

Réf. :

Note à l'attention de :
Monsieur le Maire de Villebon-sur-Yvette

Affaire suivie par :

Johanne COLLET
Tel. : 07 64 52 37 62
Mail : johanne.collet@cerema.fr
Direction / Service : Dter IdF / DM / PVSR

Fontenay-sous-Bois, le 16/03/2021

Objet : Avis sur aménagement cyclable Villebon-sur-Yvette

Avis sur aménagement cyclable Villebon-sur-Yvette

Dans le cadre de son plan Vélo, la ville de Villebon-sur-Yvette souhaite réaliser un aménagement cyclable sur sa rue principale, rue des Maraîchers.

La rue est longue d'environ 2km. L'emprise de la voirie varie de 5,50m à 8m.

Le trafic s'élève à 6000-6500 véhicules par jour (cumulé sur les deux sens), avec un équilibre au comptage entre les deux directions. (Valeurs extrêmes : 4000 min / 7000 max).

Une heure de pointe (45 minutes) le matin (école, transports scolaires) et une moindre le soir sont observées.

La ville engage d'importants travaux sur cet axe. Dans le cadre de cette rénovation, elle souhaite créer un trottoir de 1,40m d'un côté, de l'autre un trottoir de largeur variable inférieur au seuil réglementaire (dérogation à faire), et donner une place plus importante aux vélos.

L'AVIS DU CEREMA

Le Cerema recommande de travailler sur le plan de circulation, tel que préciser dans le document CDVIA afin de mettre en sens unique la partie de la rue des Maraîchers comprise entre les rues des Hortensias et de Villiers – la CVCB n'étant pas approprié dans des rues où le volume de trafic journalier est supérieur à 4000 véh. /jour. La circulation relativement soutenue, en particulier, risque de représenter un frein au bon usage de la CVCB (croisements fréquents de véhicules qui mène à une occupation très forte de la rive par ceux-ci).

Dans le cas de l'aménagement prévu par la Ville de Villebon-sur-Yvette, il faut s'assurer de :

1. Adopter des mesures pour garantir le bon fonctionnement de la CVCB

Ces mesures sont d'autant plus importantes que la disposition de la rue des Maraîchers n'est à ce jour pas optimale pour la mise en place d'une CVCB.

- Réduire la vitesse. La municipalité a décidé de faire passer la rue des Maraîchers à 30 km/h dans sa totalité. C'est tout à fait pertinent car cette mesure est une condition indispensable pour le bon fonctionnement de la CVCB sur une voirie étroite en agglomération. Il sera donc crucial de veiller au bon respect de cette limite (des infractions à la limite des 50 km/h ayant déjà été relevées au préalable), avec notamment des aménagements réducteurs de vitesse

- Réduire le trafic : encourager le report modal en réalisant un plan local de déplacements : hiérarchisation des voies, plan de circulation, plan vélo, etc.

2. Suivre les bonnes pratiques de la CVCB

Rappel : La CVCB est une chaussée sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive. Elle est un aménagement de compromis adapté aux profils en travers contraints permettant de matérialiser un espace de circulation délimité pour les cyclistes, mais restant franchissable (à l'inverse d'une bande cyclable) par les voitures et poids-lourds lors des croisements.

- Largeur des rives : 1.50 minimum recommandé,
- Couleur du revêtement : il est recommandé d'utiliser un revêtement différent pour les rives pour une bonne lisibilité de la voirie. Cela a le mérite de faire comprendre plus rapidement la disposition de la CVCB ainsi que de « sanctuariser » cet espace pour le cycliste (les automobilistes comprennent qu'ils ne sont pas censés rouler de façon permanente sur cette partie de la chaussée),
- Signalisation : les bandes de rives n'étant pas des bandes cyclables, il est prohibé de matérialiser la présence des cyclistes par des pictogrammes vélo. Néanmoins, il est possible de signaler la bande de rive par des doubles-chevrons.

3. Aménager un double-sens cyclable (DSC) sur la section à sens unique

Le double-sens cyclable permet à un cycliste de remonter une rue à sens unique. Elle permet ainsi de veiller à la continuité cyclable (si les voitures sont déportées dans d'autres rues dans un sens, le cycliste, lui, peut continuer de circuler).

Ressources : le double sens cyclable

http://www.cotita.fr/IMG/pdf/5_-Le_double_sens_cyclable.pdf

http://voiriepourtout.cerema.fr/IMG/pdf/Fiche02V-BandeCyclab_cle742831.pdf

La signalisation du double-sens cyclable :

- Amorce de bande cyclable avec flot de protection en entrée et en sortie,
- Bande cyclable signalée par une ligne continue T3 5u,
- Largeur de la bande cyclable de 1.5 m minimum (hors marquage), 1m minimum très ponctuellement,
- Pictogramme vélo + flèche indiquant le sens de circulation (contresens par rapport aux voitures) tous les 50 m,
- M9v2 (sauf vélos) sous le panneau sens interdit d'un côté, et C24a en entrée de rue à sens unique.

Ressources : signalisation du double-sens cyclable

http://voiriepourtout.cerema.fr/IMG/pdf/prise_en_compte_des_personnes_fragiles_double_sens_cyclable_cle01bf1e.pdf

Les avantages du double-sens cyclable :

Le DSC peut avoir tendance à effrayer car on pense que le face-à-face entre les cyclistes et les automobilistes est dangereux. Bien au contraire, c'est précisément cette disposition qui rend le DSC sûr : les vélos et les véhicules se voient mutuellement et ralentissent ainsi. Les statistiques prouvent que le DSC réduit l'accidentologie.

Ressources : retours d'expérience sur le double-sens cyclable

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/double-sens-cyclable-mode-emploi-film-pedagogique-8-mn>

https://www.au5v.fr/IMG/pdf/fi04313_ve_lo_n29_de_marche_mise_en_dsc_lille_me_tropole.pdf

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/doubles-sens-cyclables-paris-evaluation-concluante>

4. Accorder une vigilance accrue à...

- La communication et pédagogie autour du fonctionnement de la CVCB => documents sur la signalisation réglementaire en entrée et sortie, + signalisation additionnelle et section courante,
- L'aménagement des arrêts de bus au niveau de la CVCB. Pour signaler l'arrêt de bus, il est possible : 1) d'adopter un marquage similaire à celui de la bande cyclable : le marquage est interrompu avant l'arrêt de bus afin de pouvoir laisser le bus se rapprocher du quai ; 2) de laisser le marquage de la rive, étant donné que celle-ci peut être franchie par les véhicules motorisés. Dans un cas comme dans l'autre, l'arrêt doit être rendu visible par le marquage en zig-zag jaune au sol, ou un revêtement légèrement différent pour signaler efficacement son emplacement.

5. Aménager une zone de rencontre aux alentours des bâtiments publics centraux

Au niveau des grands bâtiments publics (médiathèque par ex), il serait pertinent d'aménager une zone de rencontre. Pour rappel, une zone de rencontre est une section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. (article R.110-2 du Code de la route).

- 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.

Ressource : zone de rencontre et rues apaisées

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/retour-webinaire-amenager-rues-apaisees>

L'aménagement d'une zone de rencontre permettrait notamment de créer un espace plus urbain (en introduisant notamment du mobilier tels que des bancs, des éléments paysagers et végétaux, ...) autour des bâtiments emblématiques de l'axe.

Pour le Cerema,
Johanne COLLET
Responsable d'études modes actifs