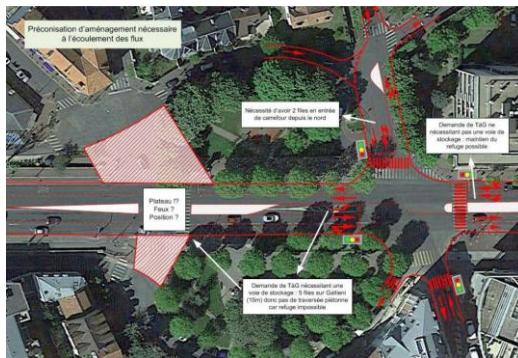
## Les projets sur Joinville

Projet urbain pour l'avenue Gallieni : quelques données d'entrées : **116 commerces (dont 13% de vacance); 29 000 véhicules par jour; 105 places de pk**

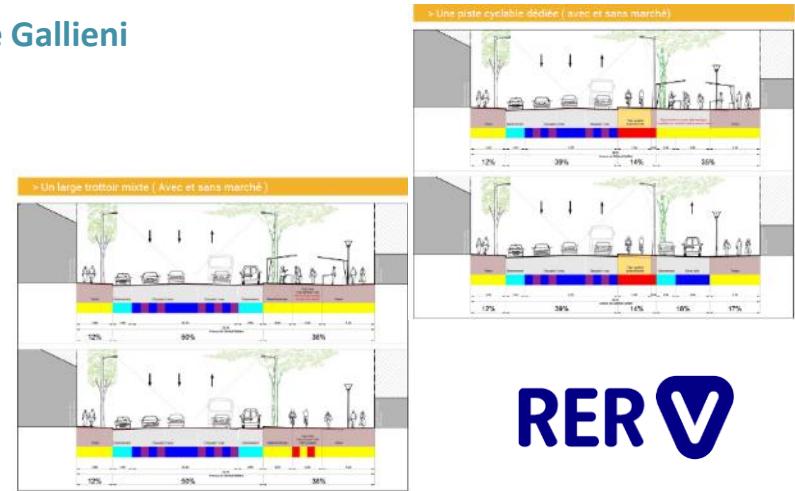
Scénarios pour la reconfiguration de la place Verdun : deux modalités d'amélioration réelles pour les modes doux :

- Traversées améliorées
- Augmentation de l'espace public consacré à la vie de quartier
- Apaisement de la circulation

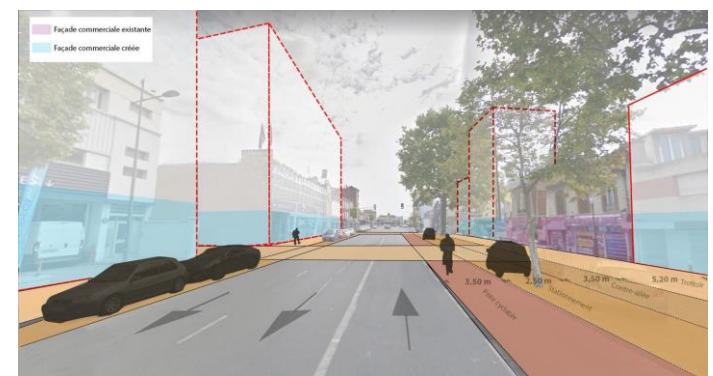
Les aménagements cyclables ne semblent pas clarifiés pour l'instant dans le carrefour. Ils seront indispensables sur l'axe lui-même et dans les séquents.



## L'avenue Gallieni



2 scénarios pour le profil en travers général de Gallieni, l'un plus favorable (en bas) que l'autre au vélo



Le PADD de Joinville a énoncé les objectifs de 1/ Favoriser les liaisons pacifiées entre les quartiers Polangis et Palissy dans un souci de confort et de sécurité des piétons et des autres modes de transport; 2/Permettre un partage équilibré de la voirie entre transports en commun, modes actifs et véhicules particuliers



### Le vélo pour la région Île-de-France : Schéma régional et RER vélo

#### Plan de déplacement urbain régional

Défi n°1 : Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs

=> Normes minimales de stationnement pour les vélos dans les constructions neuves.

- Défi n°2 : Rendre les transports collectifs plus attractifs

- Défi n°3 : redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement,

- Défi n°4 : Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo,

- Défi n°5 : Agir sur les conditions d'usages des modes individuels motorisés,

- Défi n°6 : Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements,

- Défi n°8 : Faire des franciliens des acteurs responsables de leur déplacements.

→ Une orientation forte donnée au vélo par la Région, qui se traduit par un plan vélo régional proposant de multiples subventions à destination des collectivités et des communes. (voir en annexe)

**UN PLAN RÉGIONAL POUR DÉVELOPPER LE VÉLO AU QUOTIDIEN**

**MULTIPLIER PAR 3 LES DÉPLACEMENTS**

100 M€ d'investissements pour tripler la pratique du vélo d'ici à 2021

pour passer de 650 000 à 2 millions de déplacements par jour

**FAVORISER UNE PRATIQUE QUOTIDIENNE**

Développer les infrastructures, le stationnement et des nouveaux services aux cyclistes

P

pour privilégier la pratique utilitaire du vélo plutôt que les itinéraires de loisirs

**METTRE À DISPOSITION DES VÉLOS ÉLECTRIQUES**

un système de location longue durée de vélos à assistance électrique sera mis en place par le Stif

1



## Le vélo pour la région Île-de-France : Schéma régional et RER vélo

# Le projet de RER Vélo

Porté par la région, le projet de **RER Vélo** est constitué de plusieurs itinéraires à haut niveau de service, qui seront déployés sur deux phases : 2025 pour la première et 2030 pour la seconde.

**Joinville-le-Pont est à l'intersection de deux lignes :**

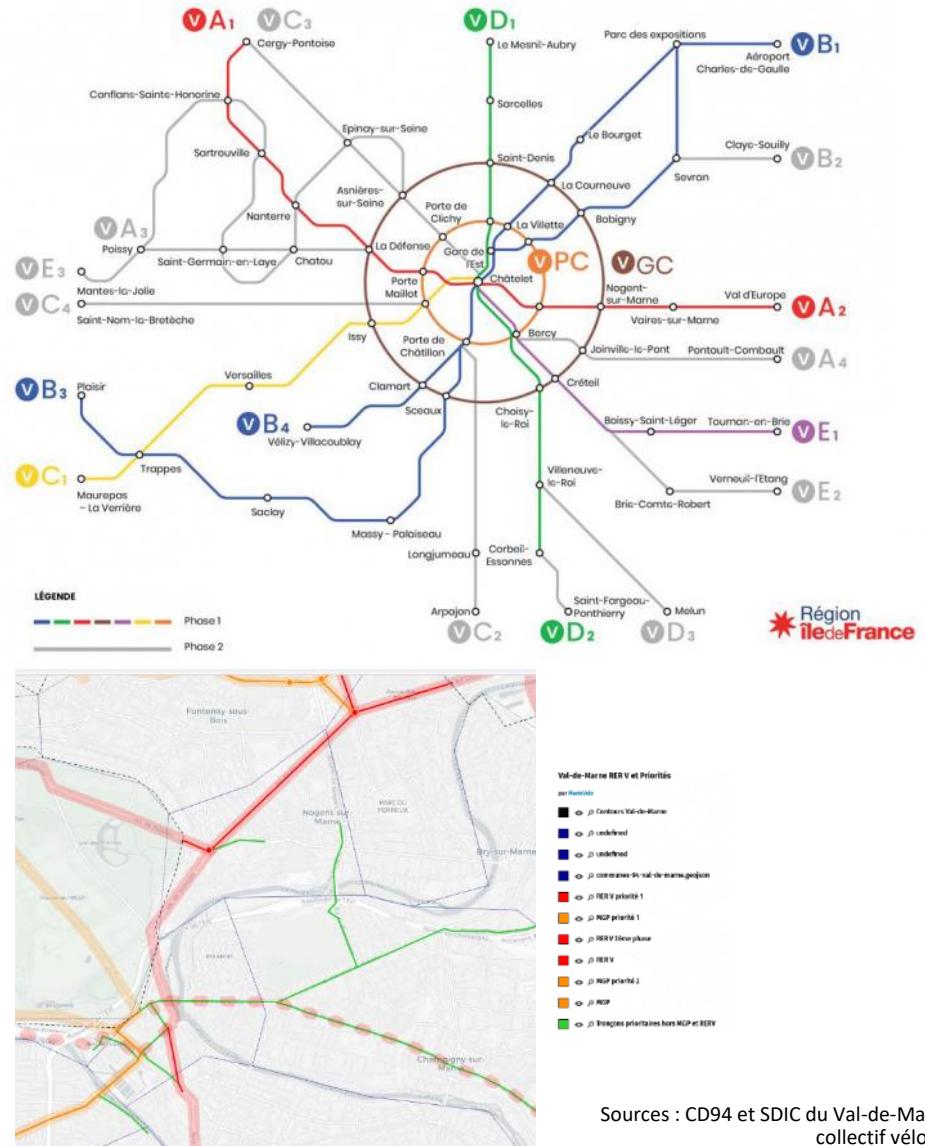
- **La ligne Grande Ceinture** (marron) pour la première phase (A86, A 86a, A 86b et avenue du Général Leclerc)
  - **La ligne A4** pour la seconde phase (Avenue des Minimes, pont de Joinville, Avenue du Général Gallieni)

**Les itinéraires précis et la priorisation des aménagements sont arbitrés en comité de ligne.**

Les projets d'aménagements s'inscrivent dans le cadre du RER V peuvent être subventionnés à hauteur de 60% pour un plafond de 1000€ du mètre linéaire par la région.

Les projets justifiant un intérêt particulier sur certains axes précis pourront être financés **en avance de phase** sur présentation d'un projet par les maîtres d'ouvrages.

→ Le collectif vélo Ile de France a travaillé sur une carte des enjeux d'itinéraires prioritaires, pour le RER V comme pour des axes connexes, secondaires et liés à sa future portée en tant que réseau magistral.





### Le plan vélo de la Métropole du Grand Paris

La Métropole du Grand Paris a elle aussi élaboré un plan vélo complémentaire à celui de la région.

Joinville-le-Pont est concernée par 2 lignes de ce plan :

- La ligne 5 : L'Hay-les-Roses – Bobigny
- La ligne 7 : Boulogne – Billancourt – Joinville-le-Pont

→ Sur ces axes, la MGP propose de financer des infrastructures en complémentarité avec la région IDF.





## Analyse de l'offre

### EPT Paris est Marne-et-Bois : PCAET

Le Plan Climat Air Energie Territorial de l'EPT Paris Est Marne et Bois regroupe un ensemble de fiches actions dont quelques unes proposent le vélo comme solution à développer.

#### MOBILITE

- Fiche action 2.2.1 « Favoriser les déplacements à pied et à vélo ».
- Fiche Action 2.4.1 « Logistique Urbaine ».

#### SENSIBILISATION

- Fiche action 2.4.3 « Réaliser un plan local de déplacement »
- Fiche action 5.2.1 « Mettre en place les écoles du vélo »

#### EXEMPLARITE

- Fiche action 6.2.1 (exemplarité) « Adopter une politique de déplacement plus sobre »

En lien avec le programme **Colis Activ'** de la FUB, Paris Est Marne et bois fait partie des territoires pilotes pour le développement de la cyclologistique en Ile-de-France. Son rôle est de coordonner la mise en place de l'accompagnement dans les communes du territoire. Les communes de Saint-Maur et Vincennes ont commencé à mettre en place un accompagnement.

→ Joinville-le-Pont a un réel potentiel pour développer ce service sur son territoire, pour la livraison de proximité, mais aussi en lien avec l'axe Marne pour faire du transport combiné fluvial / vélo





## Plan des déplacements du Val-de-Marne

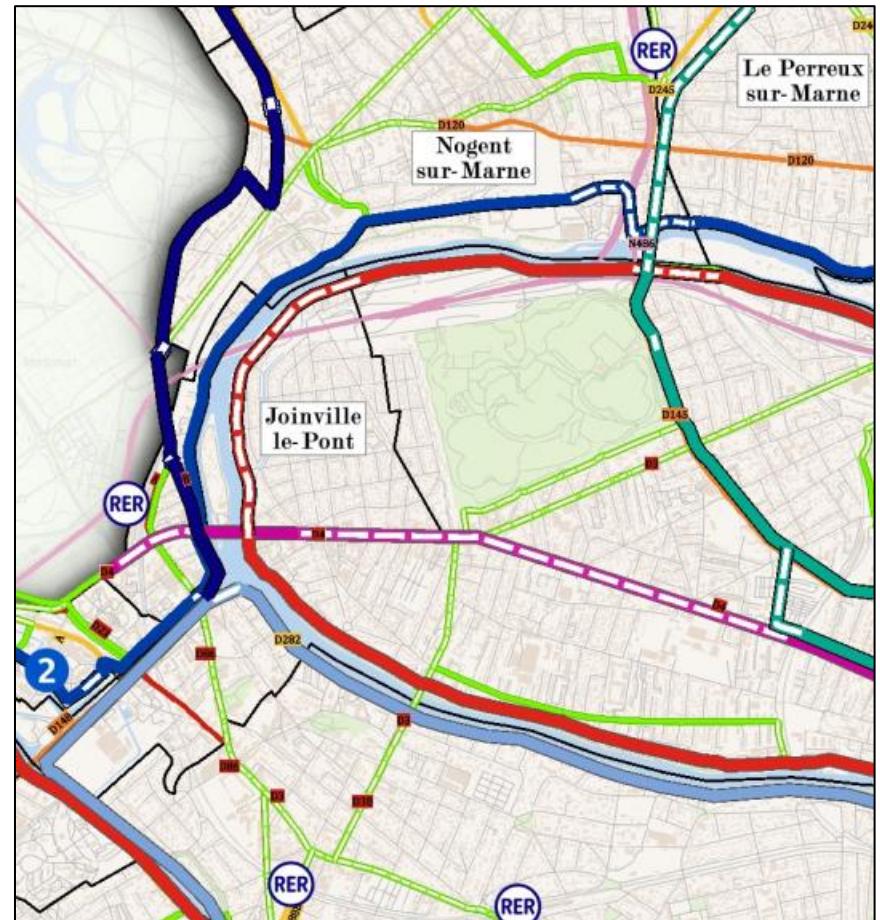
Voté en 2019, le plan des déplacements du Val-de-Marne à pour objectif de **multiplier par 5 la part du vélo d'ici 2030**, c'est-à-dire de passer de 1,7% de part modale en 2016 à 9% en 2030. Il fait état de 50 million € investis pour le vélo entre 2009 et 2017, avec notamment la réalisation de 5 infrastructures de résorption des coupures urbaines subventionnées, dont deux en lien avec la ville de Joinville : le pont de Charenton et le canal de Saint-Maurice.

### 4 itinéraires du SDIC traversent le territoire de la ville

- L'itinéraire N°2 qui relie Charenton au Perreux-sur-Marne, passant par le quais de la marne.
- L'itinéraire n°4 de la gare de Joinville au Plessis-Trévise, par la D4
- L'itinéraire n°15 d'Alfortville à Bry-sur-Marne, qui passe par les bords de marne côté Est.
- L'itinéraire n°21 de Saint-Mandé à Joinville, passant par l'A86. C'est le tracé de la ligne « Grande Ceinture » du RER V.

Cependant ce schéma est un cours d'harmonisation pour mieux correspondre aux priorités des schéma régionaux et métropolitain.

→ Le département sera un acteur majeur sur le plan vélo de Joinville car les principaux points noirs se situent sur des routes départementales.



#### LEGENDE

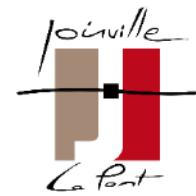
Itinéraires structurants du SDIC

— Tracé réalisé

— Tracé en projet

- N° 2 : Charenton - Le Perreux-sur-marne
- N° 4 : Joinville-le-pont - Le Plessis-Trevise
- N° 15 : Alfortville - Bry-sur-Marne
- N° 21 : Saint-Mandé - Joinville-le-Pont

*Etat d'avancement des itinéraires structurants du SDIC*



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- **Analyse de l'offre cyclable**
  - Le réseau existant
  - Hiérarchisation du réseau routier
  - Les intentions et les projets
  - **Le stationnement**
  - **Les services liés à la mobilité**
- Synthèse des enjeux
- Annexes : Aménagements types



## Offre de stationnement vélo

En 2019 la commune comptait 242 places sur l'espace public (Source : PLUi Joinville), ce chiffre a augmenté.

La concertation a renvoyé un fort manque de stationnement avenue Gallieni, allée Raymond Nègre, sur l'île Fanac, et devant les infrastructures sportives.

- Arceaux et abris véligo à la gare > [existence d'un projet à l'étude par la RATP](#)
- Arceaux devant les commerces rue de Paris
- Quelques arceaux avenue Gallieni
- Un projet de stationnements supplémentaires à la gare (Plan Castex)

Mise en conformité avec la loi LOM pour les passage piétons : remplacement de la première place de stationnement voiture par des arceaux vélo (Dispositif PAMA)



### Aide de la région pour l'investissement :

- 100% du montant lorsque la SNCF ou la RATP sont maîtres d'ouvrage, dans le cadre des contrats,
- 70% du montant lorsque les collectivités territoriales sont maîtres d'ouvrage (dans le respect du pourcentage maximum autorisé).

Pour l'exploitation : 100 % des coûts annuels (déduction faites des recettes issues des abonnements)





## Intermodalité avec le réseau de transports en commun

La ville de Joinville-le-Pont dispose d'un très bon réseau de transport en commun, constitué de :

- Une gare RER A
- 9 lignes de bus : 101, 106, 108, 110, 112, 201, 281, 317
- 2 futures gares du Grand Paris Express dont pourront bénéficier les Joinvillais :
  - **La gare de Saint-Maur Crêteil**, qui vient sous la ligne du RER A et dans la continuité du Boulevard du Maréchal Leclerc sur la D86
  - **La future gare de Champigny centre**, sur la D4 dans la continuité du pont de Joinville.

On remarque une **forte concentration de lignes de bus** de et vers la gare de Joinville, avec notamment le passage de 5 lignes différentes sur le pont de Joinville.

Au niveau du vélo, il faudra anticiper les possible connexions entre ces différents réseaux pour **favoriser l'intermodalité** en proposant des infrastructures et des stationnements adaptés. En effet les lignes A et future ligne 15 ne desservent pas les mêmes secteurs de l'Ile de France.

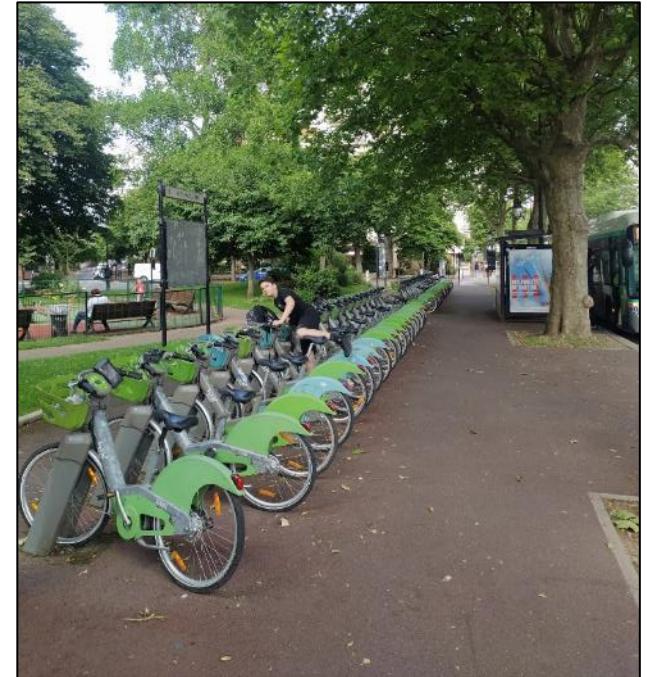




## Services liés à la mobilité dont peuvent bénéficier les Joinvillais

### Vélib et Véligo

- 2 stations vélib à Joinville : Gare (45 bornes) et place Verdun (40 bornes)
- Location longue durée de VAE par IDF mobilité, 6 mois minimum (40€/mois)



### Vélocistes :

- Un vélociste indépendant : MT Vélo
- Pas d'atelier d'autoréparation
- Pas de borne de gonflage ou d'auto-réparation

### Subventions à l'achat :

Aides de IDF mobilité : jusqu'à 600 €

Aide de la ville de Joinville, sans condition de ressource : 25% du prix d'achat jusqu'à 300 €

### Le PADD de Joinville énonçait plusieurs objectifs en matière de services :

- Permettre l'accès au réseau en proposant une offre en stationnement deux roues adaptée aux nouveaux besoins des Joinvillais
- Encourager le développement du réseau de vélos partagés sur le territoire de la commune, par la création de nouvelles stations dans les différents quartiers de Joinville

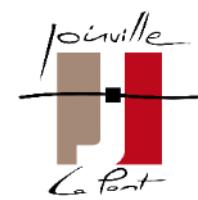




## Une offre à compléter pour conforter le vélo dans la durée

### En Bref

- La ville de Joinville-le-Pont **ne part pas de zéro** et possède déjà des **infrastructures cyclables bien réalisées sur certaines portions d'axes** fortement circulés;
- Il faut maintenant **compléter l'existant pour résorber les points noirs et assurer une continuité** des aménagements sans faille.
- La ville a poursuivi ses efforts avec des **aménagements tests**, qu'elle souhaite pérenniser pour la plupart en élevant les standards, mais qui se trouvent majoritairement sur des axes départementaux;
- **L'apaisement des quartiers** autour de ces grands axes pourra encore être amélioré, ainsi que les franchissements de ces axes tant pour les cyclistes que pour les piétons
- Il existe une **forte demande de stationnement vélo** qui peut être comblée à court terme, avec des besoins à la gare, dans les secteurs de densité commerciale et d'emploi et à proximité des équipements
- Il existe un **petit nombre de services vélo**, qui devront être étoffés et améliorés pour suivre la demande qui s'annonce croissante dans les prochaines années (vente, réparation-maintenance, apprentissage..)



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- **Synthèse des enjeux**
- Annexes : Aménagements types



# Synthèse des enjeux



## Faiblesses

**Des freins réels à la pratique du vélo au quotidien et la remise en selle :**

- Une discontinuité forte des aménagements, en particulier aux carrefours
- Des axes départementaux très fréquentés qui ont des fonctions de transit encore fortes
- Le pont de Joinville est un goulot d'étranglement de la RD4 pour tous les modes
- Un manque encore important de stationnement sécurisé sur certains lieux stratégiques



## Opportunités

**Un cadre et une dynamique favorables dans lesquels s'inscrire :**

- Le développement du RER Vélo porté par la Région et les collectivités
- Les communes voisines qui avancent sur le sujet
- Des projets de réaménagements urbains prévus à court et moyen terme, intégrant le mode cyclable
- La possibilité de devenir une commune modèle sur le développement du vélo pour tous, synonyme de meilleur cadre de vie
- Une importante population de scolaires proches de leur établissement



## Atouts

**Des points forts et leviers bien identifiés :**

- Des infrastructures existantes et récentes plus conséquentes, mieux réalisées, mais encore perfectibles pour convaincre les indécis
- Une partie de la population sociologiquement motivée, une pratique qui se développe
- Un potentiel de report modal très fort pour les déplacements de proximité à tous âges, du fait d'une ville compacte où l'on trouve tout proche de chez soi



## Menaces

**Des évolutions dont il faut se prémunir :**

- Les principaux points noirs sont sur des axes départementaux qui ne dépendent pas que de la ville de Joinville-le-Pont, et porteurs d'enjeux de déplacements à plusieurs échelles
- Certaines solutions « de facilité » ou aménagements trop légers, même améliorant l'existant, peuvent desservir la pratique sur le long terme
- Un manque de services et « d'écosystème vélo »

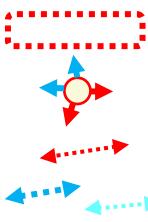


## Légende de la carte des enjeux



### Pôles générateurs de déplacements de proximité

- Etablissements d'enseignement : lycée / collège / élémentaire
- Parc, jardin, square
- Gare de rabattement
- Pôle d'emploi tertiaire
- Zone de densité commerciale et services



### Conditions de cyclabilité

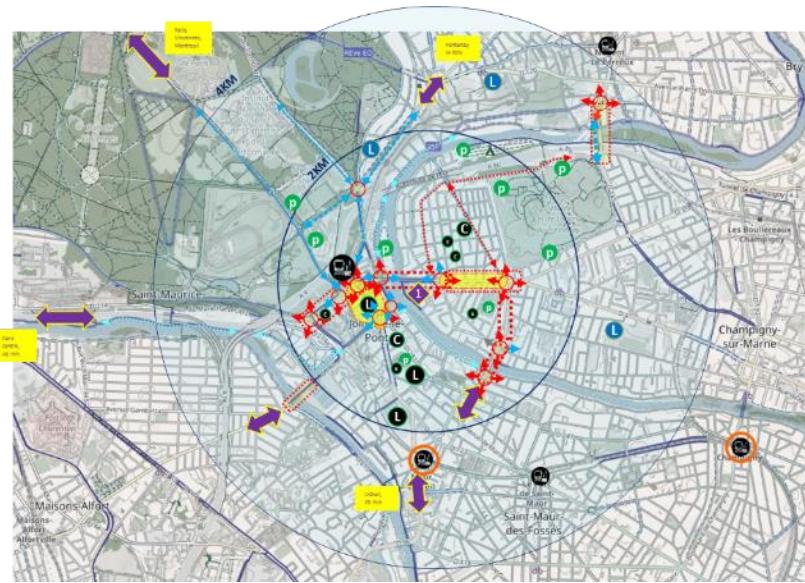
- Secteurs très tendus : vitesse et volume de circulation motorisée
- Carrefours dangereux, avec ou sans branche aménagée
- Voies à risque
- Itinéraires qui se sont améliorés récemment



- Cercles de proximité à vélo



- Lignes de désir vers communes limitrophes (motif domicile-travail principalement)





## Carte des enjeux cyclables majeurs

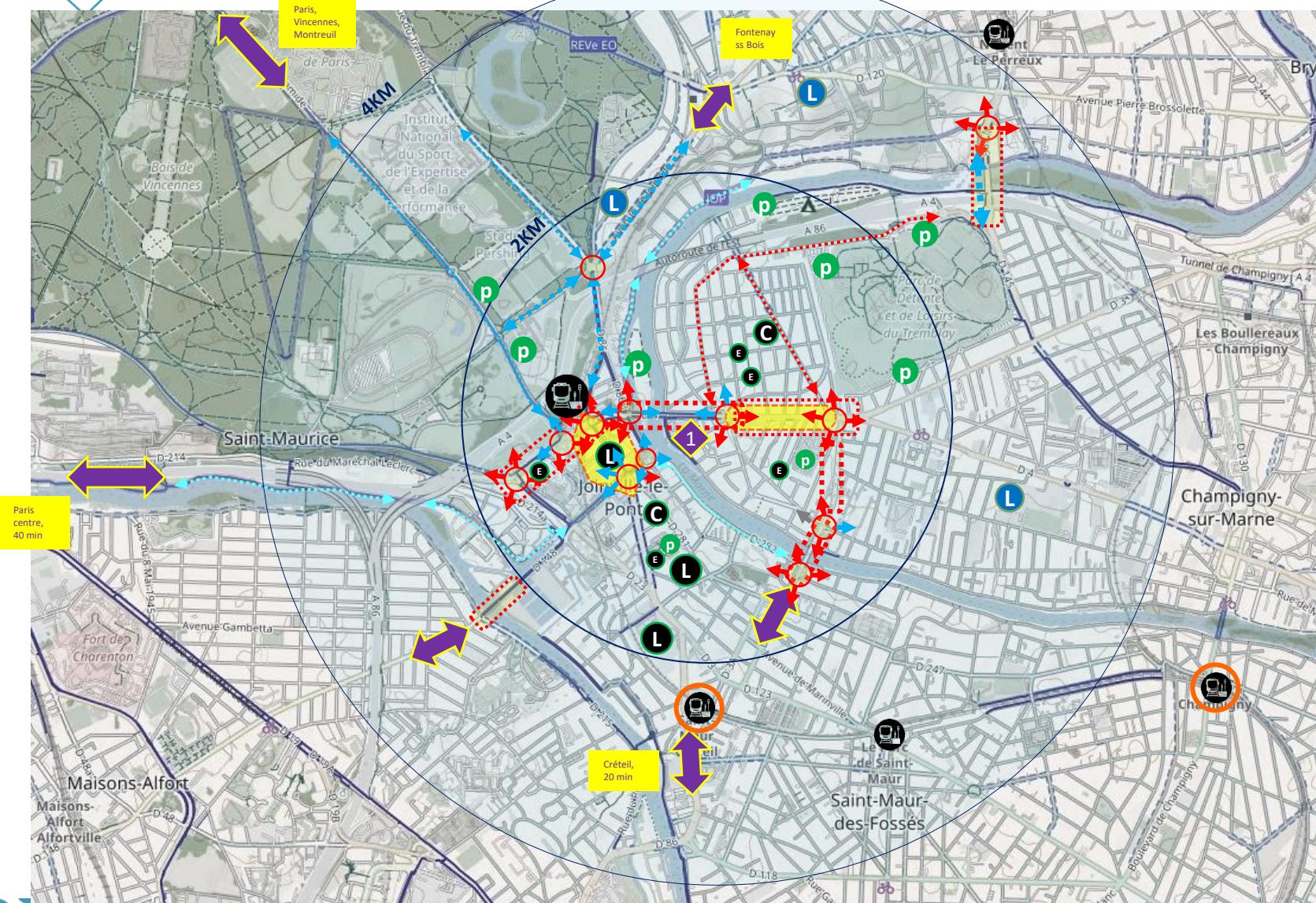
## Légende

## Infrastructure cycliste

- Piste cyclable séparée
  - Piste prévue pour les vélos
  - Piste cyclable de ce côté de la route
  - - Voie cyclable de ce côté de la route
  - Voie partagée (avec les bus ou autres véhicules à moteur) de ce côté de la route
  - Rue à double sens pour les vélos (sens unique pour les voitures)
  - Route prévue pour les bicyclettes
  - Escalier avec une rampe adaptée aux vélos
  - Rue cyclable

## Type de routes

- Autoroute, voie rapide ou express (par défaut)
  - Autoroute, voie rapide ou express (vélo explicitement autorisé)
  - Route majeure
  - Route secondaire
  - Route tertiaire
  - Standard
  - Zone de rencontre
  - Rue piétonne
  - 30 km/h
  - 20 km/h
  - Accès interdit aux véhicules à moteur
  - Vélo non autorisé
  - Piste
  - Chemin non carrossable
  - Voie piétonne
  - Chemin pour cavaliers
  - Mauvais revêtement





# Premières pistes d'orientations pour le plan vélo

## 6 grands axes pour faire de ville de Joinville-le-Pont une figure de proue des communes cyclables en Île-de-France :



**Des grands axes** traversant la ville qu'il est indispensable d'aménager de façon séparative, confortable et continue pour permettre une pratique large du vélo au quotidien



**Plusieurs carrefours** et sections d'intersections successives sont à améliorer pour le vélo : apaisement, régulation de feux, aménagements d'insertion



**Les quartiers résidentiels** déjà globalement apaisés peuvent être mieux jalonnés et signalés à vélo. Quelques modifications du plan de circulation permettraient de cibler des « vélorues » (chemin des collégiens, rues aux écoles...)



**Pour valoriser la « ville du quart d'heure »,** intérêt d'un jalonnement incitatif avec les distances-temps à pied et à vélo entre les quartiers et les pôles d'intérêt, équipements, commerces, associé à un plan de communication récurrent

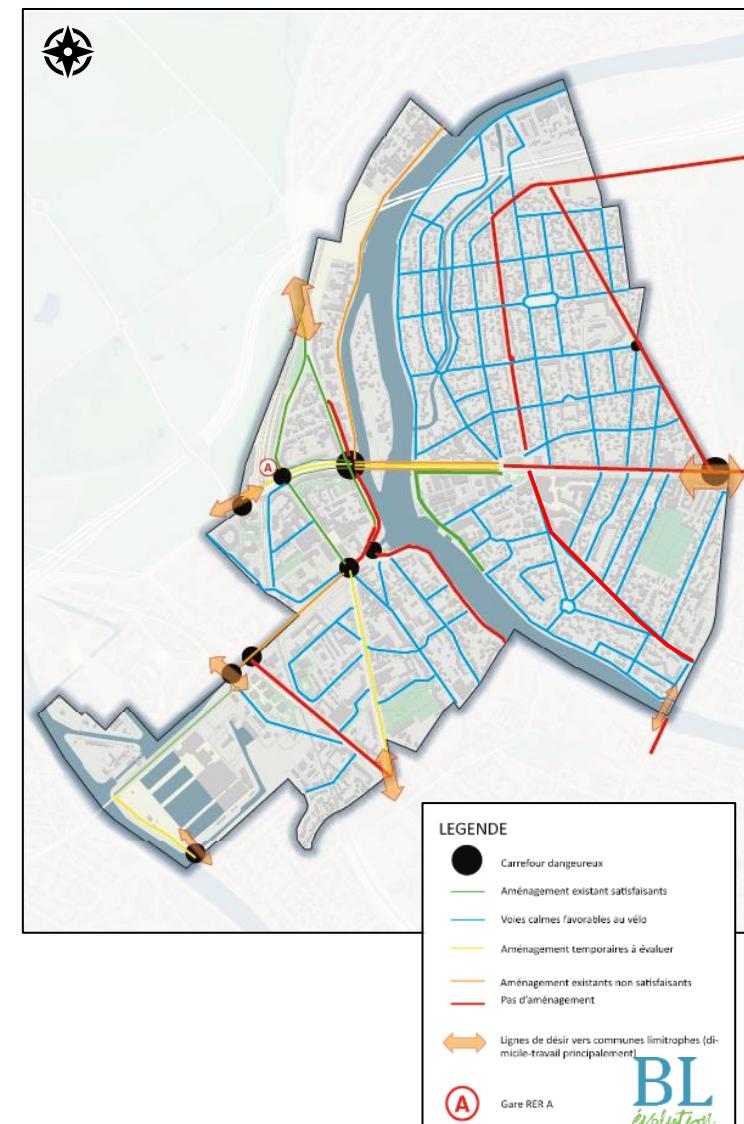


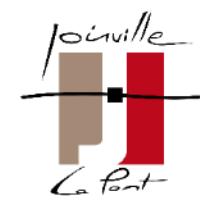
**Un plan de stationnement vélo** pour tous les établissements et la gare à la hauteur des besoins, et réduire concrètement la crainte du vol



**Des services renforcés aux cyclistes et des aides** à la remise en selle pour les nouveaux cyclistes

Carte de synthèse des enjeux de cyclabilité





## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes :**

**Personnes contactées dans le cadre du diagnostic**

Aides, subventions

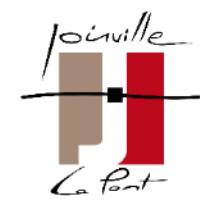
Aménagements types



## Personnes contactées

Toutes ces personnes ont été contactées dans le but de compléter notre diagnostic du territoire. Nous les remercions de nous avoir fourni des informations capitales sur les sujets et projets liés au vélo.

Région IDF	Mme Prisca BRESSON-LECLERCQ
Ville de Saint-Maur	M. Romain Remesy
Ville de Nogent	M. Gilles Henry
Ville de Champigny	Mme Hadjer Guendouzi
Ville de Maison-Alfort	Mme Sarah Chabaud
Ville de Saint-Maurice	M. Julien Taillot
ETP Paris Est Marne et bois	M. Dan Taieb
Département du Val de Marne	M. Bastien Hourst
Place au vélo à Saint-Maur (antenne locale FUB)	Mme Suzanne Lécroart
ADEME	M. Mathias Beaufils-Marquet
CEREMA	Mme Johanne Collet
Collectif vélo Île-de-France	M. Rivo Vasta
Paris en Selle Groupe local Paris Est Marne et bois	M. Paul Racanière



## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes :**

Personnes contactées dans le cadre du diagnostic

**Aides, subventions**

Aménagements types



### Plan Vélo régional



- Réalisation d'un schéma stratégique cyclable,
- Réalisation d'études de faisabilité pour la création d'un ouvrage d'art cyclable,
- Réalisation d'itinéraires et d'équipements cyclables pour l'amélioration des accès au réseau de transport public, aux équipements régionaux, aux pôles d'emploi et d'éducation,
- Généralisation du partage de la rue (apaisement de la circulation et mise en double sens cyclable des voiries à sens unique),
- Développement d'une offre de stationnement vélo dans le cadre de plans globaux,
- Jalonnement des liaisons cyclables,
- Suivi et évaluation,
- Développement des services à destination des cyclistes.



Subventions pouvant aller de 25% à 50% du reste à charge du bénéficiaire.

Les plafonds de subvention sont définis selon les projets :

- Études (stratégie cyclable ou études préalables de faisabilité) : 50.000€,
- Maillage et apaisement de la circulation : 550€/ml,
- Stationnement : 1.000€/place,
- Jalonnement : 50€/ml,
- Suivi-évaluation : 4.000€/point de comptage,
- Services : 50.000€ pour les études, 80.000€ pour les projets.



[directiondestransports@iledefrance.fr](mailto:directiondestransports@iledefrance.fr)



### Aides du Conseil départemental du Val-de-Marne

Subvention pour un aménagement cyclable inscrit au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC)

**Pistes et bandes cyclables** : le Département subventionne au maximum 40 % d'un plafond de dépense de 610 € HT/mètre linéaire pour l'aménagement de pistes et de bandes cyclables. Si le coût total des travaux est inférieur à ce plafond, le Département subventionne 40 % du coût total HT des travaux. Ce taux est appliqué sur les itinéraires structurants du SDIC et sur les tronçons desservant les collèges, les lycées, les parcs départementaux, les gares RER, métro, tramways existants et à venir.

**Zones 30 et Zones de rencontre** : le Département subventionne au maximum 40 % d'un plafond de dépense de 480 € HT/mètre linéaire pour l'aménagement de zones 30 ou de zones de rencontre.

Si le coût total des travaux est inférieur à ce plafond, le Département subventionne 40 % du coût total HT des travaux. Ce taux est appliqué sur les itinéraires structurants du SDIC et sur les tronçons desservant les collèges, les lycées, les parcs départementaux, les gares RER, métro, tramways existants et à venir.

**Stationnement vélo** : la participation financière du Conseil départemental du Val-de-Marne s'applique également à tous types de stationnements pour vélos sur l'espace public, et permettant d'attacher le vélo en deux points. Sur les lieux générateurs de déplacements jugés prioritaires, le Département subventionne au maximum 30 % d'un plafond de dépense de 2 300 € HT/place aménagée.

Si le coût unitaire d'une place aménagée est inférieur à 2 300 € HT, le Département subventionne 30 % du coût total des travaux.

De plus, la participation financière du Département s'applique également aux bailleurs de logements collectifs désirant réaliser du stationnement vélos sur leur domaine foncier. Sont ainsi subventionnables : les stationnements vélos individuels ou collectifs en rez-de-chaussée de bâtiments, en extérieur ou intérieur. Le Département subventionne au maximum 40 % d'un plafond de dépense de 2 300 € HT/place aménagée.

Si le coût unitaire d'une place aménagée est inférieur à 2 300 € HT, le Département subventionne 40 % du coût total des travaux.

**Pour qui :** Les collectivités souhaitant déposer une demande de subvention devront : 1. approuver la Charte pour le jalonnement des itinéraires cyclables départementaux (disponible sur demande). 2. Inclure dans leur projet un volet de communication faisant la promotion des circulations douces et mentionnant la contribution financière du Conseil départemental.



### Mobilité et déplacements : Plan vélo



Plan vélo : aide aux aménagements cyclables, au stationnement et aux travaux liés à la mise en œuvre d'un plan de jalonnement.

- Aménagement de bande cyclable, de piste cyclable unidirectionnelle ou bidirectionnelle et de voies vertes.
- Aménagements cyclables, plafond de dépense subventionnable : 550.000€ HT par km aménagé.
- Stationnement, plafond de dépense subventionnable : 1.000€ HT par place de stationnement vélos aménagée.
- Jalonnement, plafond de dépense subventionnable : 150€ HT par mètre linéaire jalonné.

Délibération n°2018-04-0020 (AD du 28/05/2018)



- Les aménagements cyclables : nouveaux itinéraires, résorption de discontinuités, amélioration du rabattement vers les points d'attractivité majeurs, sécurisation des usagers, réhabilitation d'infrastructures existantes sur les itinéraires structurants du réseau départemental et les tronçons reliant les PEM, équipements départementaux, zones d'emploi (si PME ou PMIE), établissements scolaires
- Le stationnement (sécurisé ou non) si réflexion à l'échelle d'un territoire pertinent ou projet de transport structurant
- Le jalonnement
- Les services : réseau d'ateliers participatifs et solidaires
- Initiation et sensibilisation auprès des publics en réinsertion et collégiens





## Financements disponibles



### Fonds mobilités actives - Appel à projets "Aménagements Cyclables" France Relance



Dans le cadre du plan France Relance, le Gouvernement déploie une enveloppe de 100M€, territorialisée en régions, afin de financer des aménagements cyclables, en complément des crédits déjà mis en place via le Fonds Mobilités Actives (4 appels à projets nationaux depuis 2019) et la Dotation de soutien à l'investissement local.

Il vise à soutenir les territoires pour la réalisation de projets d'aménagements cyclables de qualité, permettant de relier dans les meilleures conditions de sécurité des zones d'emploi, d'habitat, des établissements d'enseignement et de formation, des services, et de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux.

L'appel à projets France Relance « Aménagements Cyclables » est destiné à tous les maîtres d'ouvrages publics sur tous les territoires, notamment les communes, les départements, les groupements de collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité, les établissements publics de coopération intercommunale, dès lors que le projet s'inscrit dans une politique cyclable cohérente à l'échelle du territoire et qu'il respecte les recommandations techniques élaborées par le Cerema.

#### Critères d'éligibilité

- Les projets doivent correspondre à des aménagements cyclables justifiés par un diagnostic territorial et des estimations de fréquentation.
- Les projets d'aménagement doivent respecter les recommandations techniques du CEREMA.
- Les conditions d'éligibilité varient selon votre territoire.



DREAL Ile-de-France - <https://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/lancement-d-un-appel-a-projets-regional-a6013.html>



## Financements disponibles



### DSIL



Cette dotation de soutien à l'investissement des collectivités locales est notamment destinée au soutien de projets de développement d'infrastructures en faveur de la mobilité.

#### Priorités d'affectation pour 2022 :

##### - Démarches contractuelles :

- Mise en œuvre des projets de territoires définis dans les contrats de relance et de transition écologique (CRTE). La DETR ne doit pas pour autant être réservée aux seules opérations inscrites dans les CRTE dont les priorités d'emploi restent fixées au niveau de chaque département.
- Soutien des programmes nationaux : Action cœur de ville, Petites villes de demain, Agenda rural, France Services, Territoires d'industrie, Nouveaux lieux / Nouveaux liens, Avenir montagnes, etc.
- Soutien aux actions inscrites dans les contrats de plan Etat-région (CPER) et interrégionaux (CPIER) 2021-2027 ainsi que dans les pactes de développement territorial.

##### - Priorités thématiques :

- Transition écologique des territoires : rénovation énergétique, recyclage et optimisation du foncier, aménagement urbain améliorant la qualité du cadre de vie, en particulier pour atténuer les effets des canicules.
- Rénovation et mise en valeur du patrimoine culturel ou naturel.
- Travaux d'aménagements urbains et sécurisation des ouvrages d'art.
- Construction et rénovation d'équipements sportifs en prévision de la tenue des Jeux Olympiques de 2024.



<https://www.essonne.gouv.fr/Vous-etes/Collectivite/Finances-publiques/Dotations/Dotations-et-subventions-d-investissement/DSIL/DSIL-2022>



### Ingénierie territoriale de la mobilité verte



La Banque des Territoires accompagne les collectivités dans la mise en place d'une mobilité verte et durable en facilitant la réalisation d'études préalables à la réalisation de leurs projets.

#### Les projets soutenus en particulier sont :

- les schémas directeurs IRVE pour l'équipement en bornes de recharge ;
- les études techniques avant le déploiement de flottes de véhicules électriques ou à gaz ;
- les études préalables aux installations de pistes cyclables et autres aménagements de voirie ;
- les études d'opportunité pour la rénovation des lignes de chemin de fer.



[https://www.banquedesterritoires.fr/ingenierie-territoriale-de-la-mobilite-verte-et-resiliente?mtm\\_campaign=Aides\\_Territoires&mtm\\_kwd=mobilite\\_verte&mtm\\_source=Affiliation](https://www.banquedesterritoires.fr/ingenierie-territoriale-de-la-mobilite-verte-et-resiliente?mtm_campaign=Aides_Territoires&mtm_kwd=mobilite_verte&mtm_source=Affiliation)



## Financements disponibles



### Programme Moby



Fin : 31 décembre 2023



Moby est le 1er programme d'écomobilité scolaire national financé par le dispositif des Certificats d'Economies d'Energie (CEE).

Il vise à accélérer la transition écologique en favorisant l'utilisation des modes de déplacement actifs ou partagés pour les trajets liés à la vie scolaire des élèves et du personnel des écoles élémentaires, collèges et lycées. Avec des associations locales partenaires locaux, Eco CO<sub>2</sub> accompagne les collectivités territoriales et les établissements scolaires à la mise en œuvre d'un Plan de Déplacements Etablissement Scolaire et à la sensibilisation des élèves.

A la fois programme de sensibilisation à l'écomobilité et d'aide à la mise en place d'un PDES, Moby implique ainsi tous les acteurs qui sont rattachés à l'établissement : enfants, parents, enseignants, personnel de l'école et collectivité. Dans ce cadre, Moby peut aider au financement de certains travaux éligibles aux CEE (construction d'un parking vélo, de pistes cyclables...).

Tout au long de l'année, Moby se déployera au travers de diverses actions : communication pour informer les différents acteurs du projet, de ses objectifs et de son planning, événements de sensibilisation, enquêtes sur les trajets domicile/école, etc. Ces enquêtes permettront de définir le PDES, de l'élaborer et de le mettre en place. Un comité Moby suivra son application.

Les élèves bénéficient d'événements de sensibilisation, adaptés suivant leur âge. En fin d'année, un événement de fin de programme permettra de communiquer sur le retour d'expérience, de partager entre les acteurs et les personnes extérieures et d'assurer la pérennité du plan sur les années suivantes.



sandra.plard@ecoco2.com

Tél : 09 72 59 04 78

<https://www.moby-ecomobilite.fr/programme/>



### Programme ALVEOLE PLUS



Lancement à venir : 2<sup>nd</sup> semestre 2022

**alveole**

Qui sommes nous   Le programme >   Fournisseurs   Accompagnement   Actualités   Statistiques   FAQ   [SE CONNECTER](#)



**Le programme ALVEOLE Plus prend la suite du programme ALVEOLE. Il sera lancé courant du second semestre 2022.**

Il vise à déployer 100 000 places de stationnement vélo sécurisés et l'accompagnement de leur déploiement.



## Financements disponibles



### Programme O'velo



Fin : 31 décembre 2022



Le programme O'velo! vise à promouvoir le Vélo à Assistance Électrique (VAE) pour les déplacements domicile-travail auprès de 130 000 salariés et agents de la fonction publique et à amener près de 10 000 d'entre eux, à travers son dispositif GoodWatt, à faire l'expérience du changement en testant un VAE pendant un mois pour se rendre au travail.

Durant le mois de test, les participants découvriront tous les avantages et les bienfaits du VAE avec :

- le prêt gratuit d'un vélo à assistance électrique dernière génération tout équipé et assuré,
- une application mobile qui aide à l'utiliser et à se déplacer,
- un coaching digital et d'une formation terrain par des experts pour apprendre à circuler en ville en sécurité.

Le programme se déploie depuis mai 2021 et jusqu'à fin 2022 dans 25 agglomérations favorables à la pratique du vélo par l'intermédiaire de 450 employeurs (entreprises et administrations) désireux de promouvoir le VAE pour les déplacements domicile-travail de leurs collaborateurs.



[contact@mobilites-demain.com](mailto:contact@mobilites-demain.com)  
<https://www.goodwatt.fr/>





## Financements disponibles



### Programme Wimoov



Fin : 31 décembre 2022



En Île-de-France, Wimoov accompagne les publics en insertion et les séniors vers une mobilité durable et autonome notamment par la mise en place de solutions innovantes sur ce territoire hétérogène (urbain, péri-urbain, rural). De nombreuses actions pour promouvoir la mobilité responsable sont également mises en place à destination des publics vulnérables (cyclistes, piétons, séniors...) et des jeunes surreprésentés dans les accidents de la route.

#### Exemples d'actions mises en place sur le territoire :

- Atelier découverte des nouveaux modes de déplacements doux, type vélos à assistance électrique (VAE) et trottinettes électriques
- Mise à disposition de VAE Atelier de réduction de l'impact écologique et promotion des modes doux pour se déplacer autrement dans le cadre des modes doux et actifs
- Accompagnement individuel des personnes en situation de précarité, par un conseiller en mobilité Wimoov, vers une mobilité durable et économiquement viable avec l'ensemble des services mobilité du territoire et les services mobilité Wimoov complémentaires : Vélo/scooter/voiture-partage solidaire, formation numérique mobilité, accès au covoiturage, financement solidaire mobilité ...



[contact@wimoov.org](mailto:contact@wimoov.org)

<https://www.wimoov.org/plateforme-idf/>



## Autres aides

### Aides du conseil du ministère de la Transition Ecologique

➤ **Développer le recours au vélo et aux transports en commun** – Dans le cadre du Plan de Relance, des crédits sont disponibles pour financer largement les travaux d'aménagement de réseaux cyclables, sécurisés et efficaces.

- Montant de l'aide : Les études préalables et les travaux d'aménagement sont éligibles aux moyens prévus dans le Plan de relance (1,2 milliards d'euros), complétés par le programme européen REACT EU ainsi que des fonds de la dotation de soutien à l'investissement local.
- Bénéficiaires : EPCI à fiscalité propre
- Date de clôture : 31 mars 2026



### Aides proposées dans le cadre du programme Mob’In :

➤ **Former des conseillers mobilité** pour accompagner les acteurs territoriaux de la mobilité inclusive dans la réflexion, la mise en place et le développement du conseil en mobilité sur leur territoire.

- Nature de l'aide: Réflexion / conception, Mise en œuvre / réalisation
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Particuliers, Entreprises privées, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement), Établissement public
- Date de clôture : Aide Permanente

➤ **Accompagner les territoires à la création d'une offre mobilité solidaire.** Cet accompagnement peut être global et structurer toute la réflexion, de la phase de diagnostic à la mise en œuvre des préconisations.

- Nature de l'aide : Ingénierie technique, Ingénierie juridique / administrative
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations
- Date de clôture : Aide Permanente



### Aides du CEREMA:

➤ **Financer les nouveaux projets de mobilité solidaire** (amélioration des mobilités du quotidien, en particulier les déplacements des personnes vulnérables )

- Nature de l'aide : 70% (le montant est plafonné à 15 000 €)
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Départements, Régions, Associations, Entreprises publiques locales
- Date de clôture : Aide Permanente



### Aide financée par des acteurs privés ou publics et par la FUB (Fédération française des Usagers de la Bicyclette)

- **ADMA** : Dispositif de certificats d'économies d'énergie (CEE). Le programme vise à doter la France d'une expertise en matière d'intégration des sujets vélo et piétons dans l'ensemble des politiques publiques et privées. Il accompagne en particulier la planification et la réalisation d'aménagements piétons ou cyclables, des projets d'infrastructures de stationnement sécurisées les acteurs concernés dans cette transition.
  - Montant de l'aide: La prise en charge peut être intégrale (100%)
  - Bénéficiaires: Communes, EPCI à fiscalité propre,, Entreprises privées, Entreprises publiques locales
  - Date de clôture : 30 juin 2023
- **Colis activ'** : Dispositif de certificats d'économies d'énergie (CEE). Le programme vise à réduire durablement le coût de la livraison active de colis (vélo et marche) afin de la rendre compétitive face aux modes thermiques pour les transporteurs et chargeurs. Une subvention est versée durant trois ans, aux entreprises de livraison du dernier kilomètre pour chaque colis livré par mode actif.
  - Montant de l'aide: 62 % du montant de la prime.
  - Bénéficiaires: Entreprises privées.
  - Date de clôture : 2023.





### Aides de la Direction générale des collectivités locales (DGCL)

➤ DETR - Financer des projets d'investissement dans le milieu rural - financer les projets d'investissement des communes et de leurs groupements dans le domaine économique, social, environnemental et touristique ainsi que ceux favorisant le développement ou le maintien des services publics en milieu rural.

- Montant de l'aide : Subvention
- Bénéficiaires et critères d'éligibilité : Communes de moins de 2 000 habitants, Communes dont la population est supérieure à 2000 et n'excède pas 20 000 habitants et dont le potentiel financier par habitant est inférieur à 1,3 fois le potentiel financier par habitant moyen de l'ensemble des communes des départements dont la population est comprise entre 2 000 et 20 000 habitants, EPCI à fiscalité propre dont la population n'excède pas 50 000 habitants, sans enclave et ne possédant pas une commune membre de plus de 15 000 habitants.
- Date de clôture : Permanente

### Aides de la commission Européenne

➤ Subvention FEDER / FSE / IEJ pour mener des projets de cohésion économique, sociale et territoriale.



Commission européenne

- Montant de l'aide : modalités en cours d'adoption.
- Bénéficiaires : Communes, EPCI à fiscalité propre, Associations, Entreprises privées, Recherche, Entreprises publiques locales (sociétés d'économie mixte, publiques locales et locales d'aménagement)
- Date de clôture : 31 décembre 2027

## Présentation du diagnostic vélo du territoire

- Morphologie du territoire
- Analyse de la demande potentielle
- Analyse de l'offre cyclable
- Synthèse des enjeux
- **Annexes :**

Personnes contactées dans le cadre du diagnostic

Aides, subventions

**Boîte à outils des aménagements types**



## Critères de choix des aménagements

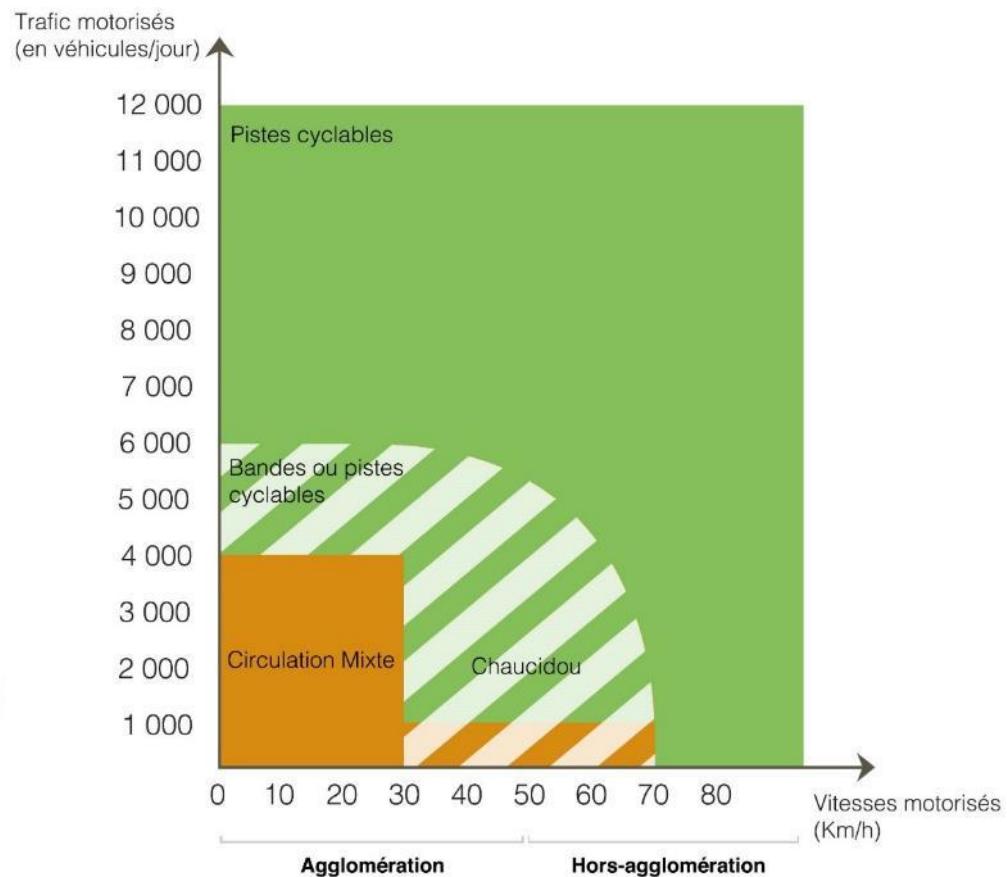
La possibilité pour les vélos de partager la voirie avec les véhicules motorisés dépend de deux critères :

- **Le volume de trafic** : au dessus de 2000 véhicules par jour (pour un sens de circulation) dont 200 aux heures de pointes, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.
- **La vitesse de circulation** : au dessus de 30 km/h, le partage de la voirie n'est pas possible entre les vélos et les véhicules motorisés.

Vis-à-vis des aménagements partagés (bandes cyclables, vélorue, zone de rencontre...), ces deux critères sont exclusifs : si un des deux seuils est dépassé, il faudra rechercher un aménagement en site propre ou une réduction du volume ou de la vitesse du trafic motorisé.

### Charges de trafic & vitesses croissantes

MIXITÉ	SÉPARATION	ELOIGNEMENT	EXCLUSION
<ul style="list-style-type: none"><li>• Les couloirs bus-cycles</li><li>• Les zones 30</li><li>• Les zones de rencontre</li><li>• Les aires piétonnes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les bandes cyclables</li><li>• Les pistes sur chaussée</li><li>• Les double-sens cyclables</li><li>• Les accotements revêtus</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Les voies vertes</li><li>• Les pistes derrière le stationnement</li><li>• Les pistes sur trottoir</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pas d'aménagement</li></ul>





## La bande cyclable

- Largeur mini : 1,50m (recommandé : 2,20 m)
- Pas de séparation physique avec la chaussée
- Solution de dernier recours (ne sécurise pas les déplacements à vélo, génère de nombreux conflits)



## La piste cyclable unidirectionnelle

- Largeur minimum 1,50m (recommandé : 2,50 m pour permettre les dépassements, vélos-cargos, PMR etc.)
- Séparation physique avec la chaussée par une bordure ou un espace tampon (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé).



## La piste cyclable bidirectionnelle

- Largeur conseillée entre 3 m et 4 m
- Séparation physique avec la chaussée par une bordure (plus ou moins forte en fonction du flux motorisé et des conflits générés par le stationnement motorisé).
- Légitime si sa longueur est supérieure à 500 m. En ville, privilégier la piste unidirectionnelle pour des connexions facilitées.



Ces aménagements sont réservés exclusivement aux vélos + EDPM (engins de déplacements personnels motorisés)



## La voie verte

- Aménagement indépendant d'une voirie routière en zone rurale ou péri-urbaine avec une faible densité piétonne. Accessible par les piétons, cycles, cavaliers.
- Largeur conseillée entre 3 et 4 m voire plus si forte mixité des usages.
- Souvent aménagée sur l'emprise d'anciennes voies ferrées ou de chemins de halage. Revêtement en enrobé conseillé pour intégrer le confort et l'accueil des publics vulnérables (PMR, enfants, personnes âgées etc.).





## Voie express vélo – en ville

- Objectif : Itinéraires cyclables capacitaires performants permettant des liaisons rapides entre les villes et zones péri-urbaines.
- Aménagements cyclables très qualitatifs (Pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles, vélorue). Entretien quotidien.
- Carrefours avec temps d'attente réduits pour les cyclistes, possibilité d'onde verte pour réduire les arrêts en cas d'intersections fréquentes



## Voie express vélo – hors agglomération

- Objectif : itinéraires cyclables capacitaires permettant de relier les communes entre-elles avec des trajets directs et sécurisés.
- Aménagements cyclables séparatifs (Pistes cyclables unidirectionnelles ou bidirectionnelles) avec entretien régulier.
- Intersections sécurisées avec régime de priorité en faveur du vélo. Traitement en passerelle ou tunnel pour les traversées dangereuses.
- Piste unidirectionnelle : largeur minimale 2,20 m ; piste bidirectionnelle : largeur minimale : 3 m



Source : Chronovélo, réseau de voies cyclables métropolitaines, Grenoble. En cours de déploiement. Bidirectionnelle à la campagne : Caen-la-Mer



### Chaussée à voie centrale banalisée « chaucidou »

- Bandes de rives multifonctionnelles franchissables par les véhicules motorisés qui par défaut circulent sur la bande centrale.
- A minima, lignes discontinues et chevrons. Bandes contrastées et chicanes conseillées.
- Panneau de communication informatif conseillé à l'entrée de l'aménagement.



### Le double-sens cyclable

- Contre-sens cyclable aménagé sur les voiries à sens unique afin de faciliter les déplacements à vélo.
- Obligatoire dans les zones 30 et zone de rencontre (sauf arrêté municipal spécifique). Depuis la LOM, également possible dans les rues à sens unique, à 50 km/h.
- Panonceau « sauf vélo » obligatoire. Pictogramme et panneau entrée conseillés.





## La zone 30

- Toutes les rues situées en agglomération sauf contournement sont concernées.
- Seul le panneau zone 30 est obligatoire. Il est conseillé de rappeler régulièrement la limitation de vitesse par une entrée de zone 30 claire, une signalisation horizontale et verticale régulière.
- A long terme, la chaussée doit être réduite, les trottoirs élargis et des dispositifs de ralentissements (plateau, chicanes doivent venir en complément).



## La zone de rencontre

- Zones de centralités que l'on souhaite apaiser en rendant les piétons prioritaires par rapport aux autres modes.
- Mise à niveau de la voirie permettant d'inviter les piétons à prendre leur place sur la voie. Il n'y a plus de trottoirs, l'espace est d'un seul tenant.
- Vitesse limitée à 20km/h et double sens cyclable obligatoire en sens unique.

## L'aire piétonne

- Zone exclusivement réservée aux piétons.
- Cycles autorisés à circuler au pas et sans gêner les piétons (sauf interdiction contraire). Livraisons autorisées à certaines heures de la journée.
- Espace d'un seul tenant sans obstacles. Pour les cyclistes, trajet du dernier kilomètre mais certainement pas un axe structurant.





### Couloir bus + vélo

- Aménagement partagé entre les bus et vélos sur un même espace.
- Aménagement peu conseillé car il peut être la source de conflits (gabarits, vitesses différentes) sauf dans le cas où aucun autre aménagement n'est possible.
- Possibilité de séparation physique si largeur > 4,00m.



### Zone à trafic limité (ZTL)

- Aménagement partagé avec les véhicules autorisés à circuler dans la ZTL. Généralement située en centre-ville, la faible circulation de véhicules motorisés permet un partage optimal.
- Espace avec revêtement adapté permettant une compréhension spatiale de tous les usagers y circulant.





### Le partage de voirie simple

- Utilisation d'une voirie secondaire/voirie communale présentant des trafics inférieurs à 1000 véhicules/jour et des vitesses inférieures à 70km/h voire 50 km/h.
- Possibilité d'implantation du panneau C50 « partage de la route », des panneaux directionnels et de limitation de vitesse.
- Pas (ou très peu) de poids lourds.



### Voie sans issue sauf vélos/piétons

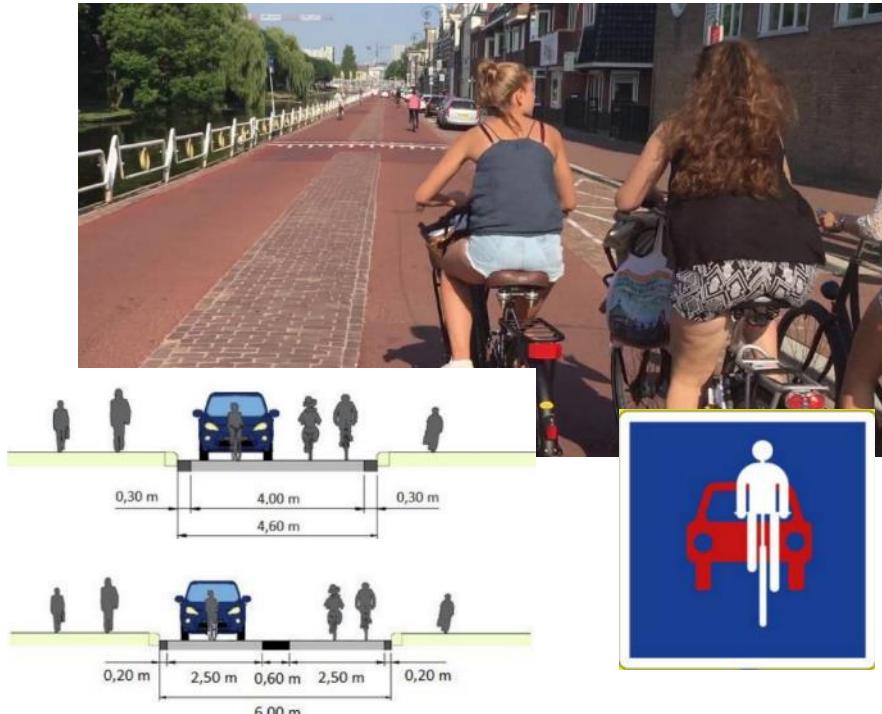
- Voirie en impasse pour les automobiles mais transit possible pour les cycles
- Implantation de systèmes de restriction d'accès franchissables par un vélo.





### La Vélorue

- La vélorue est une voie partagée limitée à 30 km/h entre les véhicules motorisés et les cyclistes où les vélos sont prioritaires. Axe cyclable structurant offrant une alternative aux aménagements trop étroits.
- Largeurs conseillées : sens unique : 4,6 m / double sens : 6 m.
- Limitation de la circulation à moins de 1000 véhicules motorisés par jour. Priorité aux intersections connexion aux aménagements cyclables adjacents.



### Apaisement des rues résidentielles

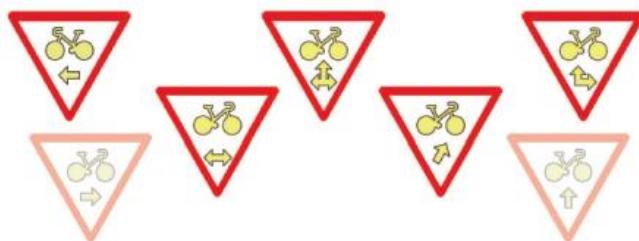
- Travail du plan de circulation pour supprimer le trafic de transit (raccourci) dans les zones résidentielles.
- Zones limitées à 30 km/h et travail urbanistique pour que les habitants se réapproprient la rue.
- Végétalisation et revêtement adapté aux changements de priorité de déplacements.





## Cédez-le-passage-cycliste-au-feu

- Autorise un cycliste à franchir la ligne d'arrêt du feu rouge pour aller dans une direction indiquée par les flèches à condition de ne pas gêner les usagers (piétons ou véhicules motorisés) ayant le vert
- Matérialisé par un panneau M12 sous le feu tricolore
- Toutes les directions possibles en fonction du contexte



## Ecluse avec By-Pass Vélo

- Dispositif pour l'apaisement de la vitesse sans impact sur la circulation à vélo





## Traitement des carrefours

Les carrefours doivent être traités différemment en fonction de leur importance et de leur niveau de trafic.

A : Rues résidentielles apaisées : plateau traversant.

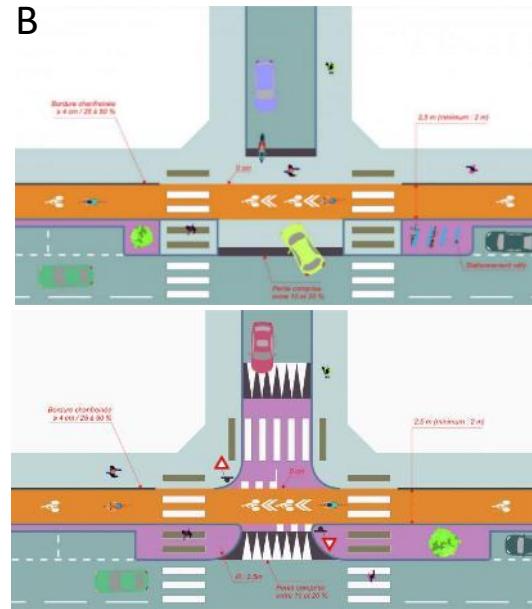
B : Axe de transit, rues résidentielles adjacentes : piste continue avec trottoir traversant.

C : Carrefour majeur, deux axes de transits, circulation cyclable à protéger : carrefours hollandais.

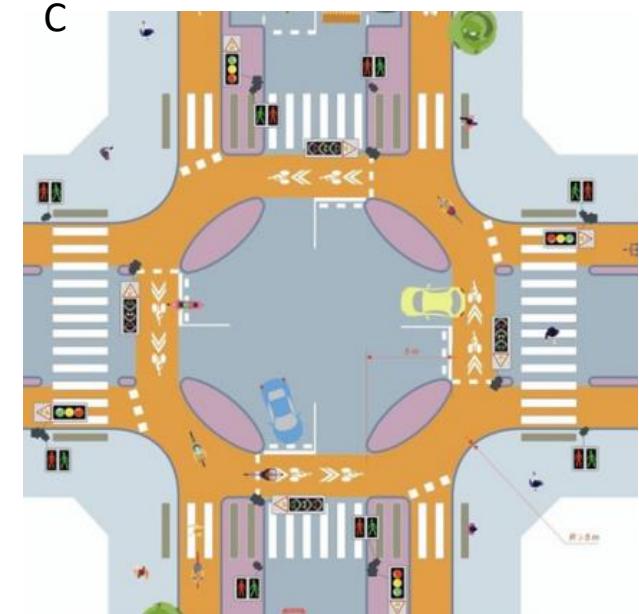
A



B



C



Eléments essentiels dans un carrefour protégé pour les vélos :

- Un aménagement cyclable continu et sans obstacles ;
- La sécurité des vélos et piétons est optimale (covisibilité, croisement à 90° ...);
- Le carrefour est lisible par tous les usagers de la route et non-ambigüe.

Schémas d'aménagements de carrefours

Crédits photo : Cerema.fr



## Giratoires

Les giratoires, omniprésents sur le territoire Français, ne sont souvent pas adaptés à l'usage du vélo. Voici quelques conseils afin d'y créer un aménagement cyclable sécurisé.

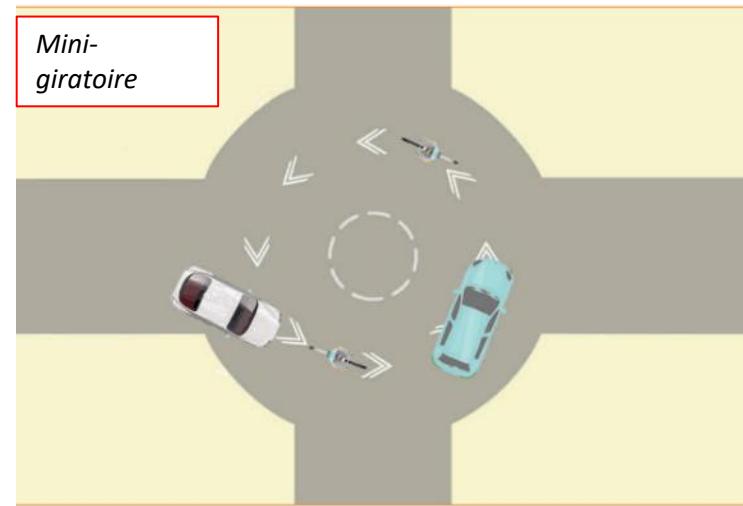
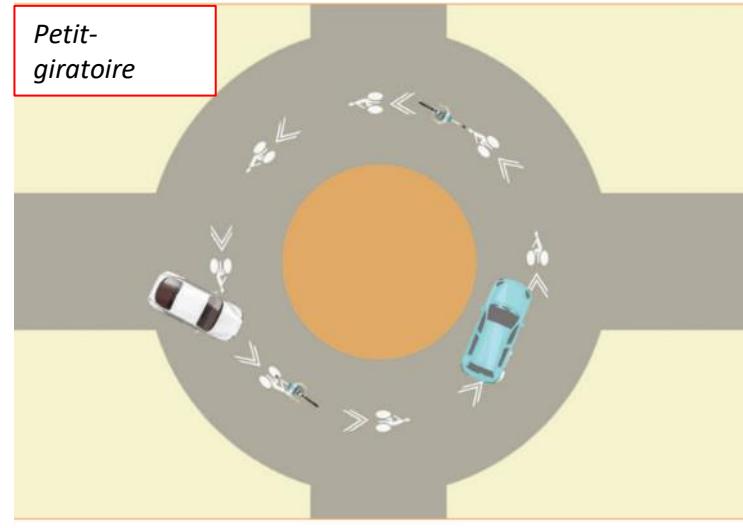
- **En zones résidentielles** : possibilité d'aménager un disque ralentisseur bombé avec deux lignes circulaires. Régime de priorité à droite.
- **Giratoire < 19,5 m de rayon** : aménagement cyclable compliqué, nécessité d'opter pour une autre solution (système de feux, plateaux etc...)
- **Giratoire > 19,5 m de rayon** : possibilité d'opter pour un « rond-point hollandais » avec priorité donnée à la piste ou non (voir schémas à droite).



Ralentisseur circulaire bombé, Utrecht, Pays-Bas

Crédits photo : Parisenselle.fr

## Aménagement petits giratoires



Aménagements de giratoires

Crédits : CEREMA

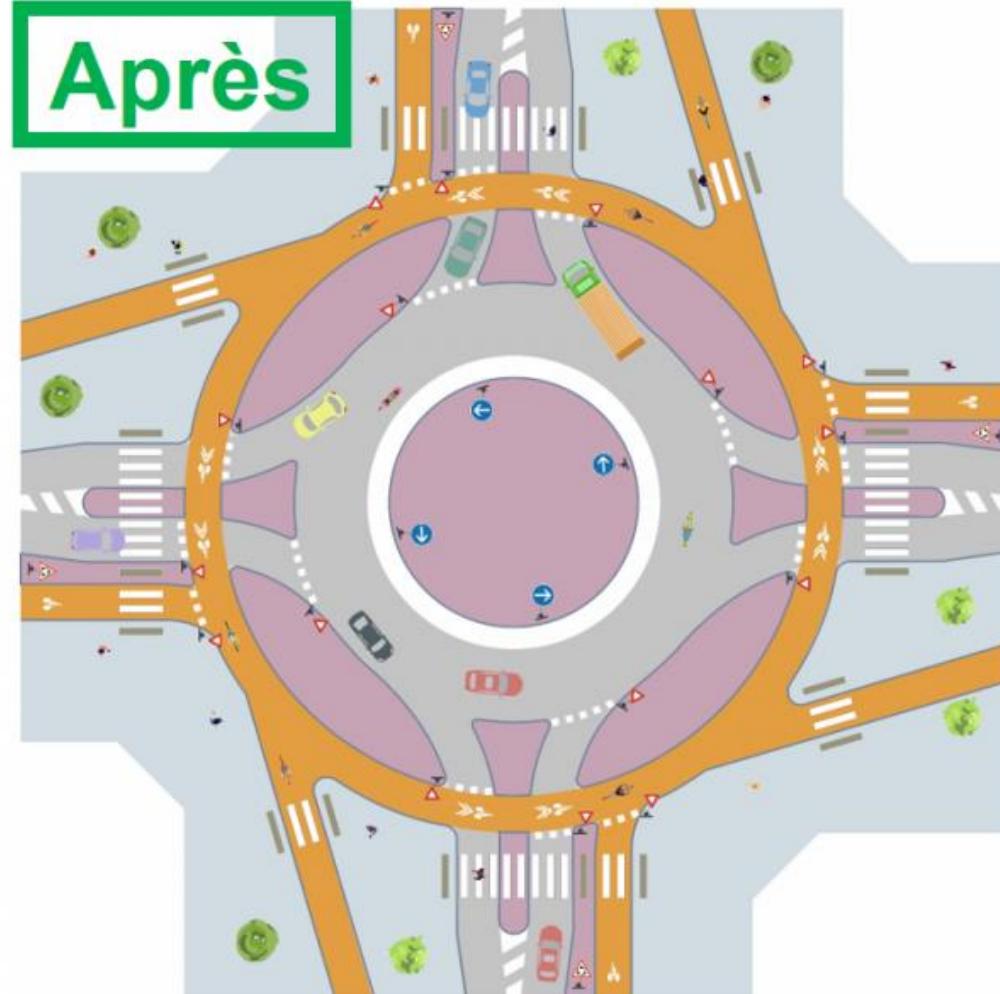


## Giratoires à la Hollandaise

**Avant**



**Après**





## Arceaux

- Peu coûteux et peu encombrant
- Le vélo y est bien stable et sécurisé (3 points d'accroche)



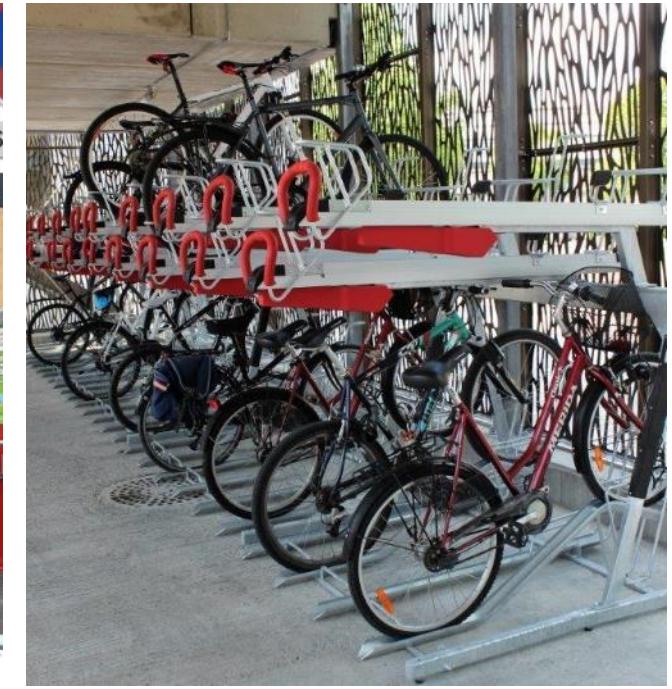
## Abri

- Doit contenir des arceaux
- Protège le vélo des intempéries (limite l'entretien, confort d'usage)



## Garage

- Aménagement sécurisé
- A dimensionner en fonction du flux
- Idéal pour les pratiques multimodales ou en milieu urbain (stationnement difficile en copropriété)



# Annexe : Quelques éléments réglementaires

## Le partage de la route, de la rue

### Cyclistes et code de la route

Les cyclistes sont soumis au code de la route, au même titre que les véhicules motorisés. Il est par ailleurs spécifié pour les cyclistes à l'article R431 du Code de la Route que, sous peine d'une amende de contravention de 2ème classe (Article R431 du Code de la Route) :

L'obligation d'emprunter les bandes ou pistes cyclables est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police après avis du préfet. Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation. Les conducteurs peuvent circuler sur les aires piétonnes dans les deux sens, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons. Les conducteurs de cycles peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier.

### Réglementations annexes qui soutiennent le développement des modes actifs

**Limitation de vitesse** : Article L2213-1-1 du Code général des collectivités territoriales, introduite par la Loi

*« [...] Le maire peut, par arrêté motivé, fixer pour tout ou partie des voies de l'agglomération ouvertes à la circulation publique une vitesse maximale autorisée inférieure à celle prévue par le code de la route, eu égard à une nécessité de sécurité et de circulation routières, de mobilité ou de protection de l'environnement. »*

Illustration : 42 communes de la métropole de Grenoble ont ainsi abaissé la limite de vitesse de 50 à 30 km/h (avec des exceptions sur certaines portions qui restent à 50km/h mais représentent des exceptions).

**Signalisation routière** - Arrêté du 23 septembre 2015 relatif à la modification de la signalisation routière en vue de favoriser les mobilités actives

A l'entrée et à la sortie d'une Zone 30, Zone de rencontre ou d'une Aire piétonne, telles que définies aux articles R. 110-2 et R. 411-3 et 4 du code de la route, un panneau est installé pouvant être complété par un marquage au sol réalisé conformément à l'article 118-7.



# Annexe : Quelques éléments réglementaires

## Plan national d'Action pour les Mobilités Actives (PAMA)

Le Plan national d'action mobilités actives (PAMA) a modifié le Code de la Route par décret n°2015-808 du 2 juillet 2015 relatif au « partage de la voirie », afin de faciliter la circulation des vélos :

**Généralisation des doubles sens cyclables** : Article R412-28-1 du Code de la Route

« Lorsque la vitesse maximale autorisée est inférieure ou égale à 30 km/ h, les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf décision contraire de l'autorité investie du pouvoir de police. »



**Sas cyclistes aux feux de signalisation** : Article R415-15 alinéa 2 du Code de la Route

« L'autorité investie du pouvoir de police peut décider de mettre en place sur les voies équipées de feux de signalisation communs à toutes les catégories d'usagers deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles, l'autre pour les autres catégories de véhicules. La ligne d'arrêt pour les cycles peut être autorisée pour les cyclomoteurs. »

**Contraventions renforcées pour les véhicules motorisés** : Article R417-11 du Code de la Route

I. Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement d'un véhicule motorisé à l'exception des cycles à pédalage assisté:

a) Sur les trottoirs, à l'exception des motocyclettes, tricycles à moteur et cyclomoteurs ;

b) Sur les voies vertes, les bandes et pistes cyclables ;

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet, à l'exception des motocyclettes, tricycles et cyclomoteurs ;

II. Tout arrêt ou stationnement très gênant pour la circulation publique prévu par le présent article est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe 1.

1 Article R49 Code de procédure pénale : Le montant de l'amende forfaitaire prévue est de 135 euros pour les contraventions de la 4e classe.

III. Lorsque le conducteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation est absent ou refuse, malgré l'injonction des agents, de faire cesser le stationnement très gênant pour la circulation publique, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.