Schéma Directeur Cyclable de Nogent-sur-Marne

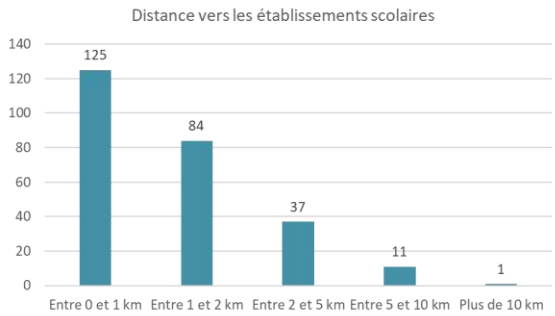
Panneau n°1 :

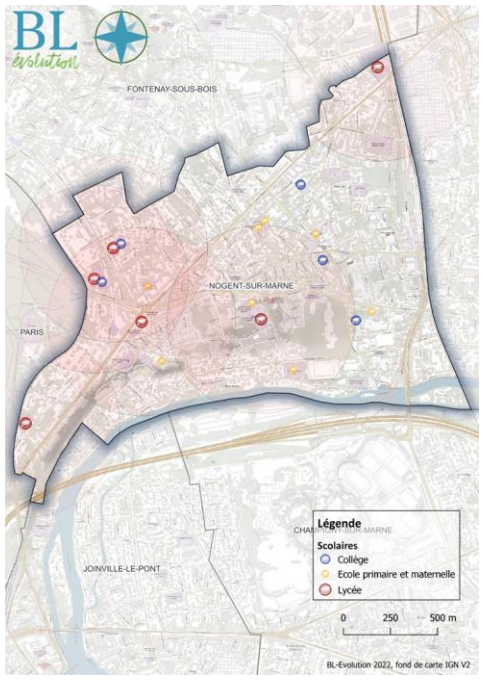
Diagnostic cyclable du territoire

Analyse de la demande

Demande de mobilité scolaire

	Ecoles élémentaires	Collèges et lycées
Effectif privé et public	2 317 élèves	5 955 élèves





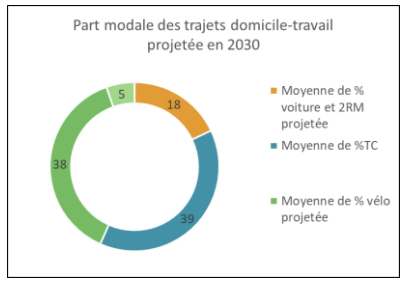
1/ Analyse du potentiel de demande cyclable

1/ La ville accueille de nombreux établissements scolaires du 2e degré et des élèves venant de Nogent et des communes limitrophes

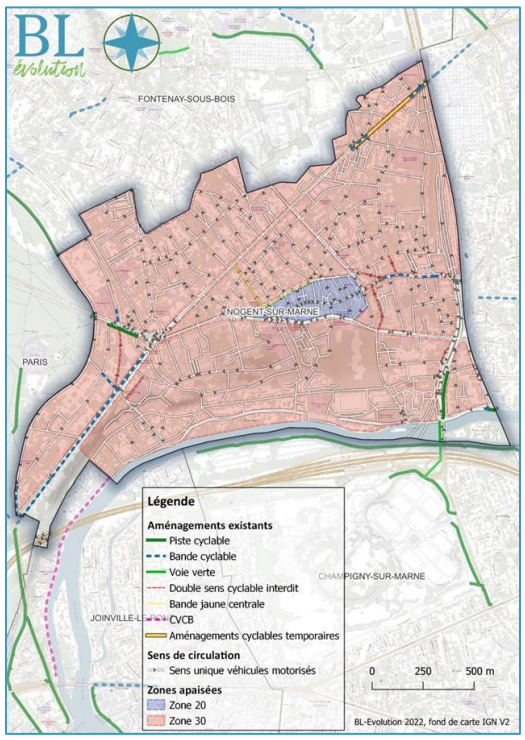
2/ Une forte proportion de personnes répondu qu'ils aimeraient utiliser davantage le vélo dans la ville

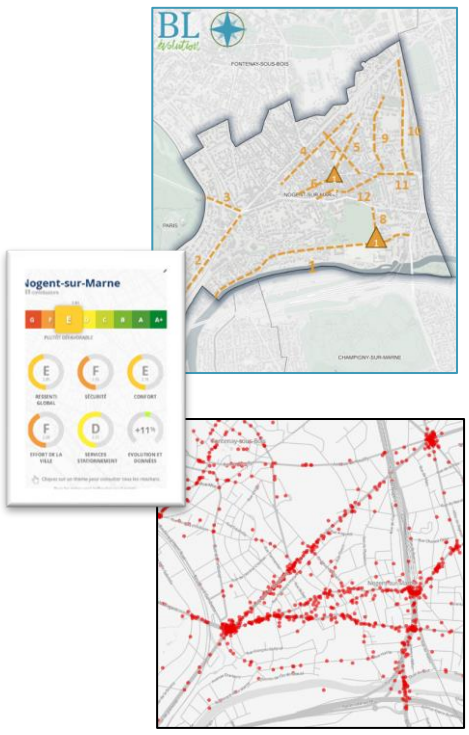
3/ Le potentiel pour les déplacements de courte distance pour les actifs qui travaillent dans le secteur est élevé également

- *<2km -> 80 %*
- *<4km -> 75 %*
- *<6km -> 65 %*
- *<10 km -> 30 %*



Potentiel de trajets domicile-travail de courte distance





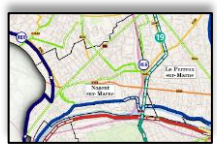
2/ Analyse du réseau cyclable actuel

Fin 2022, il y avait à Nogent-sur-Marne 20 km de voirie comprenant un « aménagement » (données OSM)

- 1 km de piste cyclable (abords de la gare)
- 12 km de bandes cyclables
- 7 km de doubles-sens cyclables

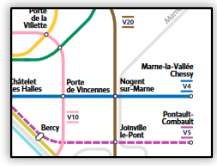
Des aménagements tactiques test déployés en 2020

On observe donc un réseau cyclable non négligeable, mais qui reste morcelé, discontinu, et peu présent sur les grands axes.



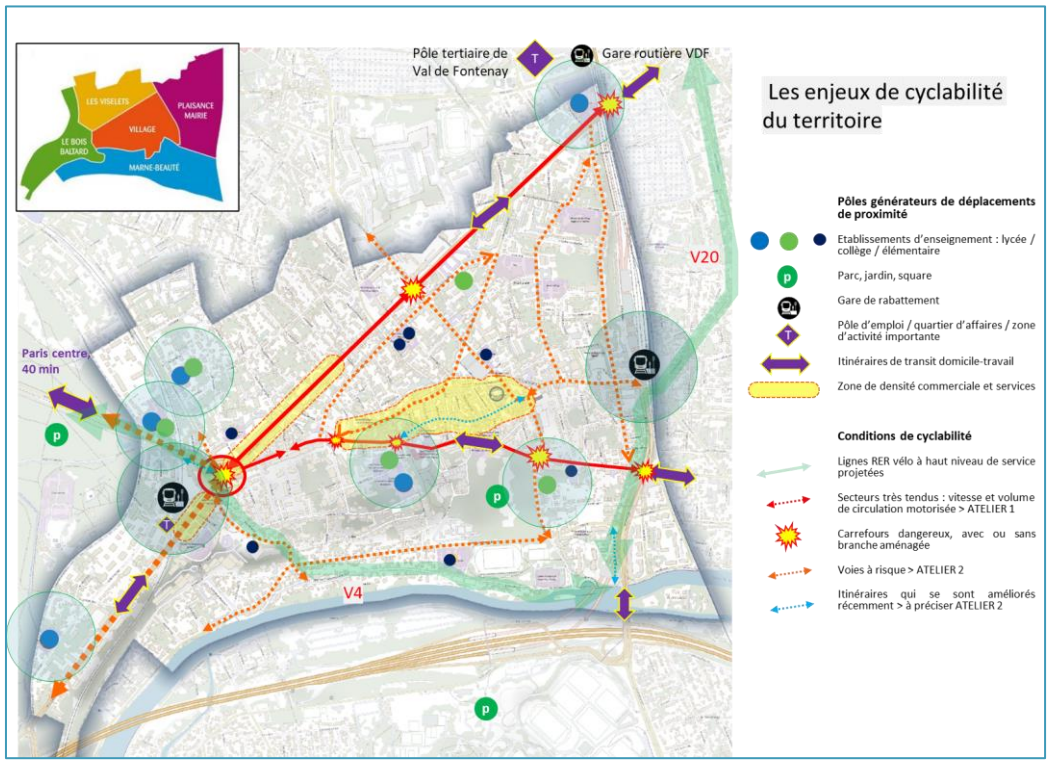
Le plan vélo départemental :

- La ligne n°2 – Charenton – Le Perreux (en bleue)
- La ligne n°19 de Fontenay-sous-Bois à Champigny-sur-Marne, passant par le pont de Nogent



Extrait du plan RER vélo sur le secteur de Nogent :

- Lignes V20 et V4
- Etat : diagnostic lancé, réalisation prévue après 2025
- Cahier des charges ambitieux : 4m pour une bidirectionnelle
- Financements importants : 1 M€/km



3/ Synthèse des enjeux du plan vélo

Faiblesses

- Des aménagements séparatifs (pistes cyclables) quasiment inexistants;
- Une discontinuité forte des aménagements, en particulier aux carrefours;
- Des axes départementaux très fréquentés qui ont des fonctions de transit encore fortes;
- Manque de stationnement sécurisé sur certains lieux stratégiques.

Atouts

- Une partie de la population sociologiquement motivée, une pratique qui se développe, l'arrivée de nouvelles familles qui souhaitent adopter le vélo dans une partie de leurs déplacements;
- 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;
- Deux gares sur le territoire + l'arrivée de la ligne 15 est pour amplifier l'intermodalité vélo / transport en commun.

Opportunités :

- Le développement du RER Vélo porté par la Région et les collectivités;
- Les communes voisines qui avancent sur le sujet;
- Une importante population scolaire proches de leur établissement;
- Une dynamique associative volontariste sur laquelle s'appuyer;
- Un écosystème vélo déjà bien en place avec des vélocistes et plusieurs services proposés.

Menaces

- Les principaux points noirs sont sur des axes départementaux qui ne dépendent pas que de la ville de Nogent-sur-Marne;
- Certaines solutions « de facilité » ou aménagements trop légers, même améliorant l'existant, peuvent desservir la pratique sur le long terme.

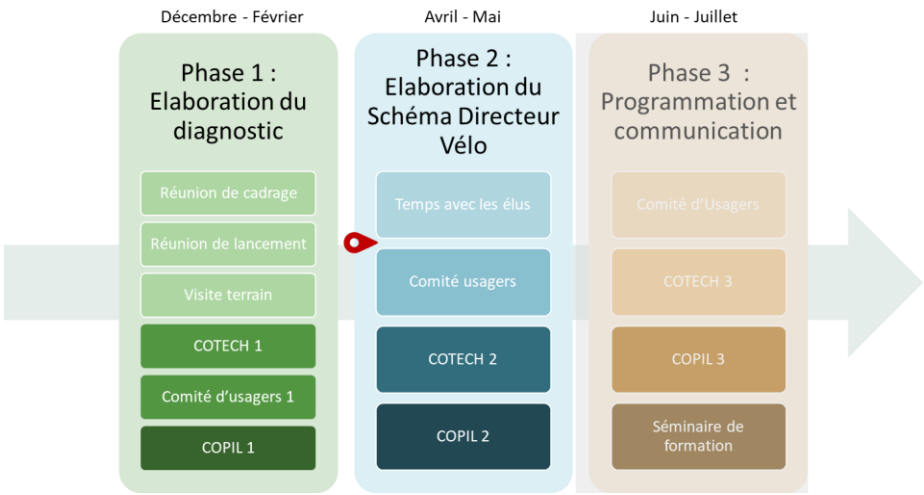
BL évolution
Cabinet de conseil pour votre transition écologique

Schéma Directeur Cyclable de Nogent-sur-Marne

Panneau n°2 :

Orientations du plan vélo

Les étapes de la définition du plan vélo



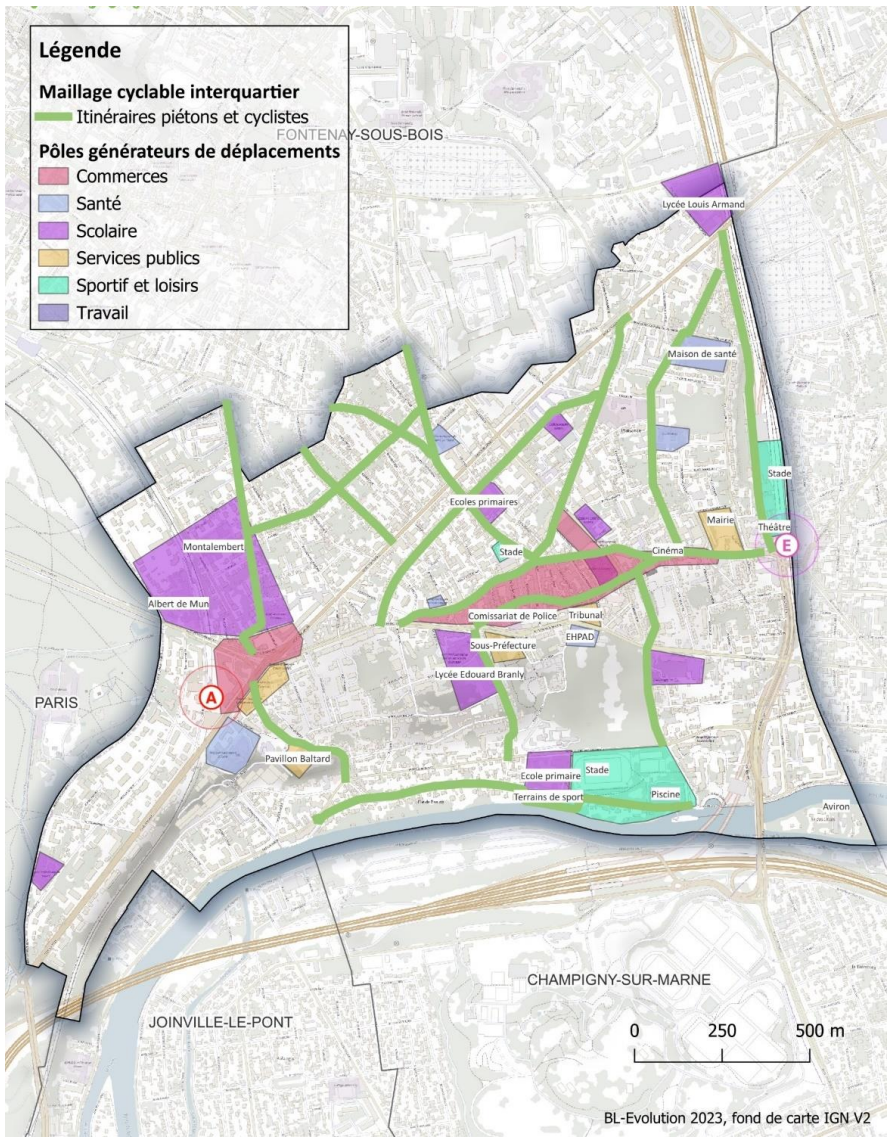
Calendrier de la mission actuelle

1/ Concertation avec le Comité usagers les parties prenantes, Département, Région, Etat, RATP

2/ Définition des axes prioritaires à aménager, validée par les élus

3/ Approfondissement du plan d'actions par des fiches aménagements, services et communication

Calendrier de la mise en œuvre du plan: horizon 6 et 10 ans



Proposition de maillage modes actifs à horizon 10 ans

Un réseau cyclable primaire capacitaire :

- **Le réseau cyclable primaire** est constitué des axes d'intérêt régional (RER vélo et JOP 2024) et des axes d'intérêt communautaire (av. du Val-de-Beauté, av. Gallieni) qui sont amenés à accueillir un fort trafic vélo d'ici 10 ans.
- **En bleu foncé** : les tronçons du réseau cyclable primaire dont la maîtrise d'ouvrage est départementale.
- **En bleu clair** : les tronçons du réseau cyclable primaire dont la maîtrise d'ouvrage est communale.
- Les intersections de ce réseau seront à traiter avec une attention particulière, en donnant autant que possible la priorité aux axes concernés.

En complémentarité du réseau cyclable primaire, il faut créer un maillage apaisé pour les modes actifs

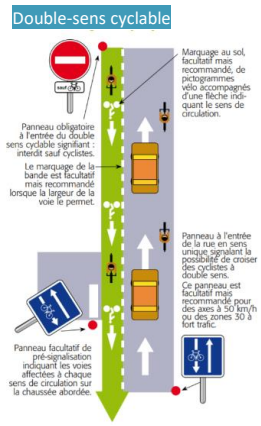
- **Les tronçons en vert** correspondent à des rues qui pourraient offrir un plus grand confort pour les modes actifs.
- Les aménagements correspondants favorisent la mixité des modes en réduisant la vitesse et le trafic des véhicules motorisés.
- Les véhicules motorisés ne sont pas bannis, mais l'aménagement doit faire comprendre qu'ils sont invités dans un espace conçu pour les modes actifs.

Boîte à outils des aménagements cyclables

Piste cyclable en site propre

Principe de vélorue

Double-sens cyclable



Les axes du travail du plan vélo :

- **Définir le niveau d'aménagement sur les axes prioritaires arrêtés par le schéma directeur, afin de bâtir un maillage cyclable cohérent à horizon 10 ans**
- **Etudier l'opportunité de passer toute la voirie communale à 20 km/h**
- **Préciser les besoins en termes de services, de stationnement et de communication et planifier leur réalisation**

BL évolution
Cabinet de conseil pour votre transition écologique