

Proposition de plan vélo/marche pour le déconfinement à Gentilly



19/5/2020

Etat des lieux

Le vélo plutôt que la voiture : 5 arguments

- Une solution **moins cher**
- Une voie pour vélos permet de **faire circuler jusqu'à 4x de personnes** qu'une voie pour voitures
- 50% des foyers à Gentilly ne possèdent **pas de voiture**
- La **qualité de l'air** doit être préservée pour protéger les personnes victimes de difficultés respiratoires
- Le vélo permet de **s'aérer** en période de déconfinement partiel



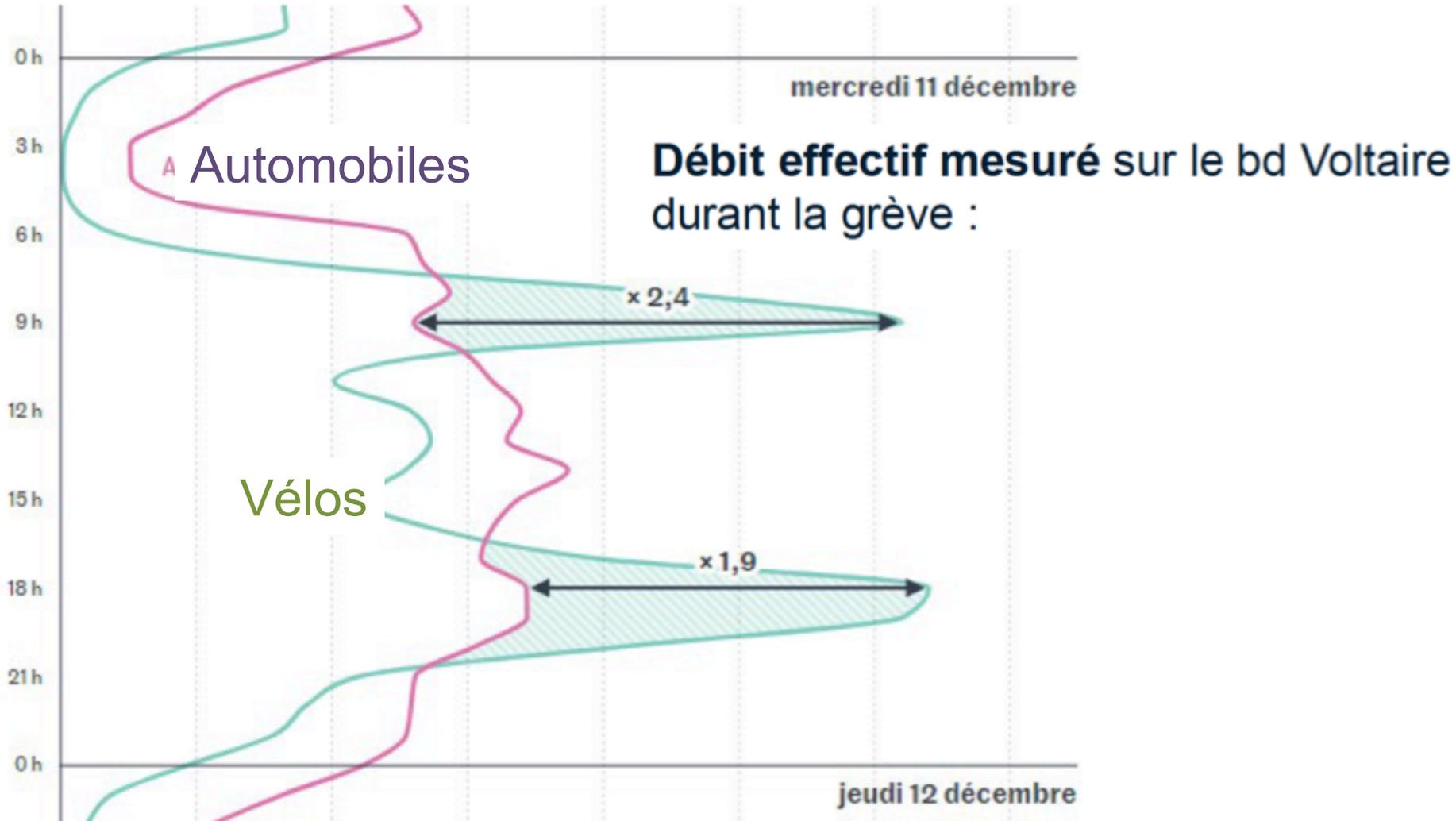
Le vélo occupe peu d'espace



Space nécessaire pour transporter le même nombre de personnes en voiture, en bus ou à vélo

/ www.todinbennett.com
(Des Moines, Iowa - August 2010)

En ville, le vélo est plus efficace que la voiture



Un grand potentiel pour que le vélo soit un moyen de transport efficace à Gentilly

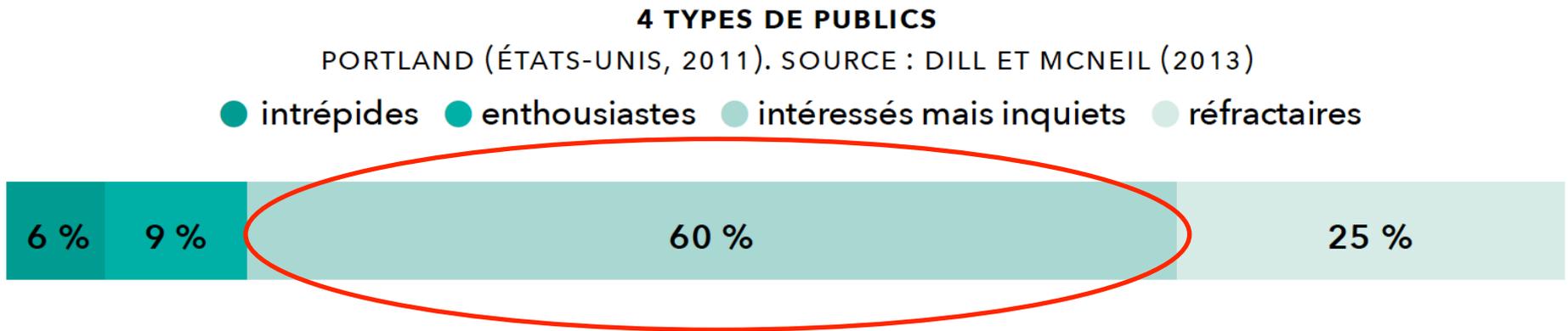
Actifs vivant a Gentilly

Actifs vivant hors Gentilly et travaillant à Gentilly



1 actif sur 2 travaille à moins de **6 km** (30 min) en vélo de son domicile

Comment faire pour que les voyageurs des transports en commun se mettent au vélo?

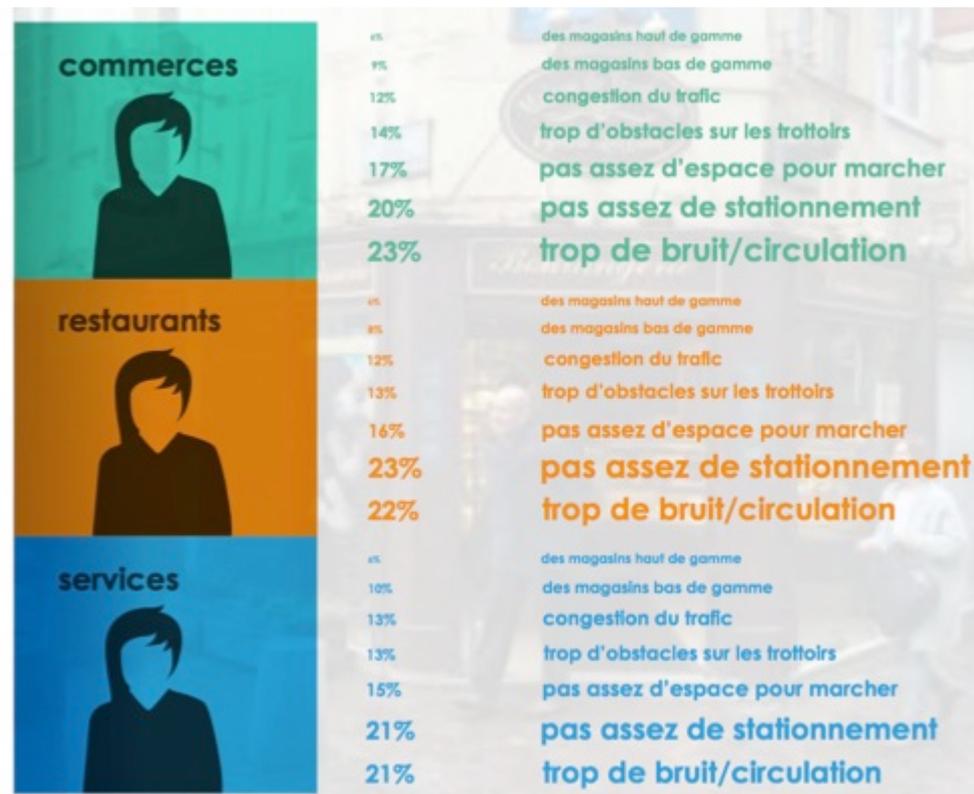


Réponse: Sécurité et efficacité des aménagements

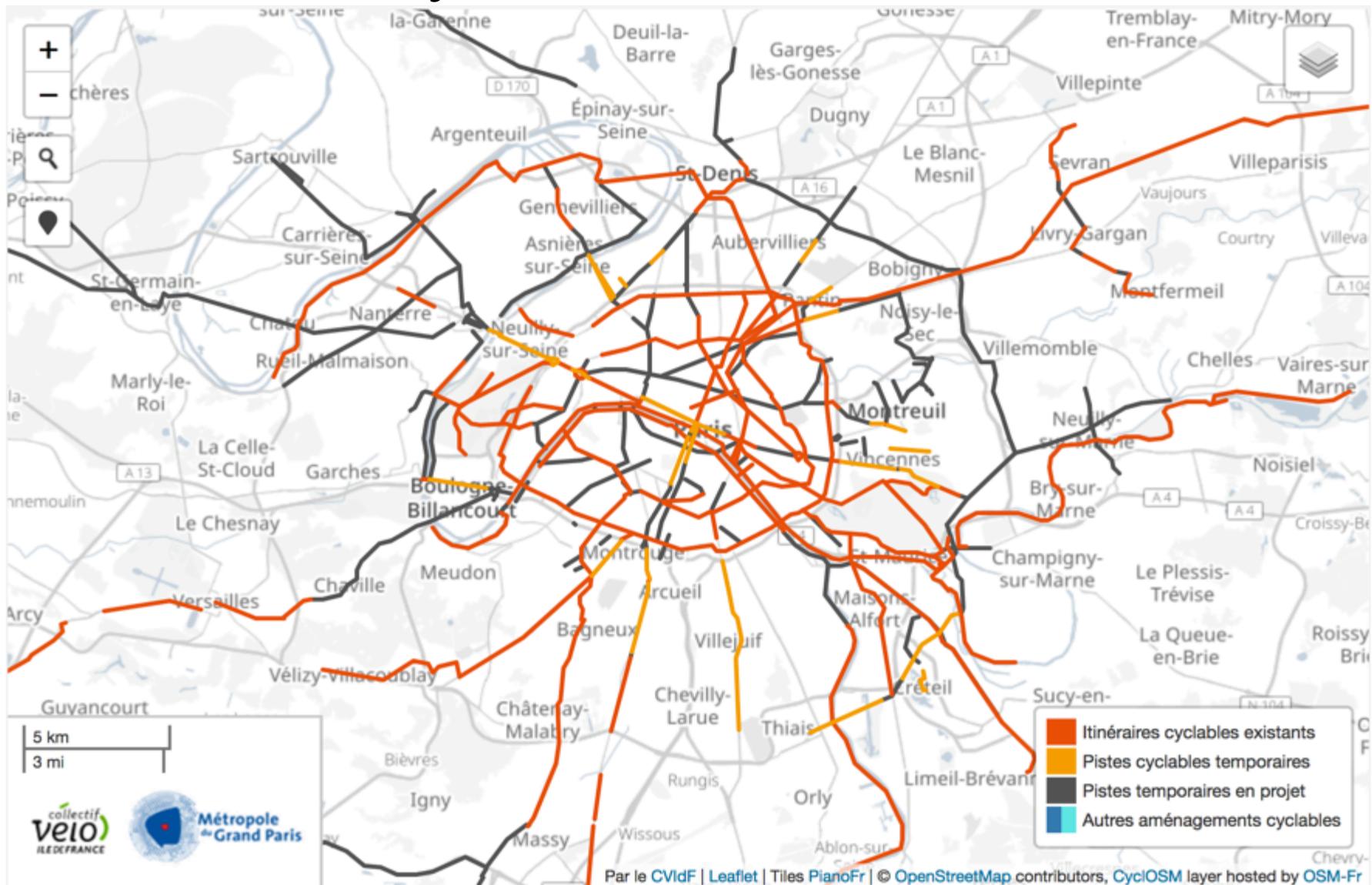
Le stationnement voiture: une perception différente des commerçants et des clients

Ce que pensent **les commerçants:**

et **leurs clients:**



Un engouement régional pour les pistes cyclables sanitaires



Un plan à 3 volets pour Gentilly

1. **Modification légère et temporaire de la voirie**
en faveur des vélos et des piétons
2. **Organisation d'ateliers de réparation vélo**
pour sortir les vélos des caves
3. Campagne de **communication** officielle + par réseaux

Proposition de plan marche/vélo sanitaire à Gentilly

Avec CD 94

- **Axe SUD-NORD** : assurer continuité cyclable Ave Raspail dans le sens Paris (RD127). 0.5 km de RD
- **Axe EST-OUEST**: Appaisement Prés Wilson-Jaurès (D50). Réduction du de trafic motorisé traversant. 0.7 km de RD

Avec le Territoire

- Cul de sac piéton/vélo à **Ténine et Romain Rolland**
- ~~Zone 30 sur toute la ville (mesure symbolique)~~

Ville de Paris, avec CD94

- **Porte de Gentilly**: Travailler avec Paris (Ave Pierre Coubertin).

Volet 2: ateliers de réparation vélo

- **3 Ateliers vélos sur l'espace public:** professionnel + associatif (Budget maxi 2 k€)
- **Dates:** sam 16/5, mer. 20/5, ven.21/5.
- **Lieux:** Parvis centre culture, rue Kleynhoff, place du Chaperon vert
- **Grand succès du 1er atelier:** 80 vélos réparés, 8 volontaires.

Atelier vélo du 16 mai



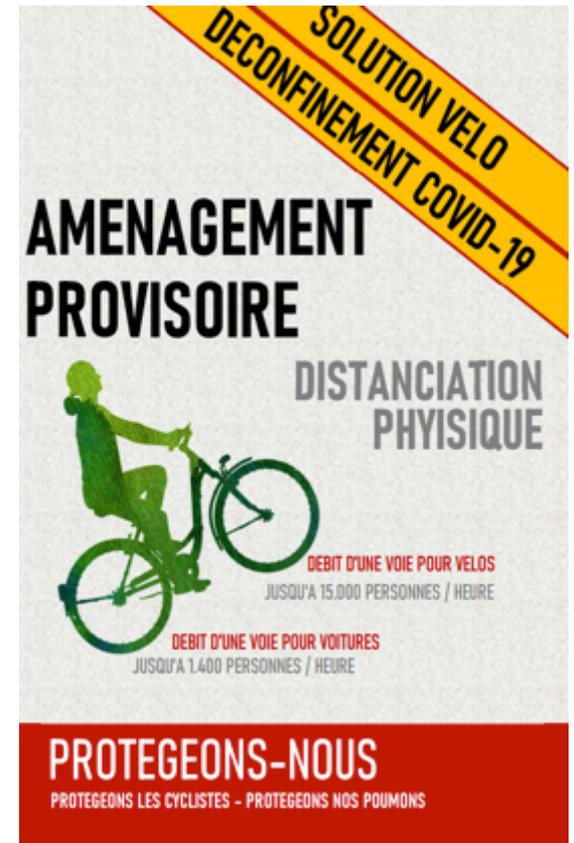
Volet 3: Communication

Objectifs

- Offrir une alternative aux transports en commun
- Préserver la qualité de l'air
- Permettre la distanciation physique

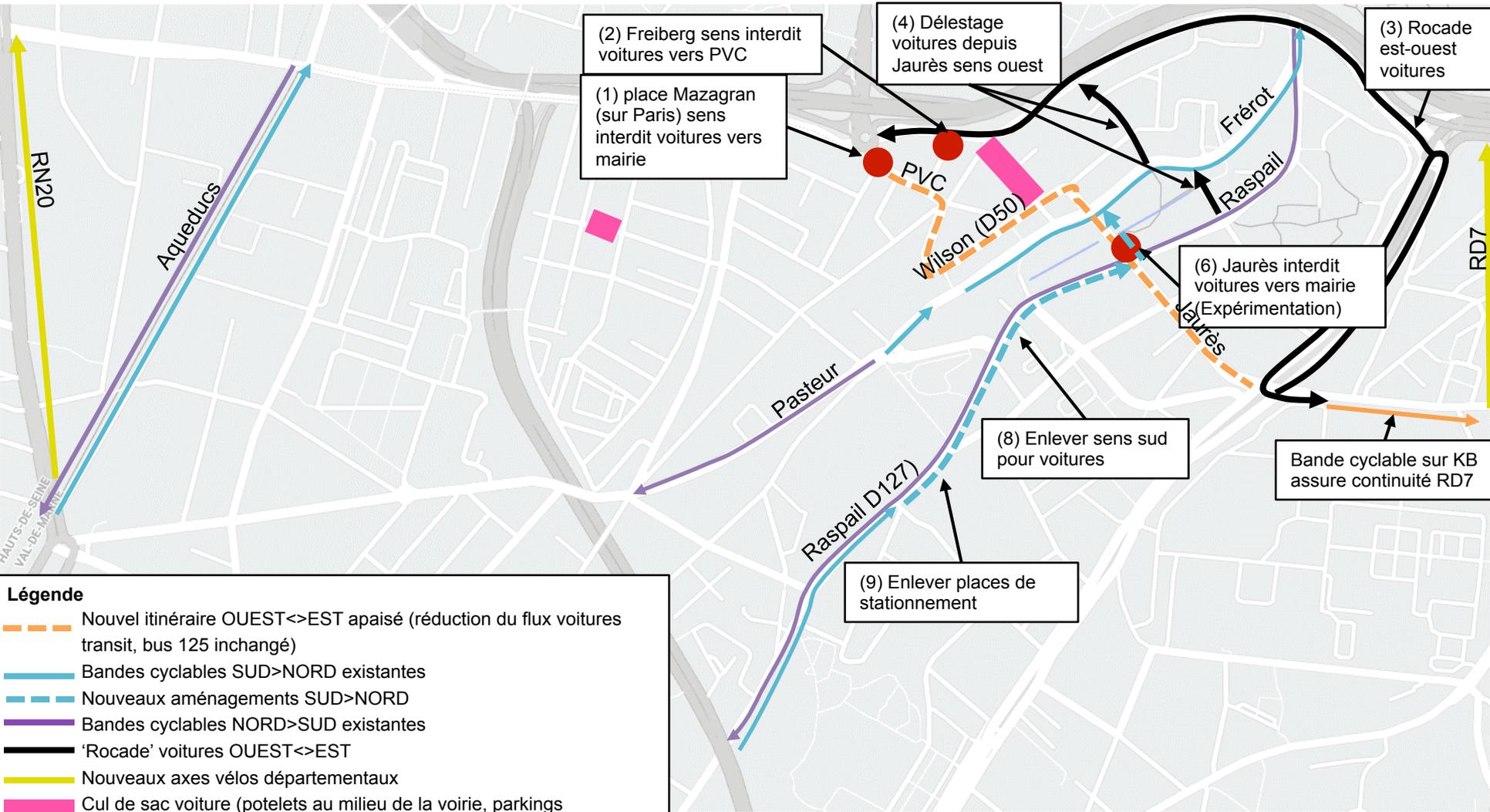
Moyens

- Ateliers vélo
- Aménagements de la voirie



Affiches, 4 pages, VAG, conseils quartier, conseillers municipaux, associations, réseaux sociaux, ...

PROPOSITIONS DE MODIFICATION VOIRIE

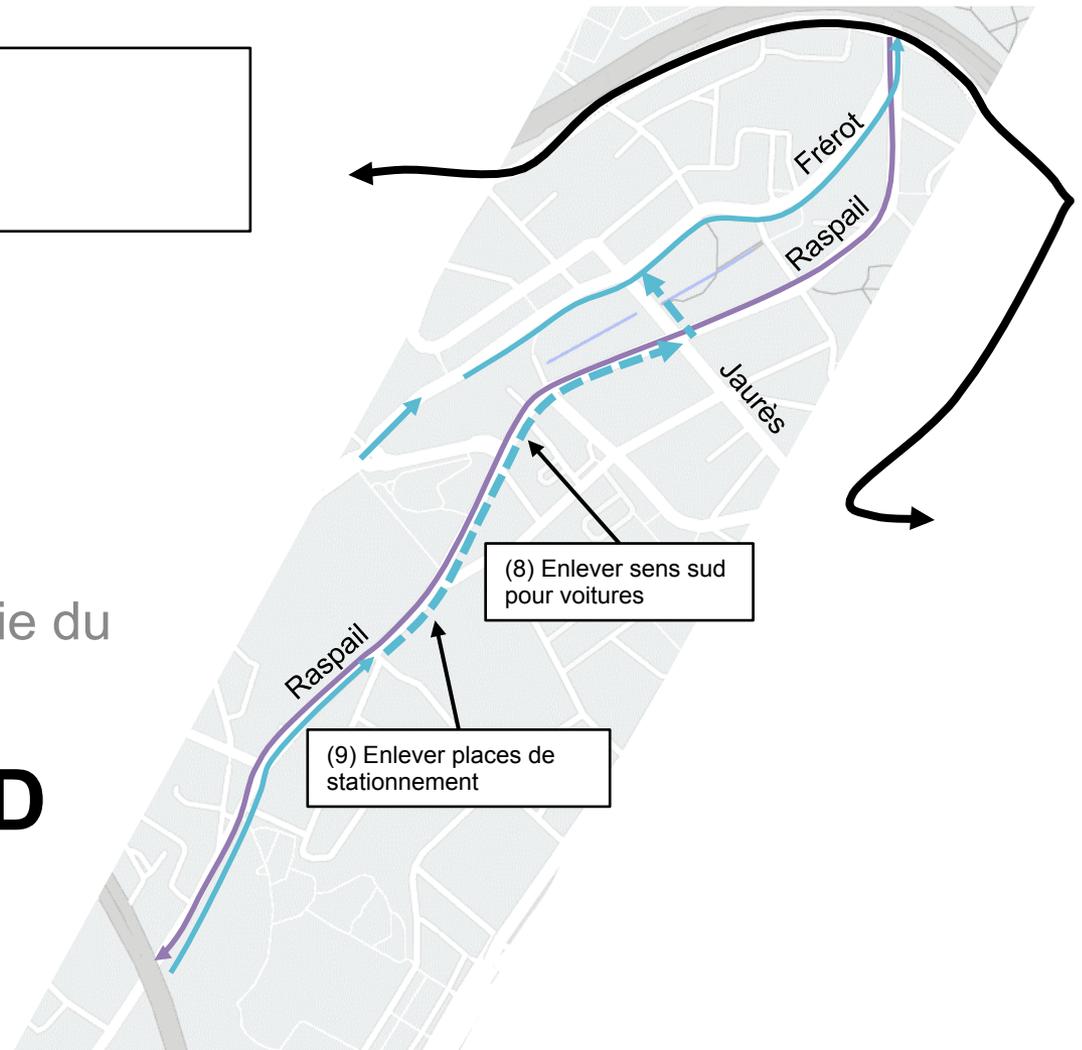


Légende

- Bandes cyclables SUD>NORD existantes
- Nouveaux aménagements SUD>NORD
- Bandes cyclables NORD>SUD existantes
- 'Rocade' voitures OUEST<>EST

Avenue Raspail
Axe prioritaire faisant partie du
tracé du RER-vélo

AXE SUD-NORD



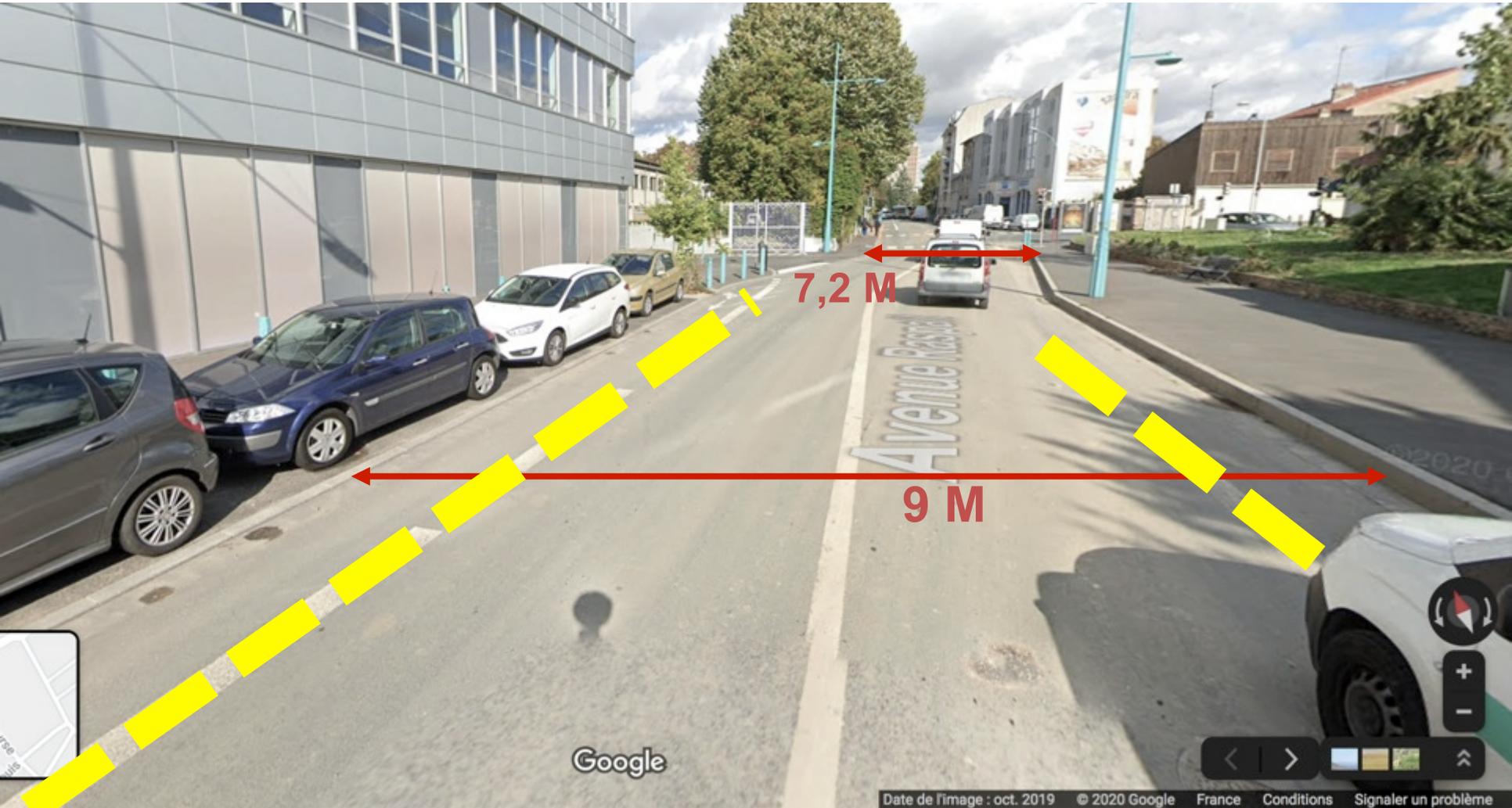
Avenue Raspail, Sanofi,

A faire : reprendre peinture des bandes cyclables dans les deux sens



Avenue Raspail, Sanofi nord,

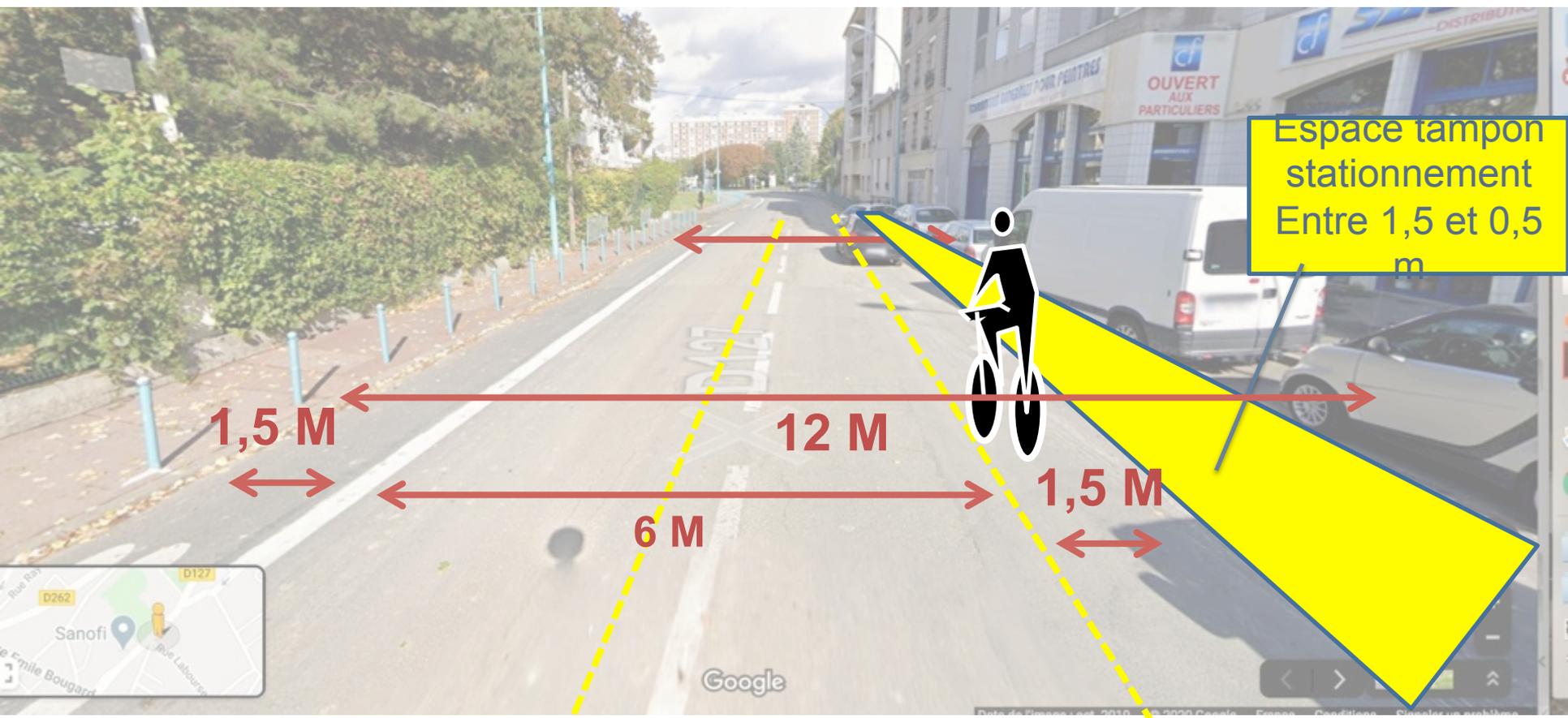
A faire: Reprendre peinture bande cyclable de droite



Ave Raspail, devant Baquet,

Section complexe car la voirie se rétrécit, de 14 à 9 m. Il faut supprimer les 2 dernières places de stationnement pour que la bande cyclable soit OK, ou rétrécir la voirie à 5,5 et ajouter espace tampon stationnement.

Supprimer aussi plot béton au bout



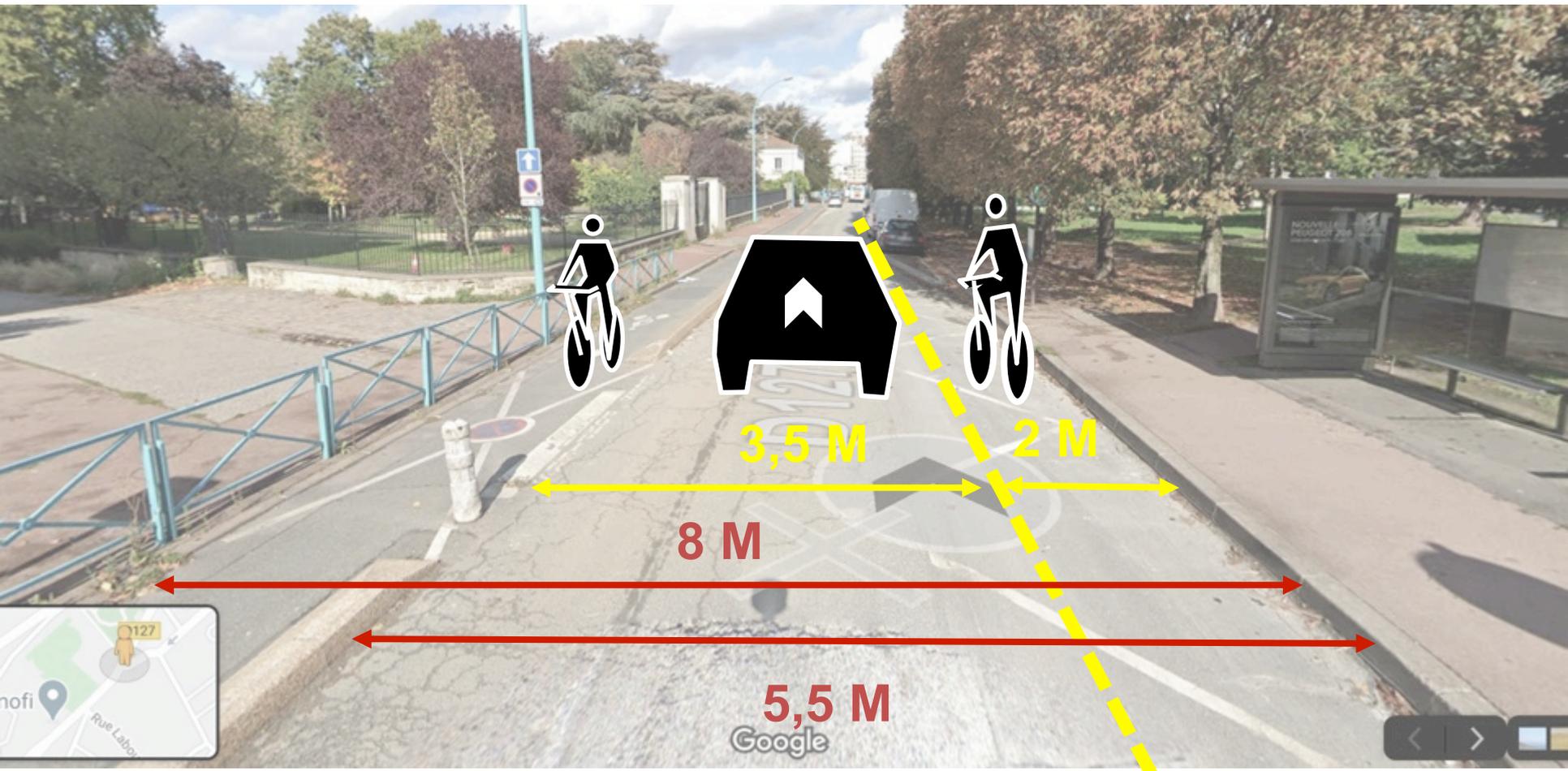
Note: L'espace tampon stationnement sert à empêcher le danger pour le cycliste lors de l'ouverture d'une portière (minimun 0,5 m)

Ave Raspail, au croisement avec rue du Bout du Rang

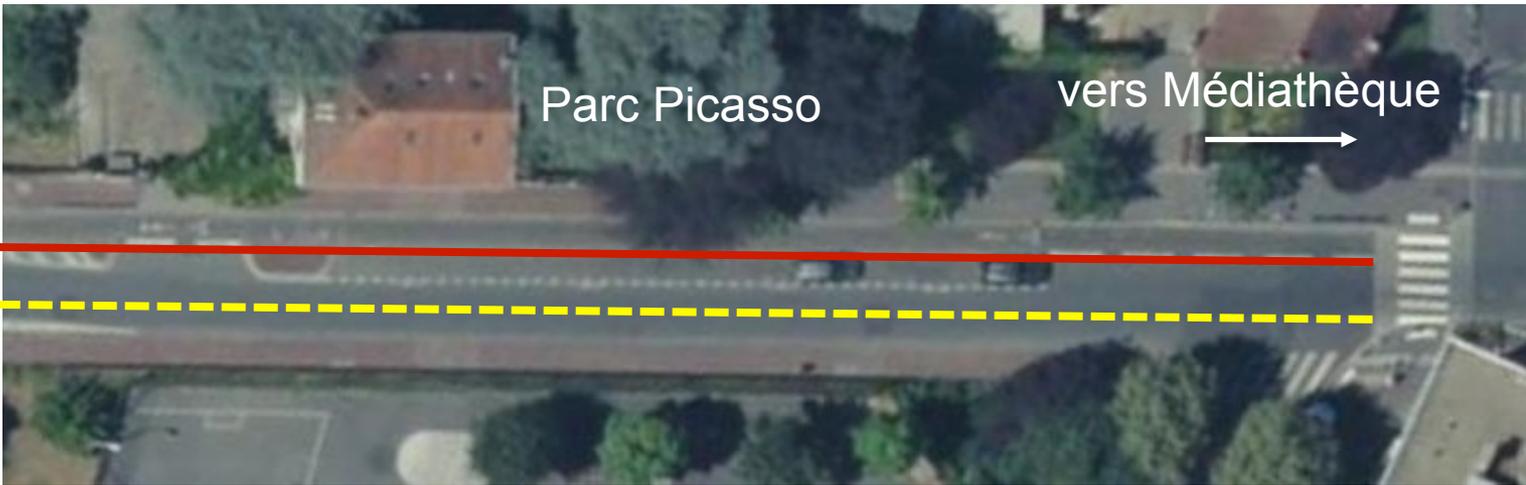
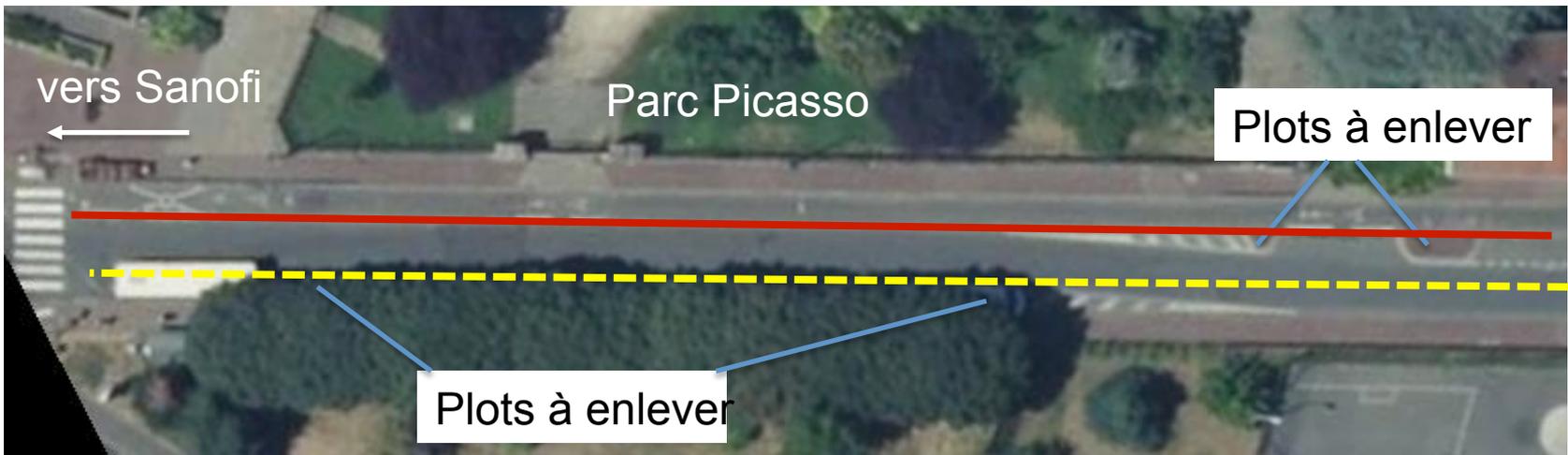
Section complexe car la voirie se rétrécit encore à 7,5 m. Idéalement il faudrait supprimer le double sens voitures (mais bus 185). **Proposition:** laisser en l'état avec discontinuité cyclable sur 60 m (danger)



Ave Raspail, devant Picasso,
Enlever stationnement (15 places) pour rajouter bande cyclable sens NORD



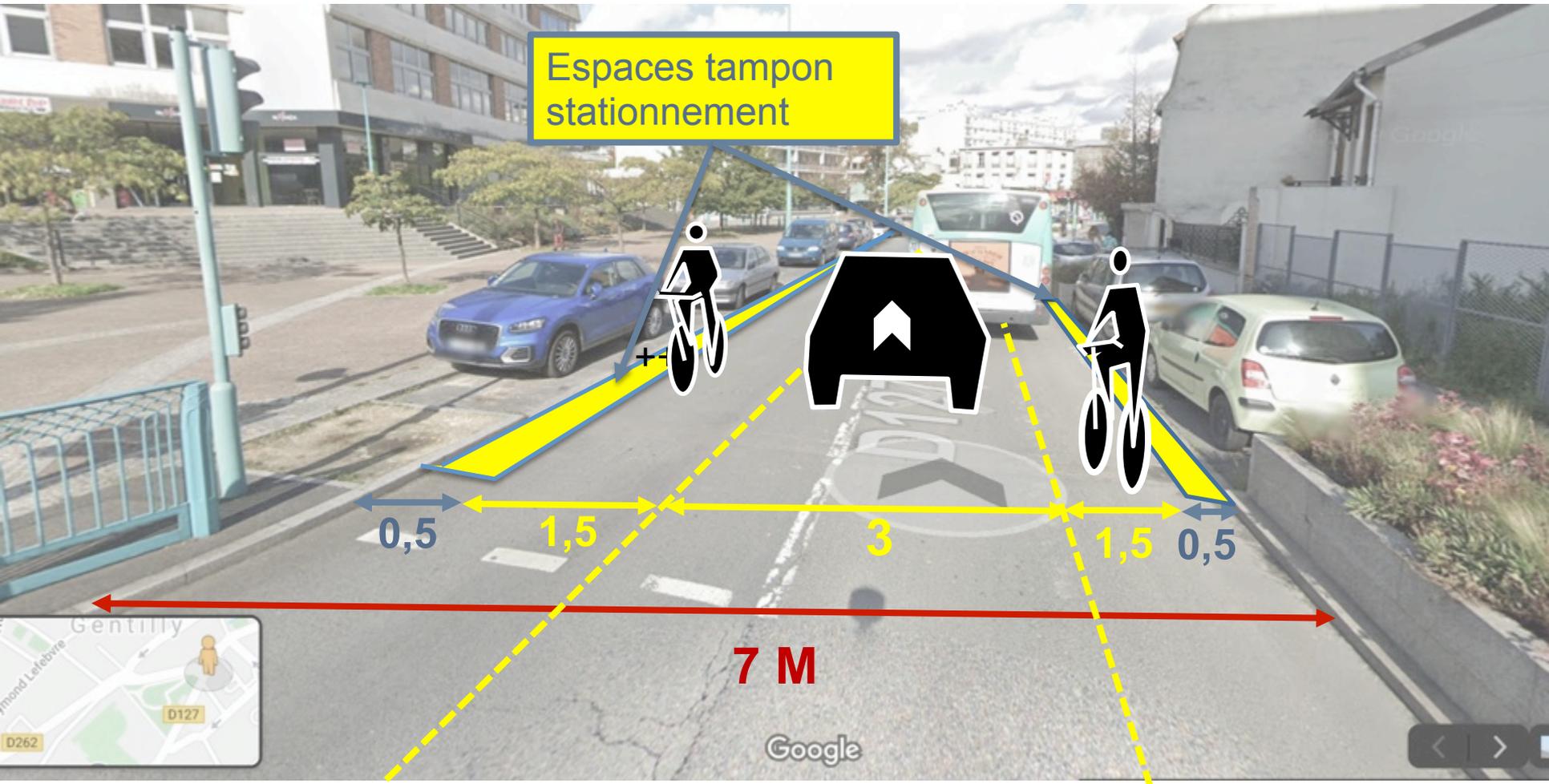
Ave Raspail, devant Picasso, vue du dessus



Ave Raspail, devant centre culturel,

Point difficile. Discontinuité cyclable dans les deux sens.

Proposition: enlever le sens voiture vers le sud et changer de sens la rue du G^{al} Leclerc sur une partie. Stationnement maintenu



Ave Raspail, devant centre culturel (II),

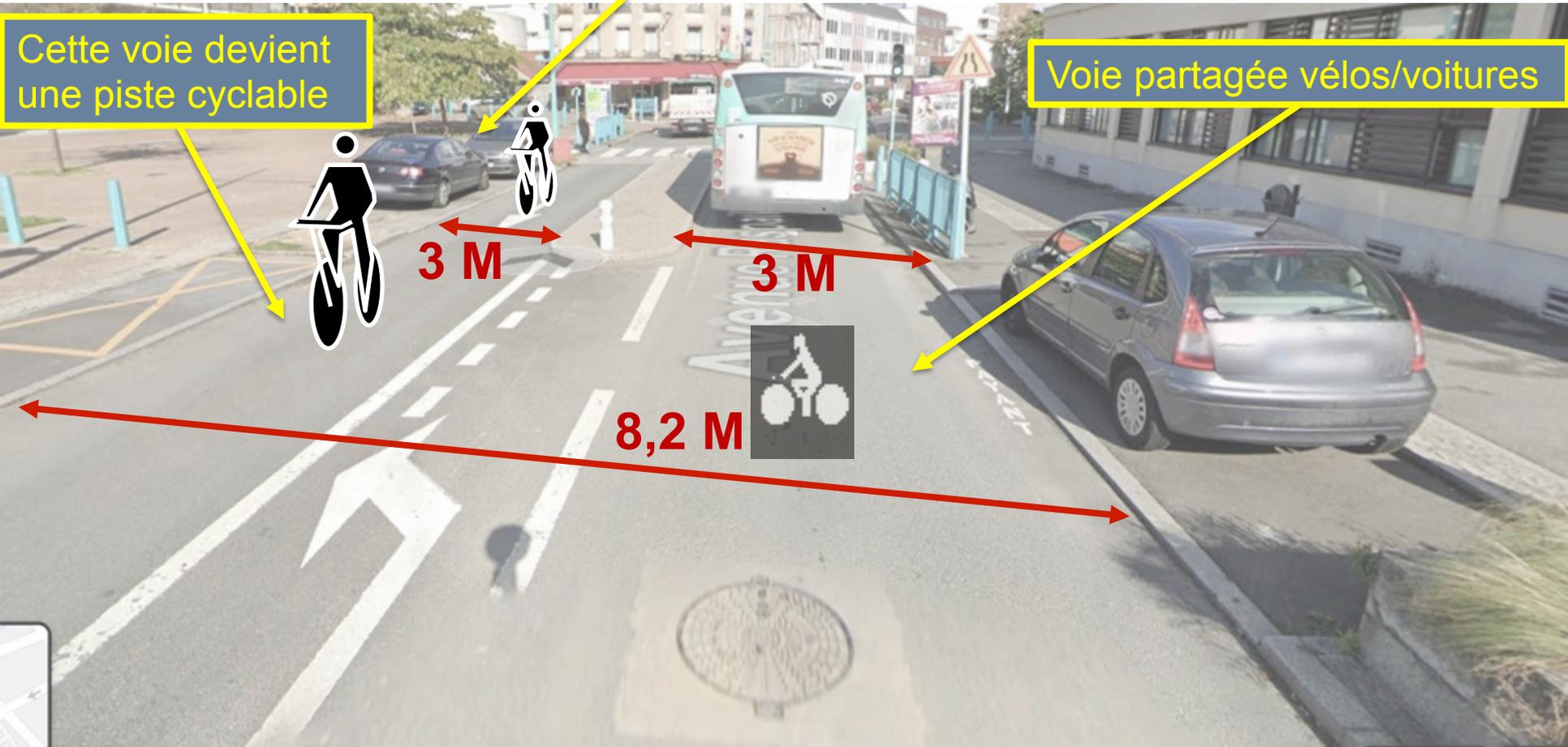
Point difficile. Discontinuité cyclable dans les deux sens.

Proposition: enlever le sens voiture vers le sud et convertir en piste cyclable. La discontinuité cyclable ver le nord demeure

Supprimer 2 stationnements

Cette voie devient une piste cyclable

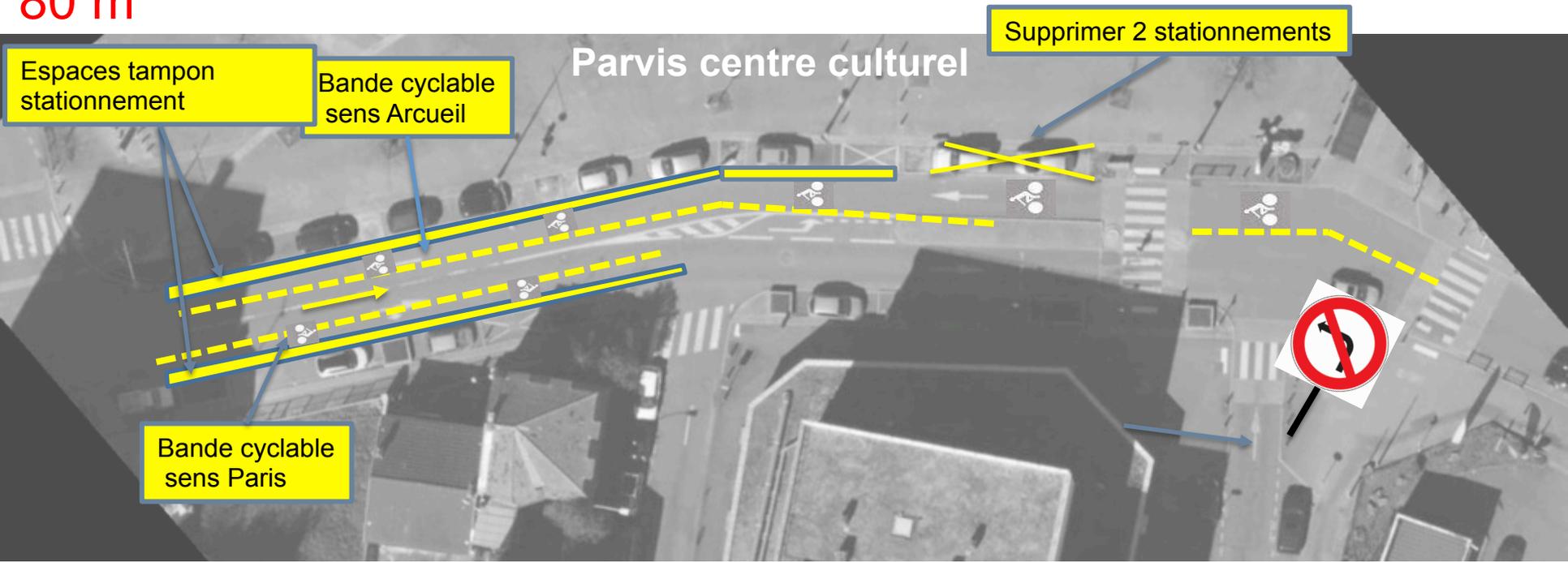
Voie partagée vélos/voitures



Ave Raspail, devant centre culturel (I et II), vue du dessus

Point difficile. Discontinuité cyclable dans les deux sens.

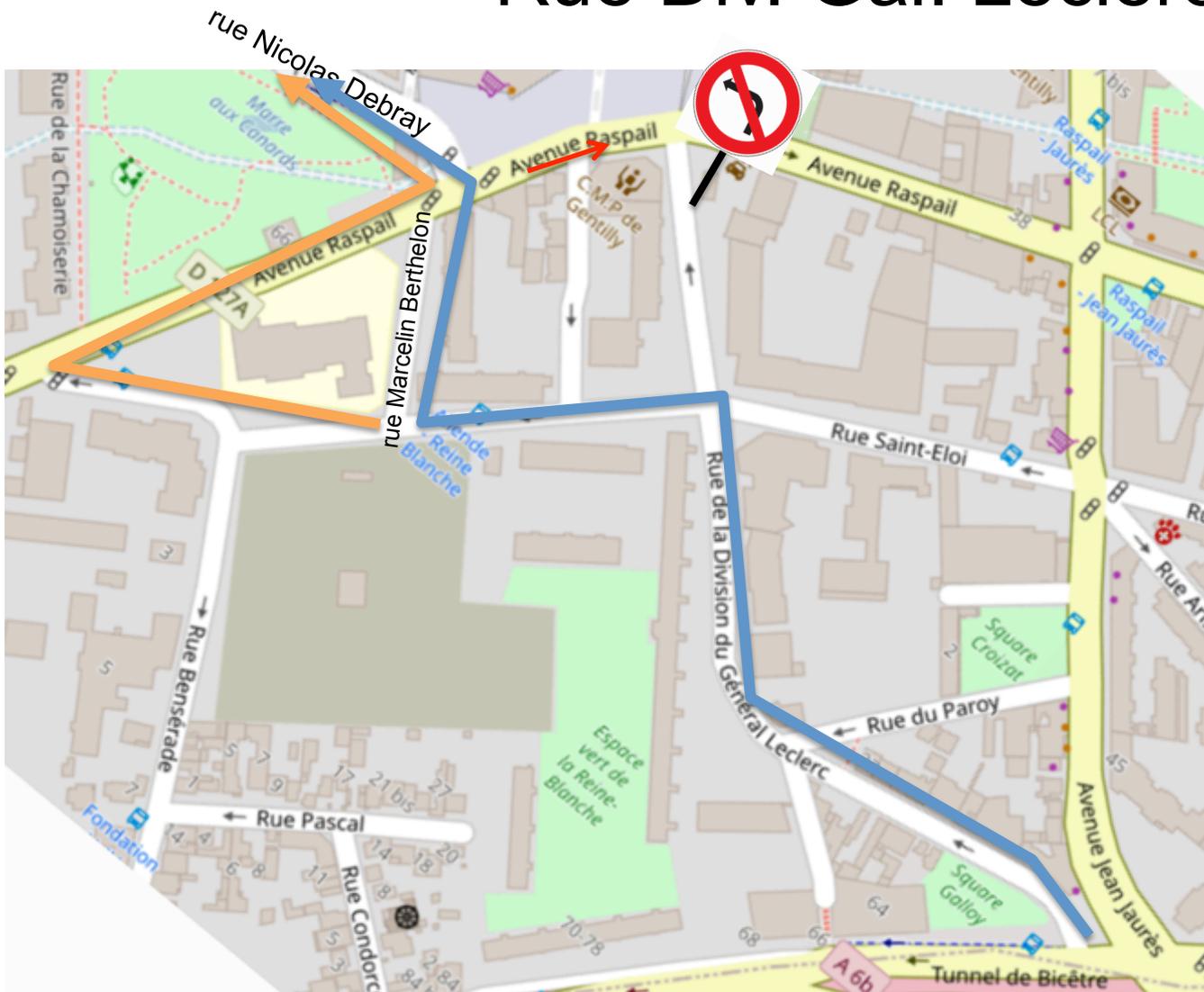
Proposition: enlever le sens voiture vers le sud et convertir en piste cyclable. La discontinuité cyclable vers le nord demeure sur 80 m



rue François
Léonie Bathilde

rue G^{al}.
Leclerc

Impacts du tourne-à-gauche interdit à Rue Div. Gal. Leclerc

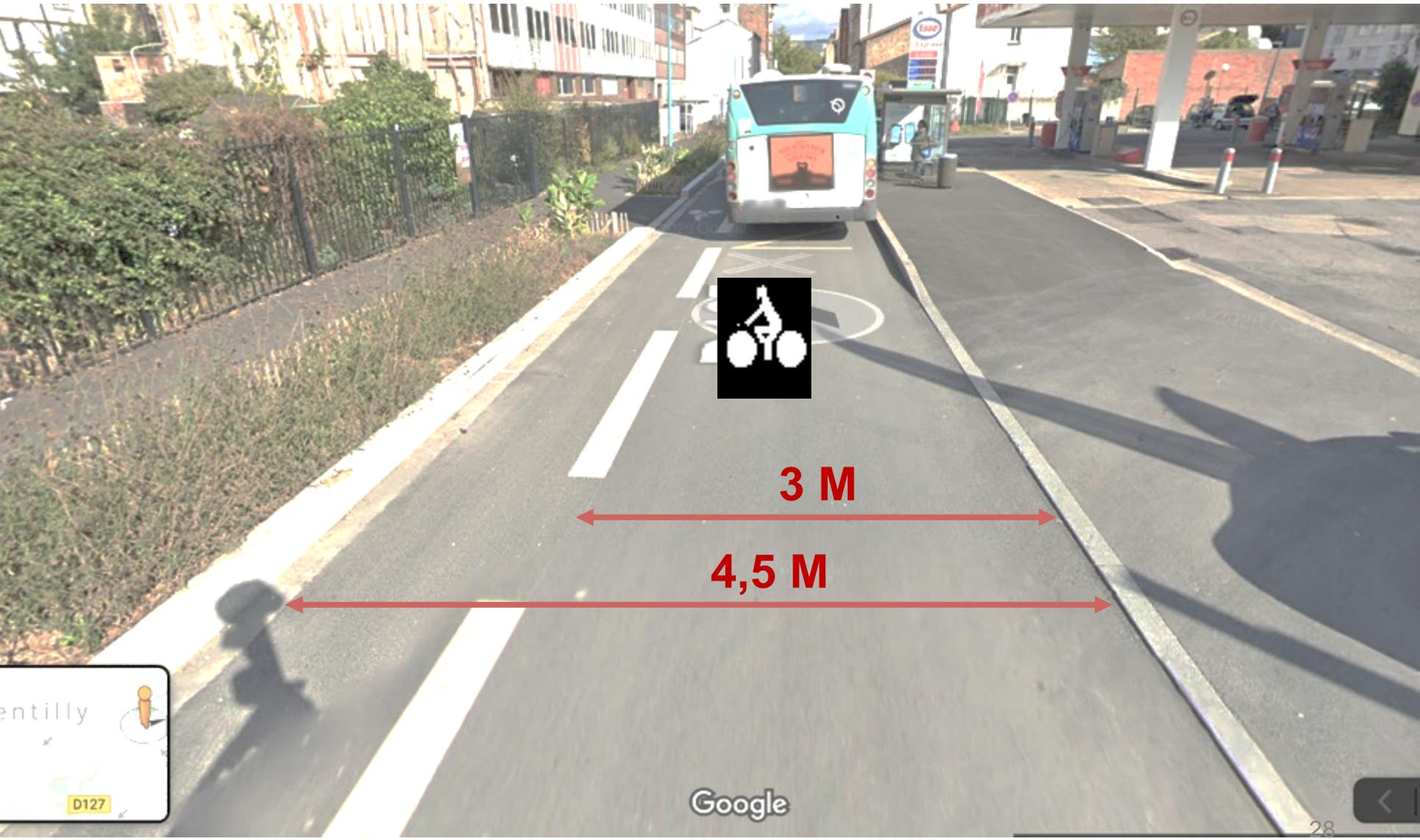


→ Nouveau sens
unique circulation
voitures

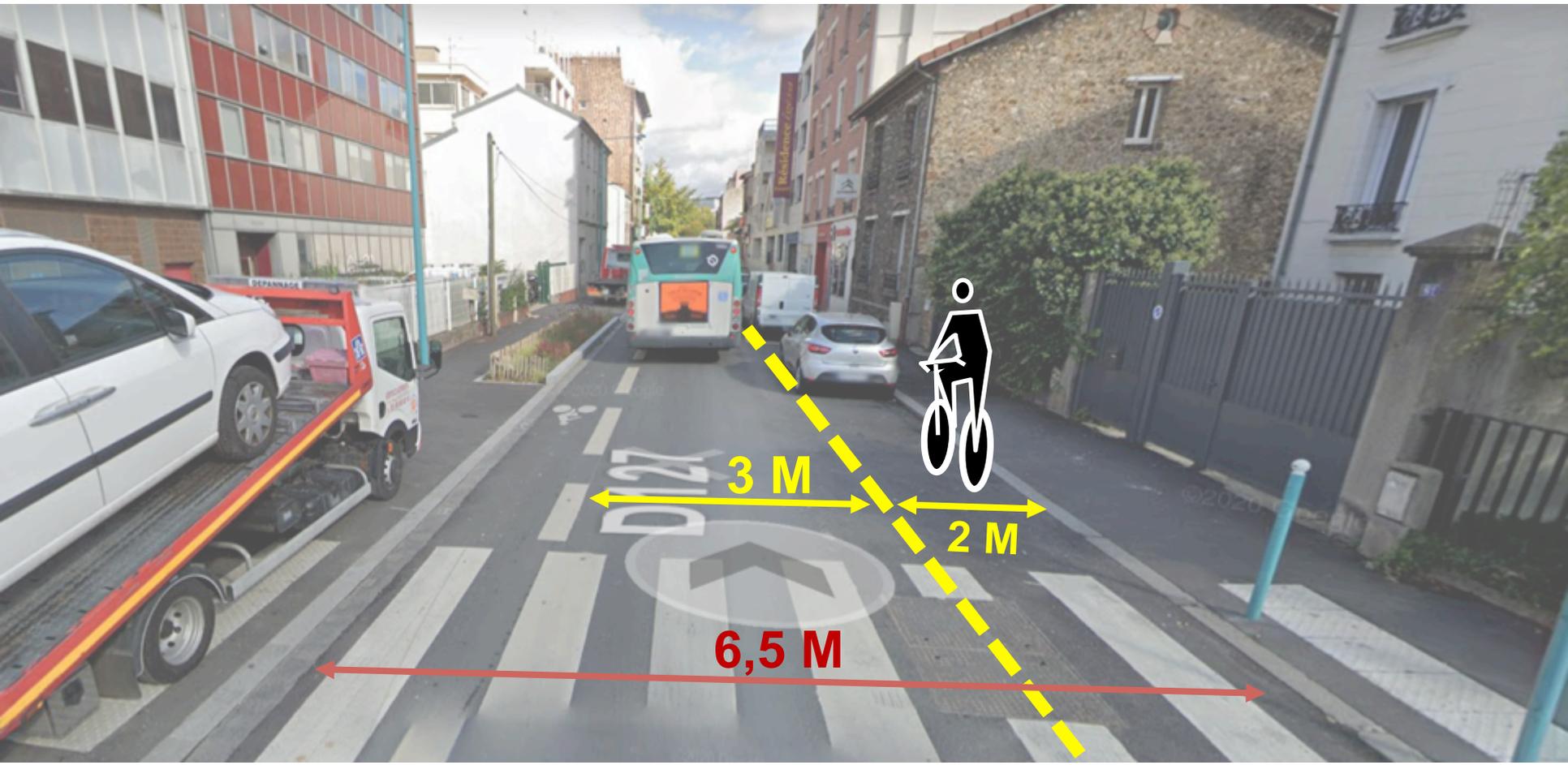
La rue Marcelin Berthelot est à double sens. Possible délestage pour rejoindre Nicolas Debray (en bleu). Si elle était mise cul de sac vélo, alors les voitures prendraient l'itinéraire orange

Ave Raspail, devant gentilJardin,

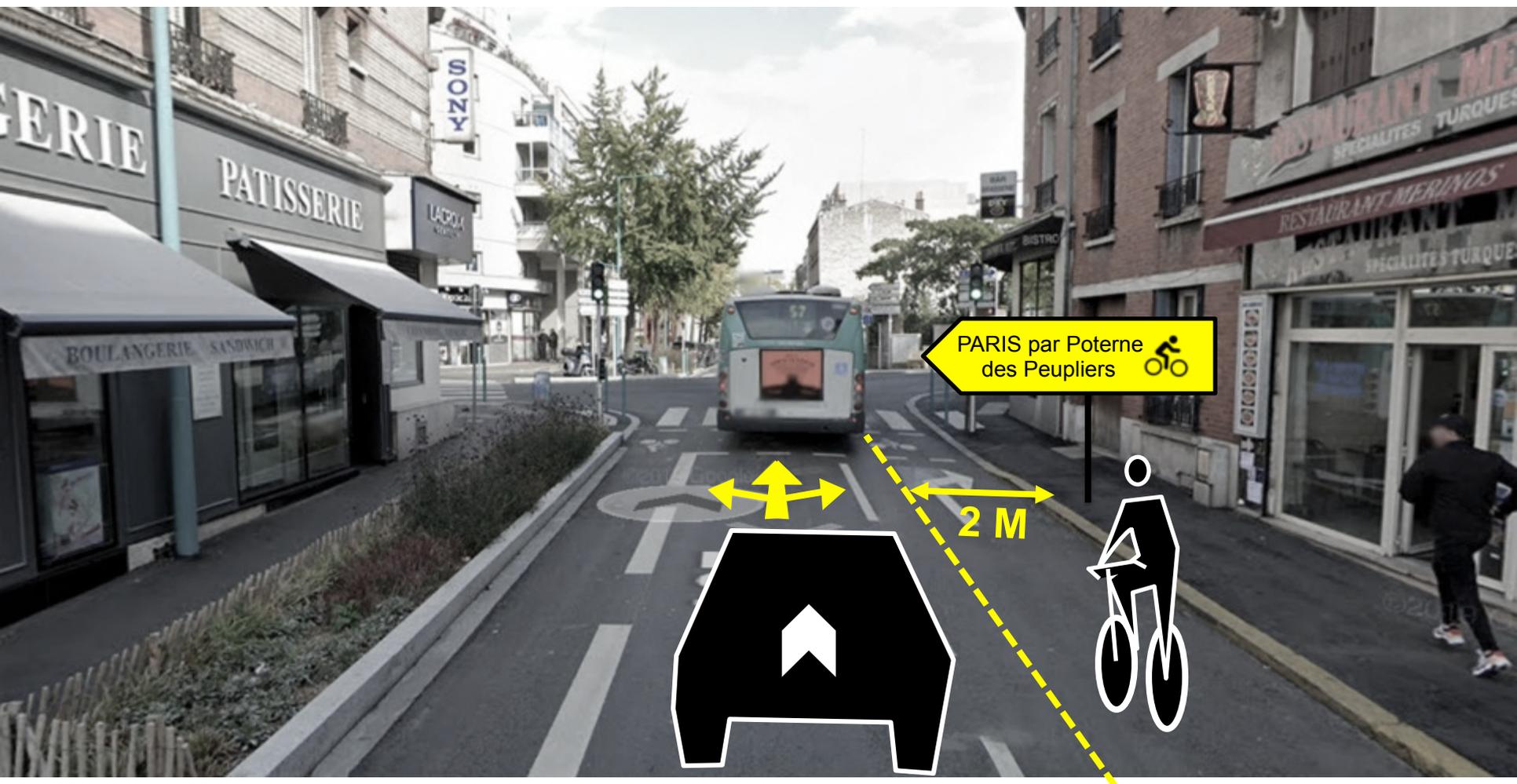
Pas de continuité cyclable possible ici. Rajouter pictos vélos avec chevrons pour légitimité vélo sens Paris (?)



Ave Raspail, devant Ravier-Touzard orthopédie,
Enlever stationnement (5+2) pour bande cyclable. 2 places de livraison resteraient au milieu de la bande



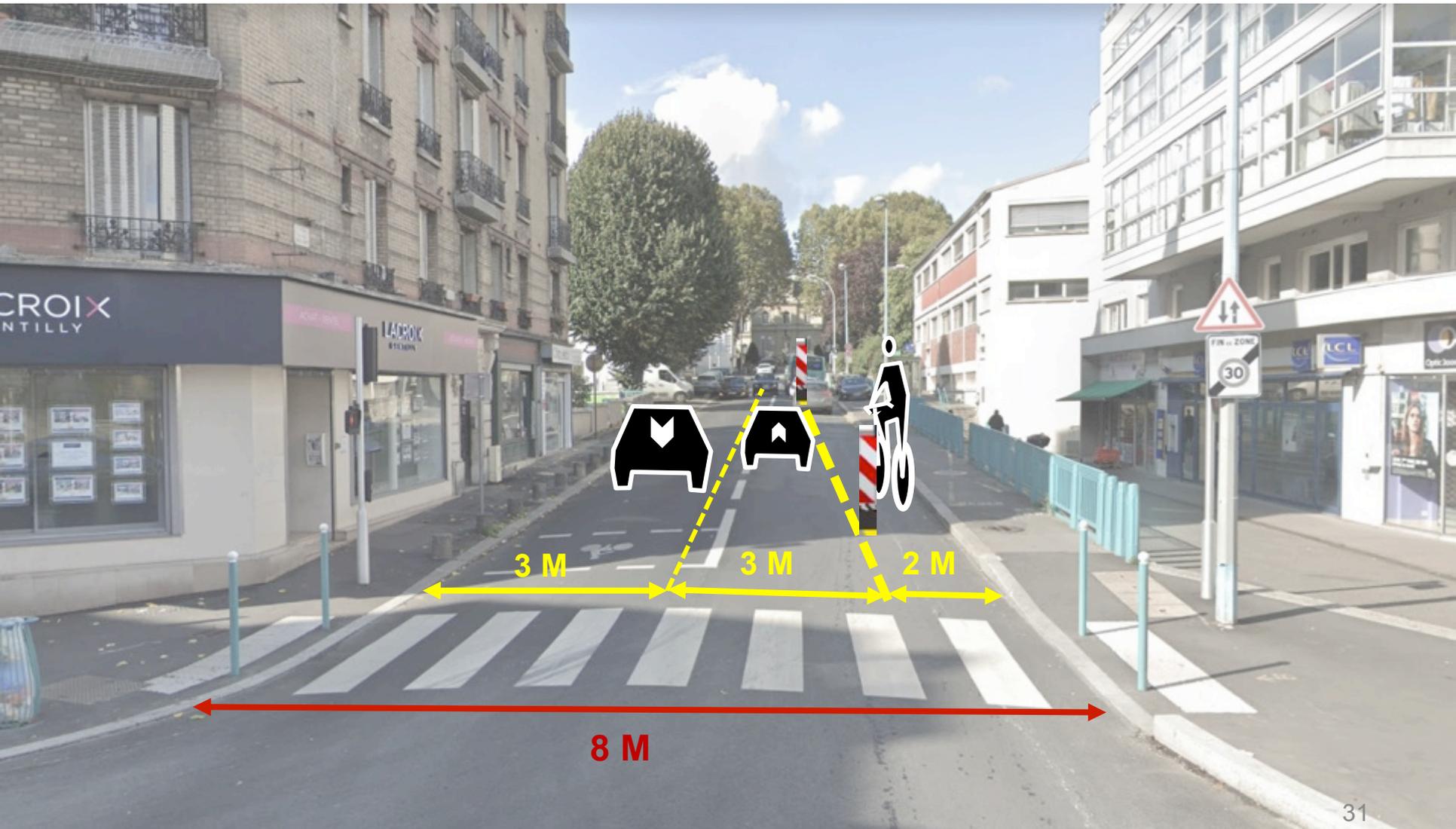
Avenue Raspail, au croisement avec Jaurès,
Enlever la voie « tourne à droite » pour la remplacer par une bande cyclable.



L'itinéraire vélo sud-nord tourne à gauche sur Jaurès pour continuer par Frérot.
Voir ci-dessous le 'Détail du croisement Raspail-Jaurès'.

Jaurès, entre Raspail et Frérot (vue vers Mairie)

Option 1. Voitures dans les deux sens. Bande vélo large en montée avec potelets. Cet aménagement fait partie de l'itinéraire sud-nord, déjà présenté.



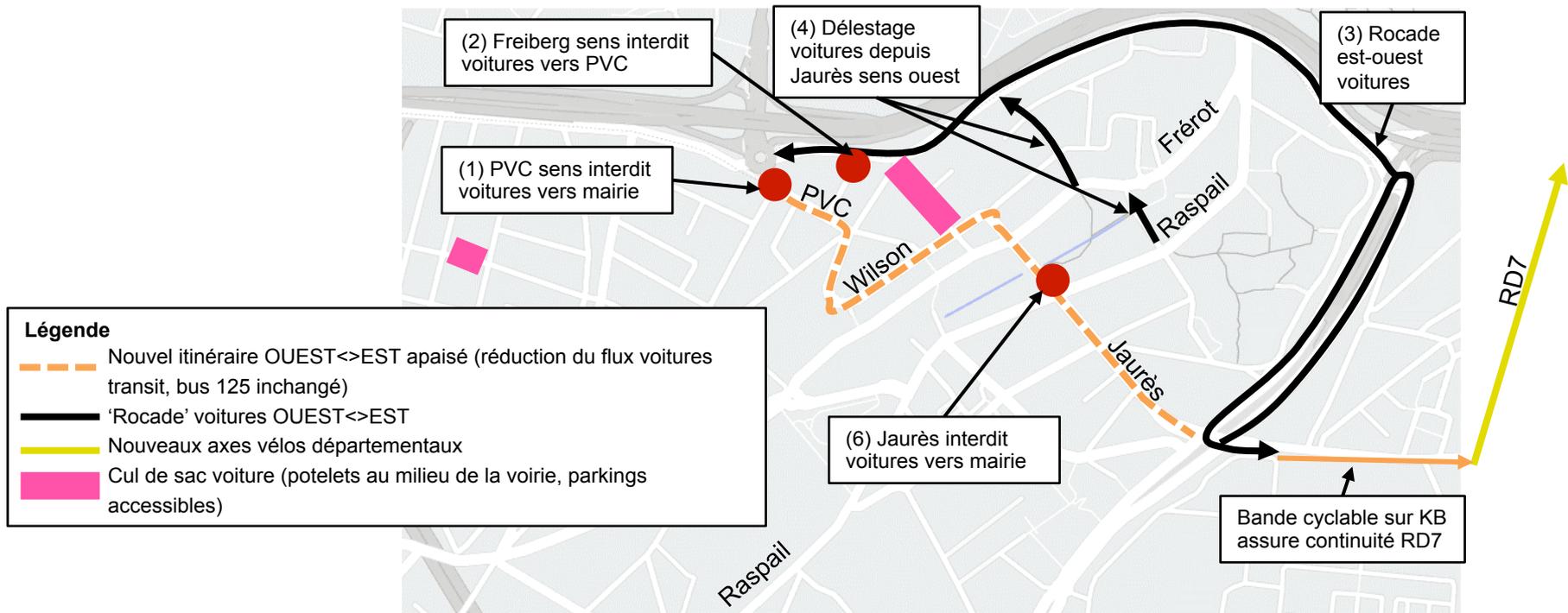
Axe sud-nord. Bilan (I)

Section	Linéaire de nouvelle bande cyclable (m)	Stationnement supprimé	Plots béton à enlever	Linéaire de peinture (m)
Raspail, Sanofi	0	0	0	255
Raspail, Baquet	80	0	1	300
Raspail, Picasso	170	15	4	160
Raspail, Centre culturel	130	2	0	250
Raspail, Gentil'Jardin	120	7	0	110
Total	500	24	5	1075

Minimum nécessaire pour trajet sud-nord fonctionnel

Axe sud-nord. Bilan (II)

Section	Impact sur circulation voiture	Panneaux à ajouter
Raspail, Sanofi	Non	
Raspail, Baquet	Non	
Raspail, Picasso	Non	
Raspail, Centre culturel	Sens sud voitures sur D127 supprimé entre G ^{al} Leclerc et Nicolas Debray.	
Raspail, Gentil'Jardin	Non	1



Pl. Mazagran <> PVC <> Wilson <> Jaurès <> Le Kremlin-Bicêtre

AXE OUEST <> EST (D50)

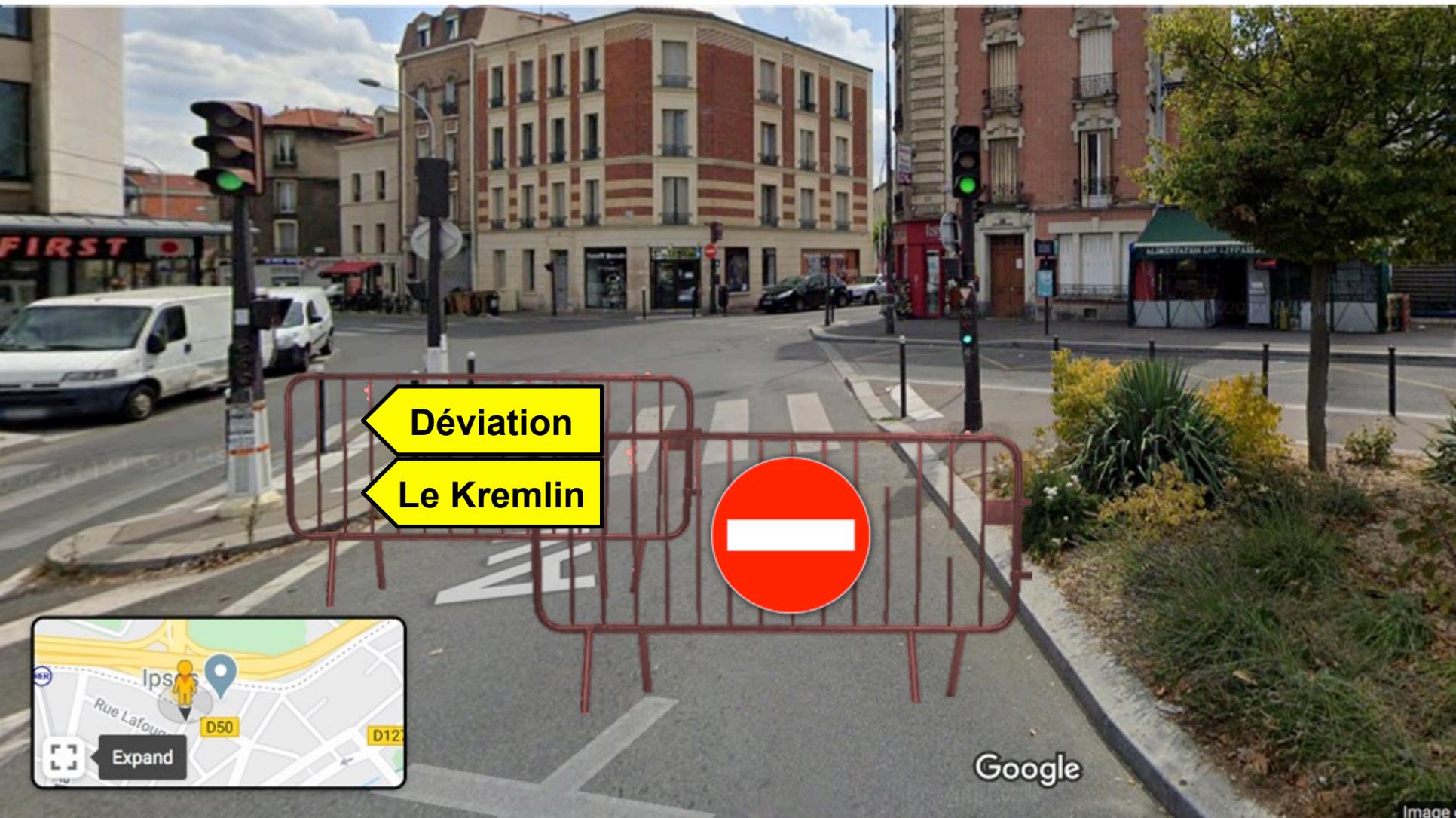
place Mazagran vers PVC direction Mairie

Demande pour ville de Paris

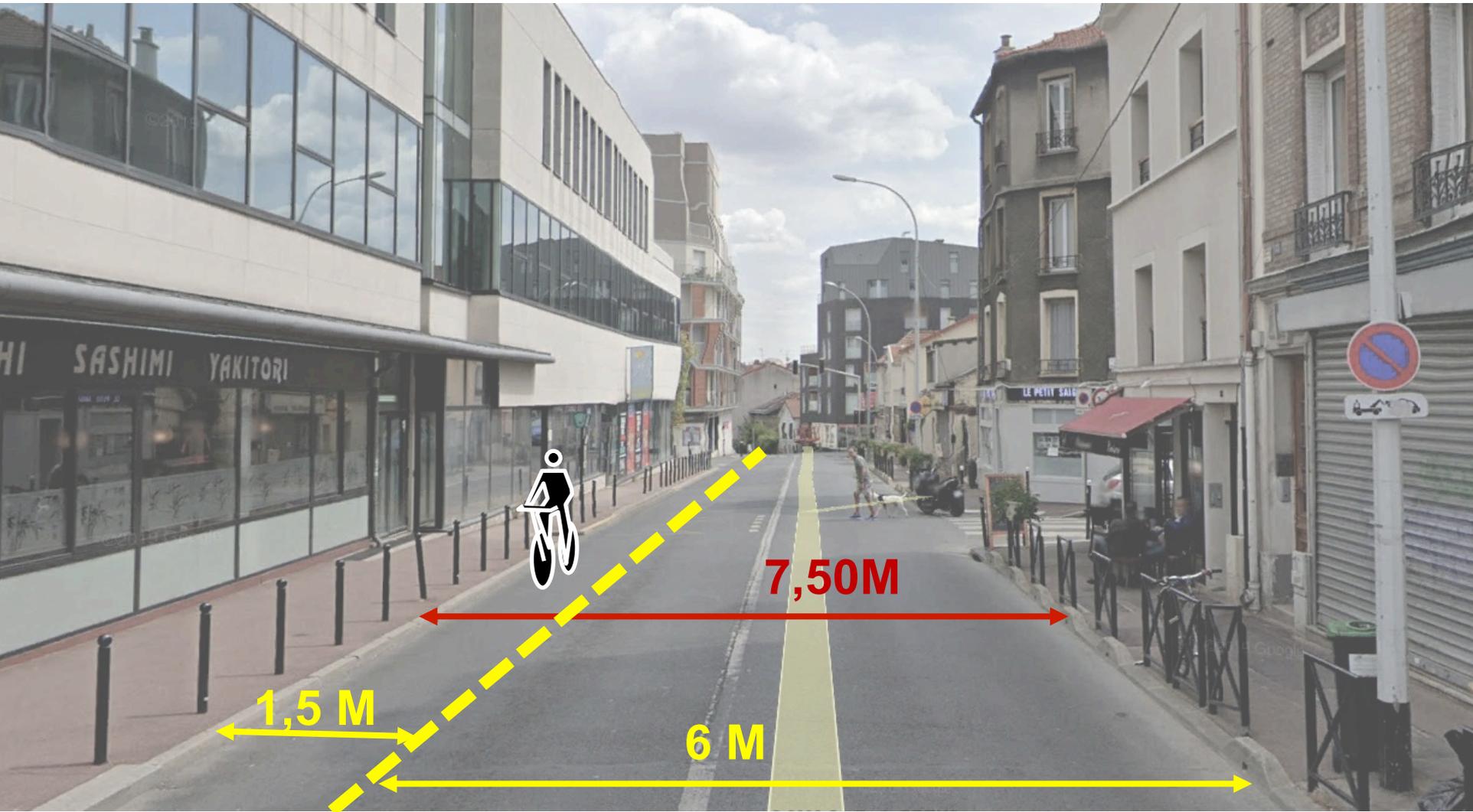
Sens interdit, barrières

Avantage : facile à mettre en œuvre car couloir bus indépendant

Problème potentiel : contournement voiture par rue Lafouge



PVC (D50), depuis place Mazagran,
Bande cyclable dans le sens de la montée (vers Mazagran).
Problème: stationnement sauvage



Président Wilson (D50) , vue du dessus

3 options dans la partie basse

rue de la Poste
Enlever stationnement (10)
pour élargir trottoir (de 1,5 à 2,5 m)
+ élargir la voie pour voitures si option 3

vers
Mairie

Largeur 7,5 m
Bande cyclable en montée +
Pictos vélo en descente

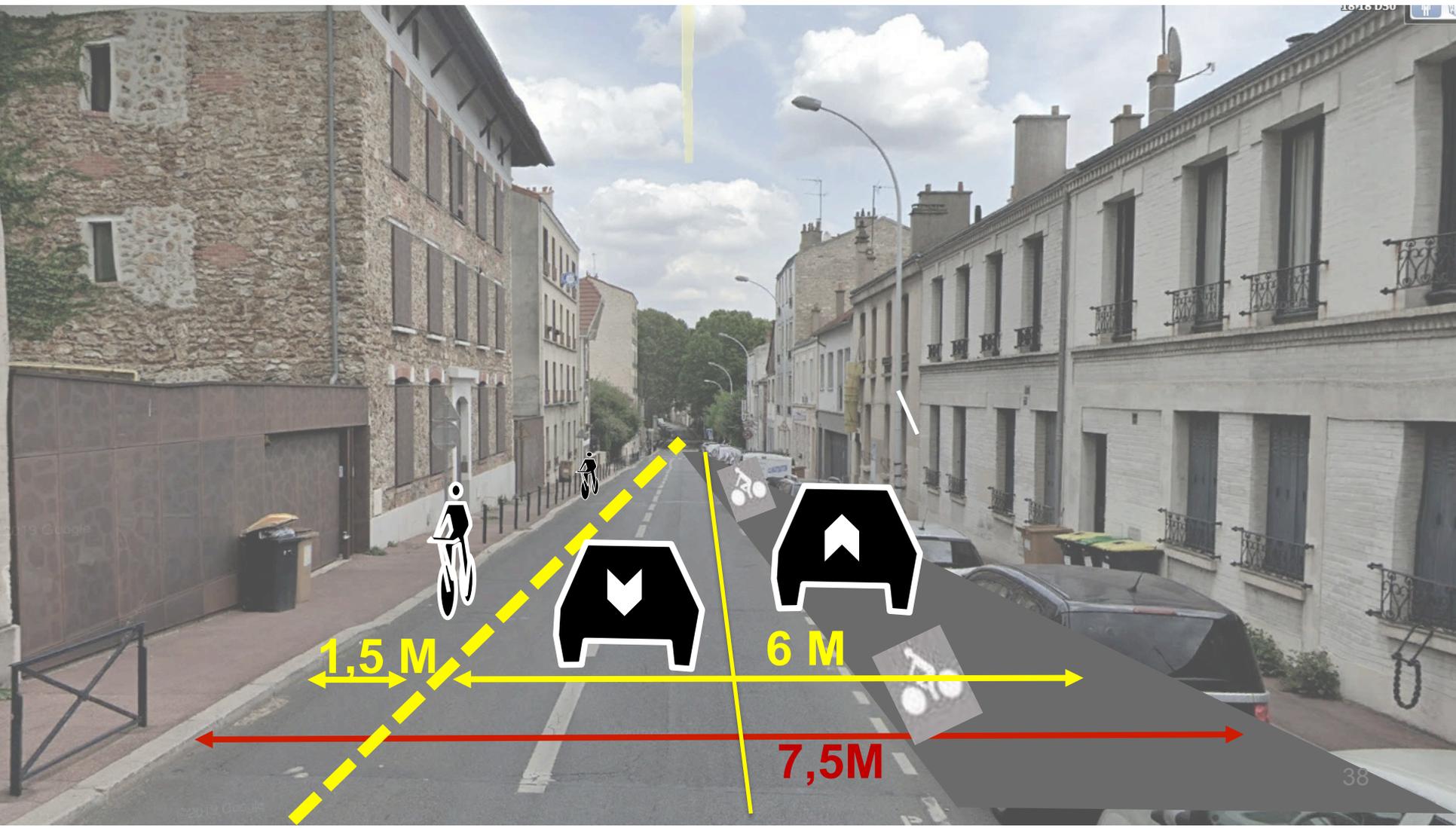
Largeur 8 m
Bande cyclable en montée +
Pictos vélos en descente

5,5 m (7,5m en comptant stationnement). Options:
1. Enlever stationnement (20-25) + bande en monté
2. Chaucidou (chaussée partagée)
3. Voie réservée bus/vélo pour la montée

PRESIDENT WILSON, bas

Option 1. Suppression du stationnement (25) + bande cyclable en montée

Problème: La voie est rétrécie à 5,5 m au début et à la fin (trottoir plus large)



PRESIDENT WILSON, bas

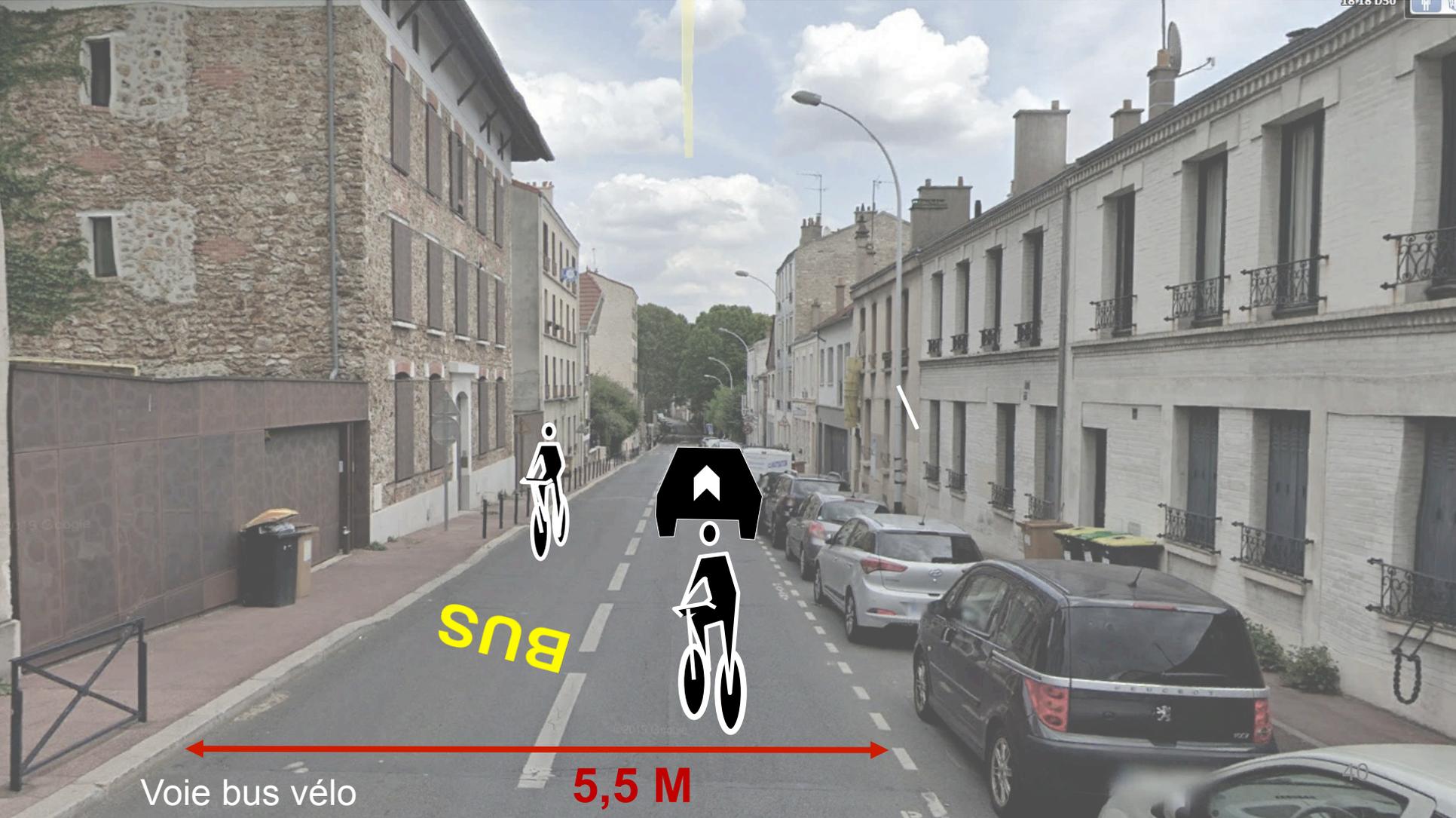
Option 2. Principe du CHAUCIDOU : une seule voie centrale en double sens pour les voitures. En cas de croisement les voitures franchissent les bandes cyclables.

Avantage: on garde stationnement. **Problème:** les bandes sont trop étroites



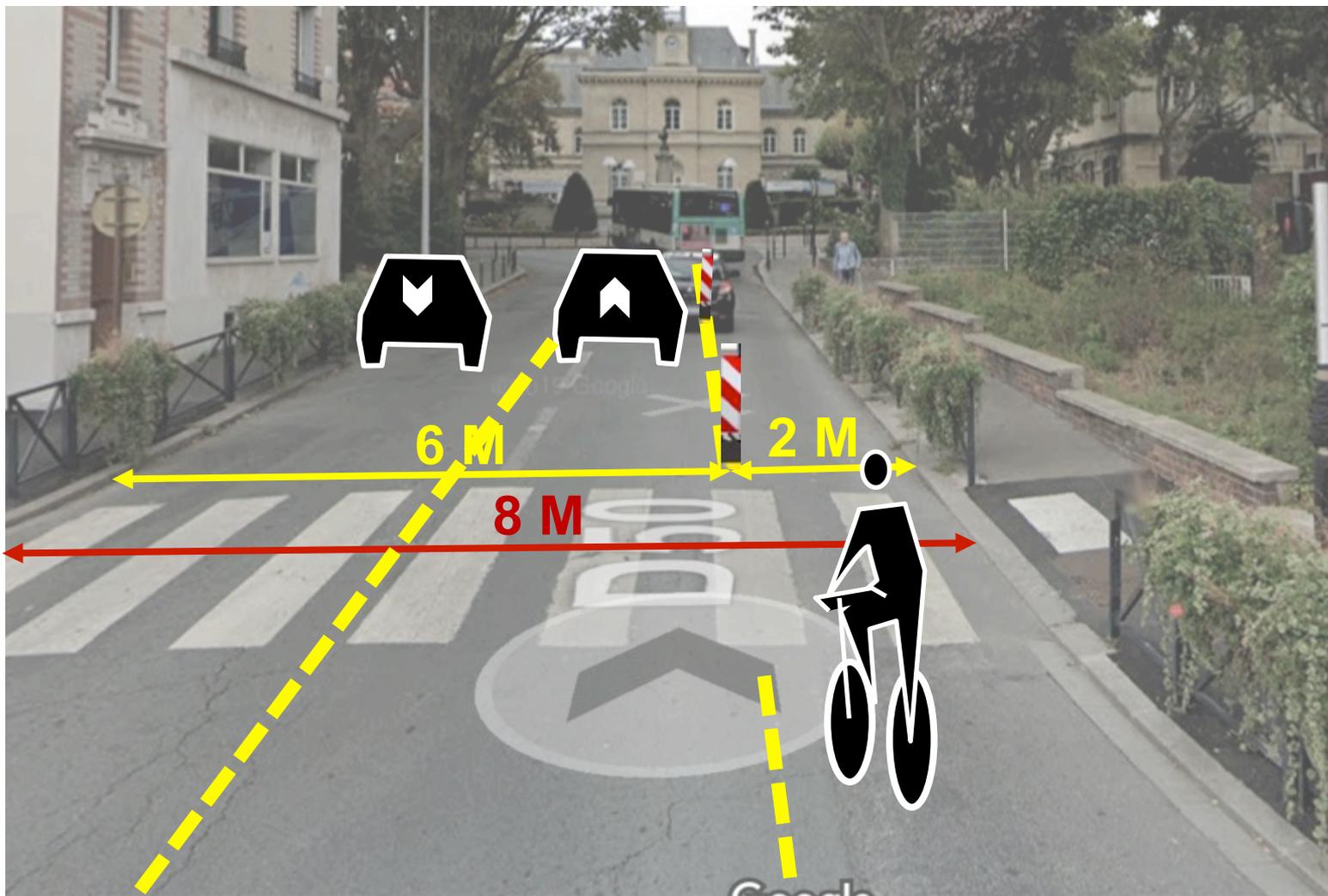
PRESIDENT WILSON, bas

Option 3. La montée est une voie bus/vélo interdite aux voitures
La descente est partagée voitures/bus/vélos (comme actuellement)
Les voitures monteraient par la rue de la Poste



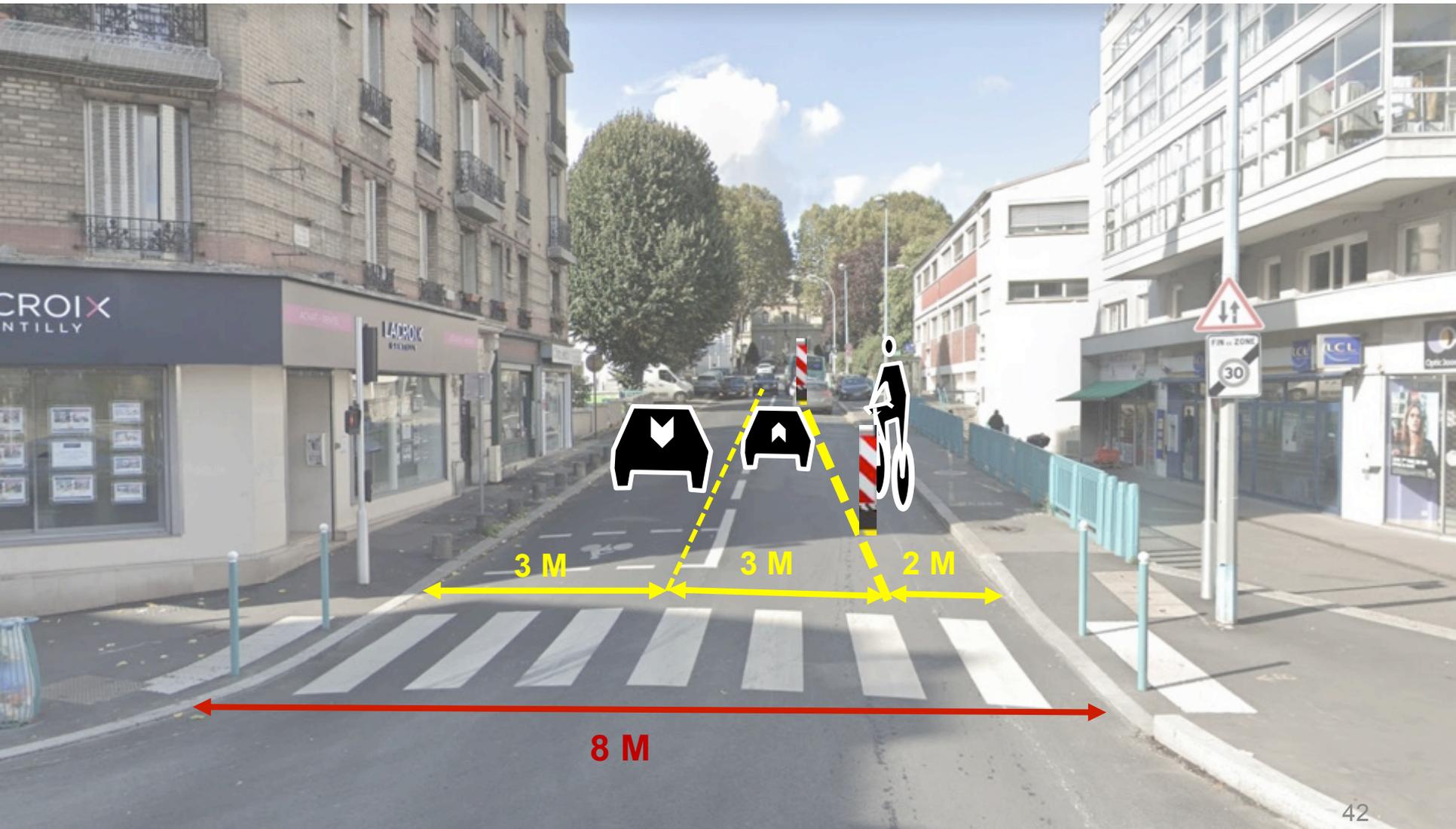
Jaurès devant Mairie

Bande cyclable dans le sens de la montée + pictos vélos sur chaussé partagé avec voitures en descente. Potelets de séparation pour empêcher stationnement sauvage



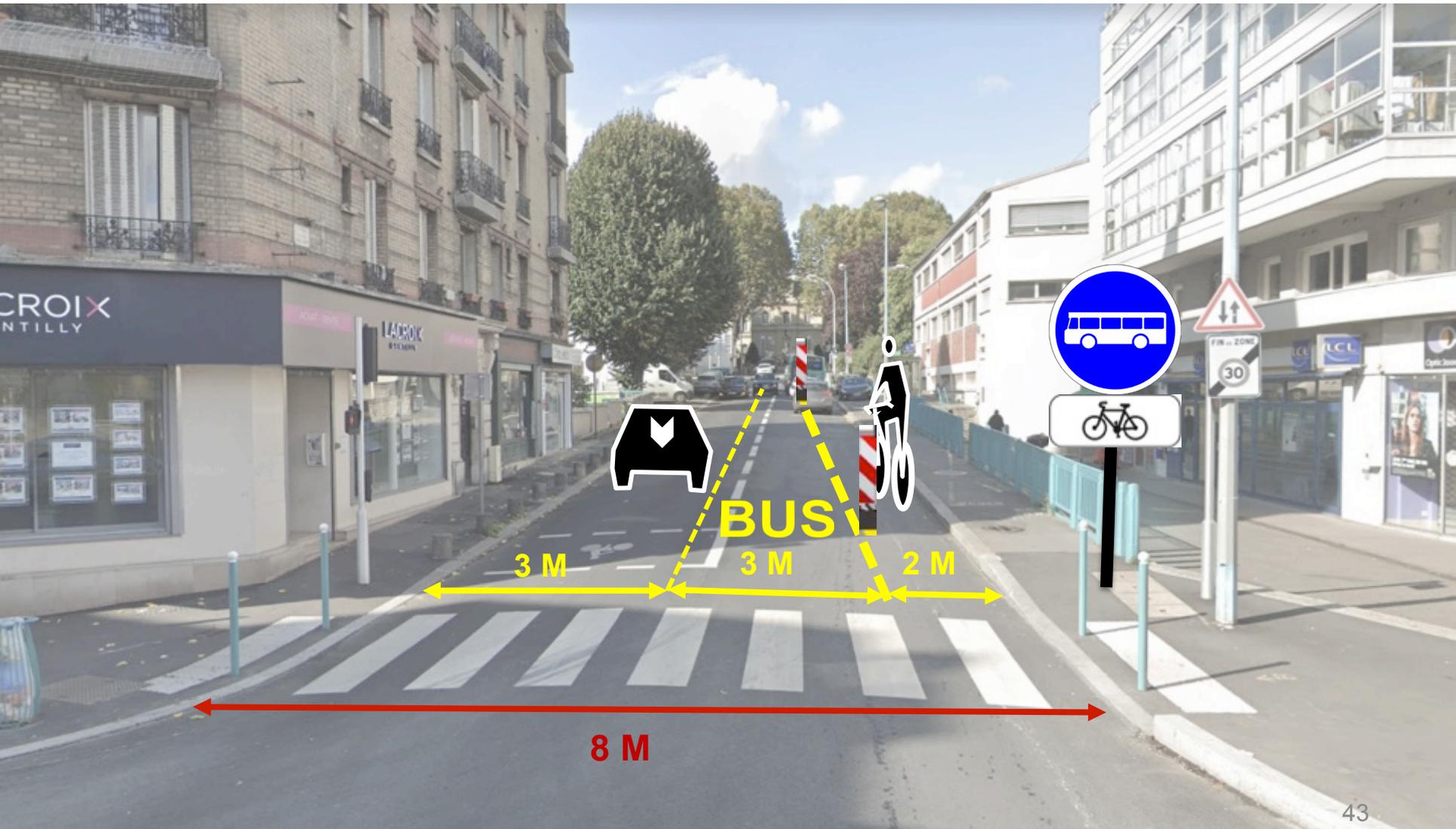
Jaurès, entre Raspail et Frérot (vue vers Mairie)

Option 1. Voitures dans les deux sens. Bande vélo large en montée avec potelets. Cet aménagement fait partie de l'itinéraire sud-nord, déjà présenté.



Jaurès, entre Raspail et Frérot (vue vers Mairie)

Option 2. A expérimenter dans un deuxième temps. Descente partagée voitures/bus/vélos. Montée interdite voitures. Voie bus + bande cyclable séparé par potelets pour empêcher stationnement sauvage. Pourquoi sens interdit voitures? Pour limiter le flux de voitures. Celles qui veulent monter passeront par l'Ave de la République



Détail du croisement Raspail-Jaurès

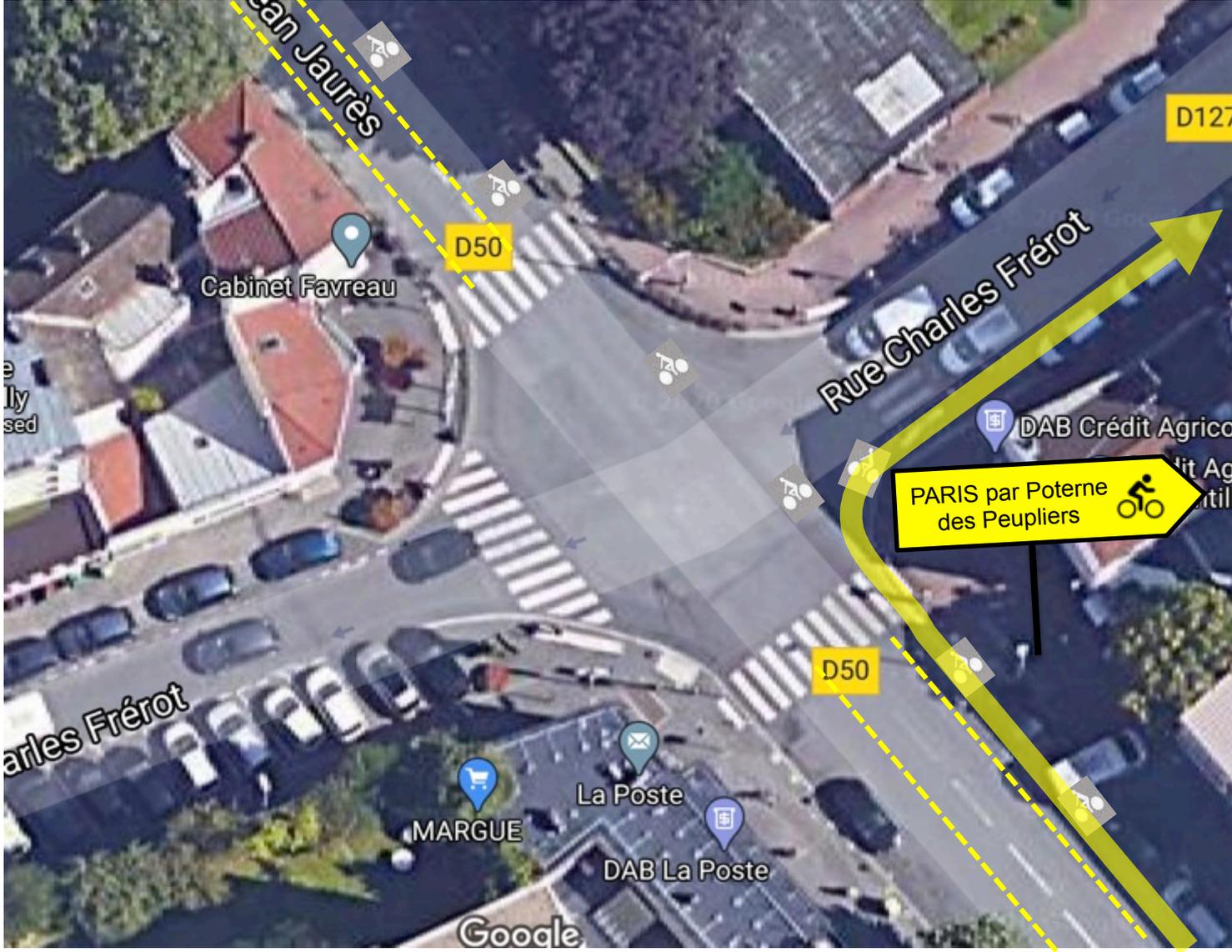
Indiquer clairement le cheminement vélo Sud->Nord qui bascule de Raspail vers Frérot via Jaurès

PARIS par Poterne des Peupliers 



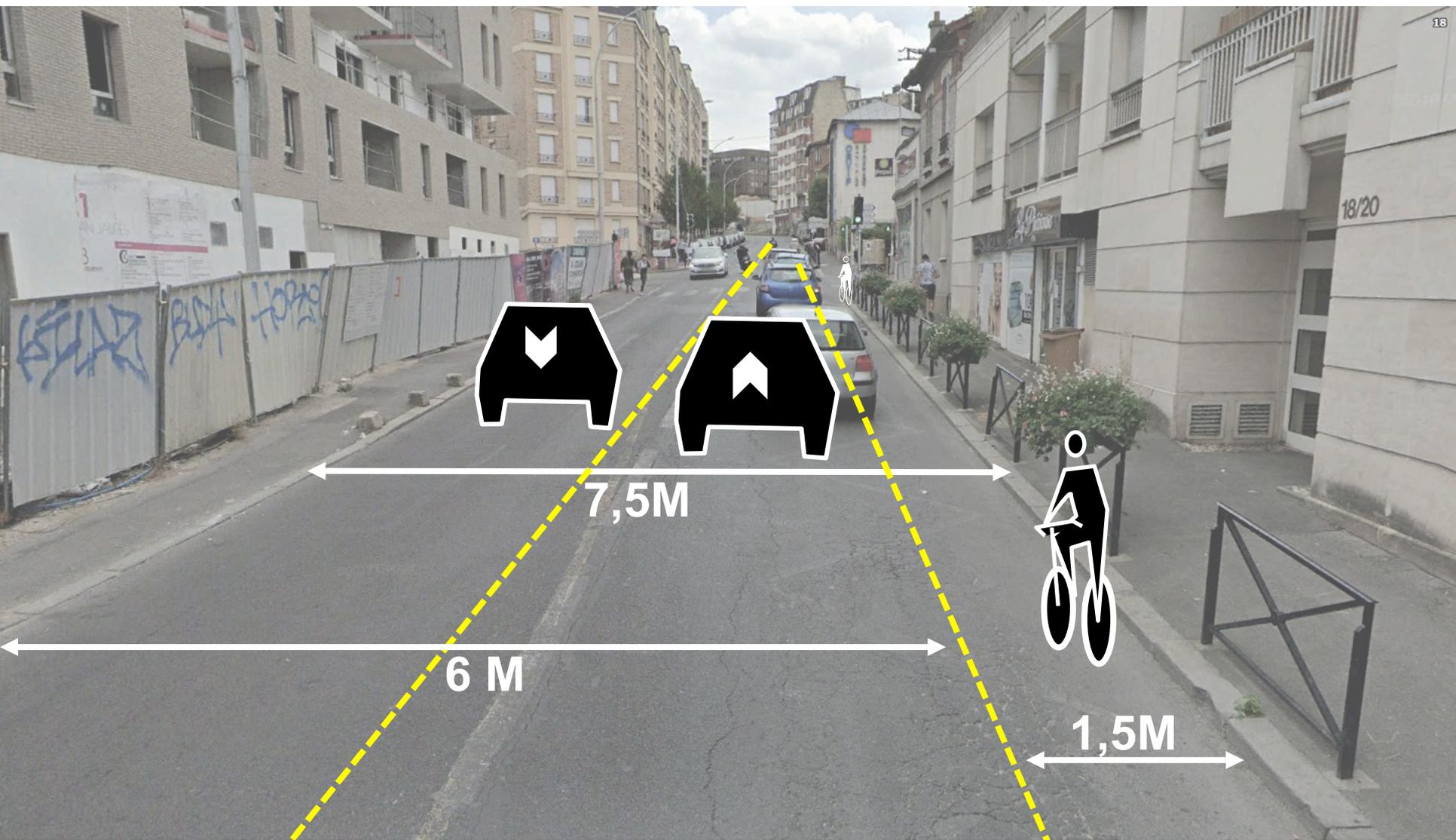
Détail du croisement Frérot-Jaurès

Indiquer clairement le cheminement vélo Sud → Nord qui bascule de Raspail vers Frérot via Jaurès



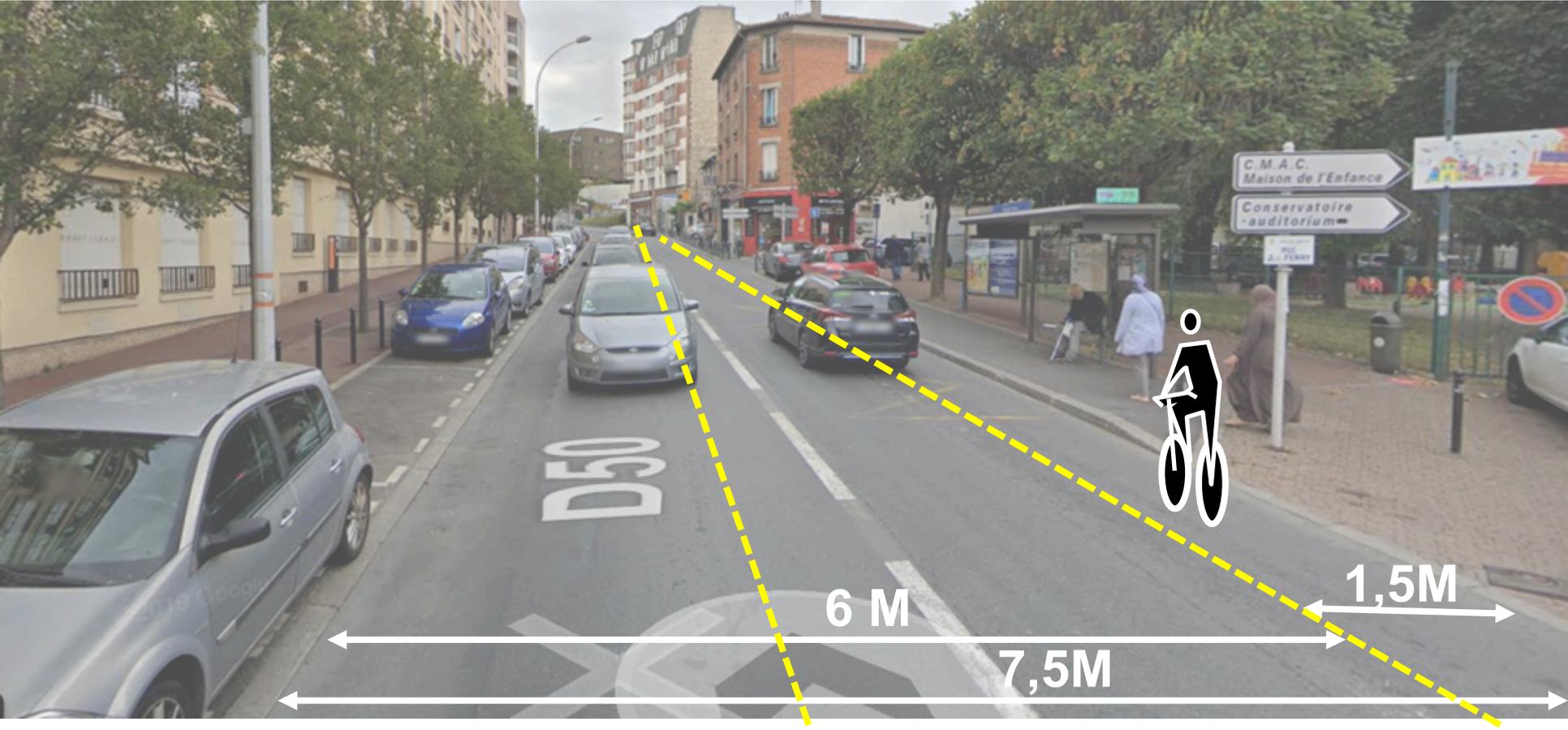
Jean Jaures vers KB, bas

Bande cyclable dans le sens de la montée. **Problème:** stationnement sauvage



Jean Jaures vers KB, haut

Bande cyclable dans le sens de la montée



Axe ouest-est. Bilan (I)

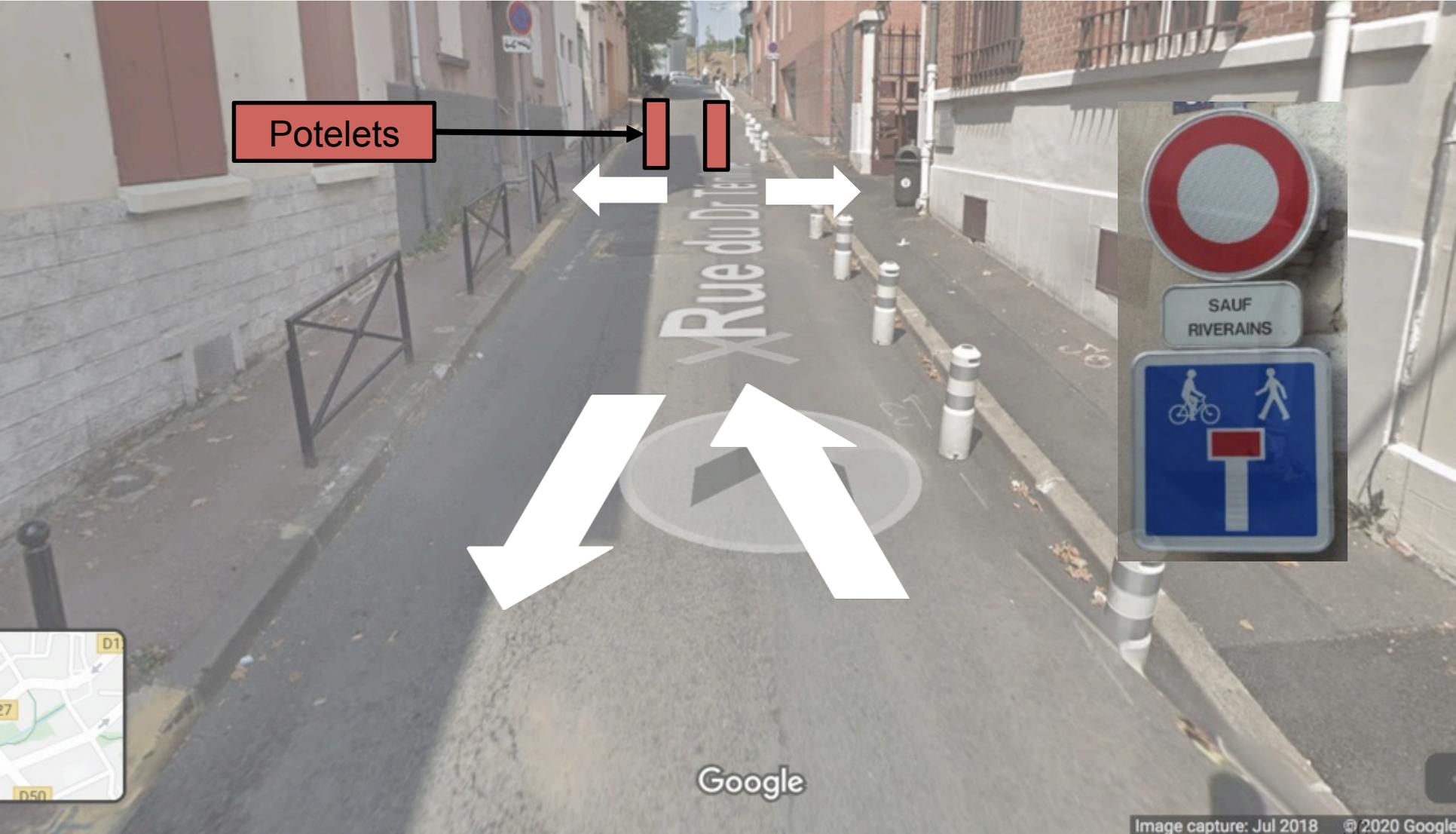
Section	Linéaire de nouvelle bande cyclable (m)	Stationnement supprimé	Plots béton à enlever	Linéaire de peinture (m)
Total	770	0 dans l'option la plus simple	0	1460

Rues semi-piétonnes

AMÉNAGEMENTS EN FAVEUR DES PIÉTONS

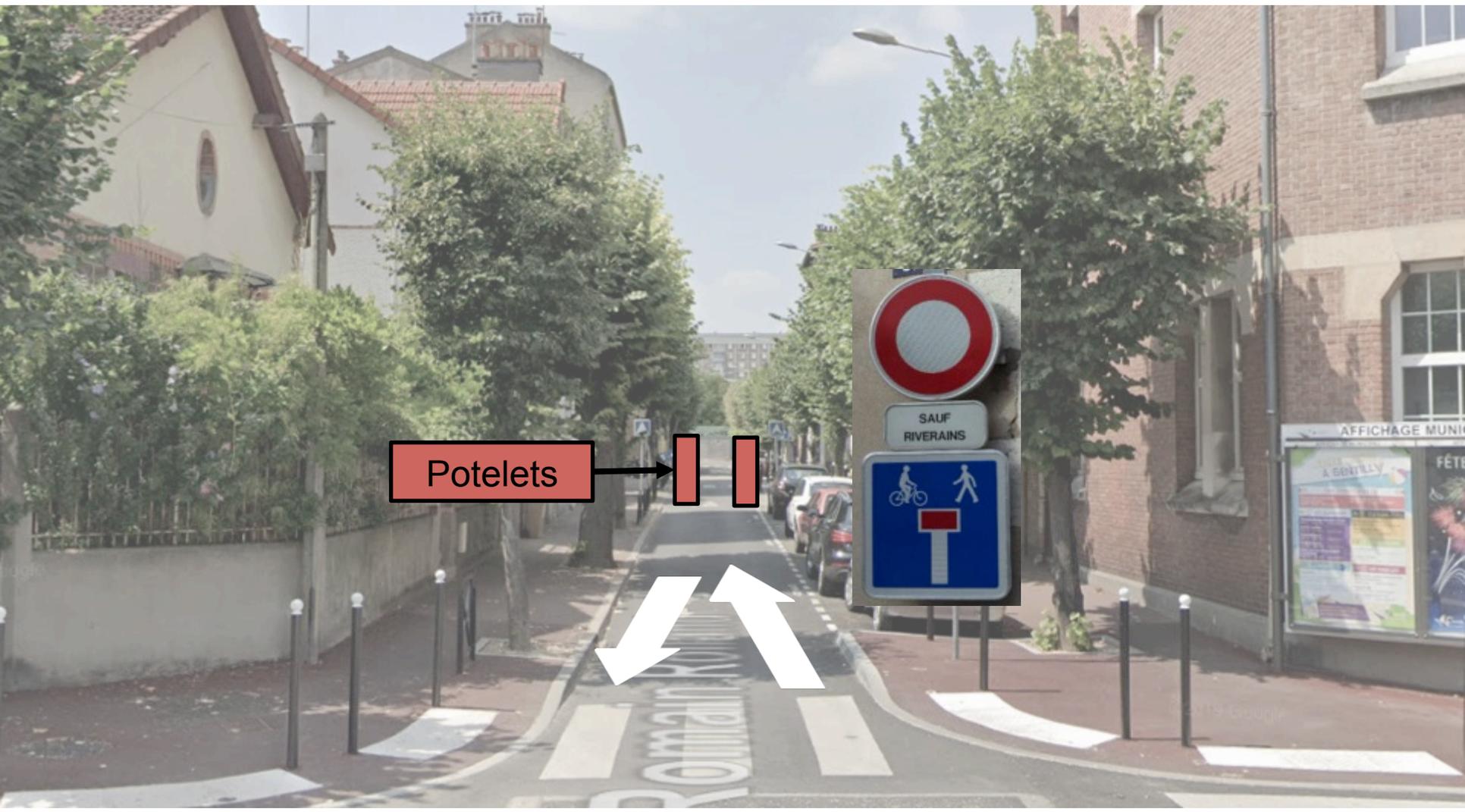
Rue Ténine

Rue semi-piétonne: Cul de sac voiture. L'accès aux garages particuliers et au CMS se fait en empruntant la moitié de la rue en double sens. **Avantages:** Apaiser accès au CMS et cheminement piéton du plateau vers la vallée, supprime raccourci Waze



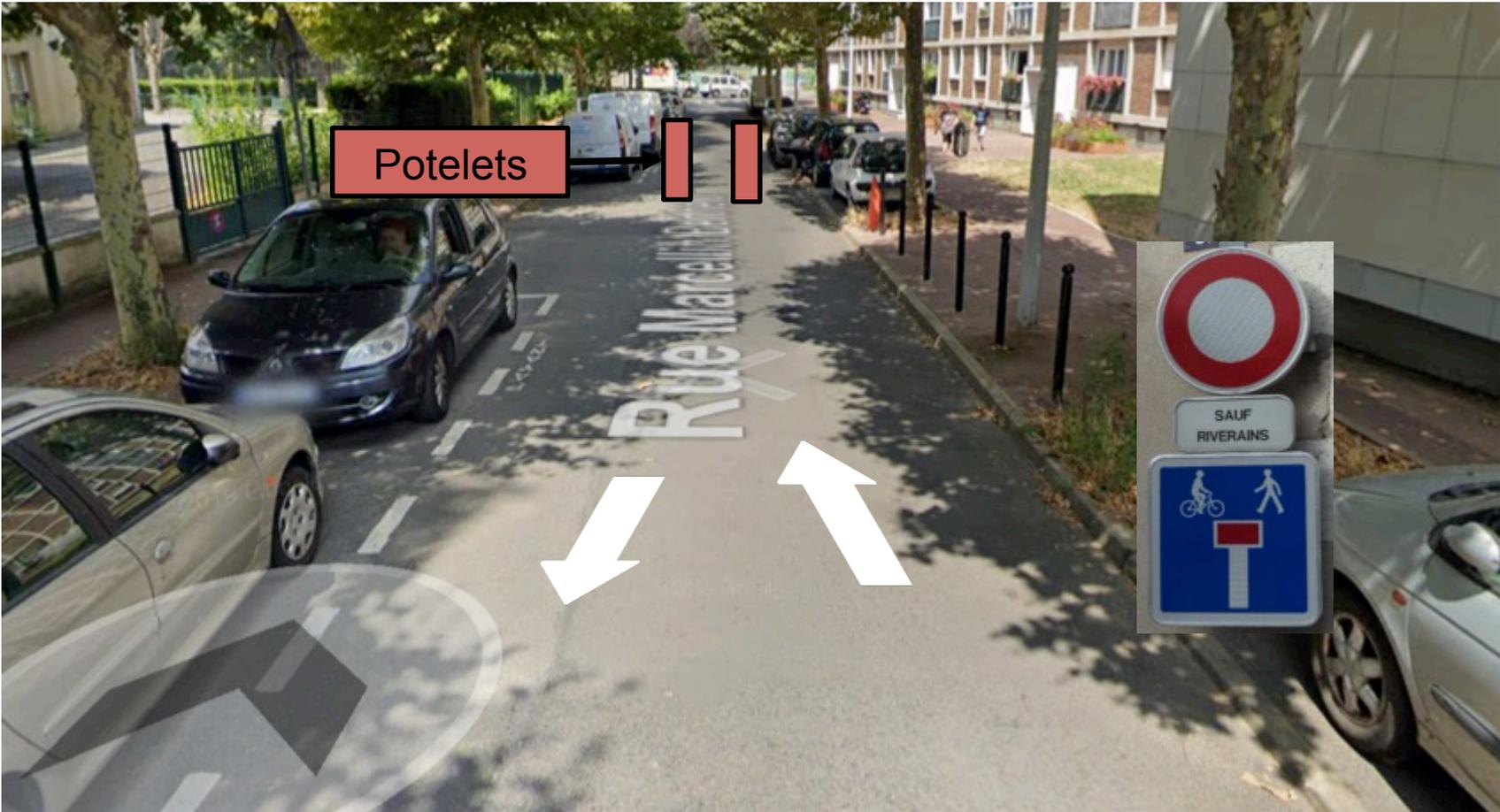
Rue Romain Rolland entre Champs-Élysées et Kleynhoff

Rue semi-piétonne: Cul de sac voiture. L'accès aux garages particuliers se fait en empruntant une moitié de la rue en double-sens. **Avantages:** Apaiser les abords de l'école, supprime raccourci Waze par le Plateau



Rue Marcellin Berthelot, devant Ecole Courbet

Rue semi-piétonne: Cul de sac voiture. L'accès au stationnement se fait en empruntant une moitié de la rue en double-sens. **Avantages:** Pas de raccourci voiture pour emprunter Nicolas Debray.



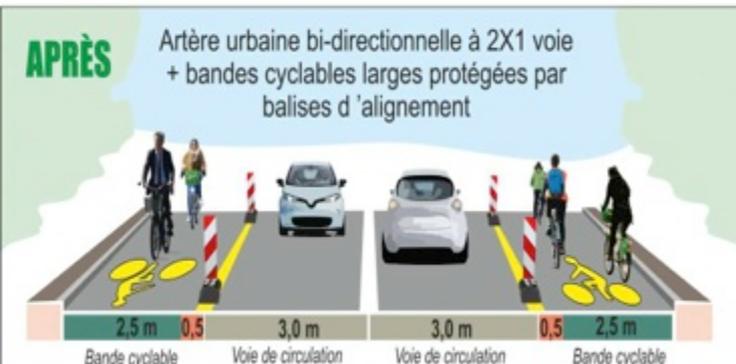
Avenue Pierre de Coubertin (Paris)

PORTE DE GENTILLY

Les entrées de Paris

Poterne des Peupliers : aménagement cyclable sur la RD127

Porte de Gentilly : dangereux, mais amélioration potentielle

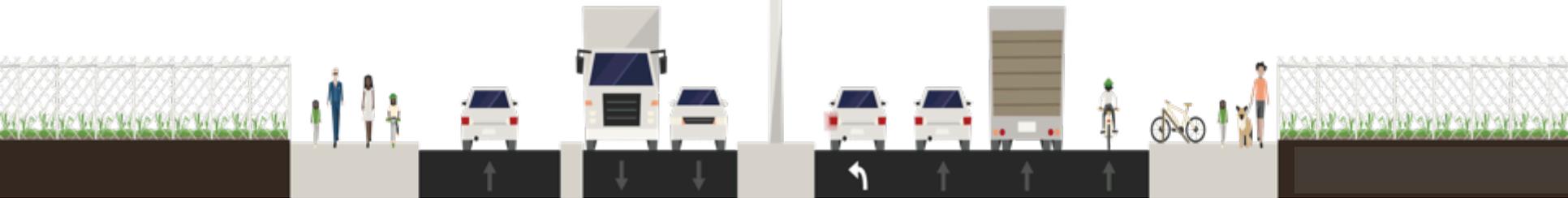


- L'Avenue Pierre de Coubertin: 2+3 voies
- C'est une configuration favorable pour les expérimentations de piste cyclable (recommandations du Cerema).
- Profiterait aux travailleurs de Gentilly et de Paris,
- Une piste sécurisée, à la place de la voie de droite direction Paris (le long du stade Charléty), sur la voie de gauche direction Gentilly (pour ne pas être coupée par la bretelle de l'A6a).

Travailler avec Paris sur l'av. Coubertin

L'Avenue Pierre de Coubertin à l'angle au feu de la
Place Mazagran

AVANT



Ouest

APRES

Est – bretelle périph
extérieur

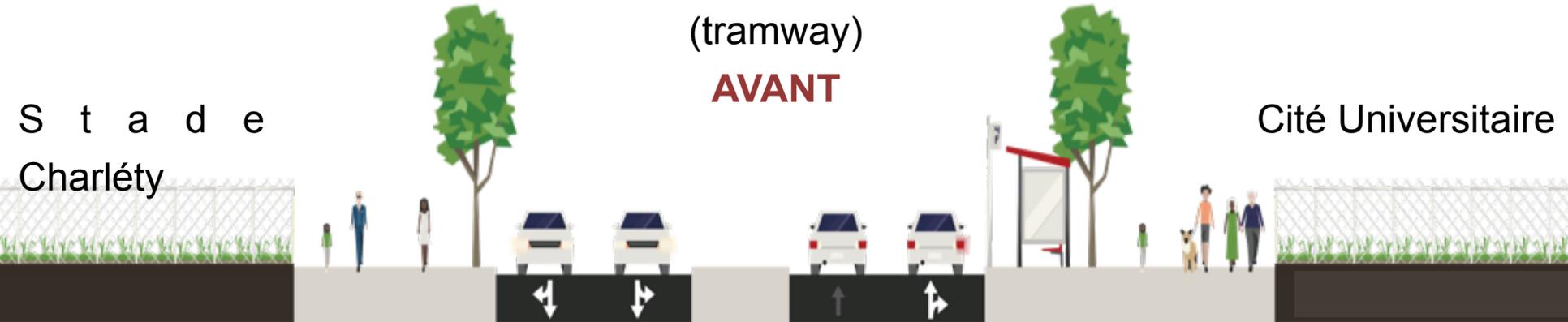


Travailler avec Paris sur l'av. Coubertin

L'Avenue Pierre de Coubertin à l'angle des Marchaux

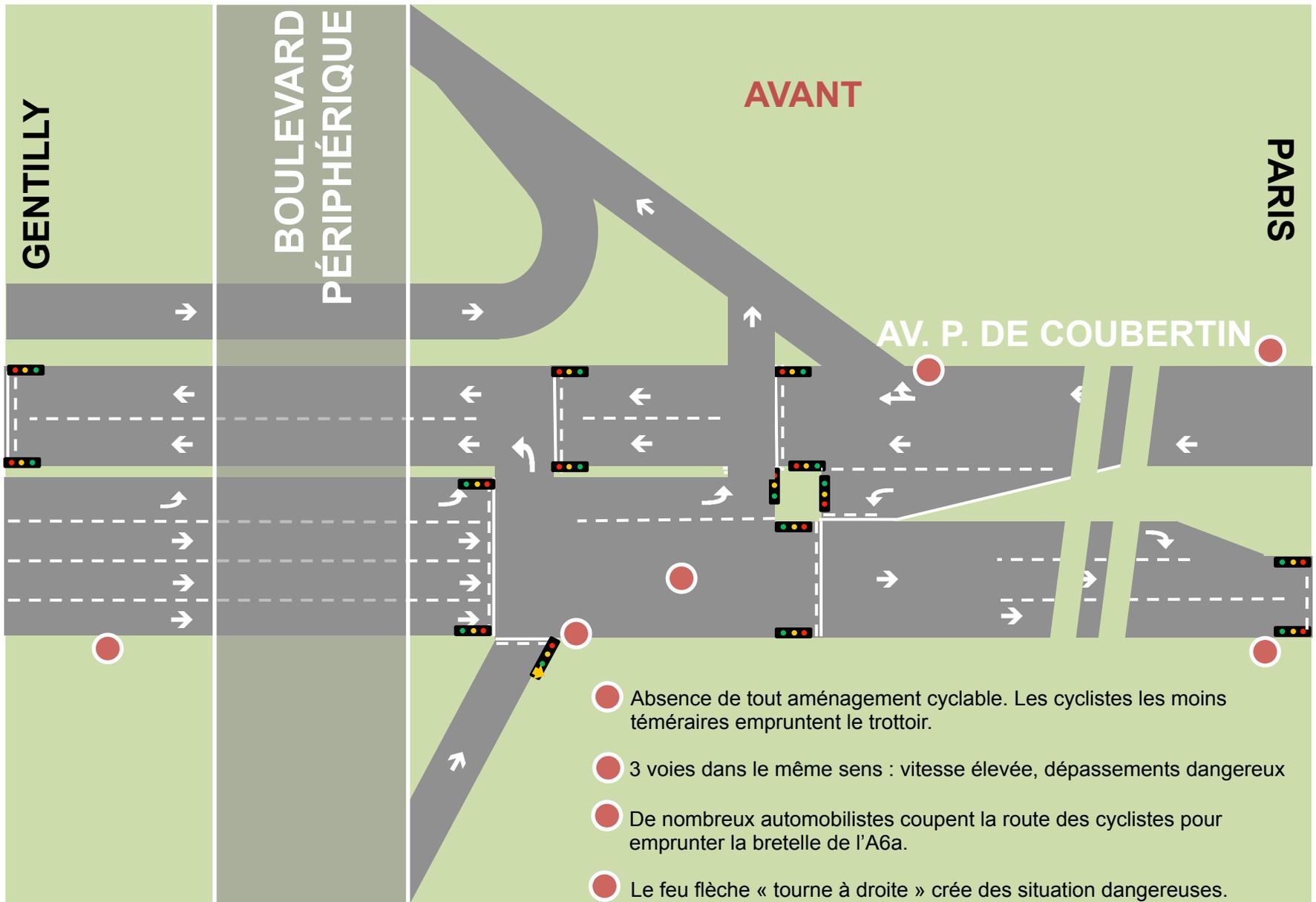
(tramway)

AVANT



APRES





Aménagement de l'Ave Pierre de Coubertin (Porte de Gentilly). Option 1



APRES – OPTION 1

- ① Absence de tout aménagement cyclable. Les cyclistes les moins téméraires empruntent le trottoir.
- ② 3 voies dans le même sens : vitesse élevée, dépassements dangereux
- ③ Réduction de la vitesse motorisé par la fermeture de la bretelle vers l'A6a
- ④ Suppression du feu flèche « tourne à droite »

Aménagement de l'Ave Pierre de Coubertin (Porte de Gentilly). Option 2



APRES – OPTION 2

GENTILLY

BOULEVARD PÉRIPHÉRIQUE

PARIS

AV. P. DE COUBERTIN

SAS 2

SAS 2

- ① Des pistes cyclables protégées qui ne coupent le transit
- ② Des sas vélos au feu pour permettre de tourner à gauche et à droite
- ③ Fermeture de la voie d'entrée sur la bretelle de l'A6a pour obliger les véhicules à couper à 90° la piste cyclable (vérifier compatibilité Orlybus)
- ④ Suppression du feu flèche tourne à droite
- ⑤ Problème : l'arrêt de l'Orlybus et du bus 216 est sur la piste cyclable

ANNEXES

Largeurs de trottoir et voirie vélo

Trottoir norme minimale accessibilité	1,40 m sans mobilier
Trottoir confort minimum	1,80 m sans mobilier, 2,20 m avec
Trottoir confortable	≥ 2,70 m
Piste cyclable unidirectionnelle	2,00 à 2,50 m (×2) hors séparateur
Piste cyclable bidirectionnelle	3,00 à 4,00 m hors séparateur
Séparateur piste simple	0,20 m minimum (≥ 0,50 m recommandé si piste unidirectionnelle ≥ 1,00 m si piste bidirectionnelle)
Bande cyclable	1,50 m hors marquage (CEREMA) 1,80 m avec marquage (CEREMA) 2,10 m avec marquage (Pays bas)

Largeurs de voirie voiture/bus

Chaussée 1 file sens unique	3,00 m (norme pompiers voie engins) 4,00 m (norme pompiers voie échelle)
Chaussée 1 file sens unique avec bus	3,20 m
Chaussée 1 file sens unique avec contresens cyclable confortable	3,85 m (minimum) 4,00 m (standard) 4,50 m (si stationnement bilatéral)
Chaussée 1 file sens unique avec dépassement véhicules d'urgence et convois exceptionnels	4,90 m
Chaussée 2 files sens unique	5,50 m (voitures sur 1 file hors stockage au feu)
Chaussée 2 files sens unique avec bus	5,80 m
Chaussée à double sens	5,50 m
Chaussée à double sens avec bus	6,30 à 6,50 m (6,00 m si zone 30)
File de circulation	2,70 m (minimum) 3,00 m (standard) 3,20 m (standard bus)
File de stockage pour tourner au feu	2,60 m
Voie bus	3,20 à 3,50 m (3,00 m mini au feu ou au refuge piéton)
Voie bus avec séparateur ouvert aux vélos	4,50 m hors séparateur (0,30 m minimum)