



BL
évolution



Photos : AF3V, Association française pour le développement des véloroutes

SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE À L'ÉCHELLE DU PETR DU NORD DE L'YONNE ATELIERS STRATÉGIQUES – PHASE 2

Promu par



Contacts PETR

Béatrice MINOIS

beatrice.minois@ville-joigny.fr

Samira NEDZIBOVIC

samira.nedzibovic@ccjovinien.fr



Contacts BL Evolution

Noa LEVY BARON

noa.levy-baron@bl-evolution.com

Guillaume MARTIN

guillaume.martin@bl-evolution.com





CALENDRIER DE L'ETUDE

Phase 1 : diagnostic territorial

- **Sept 25**: Lancement, COPIL, Enquête en ligne, entretiens, analyse de l'offre et de la demande
- **Oct 25** : Entretiens
- **Nov 25** : Concertation, rédaction, COTECH
- **Déc. 25** : **COPIL**



Phase 2 : Stratégie territoriale

- **Janv-Mars 26** : Conception des scénarios *Elections municipales*
- **Mai. 26** : Ateliers stratégiques par EPCI
- **Juin 26** : Rédaction, mise en page de la stratégie, COTECH
- **Septembre 26** : COPIL



Phase 3 : Réalisation du Schéma Directeur

- **Sept 26**: Rédaction et mise en page des fiches actions et du PPI
- **Oct 26** : COTECH, COPIL de validation
- **Nov-Dec. 26** : Réunions de restitution en conseil communautaire et en comité syndical du PETR



Introduction

Objectifs de l'étude :

- **Développer le vélo du quotidien et de loisir** sur l'ensemble du PETR
- **Créer des synergies et une dynamique territoriale** partenariale entre les différents EPCI

Objectif de la phase stratégie :

- **Réaliser des arbitrages** sur les itinéraires à retenir pour le schéma
- **Faire une priorisation temporelle** des itinéraires retenus

Objectifs des ateliers :

- **Identifier pour chaque EPCI**, les itinéraires clés à retenir et ceux à écarter
- **Compléter les itinéraires manquants**



Atelier stratégique

Apprentissages du diagnostic

Guide pour aménager son territoire

Atelier de travail pour votre territoire

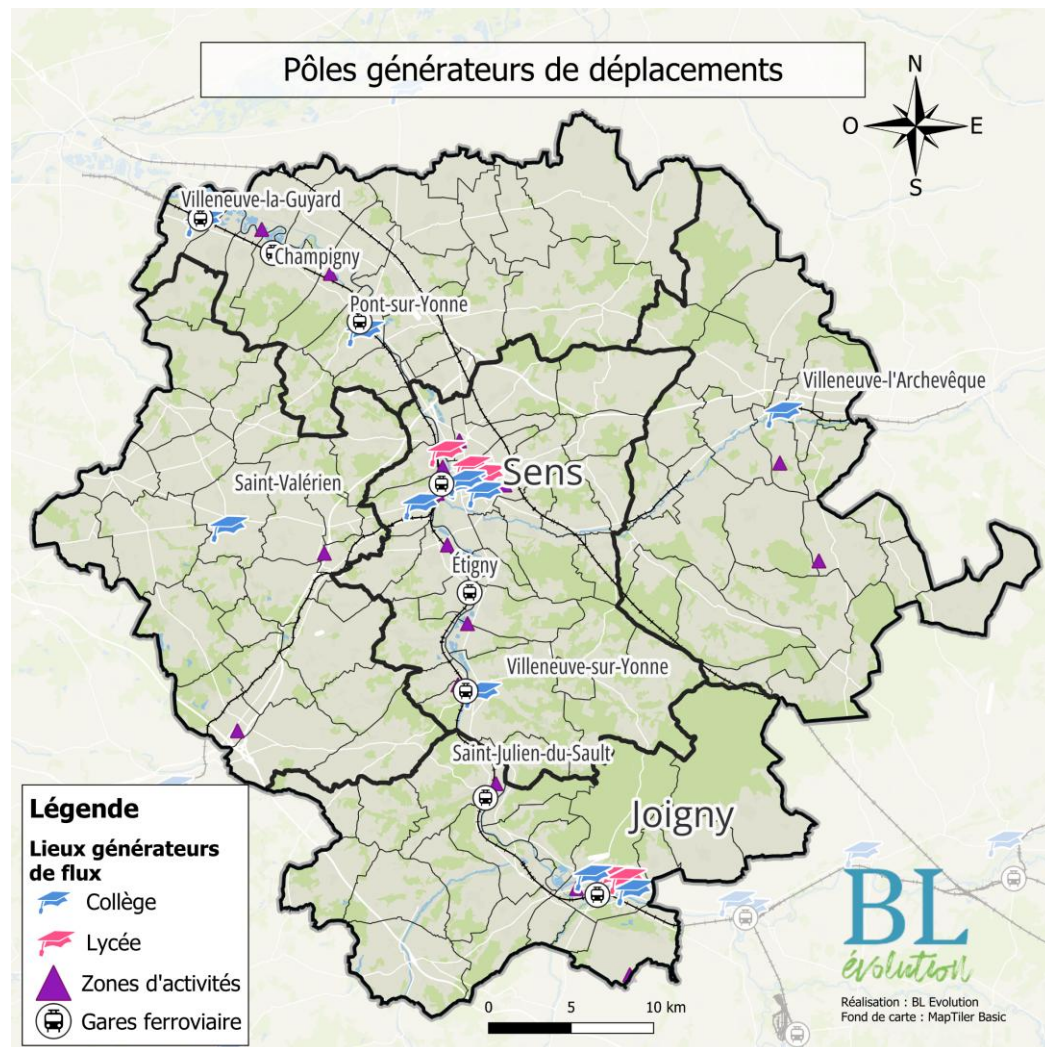


Analyse de la demande potentielle

LIEUX GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENTS

Logique de priorisation par lieux générateurs de déplacements :

- **Etablissements scolaires : 7 lycées et 12 collèges**
- **ZAE : de nombreuses zones d'activités économiques**
- **8 gares ferroviaires**



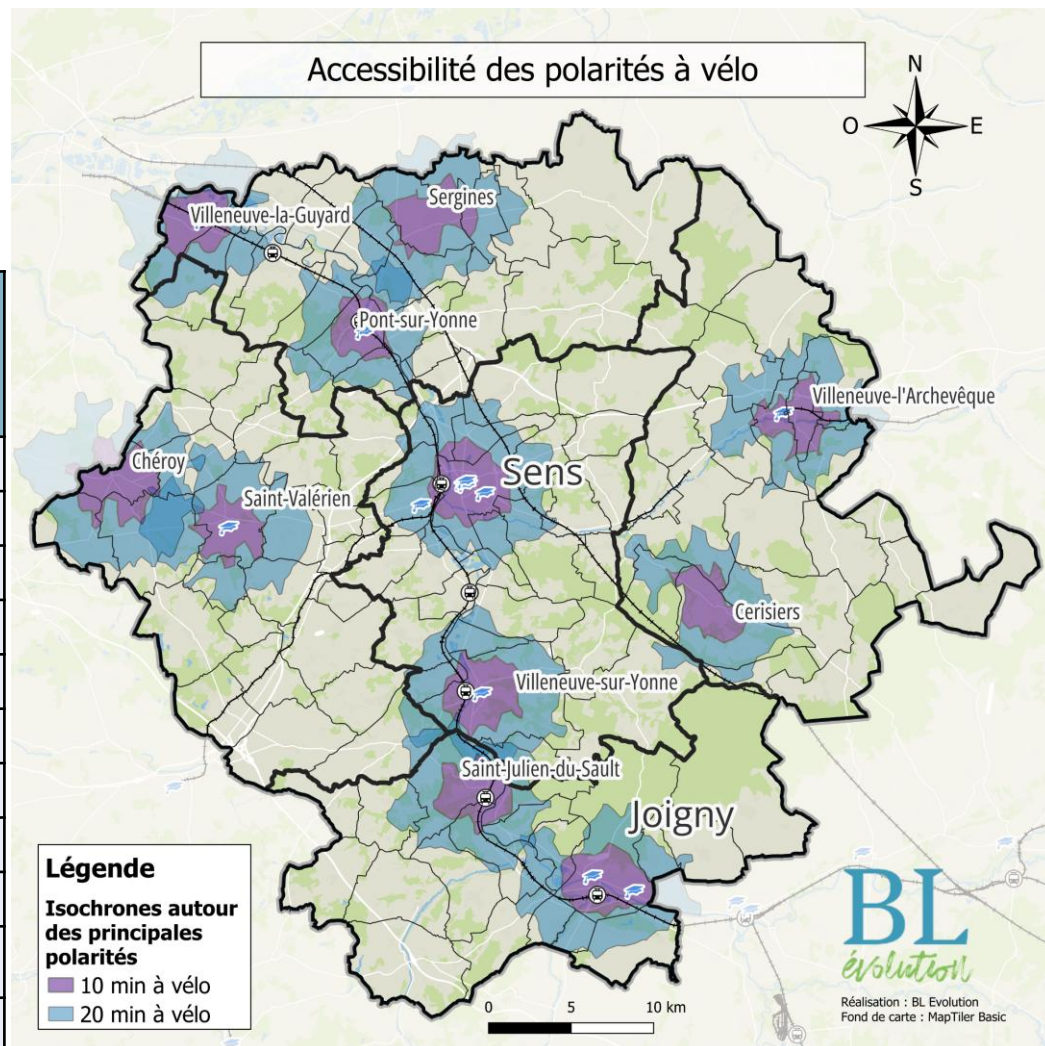


Analyse de la demande potentielle

ACCESSIBILITÉ AUX PÔLES DU TERRITOIRE

- Près de 70% des habitants du PETR du Nord de l'Yonne habitent à moins de 20 minutes à vélo de l'un des pôles du territoire. Ils sont 40% à moins de 10 minutes.

Commune	Population de la commune	Nombre d'habitants à 10 min à vélo	Nombre d'habitants à 20 min à vélo
Sens	27 275	25 410	34 680
Joigny	9 055	9 360	12 900
Villeneuve-sur-Yonne	5 130	3 430	6 560
Villeneuve-la-Guyard	3 470	3 960	10 090
Pont-sur-Yonne	3 357	2 790	5 910
Saint-Julien-du-Sault	2 202	2 380	4 550
Saint-Valérien	1 806	1 395	2 935
Chéroy	1 763	1 930	4 140
Sergines	1 235	1 340	3 610
Villeneuve-l'Archevêque	1 111	1 285	2 395
Cerisiers	1 002	740	2 260



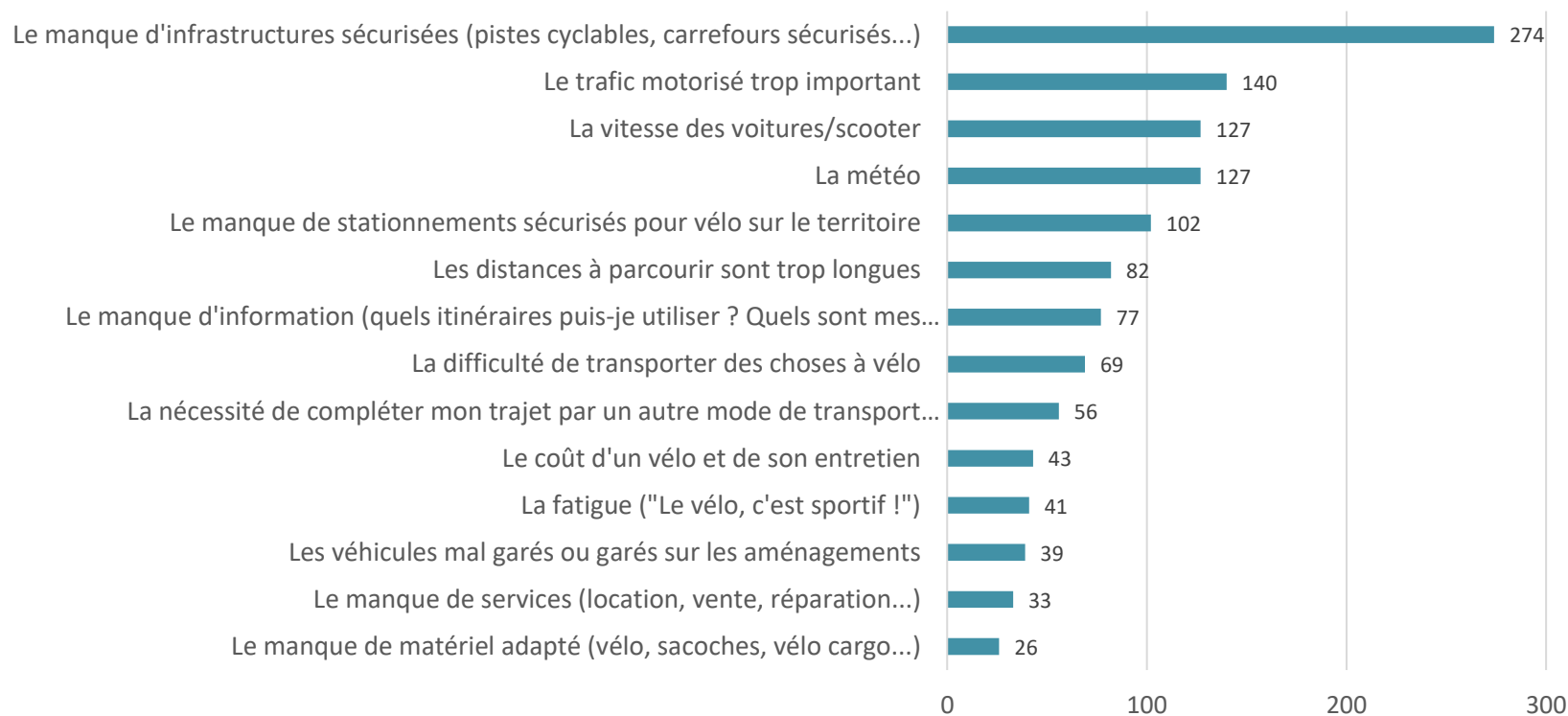


Analyse de la demande

ENQUÊTE EN LIGNE

654 répondants

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



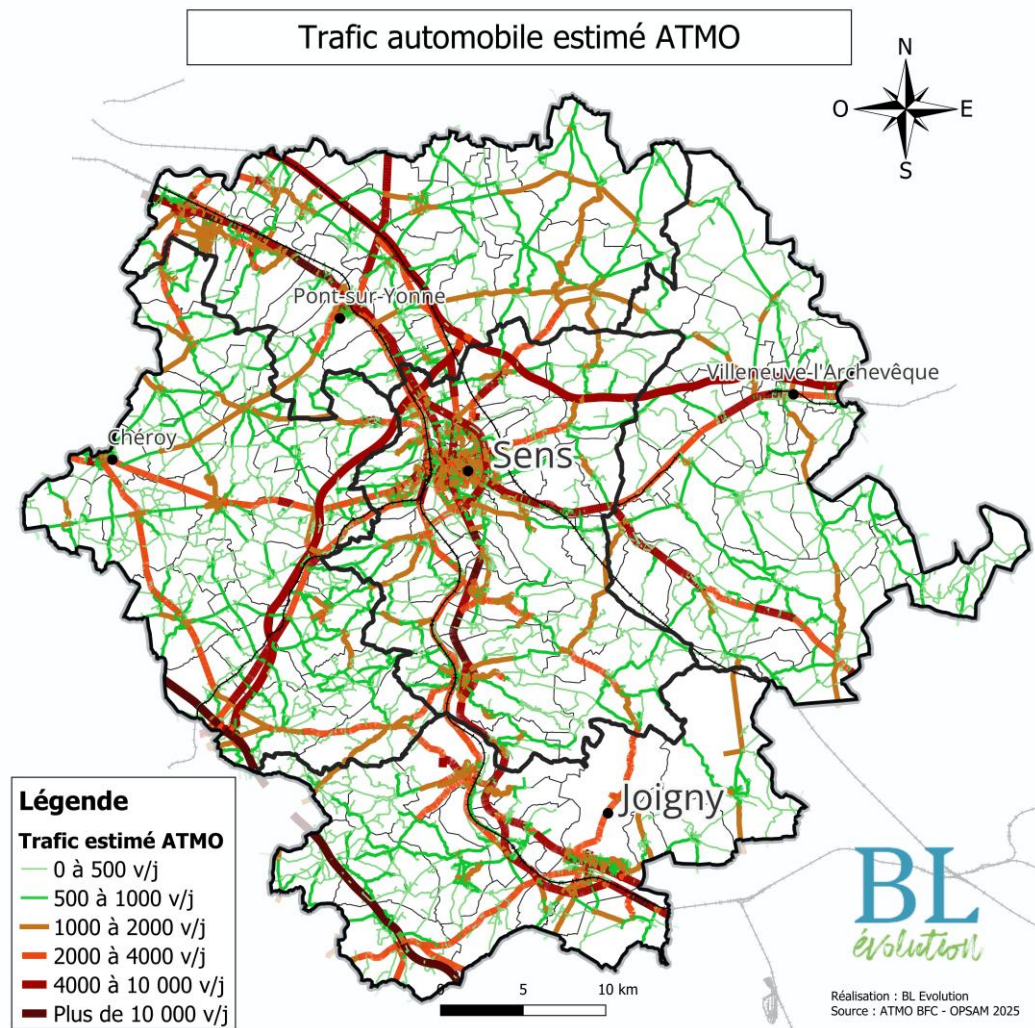


Analyse de l'offre

TRAFIC POTENTIEL PROJETÉ PAR L'ATMO BFC

L'ATMO BFC, a développé un algorithme permettant de modéliser le trafic sur un grand nombre de voies du territoire, à partir des données réelles de trafic et d'un certain nombre d'hypothèses.

- La carte ci-contre montre avec grande précision le trafic estimé sur la majorité des voies du territoire
- Elle montre la grande quantité de voies à faible trafic, mais aussi de nombreuses voies avec des trafics importants, comme le soulignait l'enquête en ligne.





Analyse de l'offre

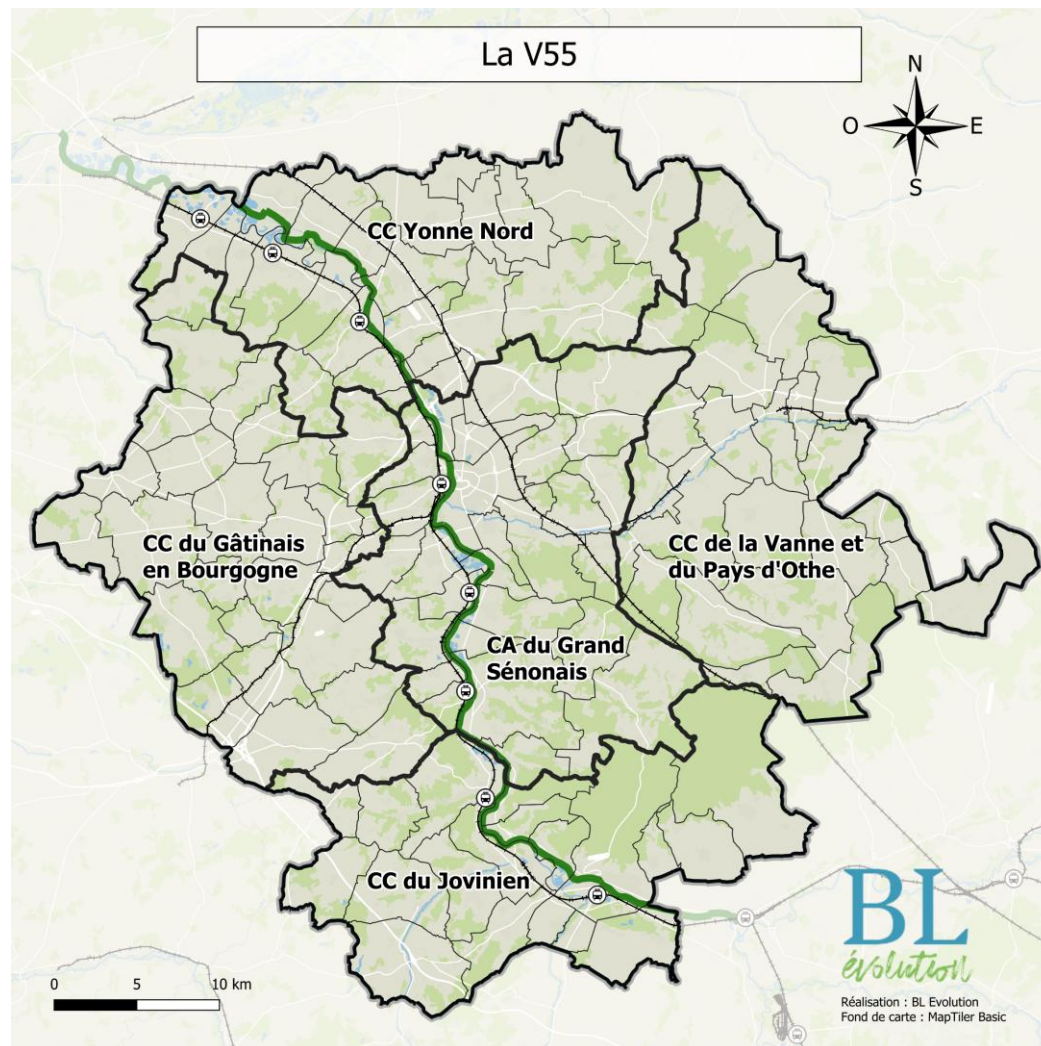
LA V55, ATOUT MAJEUR DU TERRITOIRE



- Pensée d'abord comme un atout touristique pour le territoire, on constate qu'elle est également empruntée par des habitants du territoire pour des déplacements du quotidien.
- A terme, il serait intéressant de créer un réseau qui permet de relier les communes à proximité de la V55 par des itinéraires sécurisés, permettant à cette voie de desservir une grande partie du territoire.



Source : Yonne tourisme





Analyse de l'offre

Projets existants

PROJETS INTERCOMMUNAUX : LA CCYN, DES PROJETS DE RACCORDS DE LA V55

La CCYN est en cours de finalisation de **18 km de voirie le long de la V55**, de Vinneuf au nord du territoire à Cuy au sud.

En complément de ce projet quasiment finalisé, la CCYN souhaiterait **relier les villages à proximité de la V55** à la véloroute pour des trajets utilitaires du quotidien. De nombreux habitants du territoire circulent déjà sur la V55 à vélo. Un projet existe également pour relier **Villeneuve-la-Guyard à Chamigny**. Un tronçon au **bord de l'Oreuse** a également été identifié sur les berges avec les communes de l'Oreuse, pour les rendre cyclables.

Les autres points d'intérêts qui seraient intéressants à prendre en compte pour cette étude selon la CCYN sont : L'accessibilité des 3 gares : Pont-sur-Yonne, Chamigny, Villeneuve-la-Guyard, l'accessibilité des 2 collèges : Villeneuve-la-Guyard et Pont-sur-Yonne, relier Pont-sur-Yonne à Sens, relier St-Agnan à Villeneuve-la-Guyard (en lien avec la CCGB), relier Michery à Cuy, relier le plateau au bassin de vie de Bray-sur-Seine, la Vallée de l'Oreuse entre Michery et Thorigny-sur-Oreuse

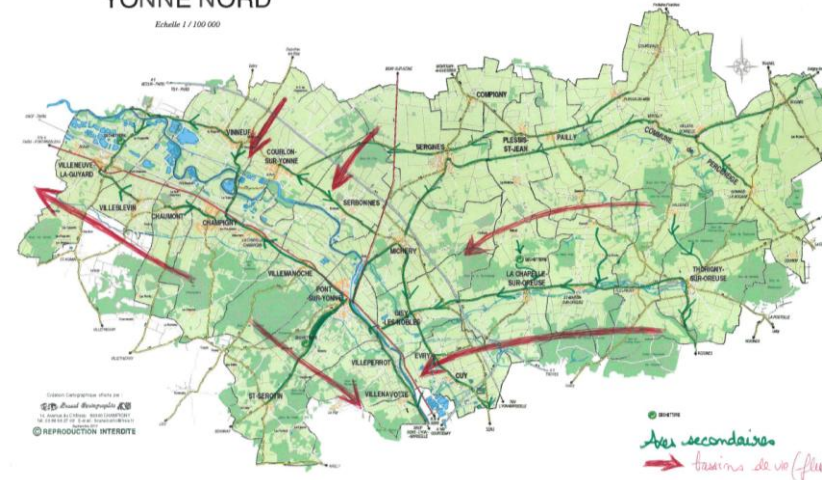
La CCYN serait intéressée d'expérimenter **des réaffectations des voies à faible trafic**. Une vigilance accrue sera portée sur la sécurité des itinéraires proposés, notamment lorsqu'ils impliquent des traversées de voies départementales, la CCYN ayant déjà connu des accidents graves.

La CCYN a formé 3 animateurs sportifs de la CC au programme Savoir Rouler à Vélo, qui organiseront des animations dans les écoles volontaires au printemps 2026. Ils proposeront également des balades encadrées sur la voie verte l'été.

CHRONOMAP | CCYN
Temps de parcours à vélo



La Communauté de Communes
YONNE NORD



Chronomap vélo et flux pendulaires de la CCYN



Analyse de l'offre

LE SCHÉMA CYCLABLE DÉPARTEMENTAL

Le **Schéma Départemental des Mobilités Actives et Solidaires de l'Yonne** planifie les besoins vélos de 2024 à 2034. Il a identifié des itinéraires prioritaires pour chacun des EPCI du territoire. Il propose également un plan d'accessibilité des collèges à vélo, en priorisant les établissements clés du territoire. Des orientations d'aménagements sont en particulier retenues par le département :

- Le recours aux **voies à faible trafic** sur le réseau secondaire de voirie départementale pour des trafics inférieur à 250 vh/j avec la possibilité de requalification de ces dernières en voies vertes accessibles aux véhicules motorisés des seuls riverains et exploitants agricoles et viticoles ;
- Le recours aux **anciennes voies SNCF et du Tacot** pour des projets de liaisons inter-EPCI notamment ;
- Le recours à **l'aménagement de chemins ruraux** lorsque cela est possible ;
- Le mélange des différentes préconisations sur un même itinéraire pour adapter l'aménagement aux contraintes techniques et foncières, tout en assurant une continuité cyclable sur l'ensemble des itinéraires retenus.

Ce SDMAS ne fait pas l'objet de financements spécifiques pour les collectivités, mais constitue une première base pour penser la stratégie du SDC du PETR et les itinéraires à prioriser.

Le département pourra également être amené à **mettre à jour ce schéma** en intégrant les documents stratégiques réalisés par les territoires après la validation de son schéma.



Schéma Directeur des Mobilités Actives et Solidaires

IMMERGIS
Vincent LECAMUS – Directeur de projet
Alban LURDOS – Chef de projet Mobilités

IMMERGIS SAS Valsère – 44 rue Jérôme Ballard, 34790 Grabels, France
info@immergis.eu | Tél : +33 (0)4 34 11 65 51 | Fax : +33 (0)7 46 62 1





Atelier stratégique

Apprentissages du diagnostic

Guide aménagements cyclables

Atelier de travail pour votre territoire



Aménagements cyclables

**Comment évaluez-vous votre
connaissance technique des
aménagements cyclables de 1 à 5 ?**



Critères d'aménagements

Trafic

Aménagement recommandé



> 2 000

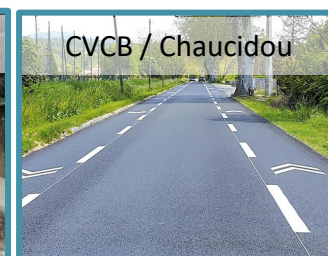
Site propre ou



< 2 000

Aménagement mixte

Zone 30 renforcée dans les bourgs
CVCB hors aggro



< 1 000

Jalonnement



< 500

Réaffectation



AMÉNAGEMENTS EN SITE PROPRE



> 2 000

Site propre ou





La piste cyclable

La piste cyclable est isolée des autres usagers. Il s'agit d'une zone protégée physiquement des véhicules motorisés et séparée des piétons. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Son utilisation est rarement obligatoire (panneau rond), le plus souvent facultative (panneau carré).

Caractéristiques

Dimensions :

- Unidirectionnelles : 2 m (minimum)
- Bidirectionnelle : 3 (minimum)
- Bordure : < 30 cm.

Application

Toutes routes confondues : Vitesses supérieures à 30 km/h + 2000 véhicules dans les deux sens.



- Peu de conflits d'usages si largeur suffisante
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable
- Emprise sur chaussée importante
- Coût supérieur à une bande



Piste cyclable bidirectionnelle

Crédits photo : digischool.fr



Piste cyclable unidirectionnelle

Crédits photo : CEREMA.fr



Panneaux C113, caractère facultatif

Crédits photo : cyclofix.fr



Panneaux B22, caractère obligatoire

Crédits photo : cyclofix.fr





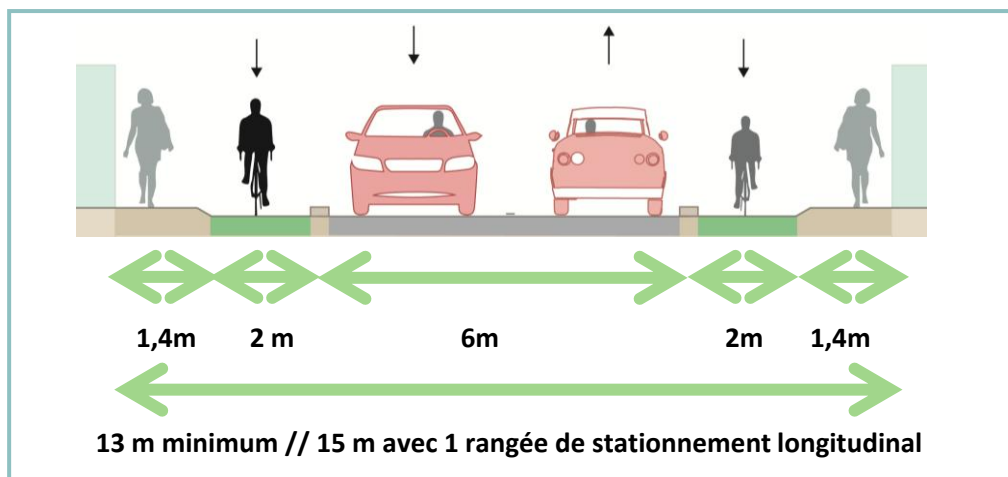
Comment créer une piste cyclable

1

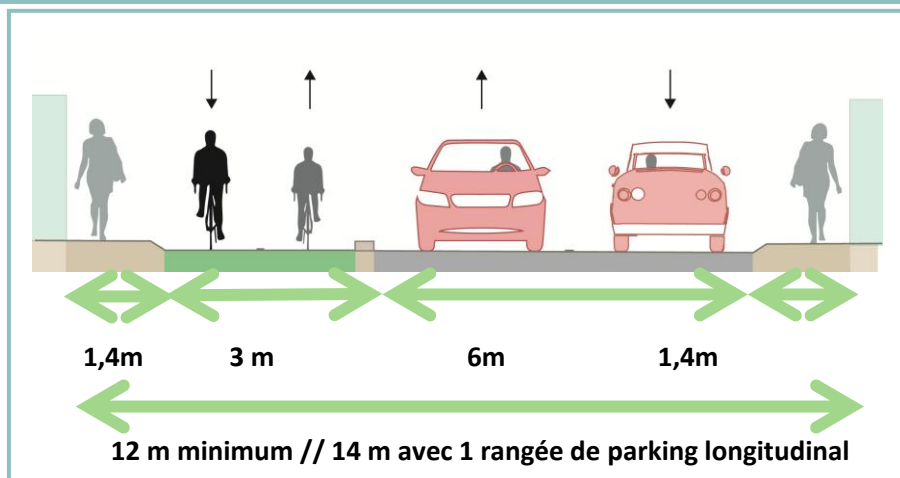
Largeur de la voirie (données minimales)

- Calculer la distance façade à façade : minimum 12 m.

unidirectionnelles



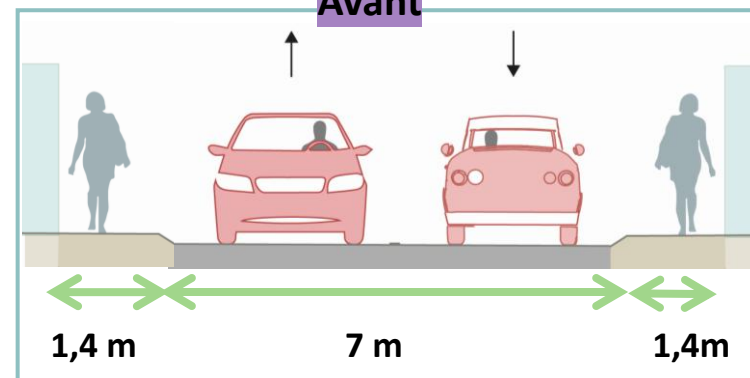
bidirectionnelle



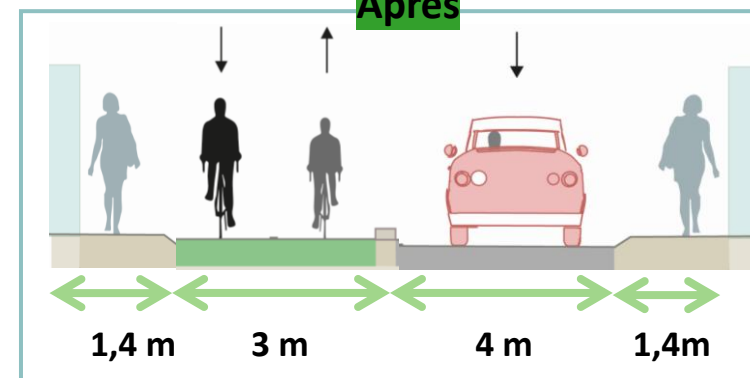
2

Supprimer une voie de circulation/stationnement
Si contrainte de place

Avant



Après





Une voie verte est une voie 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.

Caractéristiques

- Dimensions : > 3 m (minimum) ; 4 m (conseillé).
- **Application**
- Anciennes voies ferrées, canaux, chemins.
- Ne pas créer dans zone urbaine. Idéal lorsque la pression piétonne est faible.



- Valorisation de l'environnement et du patrimoine
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable

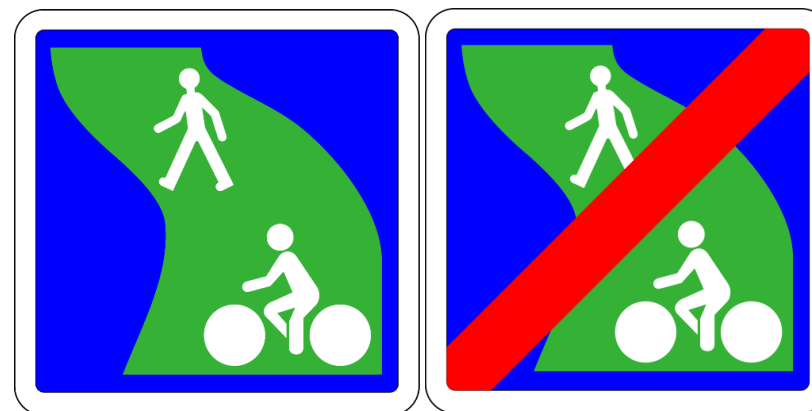


- Incompatible en zone urbaine
- Stabilisé non propice aux déplacements du quotidien.



Voie verte, France

Crédits photo : France-ecotours.com



Panneaux de signalisation indiquant une entrée et sortie de voie verte

Crédits photo : wikipedia

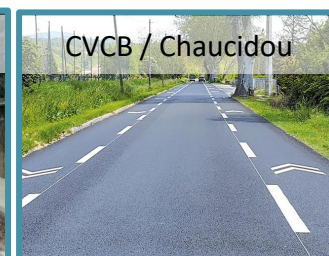


AMÉNAGEMENTS MIXTES



< 2 000

Aménagement mixte
Zone 30 renforcée dans les bourgs
CVCB hors agglo





Chaussée à voie centrale banalisée ou chaussée à circulation douce (Chaucidou)

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à deux bandes multifonctionnelles à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés.

Caractéristiques

- Dimensions : bandes multifonctionnelles : 1,5 m et 2,2 m de largeur. Chaussée > 6 m. Sinon jalonnement.
- Revêtement contrasté à favoriser avec pictogrammes chevrons. + bandes discontinues T2 3u

Application

- En agglomération, < 2000 véhicules / jour dans les deux sens, axes limités à 30 km/h. .
- Hors agglomération, < 2000 v/j à 50km/h (avec peu ou pas de poids lourds).



- **Rapide et peu onéreux**
- **Emprise au sol limitée**
- **Apaisement de la circulation**

- **Faible sentiment de sécurité**
- **Bandes multifonctionnelles**



Création d'un plateau, apaisement des vitesses.



Panneau d'information en entrant dans l'aménagement



Chevrons à créer



La Zone 30 renforcée

Une zone 30 est une section de rue, partie de la ville où la vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h. Pour les voies en agglomération supérieures à 1000 v/j, nous préconisons de mettre en place une zone 30 renforcée. Cette dernière consiste en l'installation de signalétique et d'aménagements conséquents de la chaussée.

Caractéristiques

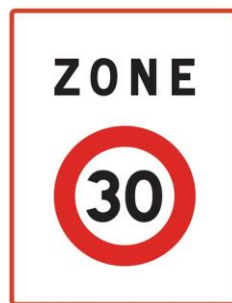
- La zone 30 est définie par les panneaux B30 (entrée dans la zone) et B51 (sortie de la zone).
- A la signalisation doit être ajouté un aménagement de la chaussée afin de garantir un respect de la vitesse (plateaux, écluses, résine etc...).

Application

- Dans toute la ville hors contournement, et hors boulevards à plusieurs voies. Dans toutes zones résidentielles, zones d'activités.



Ecluse avec passage cycliste



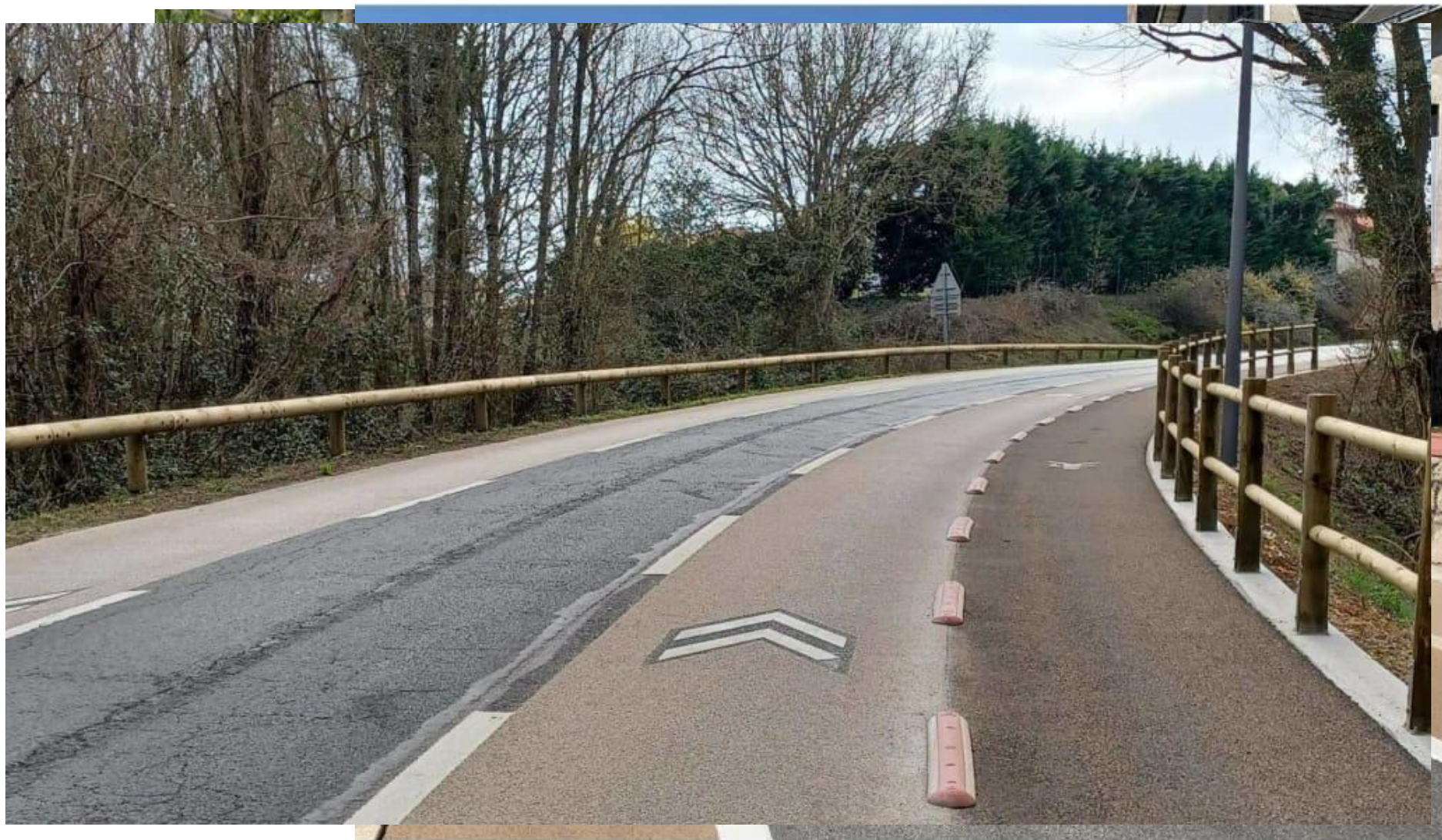
Zone 30 – Panneau B30 B51
Crédits photo : sécurité routièrre.net



Zone 30 – Plateaux et résine
Crédits photo : Cerema, decaudin-signalisation



Zone 30 – Saint-Omer, France
Crédits photo : Lavoixdunord.fr



JALONNEMENT ET SIGNALETIQUE



< 1 000

Jalonnement



Une voie partagée permet la circulation des automobiles et vélos sur une même et unique voie. Elle doit garantir un niveau d'accès plutôt local aux automobilistes afin de garantir la sécurité des autres usagers et doit être limitée aux poids lourds sauf desserte locale. Sur routes communales, des restrictions d'accès peuvent alors être engagées pour accentuer cet effet.

Caractéristiques

- Largeur < 6 m
- Bordure enherbée à privilégier

Application

- Hors-agglomération, entre 50 ou 70 km/h
- TMJA < 1000 v/j

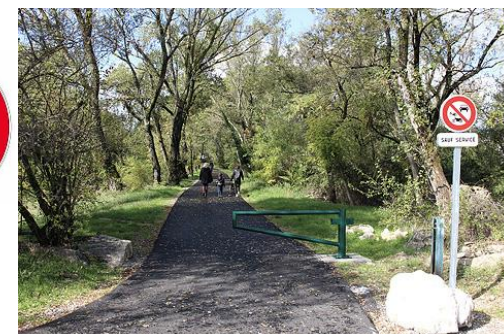


- **Rapide et peu onéreux**
- **Utilisation de l'existant**
- **Apaisement de la circulation**
- **Modification d'habitudes**
- **Voie partagée**



Portion de la V50 en Haute-Saône, L'Est Républicain

Crédits photo : estrepubicain.fr



Possibilité de diminuer le trafic à certains endroits

Type de signalisation, véloroute

Crédits photo : fruugo ; epinalinfos.fr

RÉAFFECTATION



< 500

Réaffectation



De nombreux territoires commencent à expérimenter des réaffectations de voies pour les dédiés aux modes actifs. Ces réaffectations peuvent être réalisées sur des voies secondaires parallèles à un itinéraire similaire plus fréquenté. Elles peuvent faire l'objet d'exception pour des accès de véhicules motorisés riverains et des engins agricoles.

Caractéristiques

- Panneau de limitation d'accès de la route aux véhicules motorisés, sauf riverains
- Marquage au sol

Application

- Trafic inférieur à 500 v/j (critère également fixé par le département)



- **Rapide et peu onéreux**
- **Utilisation de l'existant**
- **Forte sécurisation des cyclistes**

- **Acceptabilité**
- **Besoin de voies parallèles**



Exemple de requalification sur la communauté de communes Erdre et Gesvres
Crédits photo : Samy Gruyet



Exemple de requalification de routes départementales dans la Manche
Crédits photo : Département de la Manche



Panneau R8



Panneau M9z



Critères d'aménagements

Trafic	Aménagement	Coûts (en mètre linéaire – ml)
> 2 000	Site propre	400 € / ml hors aggro 800 € / ml en aggro
< 2 000	Aménagement mixte Zone 30 renforcée dans les bourgs CVCB hors aggro	100 € / ml
< 1 000	Jalonnement	3 € / ml
< 500	Réaffectation	3 € / ml



Atelier stratégique

Apprentissages du diagnostic

Guide aménagements cyclables

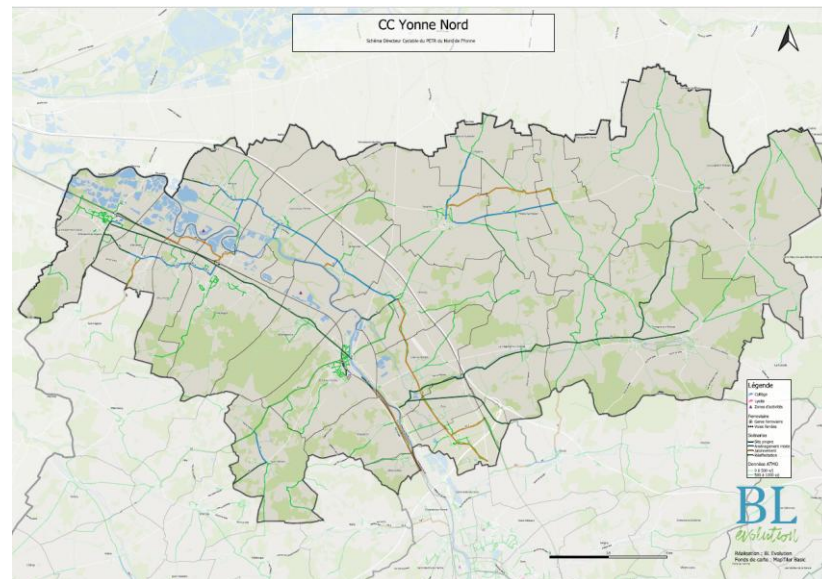
Atelier de travail pour votre territoire



Ateliers de travail

- Carte faisant apparaître :
 - Les itinéraires proposés pour la CCYN et numérotés
 - Les données de trafic inférieures à 1000 véhicules/jour

> Une carte CCYN



- En sous-groupes par table : Fiches à remplir pour chaque tronçon pour que les élus arbitrent
 - Indiquer si la liaison est retenue
 - Indiquer une priorité de 1 (très prioritaire) à 3 (moins prioritaire)

Communes représentées à la table :										
Numéro	Origine-Destination	Type d'aménagement préconisé	Priorité estimée	Gestion	Remarques	Longueur (m)	Coûts (€)	Commentaire	Liaison retenue ?	Si oui, niveau de priorité, de 1 (très prioritaire) à 3 (moins prioritaire)
25	Saint-Julien-du-Sault	Amenagement mixte	3	Commune	Liaison vers la zone industrielle	1765	176 300 €			
26	Saint-Julien-du-Sault - Villavert	Site propre	1	Départementale	Passage très dangereux, liaison avec la V55	635	254 000 €			
27	Cizy-Saint-Julien-du-Sault	Liaison mixte	3	Communes	Rue gauche, rejoindre la zone industrielle de St Julien et la zone commerciale et d'autres zones	4930	14 790 €			
66	Zone d'activités vers le Nord de l'Yonne	Site propre	1	CCI	DN43, route de Montargis	1775	730 000 €			
67	Juigny-Bion	Site propre	2	Communes	Dans le PMS	1837	734 800 €			
68	Juigny-Bion	Liaison mixte	2	Communes	Dans le PMS	1429	4 287 €			
69	Juigny-Charmois	Site propre	1	Communes		1037	414 800 €			
70	Juigny-Charmois	Liaison mixte	1	Commune	Passage à sens unique	2145	6 435 €			
71	Juigny-Charmois	Site propre	1	Communes	Par chemin agricole à réaménager	1738	695 200 €			
72	Juigny-Charmois	Site propre	1	Communes	Par chemin agricole à réaménager	810	324 000 €			



Rappel des prochaines étapes

Phase 1 : diagnostic territorial

- **Sept 25**: Lancement, COPIL, Enquête en ligne, entretiens, analyse de l'offre et de la demande
- **Oct 25** : Entretiens
- **Nov 25** : Concertation, rédaction, COTECH
- **Déc. 25** : **COPIL**



Phase 2 : Stratégie territoriale

- **Janv-Mars 26** : Conception des scénarios *Elections municipales*
- **Mai. 26** : Ateliers stratégiques par EPCI
- **Juin 26** : Rédaction, mise en page de la stratégie, COTECH
- **Septembre 26** : COPIL



Phase 3 : Réalisation du Schéma Directeur

- **Sept 26**: Rédaction et mise en page des fiches actions et du PPI
- **Oct 26** : COTECH, COPIL de validation
- **Nov-Dec. 26** : Réunions de restitution en conseil communautaire et en comité syndical du PETR