



Plan vélo intercommunal

Synthèse

Agir pour et avec vous





Sommaire :

1. Éléments de diagnostic
2. La stratégie du plan vélo
3. Le volet actions et le réseau à horizon 2026* et 2035*
4. Guide des aides mobilisables

* dates indicatives

● Rappel sur les ambitions du plan vélo

Les objectifs :

- > **Développer l'usage du vélo et des véhicules de mobilité individuelle** (vélo, VAE, trottinettes électriques, gyropodes...) (loi LOM)
- > **Développer le partage de la voirie** en faveur des vélos et des piétons dans la fabrique de la ville
- > **Rendre visible et harmoniser les projets vélo du territoire**
- > **Faciliter la pratique du vélo pour les déplacements utilitaires** (déplacements du quotidien liés aux activités professionnelles, scolaires, de formation,...)





Eléments de diagnostic



Éléments de diagnostic

Les aménagements cyclables

● Volet sur les aménagements cyclables

Le bilan :

- > **Une offre en matière d'aménagement cyclable existante** mais encore trop faible et fragmentaire
- > **La Seine, un axe métropolitain lisible** dont la fonction évolue (Eurovéloroute, RER V)
- > **Le réseau vélo est plutôt orienté nord-sud** s'appuyant sur les routes départementales : RD7-RN7, RD920, RD19, RD5, RD125
- > **Peu de rocade pour connecter les bassins d'habitats et d'emplois** : BP, RD86, RD148, RD118
- > **Des routes intercommunales et communales, la maille secondaire indispensable** (aménagements de types bandes cyclables et zones 30) pour connecter les pôles du quotidien
- > **Des problèmes de largeur de voiries mais aussi de continuités**
- > **Très peu de jalonnement**

Volet sur les aménagements cyclables

Carte aménagements existants – Mars 2023 + réseaux routiers et ferrés

Selon connaissance des services de l'EPT en date de mars 2023

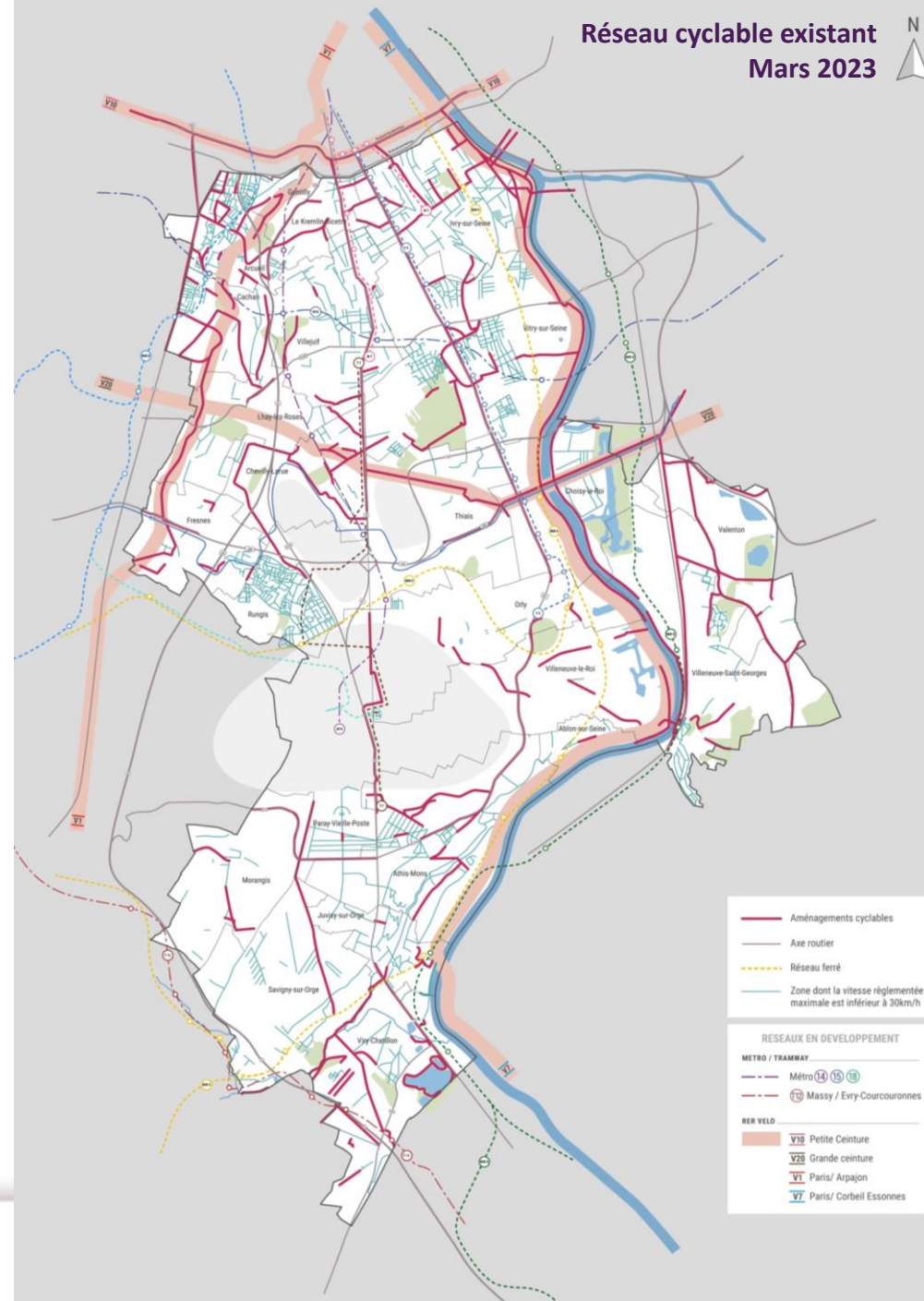
Les aménagements cyclables identifiés tiennent compte de :

- Ce que les communes ont pu nous indiquer
- Notre base SIG existante
- Notre connaissance du terrain

Les zones 30 ou rues limitées à 30km/h tiennent compte des données communiquées par les communes et le service voirie de l'EPT pour les communes ayant transféré cette compétence.

Les aménagements cyclables représentés sur cette carte ne présument pas de leur qualité, ni de leur configuration hétérogène : Dans la catégorie « aménagements cyclables », nous pouvons recenser :

- Des pistes cyclables bidirectionnelles larges ou étroites
- Des pistes cyclables unidirectionnelles dans chaque sens ou parfois dans un seul sens
- Des bandes cyclables sur chaussée ou sur trottoir
- Des couloirs bus ouverts aux vélos
- Des aménagements pérennes ou des aménagements temporaires



● Volet sur les aménagements cyclables

Les enjeux

- **Définir une trame vélo continue, jalonnée et une maille hiérarchisée**, avec des typologies d'aménagements selon les tissus/les zones traversés, des pôles attractivités, les vitesses
- **Traiter les macro et les microcoupures** : giratoires, franchissements, travaux de voirie, aménagements cyclables non continus
- **Développer les zones 30 autour des polarités du quotidien** : commerces, centres-villes, zones résidentielles, équipements scolaires
- **Développer l'intermodalité TC-vélo** : stationnement véligo (pass navigo) et pour les usagers occasionnels
- **Intégrer l'offre vélo** dans les projets ANRU et les projets urbains : continuité des aménagements cyclables, création de locaux vélos conformes et adaptés, stationnement vélo sécurisé, services vélos, etc.
- **Entretien des aménagements cyclables** (remise en état après travaux, gestion des eaux de surface, nettoyage, éclairage, cyclabilité du réseau...)
- **Améliorer la visibilité des aménagements** pour les cyclistes mais également pour les autres modes
- **Expérimenter des solutions temporaires** pour tester les projets (urbanisme tactique, droit à l'erreur, test d'efficacité en réel)
- **Développer l'ingénierie publique et les collaborations inter-collectivités, avec les associations** pour partager les bonnes pratiques d'aménagements (ex : voies étroites, outil SIG), élaborer des modes projets pour faciliter la mise en œuvre d'axes continus (ex : délégation de compétence études/travaux et des déposes de dossier de subvention = contrat d'axes vélos)



Éléments de diagnostic

Le stationnement vélo

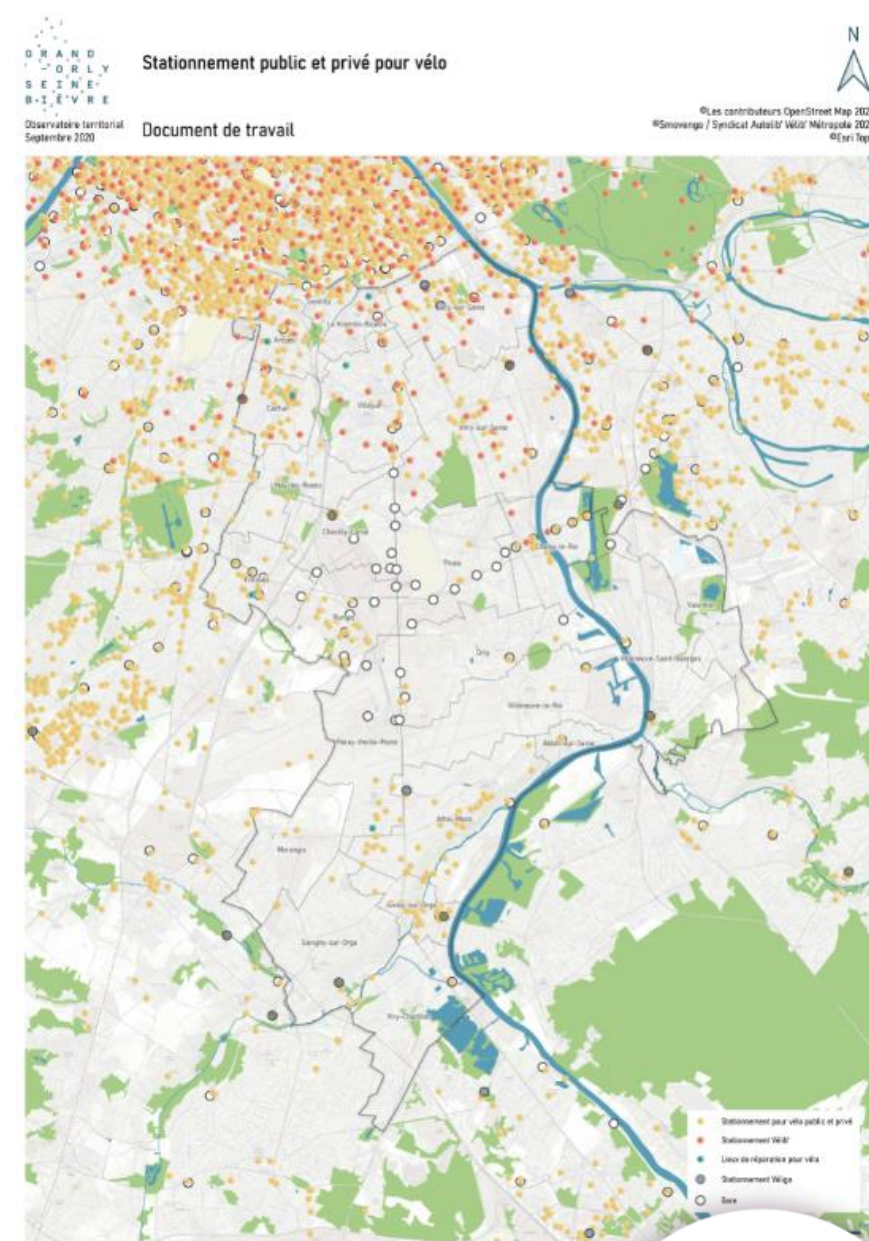
Volet sur le stationnement

1 place de stationnement voiture = 4-5 arceaux soit 8 à 10 places de stationnement vélos



Bilan du volet stationnement :

- > **Le parent pauvre des politiques vélos** : or le vol est un des freins principaux à l'usage
- > **Peu d'aires de stationnements vélos géoréférencées**, en dehors de stations vélib' et de véligo en gares non disponibles sur tout le territoire
- > **Peu de données fiables** disponibles pour les gestionnaires ou les usagers pour les repérer, les utiliser (préparation d'un déplacement, entretien, pas d'enquête d'usages pour estimer les besoins)
- > **Les usagers n'ont pas accès aux informations**, ce qui complexifie les logiques de parcours (préparation et repérage de son parcours).
- > **Peu d'approches avec des logiques de plans** mais cela évolue progressivement (plans de stationnement à l'étude par le Pôle voirie sur Kremlin-Bicêtre, Arcueil et Gentilly, intégration du sujet stationnement dans les plans vélos communaux en cours)
- > **Une contrainte également pour les acteurs privés** (promoteurs et aménageurs) dans les projets urbains et de bâti



Volet sur le stationnement

Les enjeux

- > **Faire du stationnement un outil stratégique** pour rendre visible le vélo dans l'espace public et favoriser son usage ex : faire du stationnement vélo, un repère identitaire dans l'espace public et un objet de design
- > **Développer le stationnement pour tous les vélos et autres engins** (cargo, triporteur, vélo classique, VAE, trottinette) aux endroits stratégiques de la ville : zone de commerces, équipements administratifs, scolaires et de loisirs, équipements intercommunaux
- > **Développer le stationnement aux abords des gares et des stations** : développer le stationnement véligo et une offre sécurisée pour les usagers occasionnels (sans pass navigo)
- > **Cartographier et géo-référencer le stationnement vélo**
- > **Prendre en compte les préconisations d'implantation** (Cerema¹, partages des bonnes pratiques) : chaussées, trottoirs
- > **Expérimenter l'implantation de stationnement vélo avec les habitants** (urbanisme tactique)
- > **Optimiser l'utilisation de l'espace public disponible en innovant** : stationnement vélo automatique en silo ou sous-terrain (au Japon, un parking souterrain et entièrement automatisé permet de garer 204 vélos dans 50 m²).

L'atelier vélo à disposition des cyclistes



¹Le Cerema, établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, accompagne l'État et les collectivités territoriales pour l'élaboration, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.



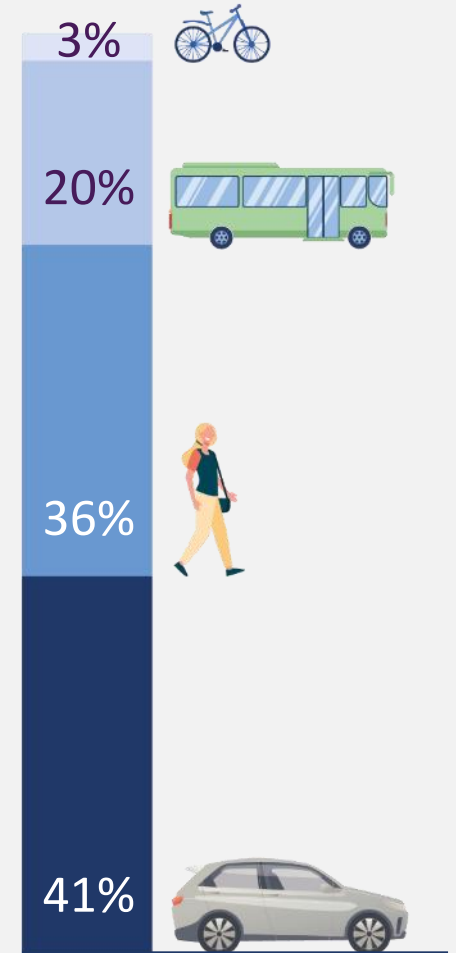
Éléments de diagnostic

Les usages et Les comportements

Volet sur les usages et les comportements

Quelques données de mobilité :

- > **80% des déplacements franciliens font moins de 5 km**, 60% des déplacements sont inférieurs à 2km (EGT 2010)
- > **51 % des déplacements** utilitaires font moins de 10 km.
- > **10km, c'est environ 35mn en vélo** (pentes/coupures/conditions physiques) contre environ 45mn-90mn en voiture en heures de pointe (démarrage, circulation, bouchons, stationnement)
- > Avec un Vélo à Assistance Electrique (VAE) : **une autonomie de plus de 45 km**, voire 100km avec un vélo à hydrogène (alpha 2.0)
- > En dehors de Paris : **60% des voies départementales font moins de 12m en moyenne** contre 30 % à Paris, seulement 20 % des voies font plus de 19 m de large.
- > **Minimum 60 % de la surface de la voirie est allouée à la voiture et au stationnement**
- > En 2030, **98% des habitants et des emplois de la métropole seront situés à moins de 2 km d'une gare** (10 mn à vélo),
- > Objectifs de part modale (Etat) : **tripler la part modale du vélo soit 9%** d'ici 2024



Répartition modale des transports utilisés par les habitants de Grand-Orly Seine Bièvre ; INSEE 2013

● Volet sur les usages et les comportements

Enjeux:

- > **Lutter contre le vol** : développer le stationnement sécurisé, systématisation du marquage des vélos, relais d'information sur les anti-vols...
- > **Développer les vélos classiques et à assistance électrique (VAE)** : location, achat, aide à l'achat individuel, achat groupé, vélo en libre-service, plan de mobilité, vélo de service...
- > **Faire de l'usager, un acteur actif de** la politique vélo de l'EPT : informer et former la population à faire du vélo et avoir les bons gestes, communiquer sur le vélo comme un mode de déplacement à part entière, lancer des enquêtes satisfaction et mobilité vélo à l'échelle de l'EPT avec les Départements
- > **Favoriser le vélo pour tous** (les femmes, les enfants, les jeunes, les seniors)
- > **Utiliser la donnée géoréférencée et numérique** pour gérer, aménager, informer et contribuer à la démarche collaborative d'IDFM de créer un portail sur les itinéraires vélos franciliens
- > **Développer les services autour du vélo** ex : maisons du vélo, stations de gonflage, mobilier urbain adapté aux cyclistes, douches aux bureaux, ateliers de réparation de vélos fixes ou mobiles, formation, relais des recycleries et des associations, vélo-école...)
- > **Informer et communiquer** (efficacité du vélo, enjeu de la santé, la mise en œuvre des projets,...)



Éléments de diagnostic

Récapitulatif : les principaux enjeux

Les principaux enjeux du diagnostic

- Intégrer les enjeux du vélo dans le PLUi pour participer aux enjeux de la ville à échelle humaine
- Élaborer une donnée vélo EPT partagée avec les partenaires
- Mettre en place des instances de travail/d'échanges pour favoriser le partage des bonnes pratiques entre les techniciens
- Mettre en œuvre le volet vélo du plan de mobilité des agents de l'EPT
- Mieux communiquer sur les avantages du vélo en tant que mode de déplacement

- Définir un réseau cyclable cohérent, continu et sécurisé dans une logique d'itinéraires d'intérêt intercommunal
- Développer les zones 30 autour des polarités du quotidien (périmètre de 1km) : commerces, centres-villes, zones résidentielles, équipements scolaires
- Résorber les ruptures et les discontinuités au sein du réseau cyclable existant du territoire : exemple : mieux connecter la plateforme aéroportuaire d'Orly aux communes environnantes, résorber les discontinuités d'aménagements

- Développer et rendre visible le stationnement pour tous les vélos et autres engins (cargo, triporteur, vélo classique, VAE, trottinette) aux endroits stratégiques de la ville : zone de commerces, équipements administratifs, scolaires et de loisirs, équipements intercommunaux (personnel, usagers)
- Développer le stationnement aux abords des gares et des stations : développer le stationnement véligo, développer une offre sécurisée pour les usagers occasionnels (sans passnavigo) : abris fermés, arceaux, box...

- Intégrer l'offre vélo (aménagements cyclables, local vélo...) dans les projets ANRU et les projets urbains
- Aider au développement des plans de mobilité d'entreprises et scolaires
- Faire du vélo une filière économique : développement des centres de réparations (mobile, fixe, maison du vélos), formations aux métiers du vélo, cyclologistique, économie sociale et solidaire
- Vélo pour toutes et tous : vélo-école, communication



La stratégie du plan vélo

Agir pour...

- > **S'articuler avec les différentes échelles de démarches vélos** en cours ou à venir (Région, Métropole, Départements, communes) ;
- > **Revoir nos pratiques et nos stratégies** pour travailler en synergie et non pas en concurrence ;
- > **Faire du lien entre les villes** (projets, stratégies, communication, etc.) ;
- > **Servir de document cadre pour les villes dans lesquelles la voirie est gérée par l'EPT** et alimenter leurs propres démarches pour les autres villes ;
- > **S'assurer de la maximisation des subventions de la Région, de la Métropole et des Départements** pour les villes dont les plans vélos communaux sont articulés avec le plan vélo intercommunal.



Etat d'avancement des plans vélo communaux (Avril 2023)

Communes	Compétence voirie EPT	Etat d'avancement des plans vélo communaux
Ablon-sur-Seine	non	plan vélo en cours de validation (ville)
Arcueil	oui	plan vélo validé en cours de mise en œuvre (EPT)
Athis-Mons	oui	plan vélo en cours d'élaboration (EPT)
Cachan	oui	plan vélo en cours de validation (EPT)
Chevilly-Larue	non	plan vélo en cours d'élaboration (ville)
Choisy-le-Roi	non	pas de plan vélo lancé
Fresnes	oui	plan de mobilité en cours d'élaboration (ville) plan vélo en attente du plan de mobilité (EPT)
Gentilly	oui	plan vélo en cours d'élaboration (EPT)
Ivry-sur-Seine	non	2ème plan vélo en cours de validation (ville)
Juvisy-sur-Orge	oui	plan vélo en cours d'élaboration (EPT)
Le Kremlin Bicêtre	oui	pas de plan vélo lancé / en réflexion pour lancer un plan de mobilité
L'Haÿ-les-Roses	oui	plan vélo en cours d'élaboration (ville)
Morangis	oui	plan vélo en cours d'élaboration (EPT)
Orly	non	plan de mobilité validé (ville)
Paray-Vieille- Poste	oui	pas de plan vélo à l'exception de l'aqueduc de la Vanne
Rungis	non	plan vélo validé (ville)
Savigny-sur-orge	oui	plan vélo validé (EPT) mais remis en cause
Thiais	non	plan vélo en cours de validation (ville)
Valenton	non	pas de plan vélo lancé
Villejuif	oui	plan vélo en cours de validation (EPT)
Villeneuve-le-Roi	non	pas de plan vélo lancé
Villeneuve- Saint-Georges	non	pas de plan vélo lancé
Viry-Châtillon	oui	pas de plan vélo lancé
Vitry-sur-Seine	non	plan vélo validé (ville)



16 communes engagées dans une démarche de plan vélo communal

Réinterroger nos pratiques

Le territoire doit multiplier par 3 sa part modale d'ici 2024
pour répondre aux objectifs fixés par la loi LOM soit 9% !

Nos modes de faire actuels = Un bilan des politiques vélos insatisfaisant

Une nécessité de :

- > **Ne plus se focaliser sur les seules infrastructures cyclables ;**
- > **Être plus efficace** en réorganisant nos priorités d'actions et nos modes de faire.





Le volet actions du plan vélo

Les propositions d'actions du plan vélo

9 fiches actions

avec un rôle de pilote de l'EPT dans une logique de PPI (2023-2026) :

- Centrées sur des actions sans pilote ou en complément des actions déjà en cours/soutenues par les villes ;
- Portant sur l'accompagnement, le changement de comportement et les aménagements cyclables ;
- Avec une mise en œuvre progressive et pragmatique.



Les propositions d'actions du plan vélo

Les services et l'accompagnement

Les aménagements cyclables

Le vélo, une filière économique

Alimenter et partager les données

Fiches actions :

- N°1 : Communiquer sur les avantages du vélo comme outil de mobilité du quotidien
- N°2 : Utiliser la mise en selle et les formations aux enjeux du vélo comme levier d'acculturation et de pédagogie
- N°3 : Mettre en œuvre le volet modes actifs du plan mobilité des agents de l'EPT
- N°4 : Accompagner le développement des vélos-écoles pour les scolaires et les adultes pour faciliter la pratique du vélo en ville en toute sécurité
- N°5 : Intégrer le sujet des vélos dans le futur PLUi
- N°6 : Améliorer la cyclabilité de la voirie communale et territoriale
- N°7 : Développer des aménagements cyclables et du stationnement pour desservir les équipements culturels et sportifs intercommunaux
- N°8 : Faire du vélo une filière économique à part entière
- N°9 : Créer une application pour simplifier la mise à jour des données Vélos du territoire





Le volet fiches actions

1. Les services et l'accompagnement

2. Les aménagements cyclables

3. Le vélo, une filière économique

4. Alimenter et partager les données

Fiche n°1

Communiquer sur les avantages du vélo comme outil de mobilité du quotidien

Mise en œuvre :

Direction de la communication,
Service Mobilités,
Pôles espaces publics,
Pôles équipements

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **budget constant** ou **budget en légère progression**

- > S'appuyer sur la **semaine de la mobilité** organisée par l'EPT ;
- > **Organiser des campagnes de communication** en utilisant les **équipements intercommunaux** comme supports et relais et les supports numériques de l'EPT ;
- > **Créer une rubrique vélo sur le site de l'EPT** et une **adresse mail générique transports-modes actifs** pour rendre plus visible la politique vélo de l'EPT et des villes du territoire ;
- > **Valoriser les projets vélos des communes et de l'EPT** en les mettant en avant dans nos supports de communication et ceux de nos partenaires (journaux papiers ou numériques, réseaux sociaux, sites internet) ;
- > **Organiser des visites et des balades vélos** pour faciliter l'apprentissage, le partage des bonnes pratiques, les retours d'expériences entre les services EPT et des villes, les associations cyclistes ;
- > **Partager des informations mobilités** à destination des élus, des services de l'ensemble du Territoire et de la population via les supports habituels de communication



Fiche n°2

Utiliser la mise en selle et les formations aux enjeux du vélo comme levier d'acculturation et de pédagogie

Mise en œuvre :

Service Mobilités et Pôles RH,
Un partenariat avec les associations, les services techniques des villes, de l'EPT et les services de sécurité (police par exemple) est nécessaire pour développer ces pratiques dans le temps

- > **Organiser des visites de sites pour les techniciens et les élus** pour rendre visibles les enjeux du vélo sur la voirie, favoriser le partage de bonnes pratiques sur les aménagements cyclables et les effets sur la fabrique de la ville, tirer des pistes d'actions, des lectures collectives de la ville, rédiger des rapports d'étonnement dans un exercice de restitution

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **Formation avec le CEREMA : Organisation de 2 sessions de formations /an d'environ 15 personnes chacune – 7 000 €**

- > **Développer les cartoparties** initiées par la communauté OpenStreetMap qui sont des balades urbaines qui visent à arpenter une zone géographique à plusieurs, afin de produire des données géoréférencées.
- > **Organiser des sessions de formations avec le CEREMA¹ et la FUB²** à destination des services techniques de l'EPT et des communes

¹Centre d'Études et Expérience en Risques, Environnement, Mobilité et Urbanisme

²Fédération des Usagers de la Bicyclette



Fiche n°3

Mettre en œuvre
le volet modes actifs
du plan mobilité
des agents de l'EPT

Mise en œuvre :

Service Mobilités avec l'appui
des Pôles Communication,
Moyens Généraux,
RH, Equipements

Propositions de nouvelles actions
nécessitant des budgets
supplémentaires : **budget constant**
ou **budget en légère progression**

- > Mise en place **d'une flotte de vélos et VAE**
- > **Mise en place d'espaces de stationnement vélo abrités et sécurisés** sur les sites EPT
- > **Inclure des services complémentaires** (outils, pompes, casiers, vestiaires, douches lorsque possible et souhaité par les agents)
- > **Mise en place du forfait mobilités** (pour cyclistes et covoitureurs)



Fiche n°4

Accompagner le développement des vélos-écoles pour les scolaires et les adultes pour faciliter la pratique du vélo en ville en toute sécurité

Mise en œuvre :

Service Mobilités avec l'appui des villes intéressées

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **soutien de l'EPT à des associations pour l'animation de sessions de vélos écoles (convention) : 10 000 € / an**



MA VILLE ORGANISE
UNE ANIMATION
À L'ÉCOLE

**SAVOIR
ROULER
À VÉLO !**

- > **Mettre en place avec les associations des animations sur le territoire à destination des scolaires**
- > et pour déployer le dispositif français "Savoir Rouler À Vélo" en circulation réelle, au centre de loisirs, en stage, ou en école,
- > **Mutualiser les moyens à l'échelle intercommunale** (formations Initiateur Mobilité à Vélo (IMV) sur plusieurs communes, animateurs formés intervenant sur plusieurs communes, etc.)
- > **Soutenir les formations aux brevets initiateur mobilité vélo pour accompagner et former les scolaires et les adultes à l'usage du vélo en conditions réelles**, indispensable pour mener les animations et toucher ainsi le plus de publics possibles



Le volet fiches actions

1. Les services et l'accompagnement
- 2. Les aménagements cyclables**
3. Le vélo, une filière économique
4. Alimenter et partager les données

Les actions sur les aménagements cyclables

Réseau cyclable projeté horizon 2026* (hors zones 30)

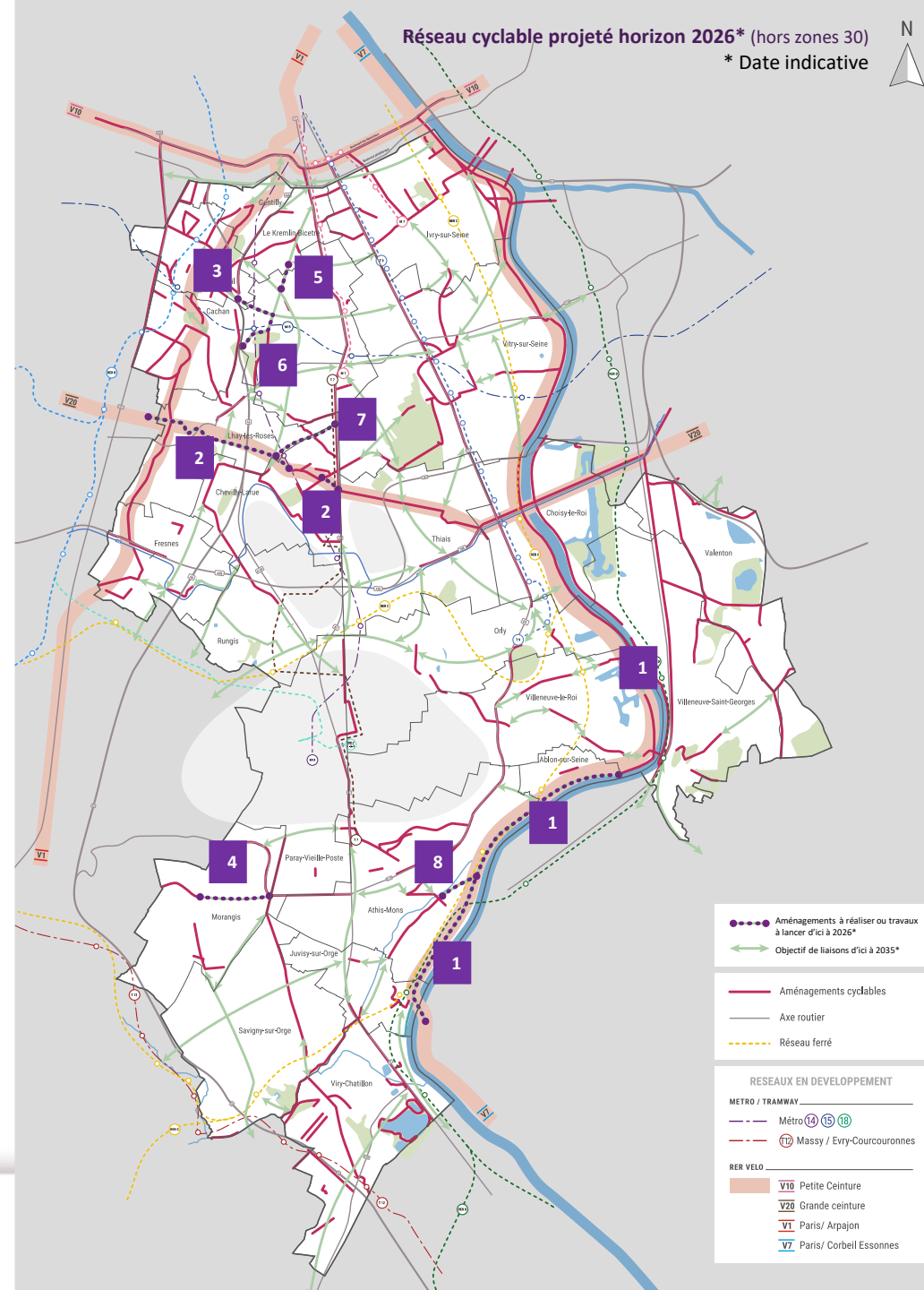
Selon connaissance des services de l'EPT en date de mars 2023

* Date indicative

- 6km **1** RER vélo axe V7 → **Plan vélo régional sur voirie départementale et communale à Juvisy-sur-Orge, Athis-Mons, Ablon-sur-Seine et Villeneuve-le-Roi (création)** A noter : amélioration, élargissement, pérennisation sur les communes de Villeneuve-le-Roi, Orly, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine et Ivry-sur-Seine
- 3km **2** RER vélo axe V20 → **Plan vélo régional sur voirie départementale et communale à L'Haÿ-les-Roses + Chevilly-Larue (création)** A noter : amélioration, élargissement, pérennisation sur les communes de Thiais et Choisy-le-Roi
- 900m **3** RD 161 (94) : Arcueil 4 chemins <=> Villejuif Grosmesnil → **Plan vélo départemental (94), coulée verte départementale Bièvre-Lilas, et aménagements pôle gare Gustave Roussy**
- 1,3km **4** RD 118Z (91) : Morangis → **Plan vélo départemental (91)**
- 600m **5** Bd Chastenet de Géry, Villejuif (voirie communale sous compétence EPT) → **Plan vélo communal de Villejuif**
- 1km **6** Rue Edouard Vaillant et voie des sables, Villejuif (ZAC Campus Grand Parc, pôle gare Villejuif Gustave Roussy) → **Plan vélo communal de Villejuif et aménagements pôle gare Gustave Roussy**
- 1km **7** Rue Paul Hochart, L'Haÿ-les-Roses / Chevilly-Larue (voirie communale sous compétence EPT et ville de Chevilly-Larue) → **Requalification de la rue suite aux travaux du GPE**
- 800m **8** Rue Edouard Vaillant (D29) et avenue du Bourbonnais, Athis-Mons (voirie départementale 91 + voirie communale sous compétence EPT) → **Plan vélo communal d'Athis-Mons**

Environ 15km de voirie supplémentaire sont concernés par des pistes cyclables d'ici 2026

Certains tronçons pourraient ne pas être livrés en 2026* mais les travaux pourraient être engagés



Les actions sur les aménagements cyclables

Schéma d'intention horizon 2035*

* Date indicative

Parti-pris :

- Résorption des coupures, notamment est-ouest sur l'ensemble du territoire et pour accéder/traverser la plateforme aéroportuaire
- Logique d'itinéraires structurants à l'échelle intercommunale et vers les territoires voisins
- Prise en compte des projets connus ou en cours de réflexion aux échelles :
 - Régionale
 - Métropolitaine
 - Départementales
 - Communales
- Prise en compte de la topographie
- Représentation schématique, les itinéraires précis restant à déterminer par les communes

Notice de lecture :

- Lire les flèches vertes en logique d'itinéraires et pas forcément en axes précis.
Exemple : Certains itinéraires suivent des routes départementales, mais la complexité d'aménagements de certains tronçons peut amener chaque commune à réfléchir à des itinéraires parallèles alternatifs, le tout étant de proposer un itinéraire fiable, sécurisé, pratique, jalonné et réalisable d'ici 2035.
- Chaque commune peut compléter cette proposition d'itinéraires intercommunaux par un maillage plus local.
- Non-prise en compte du type d'aménagement à réaliser : un itinéraire peut être traité de différentes façons selon les configurations de voirie et la volonté des communes (pistes, bandes, zones 30, zones de rencontre).

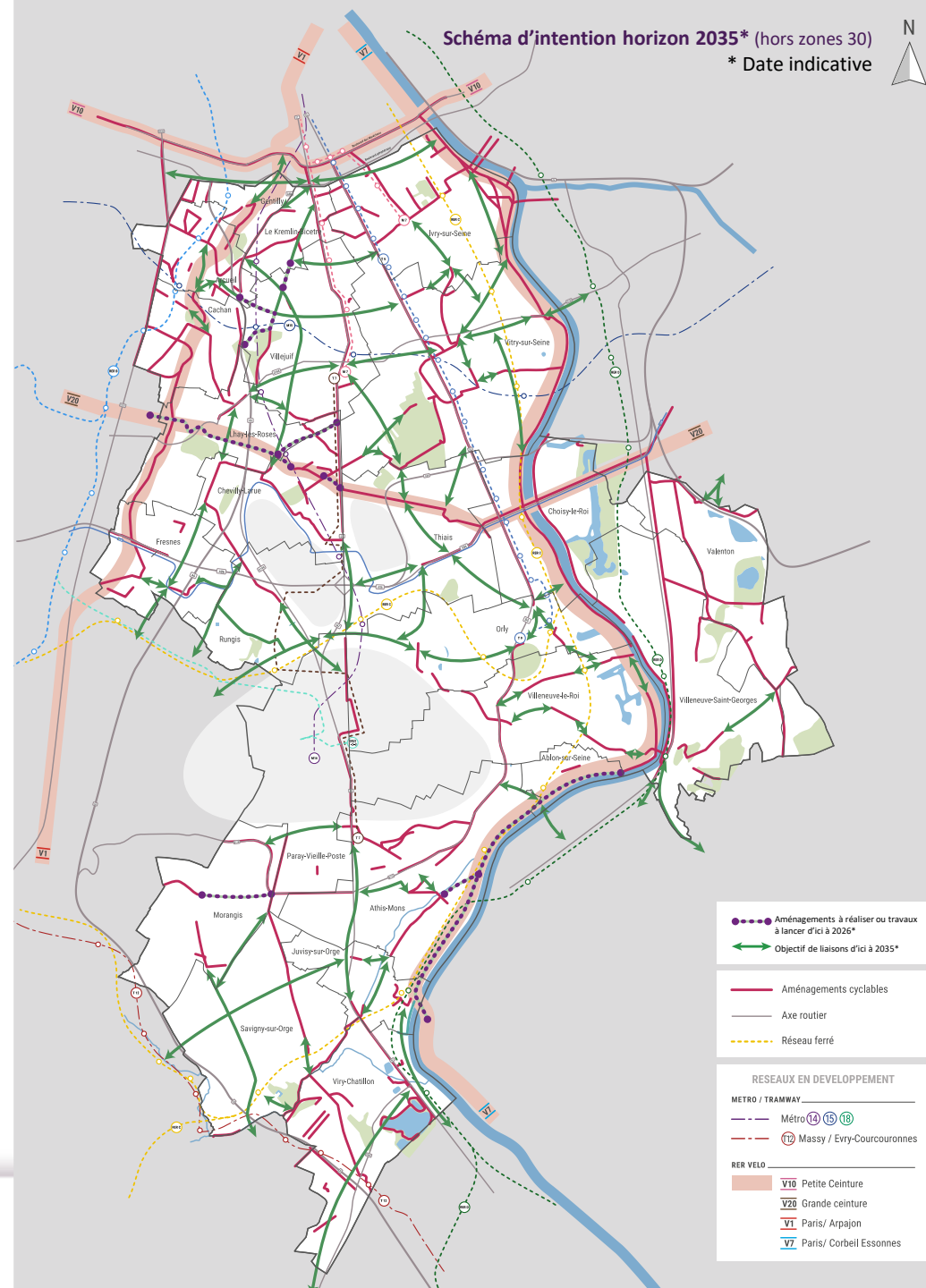


Schéma d'intention horizon 2035* - Zoom Nord

Spécificités :

- Nombreux axes départementaux concernés (plan vélo départemental) : création et résorption de coupures
- Résorption des grandes coupures est-ouest malgré le relief, notamment Arcueil/Ivry-sur-Seine, L'Haÿ-les-Roses/Vitry-sur-Seine et Gentilly/Ivry-sur-Seine
- Axes nord-sud à conforter
- 3 axes du plan vélo métropolitain :
 - Gentilly/Ivry-sur-Seine
 - L'Haÿ-les-Roses/Vitry-sur-Seine
 - Le Kremlin-Bicêtre/Viry-Châtillon (RD7-RN7 ou parallèle)
- Axes communaux principaux :
 - Le Kremlin-Bicêtre / Campus Grand Parc
 - Arcueil / L'Haÿ-les-Roses via Villejuif (plan vélo de Villejuif)
 - Villejuif Aragon / Thiais via plateau de Vitry-sur-Seine et desserte parc des Lilas



Schéma d'intention horizon 2035* - Zoom Nord plateforme aéroportuaire

Spécificités :

- Gros point dur : accès à la plateforme aéroportuaire et son contournement nord non aménagé
- RER V ligne V20 qui devrait déjà être aménagé d'ici 2026
- Connexions cyclables de Fresnes à créer avec le territoire et les emplois de Rungis et de l'aéroport
- 1 axe du plan vélo métropolitain :
 - Le Kremlin-Bicêtre/Viry-Châtillon (RD7-RN7 ou parallèle) : accès nord à la plateforme : maillon manquant au niveau de Belle Epine / Cimetière de Thiais / Senia
- Axes communaux principaux :
 - Villejuif Aragon-Thiais-Orly
 - Secteur Belle Epine si passage de l'itinéraire nord-sud le long du cimetière de Thiais

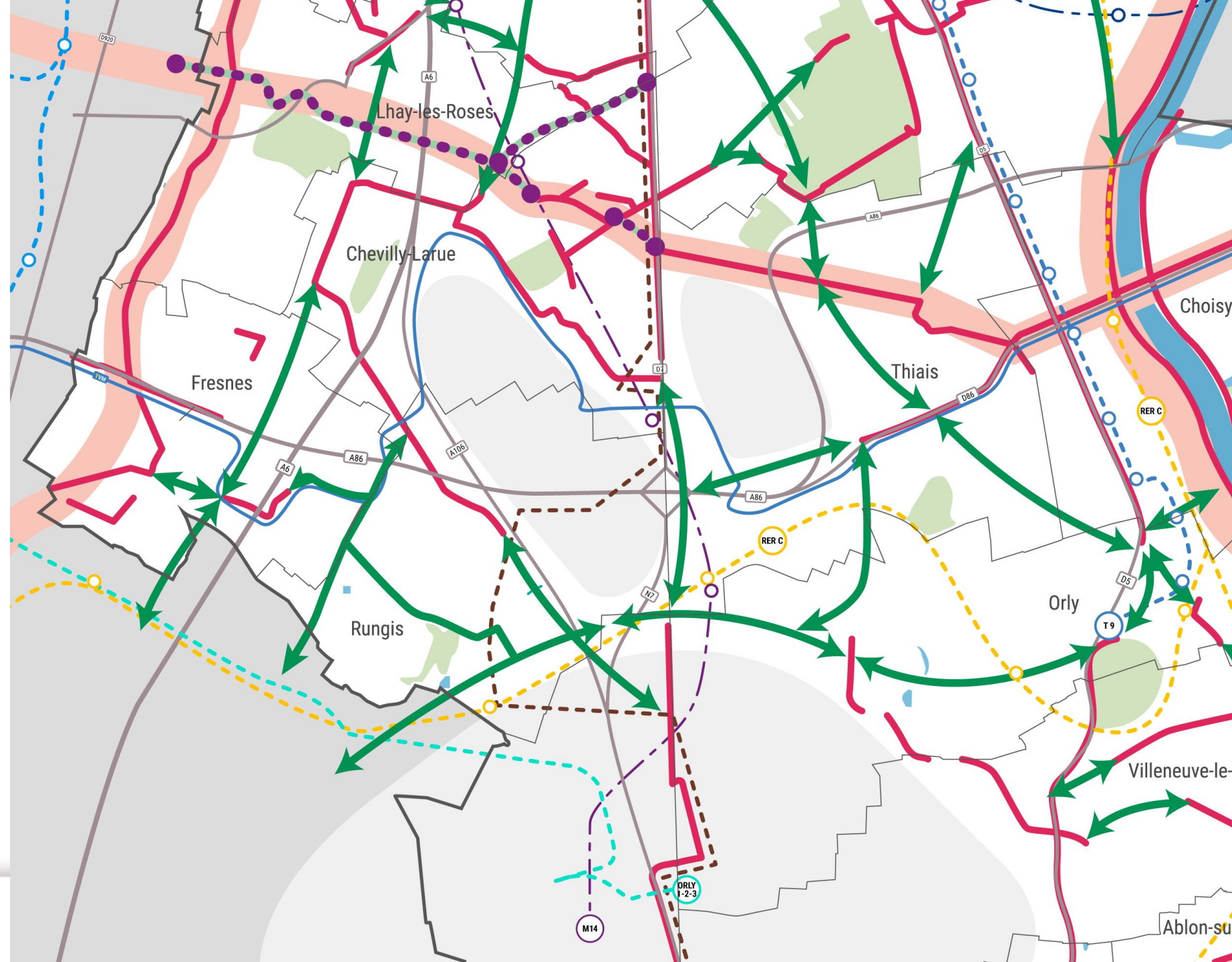


Schéma d'intention horizon 2035* - Zoom Est plateforme aéroportuaire

Spécificités :

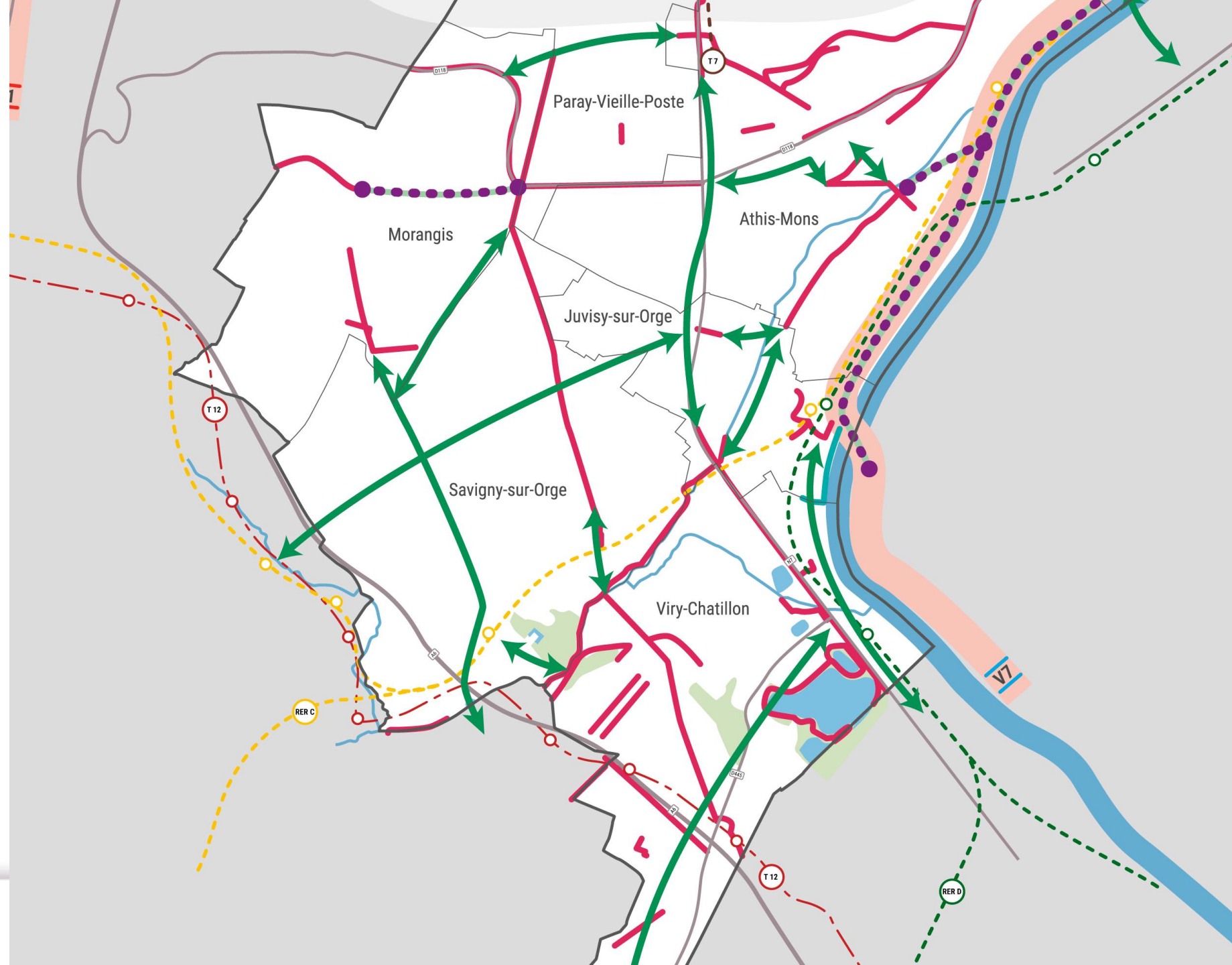
- Gros point dur : accès à la plateforme aéroportuaire et son contournement nord non aménagé
- RER V lignes V7 et V20 qui devraient déjà être aménagées d'ici 2026
- Accès au RER V (ligne V7 Seine) depuis la ville d'Orly : traversée des voies ferrées
- Continuité RD5 à Orly – quartier QPV
- Résorption de coupures sur RD à Villeneuve-le-Roi et Villeneuve-Saint-Georges
- Berges de l'Yerres à Villeneuve-Saint-Georges
- Connexion Ablon-sur-Seine / contournement des pistes malgré le relief et traversée de Seine au niveau de l'écluse d'Ablon
- Pas ou peu d'axes communaux concernés



Schéma d'intention horizon 2035* - Zoom Sud plateforme aéroportuaire

Spécificités :

- Gros point dur : RN7 – aménagements partiels liés au prolongement du tramway. Itinéraire alternatif à trouver par voirie communale à Paray-Vieille-Poste et plateau d'Athis-Mons ?
- Contournement nord de Paray-Vieille-Poste
- Connexion Athis-Mons / RN7
- Connexion Savigny-sur-Orge RN7
- Continuité Seine Juvisy-sur-Orge / Viry-Châtillon
- Connexion ville basse et ville haute à Viry-Châtillon et connexion au T12 Express
- Franchissement RER C à Savigny-sur-Orge
- Pas ou peu d'axes communaux concernés sauf itinéraires alternatifs aux RD et RN7 à définir précisément



Fiche n°5

Intégrer le sujet des vélos dans le futur PLUi

Mise en œuvre :

DGA Développement et transition énergétique

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **aucune**

- > Traduire les grandes options du plan vélo pour montrer les continuités, les priorités, les grands axes, le foncier à mobiliser ou non ;
- > Traduire certaines orientations du PDUIF/PDM et du SCoTm et les réseaux RER Vélo et plan vélo métropolitain ;
- > Hiérarchiser la voirie (vitesse, fonctions prioritaires) pour intégrer le rééquilibrage de la place de chaque mode de transport selon les typologies de voiries (locale, départementale avec localisation plus ou moins précisé d'aménagements cyclables (pistes, stationnement, etc) et à l'échelle des documents réglementaires : emplacements réservés ou localisations indicatives pour la réalisation d'aménagements cyclables (élargissement de voirie / pistes cyclables, installation local sécurisé type Véligo, etc.) ;

- > Mieux Intégrer les enjeux du vélo dans les opérations et les projets urbains (ZAC, projets de gares, projets d'équipements, opérations ANRU, etc.)
- > Relever les normes planchers de stationnement vélos et abaisser les normes plafonds de stationnement voitures dans les immeubles d'habitation et de bureaux (ex dans les quartiers de gares, proximité TC de surface structurants, etc.).

Fiche n°6

Améliorer la cyclabilité de la voirie communale et territoriale (1/2)

Mise en œuvre :

Pôles Espaces publics avec l'appui du service Mobilités sur la voirie gérée par l'EPT; les Villes (plans vélos communaux)

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **Proposer des achats groupés de mobilier (centrale d'achat) avec les communes intéressées pour se doter en équipements dans l'espace public améliorant le quotidien des cyclistes (stations de réparations et/ou de gonflage).**

Aménagement cyclable :

- > **Utiliser la loi LOM** pour apaiser la voirie
 - > **Développer les zones 30** dans les villes en priorisant les approches par surface : les abords des écoles (150m), les centres villes ou les zones concentrant des commerces de proximités et les services, les quartiers de gares (800m autour des gares), les zones résidentielles ou de lotissement pavillonnaires,
 - > **Rédiger des conventions de gestions précises** pour déterminer et organiser la gouvernance de l'entretien des ouvrages créés.
- > **Mettre en place des partages des bonnes pratiques avec les communes** pour favoriser le lancement de projets de Z30 (rédaction d'arrêtés de Z30 partagés, échanges de pratiques d'aménagements, synergie des réglementations locales, politique de partage de données permettant, à terme, d'alimenter des outils de cartographie, visites de site, etc.) (EPT)
 - > **Revoir les plans de circulation** pour éviter les shunts et les flux parasites induits par les travaux de voirie et l'évolution des axes routiers (ex : BP, ZFE) ;

Fiche n°6

Améliorer la cyclabilité de la voirie communale et territoriale (2/2)

Mise en œuvre :

Pôles Espaces publics avec l'appui du service Mobilités sur la voirie gérée par l'EPT; les Villes (plans vélos communaux)

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **aucune**

Stationnement :

- > **Développer le stationnement vélo sur voirie** (EPT et communes) ;
- > **Utiliser la loi LOM** : la loi impose d'ici à la fin 2026 d'interdire tout espace de stationnement de véhicules 5 à 10 m en amont du passage piéton selon les configurations ;
- > **Trouver des solutions économes / expérimentations** en utilisant le mobilier urbain pour faire de l'EPT un territoire d'expérimentation ;

- > **Mettre en œuvre du stationnement sécurisé sur voirie de type box sur chaussée à la place de places de stationnement motorisés ou sur des espaces publics dégagés** permettant une installation sans induire de conflits avec les piétons, en intégrant les règles d'accessibilités Personnes à Mobilité Réduite.
- > **Rendre les places vélos visibles dans l'espace public** (panneaux de localisation, design de mobilier, usage de la couleur, etc.) pour rendre visible les usages vélos
- > **Utiliser les achats groupés pour faciliter l'achat de mobilier** et réaliser des économies pour les collectivités

Fiche n°7

Développer des aménagements cyclables et du stationnement pour desservir les équipements culturels et sportifs intercommunaux

Mise en œuvre :

Pôles Equipements,
Service Communication,
Service Mobilités et les Villes

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **aucune**

Stationnement :

- > **Intégrer la desserte des équipements intercommunaux comme des polarités à desservir** dans la définition et la création des itinéraires intercommunaux cyclables sécurisés et jalonnés ;
- > **Créer du stationnement vélo sécurisé pour le personnel et les usagers ;**
- > **Proposer des solutions alternatives à la voiture pour le transfert d'ouvrages** (périmètre de <10km) avec la mise à disposition de vélos cargos électriques et pour les déplacements nomades (visites dans les quartiers, les équipements scolaires ;
- > **Planter des stations de réparations et de gonflages** à proximité ou sur l'itinéraire des équipements ;
- > **Communiquer sur la desserte en vélo de nos équipements** pour favoriser le report modal de la voiture au vélo, notamment dans les zones en tension en terme de stationnement voiture ;
- > **Communiquer sur le vélo et les sujets de mobilités** en général en s'appuyant sur les équipements intercommunaux.



Le volet fiches actions

1. Les services et l'accompagnement
2. Les aménagements cyclables
- 3. Le vélo, une filière économique**
4. Alimenter et partager les données

Fiche n°8

Faire du vélo une filière économique à part entière

Mise en œuvre :

Pôles développement économique

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires :
nouvelle politique publique



- > **Soutenir la création d'ateliers fixes ou nomades de fabrication-réparation-entretien de vélos ;**
- > **Valoriser les formations diplômantes aux métiers du vélo, à l'image de l'Université vélo de la FUB ;**
- > **Valoriser et structurer le marché vélo de seconde main ;**
- > **Intégrer la cyclogistique dans les projets urbains et économiques, la livraison en ville ;**

- > **Développer le label "vélo friendly" ou "bienvenue à vélo" dans les commerces, les logements ou les sites**
- > **Réaliser une étude de faisabilité afin d'évaluer le potentiel de développement de la filière vélo : diagnostic des besoins, pratiques, services, projets d'infrastructures (garages à vélo, implantation bornes, ateliers, ...)**
- > **Participer à réindustrialiser la production de vélos français** soutien à la modernisation des outils industriels, création de filière vélo entre les acteurs économiques et industriels



Le volet fiches actions

1. Les services et l'accompagnement
2. Les aménagements cyclables
3. Le vélo, une filière économique
4. Alimenter et partager les données

Fiche n°9

Créer une application pour simplifier la mise à jour des données Vélos du territoire de Grand-Orly

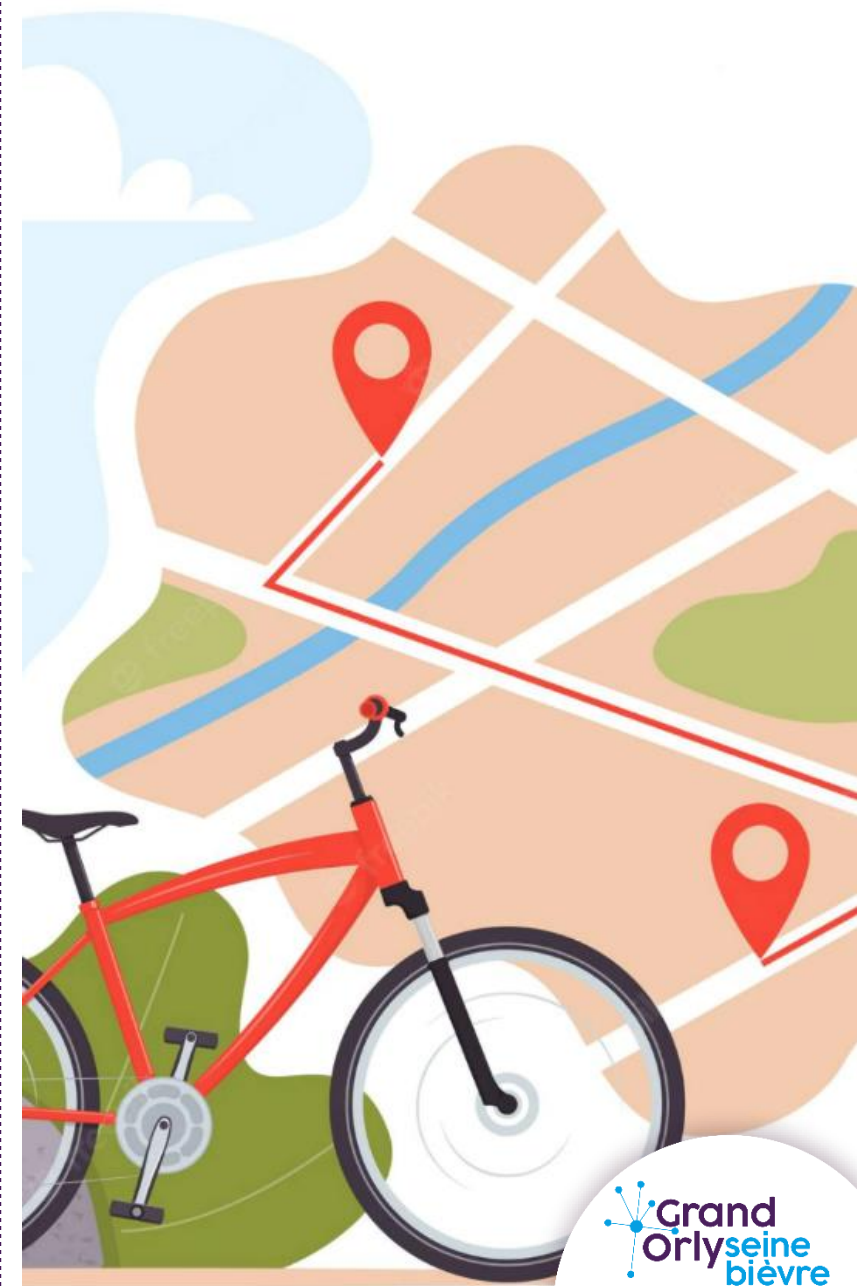
Mise en œuvre :

Pôle Etudes-Observatoire avec l'appui du service Mobilités

Propositions de nouvelles actions nécessitant des budgets supplémentaires : **Aucune**



- > **Création d'une application légère avec l'IGN** pour alimenter facilement la base de données vélos du territoire
- > **Permettre aux villes d'avoir accès à de la donnée SIG** pour élaborer des cartes de travail simplifiées





Guide des aides vélo mobilisables

Aides du Conseil régional d'Ile-de France

Possibilités de financement

Dispositif de soutien régional aux projets cyclables (Plan vélo)

- **Montant de l'aide** : Minimum : 25% pour la complétion du maillage; 30% pour l'apaisement de la circulation et 50% pour la complétion du maillage (si présence d'un schéma directeur cyclable et d'un plan triennal)
- **Plafonds de dépenses** : Etudes : 50.000€ ; Complétion du maillage et apaisement de la circulation : 550€/ml ; Stationnement : 1.000€/place et 2.000 €/place sécurisée; Jalonnement : 50€/ml ; Suivi-évaluation : 4.000€/point de comptage, Services : 50.000€ pour les études ; 80.000€ pour les projets.
- **Bénéficiaires** : Les collectivités territoriales de la région et leurs groupements, les titulaires d'une délégation de MOA
- **Date de clôture** : Permanente

Dispositif de soutien régional au réseau express régional vélo (RER-V)

- **Montant des aides** : jusqu'à 60 % des dépenses subventionnables (plafonds variables selon les opérations).
- **Plafond de dépenses** : 200 000 € /km aménagé pour les aménagements cyclables, jalonnement 50 000 €/par km d'itinéraire équipé pour la mise en place de la signalisation verticale et directionnelle) et 100 000 € /km pour la mise en place de la signalisation horizontal ; 1000 € / par place de stationnement cyclable aménagée et 2000 € /si la place est sécurisée (stationnement de type locaux collectifs ou box individuels; 4 000 € pour les actions de suivi-évaluation (dont notamment les compteurs) ; 50 000 € par équipement de service.
- **Bénéficiaires** : Les collectivités territoriales de la région et leurs groupements, les titulaires d'une délégation de MOA
- **Date de clôture** : permanente

Plan de Mobilité inter entreprises (PMIE)

- **Montant de l'aide** : cf. modalités du dispositif de soutien régional aux projets cyclables

Aides de la Métropole du Grand Paris



Possibilités de financement

La métropole du grand Paris finance les aménagements cyclables essentiellement à travers le FIM (fonds d'investissement métropolitain) Celui-ci peut compléter les subventions régionale voire départementales pour aller jusqu'au plafond de 80%, généralement sur des axes sur lesquels la contribution au développement des modes de déplacement non polluants rentre dans le cahier des charges du FIM, et sur des axes plutôt à vocation utilitaire que loisir → donc pas uniquement sur les axes du plan vélo métropolitain

Le FIM peut également subventionner des projets de type ouvrages d'art, franchissement ferroviaire mais pas de stationnement.

Aides du Département du Val-de-Marne

Possibilités de financement

Dans le cadre du schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC) (2018) → *en cours de révision*

Subvention pour des aménagements en pistes et bandes cyclables :

- **Montant de l'aide** : 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.
- **Bénéficiaires** : Seuls les aménagements cyclables inscrits sur le tracé du SDIC ou desservant les équipements suivants : les collèges, les lycées, les parcs départementaux, les gares RER, métro, tramways existants et à venir peuvent bénéficier d'une subvention du Conseil départemental.

Subvention pour des zones 30 ou zones de rencontres :

- **Montant des aides** : 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.
- **Bénéficiaires** : 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.

Subvention pour la réalisation de stationnements vélos :

- **Montant de l'aide** : 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.
- subvention possible 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.
- **Bénéficiaires** : tous types de stationnements pour vélos sur l'espace public et permettant d'attacher le vélo en deux points dans les lieux générateurs de trafic, les bailleurs de logements collectifs pour du stationnement sécurisé. Les collectivités souhaitant déposer une demande de subvention devront approuver la Charte pour le jalonnement des itinéraires cyclables départementaux (disponible sur demande) et inclure dans leur projet un volet de communication faisant la promotion des circulations douces et mentionnant la contribution financière du Conseil départemental.

Aides du Département de l'Essonne

Possibilités de financement

Aides dans le cadre du Plan vélo départemental (2018) → *procédure de revoyure en cours*

L'obtention de l'aide départementale est conditionnée à la demande préalable de l'aide régionale pour les opérations éligibles aux dispositifs de la Région Ile-de-France. Le refus de la Région n'emporte toutefois pas l'inéligibilité au dispositif départemental.

Subvention pour des aménagements en pistes et bandes cyclables :

- **Montant de l'aide** : le Département subventionne au maximum 20 % si aide régionale à 50 %; 35 % si aide régionale à 25 %, 50 % si aucune aide régionale pour un plafond de dépense de 550 € HT/mètre linéaire pour l'aménagement de pistes et de bandes cyclables. Le Département subventionne également les aménagements de type zone 30 (à hauteur de 20%).
- **Conditions** : Seuls les aménagements cyclables desservant les pôles multimodaux, les gares, les aires de covoiturage ; les équipements départementaux, dont les collèges ; les pôles de centralité (emploi, éducation) peuvent bénéficier d'une subvention du Conseil départemental.
- **Bénéficiaires** : Collectivités territoriales et leurs groupements ; Parcs naturels régionaux

Des aménagements cyclables sont également subventionnés par le Département dans le cadre de contrats de partenariat (anciens contrats de territoire), au même titre que la Région, dans le cadre par exemple d'aménagement de voirie, ou redynamisation centre-ville.

Subvention pour le jalonnement :

- **Montant des aides** : Le Département subventionne au maximum 20 % si aide régionale à 50 %, 50 % si aucune aide régionale pour un plafond de dépense de 150 € HT/mètre linéaire pour la signalisation directionnelle, afin d'assurer la lisibilité des itinéraires cyclables.
- **Bénéficiaires** : Collectivités territoriales et leurs groupements ; Parcs naturels régionaux

Subvention pour la réalisation de stationnements vélos:

- **Montant de l'aide** : Le Département subventionne au maximum 20 % si aide régionale à 50 %, 50 % si aucune aide régionale pour un plafond de dépense de 1 000 € HT/place aménagée.
- **Conditions** : Mise en place de dispositifs de stationnement pour les vélos sur les espaces publics, à proximité des services et équipements publics ainsi que des stations multimodales (transports en commun, covoiturage)
- **Bénéficiaires** : Collectivités territoriales et leurs groupements ; Parcs naturels régionaux.

Aides du Département de l'Essonne

Possibilités de financement

Aides dans le cadre du Plan vélo départemental (2018) → *procédure de revoyure en cours*

Subvention pour des services à destination des cyclistes :

- **Montant de l'aide** : Le Département subventionne au maximum 20 % si aide régionale à 50 %, 50 % si aucune aide régionale pour un plafond de 30 000€ pour les études de faisabilités, 80 000€ pour la création et le développement de points de services (local, matériel), les stations de gonflage.
- **Conditions** : d'ateliers participatifs et solidaires à destination des cyclistes et prioritairement via l'implantation de points de service vélo (réparation-entretien, vélo- écoles, conseils, etc.).
- **Bénéficiaires** : Associations.

Subvention pour initiation et sensibilisation à la pratique du vélo :

- **Montant de l'aide** : Le Département subventionne au maximum de 50 % pour un plafond de 1000€
- **Conditions** : Actions en faveur de l'apprentissage du vélo auprès des publics en insertion ou des collégiens, et/ou des actions de promotion et de sensibilisation, notamment dans les collèges (sécurité, bienfaits du vélo).
- **Bénéficiaires** : Associations.



Merci !