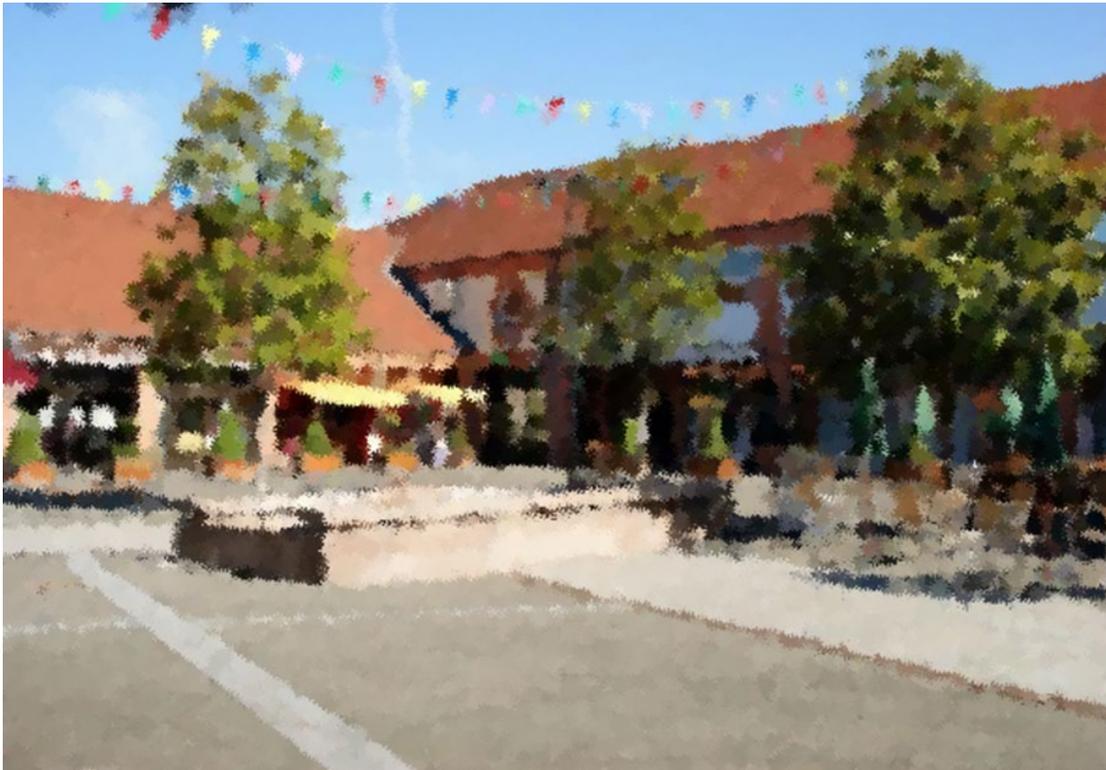


Rapport de diagnostic

Schéma directeur cyclable de la ville de Rungis



Sommaire

La démarche de schéma directeur cyclable / les attentes de la ville de Rungis

Que se passe-t-il autour de Rungis ?

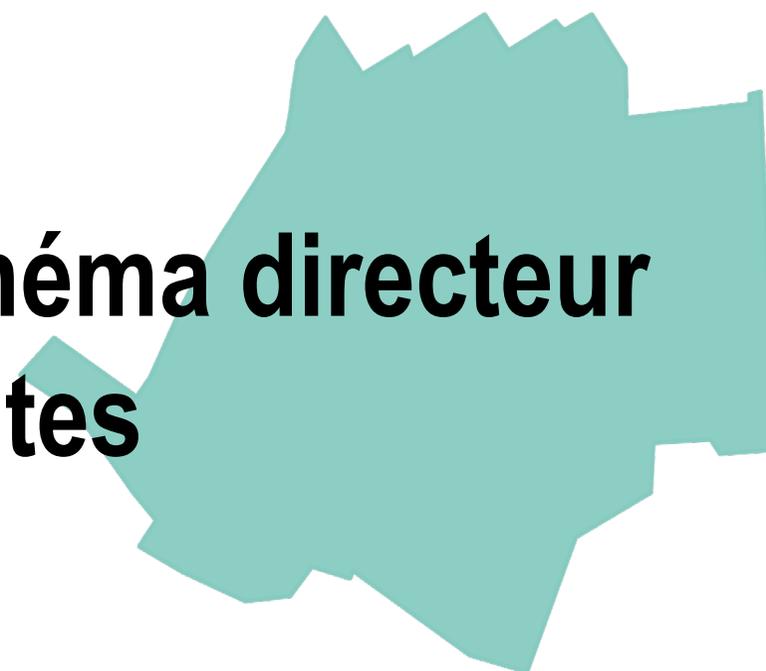
Urbanisme et mobilité, les spécificités du territoire

Les besoins en mobilité

L'analyse du système vélo

Résultat des entretiens

Les projets de la ville

A large, irregular teal shape with a jagged, hand-drawn edge, positioned behind the main title text.

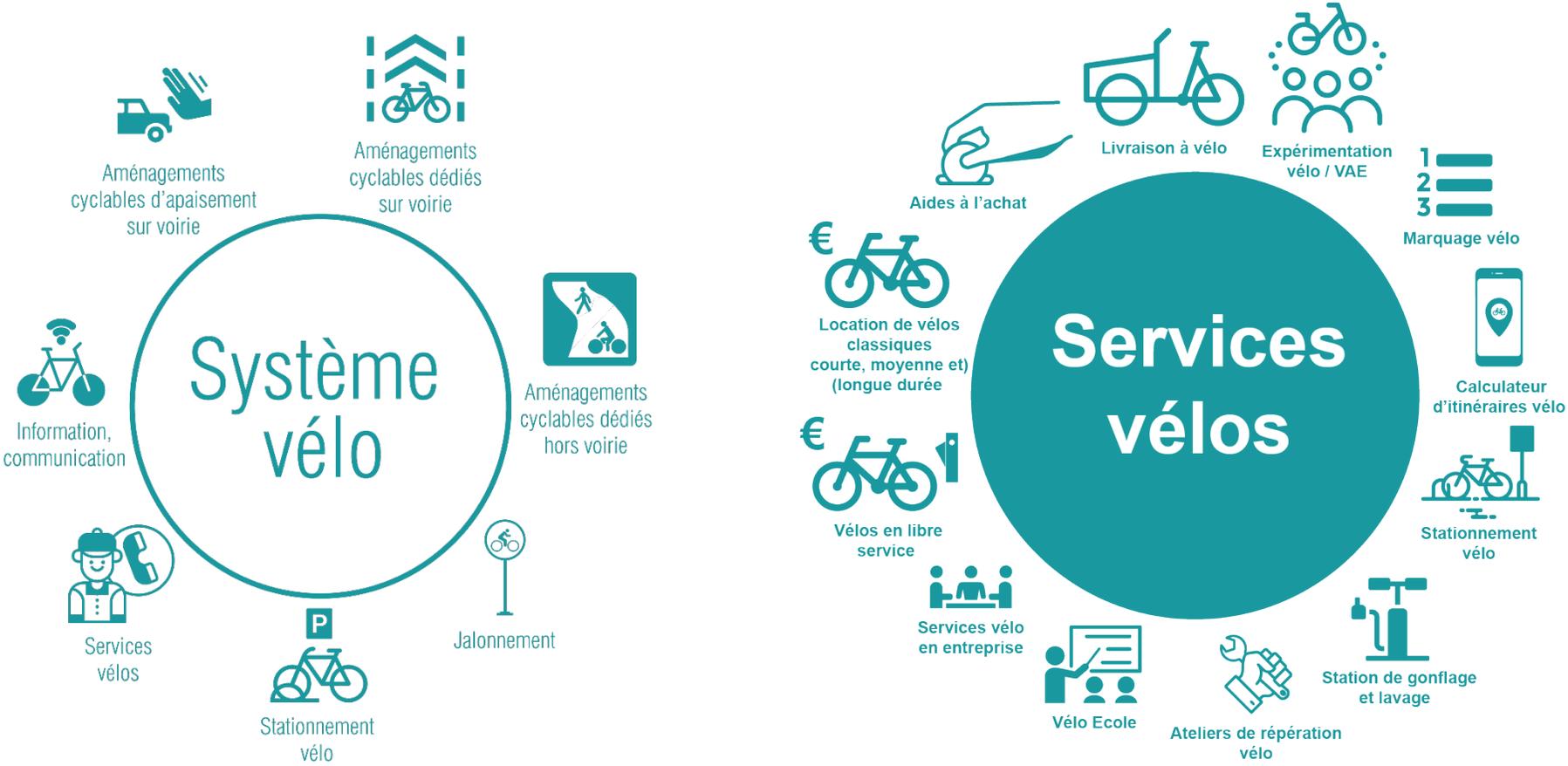
La démarche de schéma directeur cyclable et les attentes

Les enjeux de cette démarche pour la Ville sont :

- Concevoir des « pistes cyclables intelligentes » pour reconnecter Rungis au réseau cyclable environnant ;
- Identifier les axes cyclables qui pourraient être aujourd'hui dangereux ;
- Augmenter la part modale vélo ;

UN SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE COMMENT?

Analyse du système vélo et des services vélo



Rungis et ses alentours



LES TRANSPORTS EN COMMUN: L'EXISTANT

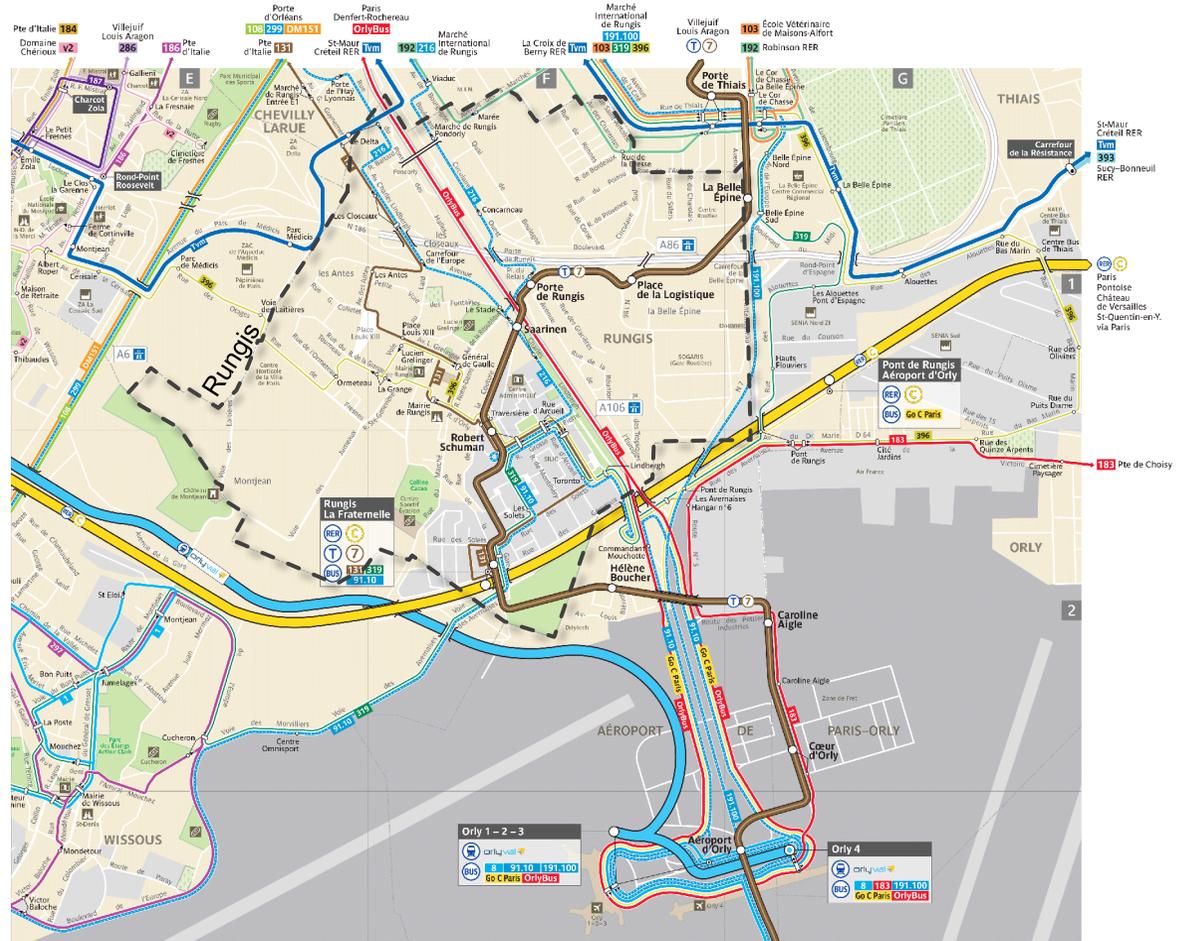
Un axe Nord-Sud majoritairement représenté par l'offre de transport

L'offre de transports en commun RATP sur la commune de Rungis est plutôt importante. On retrouve :

- 9 lignes de bus
- Une ligne de tram
- Une ligne de RER

Tvm		St-Maur-Créteil RERG1 La Croix de Berry RERD1
103		Marché International de RungisF1 École Vétérinaire de Maisons-Alfort.....G1
131		Rungis-La Fraternelle RERF2 Pte d'ItalieE1
192		Marché International de RungisF1 Robinson RERG1
OrlyBus		Aéroport d'Orly (Ouest-Sud)G3 Paris-Denfert-RochereauE1
91.10		Gare de Saint-Quentin.....B3 Orly Oest (1-2)A5
191.100		Yerres RERG5 Chevilly-la-Rue Marché International de Rungis...F1
216		Denfert-Rochereau.....F1 Marché International de Rungis...F1
319		Marché International de RungisF1 Massy-Palaiseau RERB3
396		Maché de RungisF1 La Croix de Berry RERD1

- Accessible en toute autonomie
- Non accessible



Plan des transports en communs du secteur de Rungis (RATP, 2021)

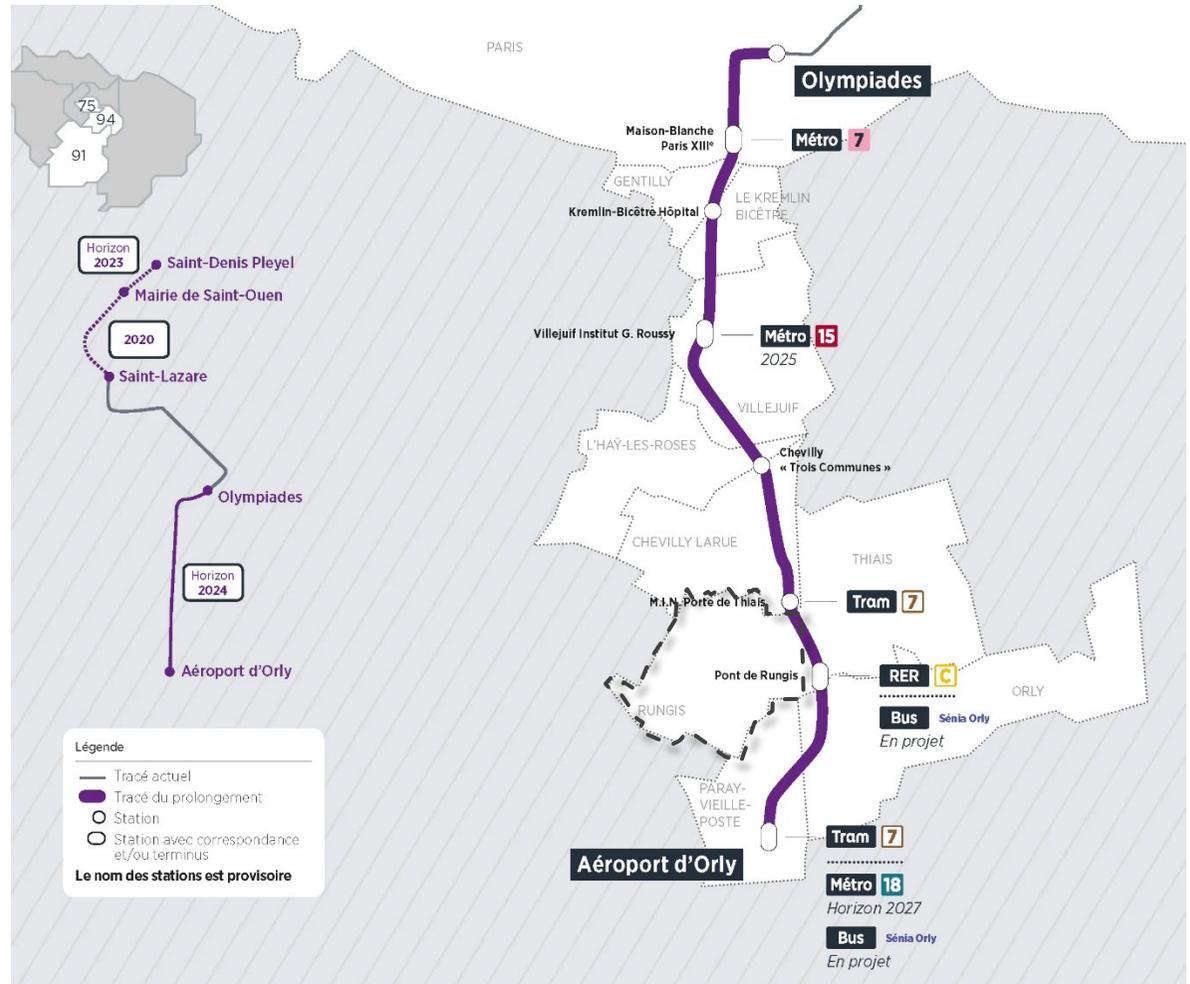
LES TRANSPORTS EN COMMUN: LE PROLONGEMENT DE LA LIGNE 14

Un potentiel d'intermodalité à développer

Le projet de prolongement de la ligne 14 du Métro inclut la création de **deux nouvelles stations de métro** dans ou à proximité de la commune de Rungis

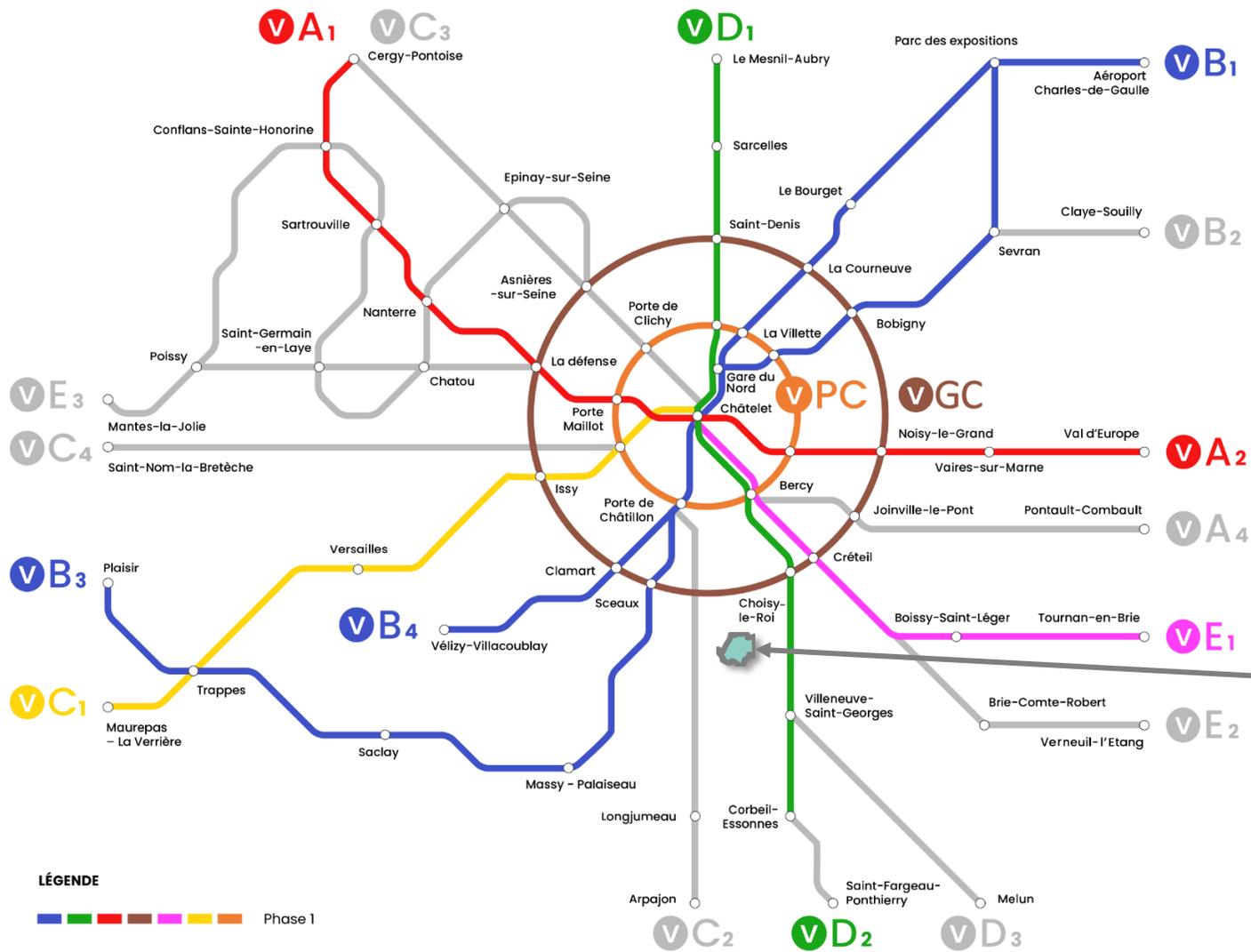
- Au niveau du MIN, à la porte de Thiais, qui permet la liaison avec le tram 7
- Au niveau du pont de Rungis, à proximité du RER C

Une mise en service prévue à horizon 2024



Plan du prolongement du Métro 14 de Olympiades à l'aéroport d'Orly (Ile-de-France Mobilités, 2021)

Une connexion avec les itinéraires du RERV à envisager



■ Liaison possible avec le RERV GC, C2 et D2



LÉGENDE
 Phase 1
 Phase 2

Projet du RERV (Ile-de-France, 2021)

LEGENDE

Itinéraires structurants du SDIC

- Tracé réalisé
- - - Tracé en projet

Numéros et noms des itinéraires

- N° 1: Arcueil Vincennes
- N° 2: Charenton Le Perreux-sur-marne
- N° 3: L'Hay-les-roses Joinville-le-pont
- N° 4: Joinville-le-pont Le Plessis-Trévisé
- N° 5: Porte de Choisy Villeneuve-le-Roi
- N° 6: Saint-Maurice Villeneuve-Saint-Georges
- N° 7: Kremlin-Bicêtre Rungis
- N° 8: L'Hay-les-roses Santeny
- N° 9: Maisons-Alfort Santeny
- N° 10: Gentilly Fresnes
- N° 11: Kremlin-Bicêtre Fresnes
- N° 12: Ivry-sur-Seine Vitry-sur-Seine
- N° 13: Ivry-sur-Seine Ablon-sur-Seine
- N° 14: Alfortville Villeneuve-Saint-Georges
- N° 15: Alfortville Bry-sur-Marne
- N° 16: Le tour de la Mame
- N° 17: Fresne Le Plessis Trévisé
- N° 18: Champigny-sur-Marne La Queue en Brie
- N° 19: Fontenay-sous-Bois Champigny-sur-Marne
- N° 21: Saint-Mandé Joinville-le-Pont
- N° 22: Coulée verte Bièvre- Lilas
- N° 23: Coulée verte Tegeval
- N° 24: Euroveloroute 3

SDIC non structurant

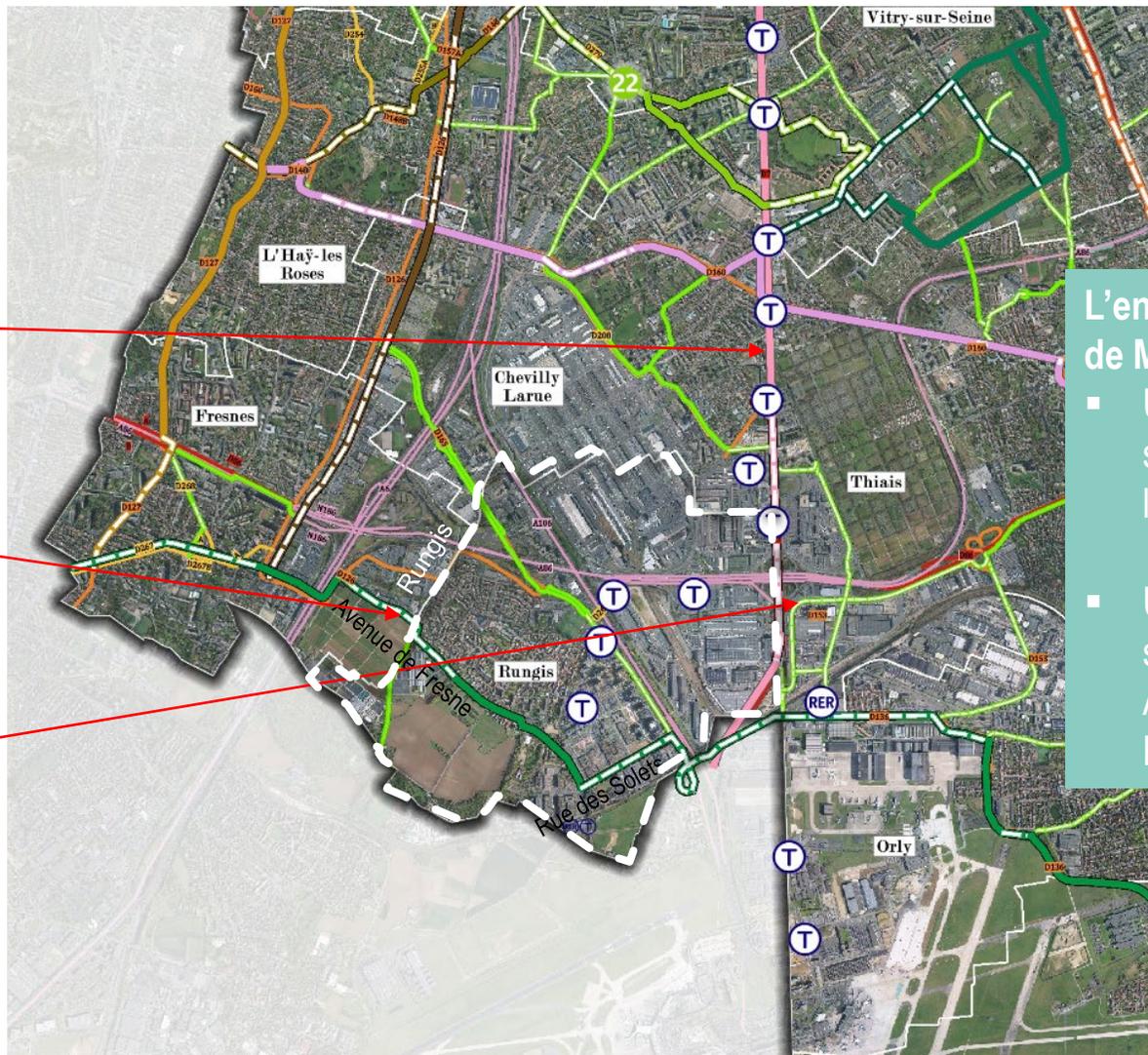
- Tracé réalisé
- - - Tracé en projet

Transports en commun

- RER
- Metro
- Tramway

Réseau routier

- Magistral
- Principal
- Secondaire
- National



L'enjeu du SDIC de Val de Marne :

- Un itinéraire non structurant réalisé sur la D165
- Un itinéraire structurant en projet Avenue de Fresnes et Rue des Solets

Etat d'avancement du tracé des itinéraires structurants du SDIC (Val de Marne, 2020)



S'ARTICULER AVEC LES DEMARCHES EN COURS : L'ENJEU DU PLAN VÉLO INTERCOMMUNAL

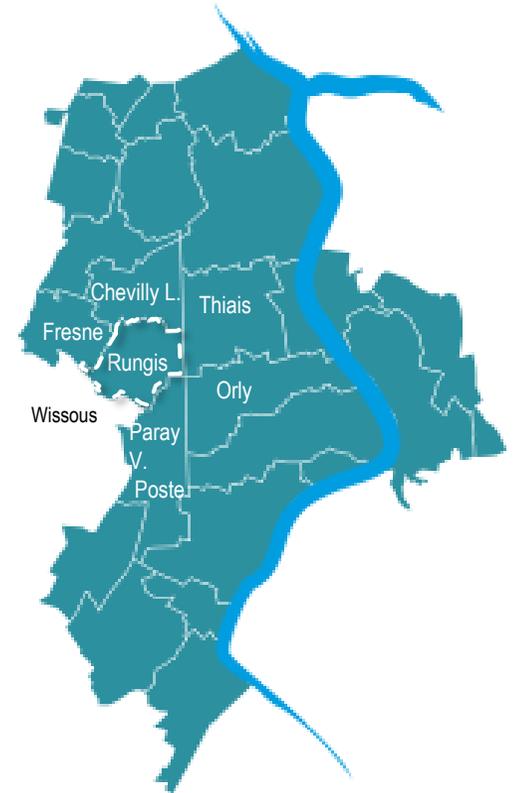
Une démarche de co-construction et de rassemblement des projets en cours autour du développement du vélo

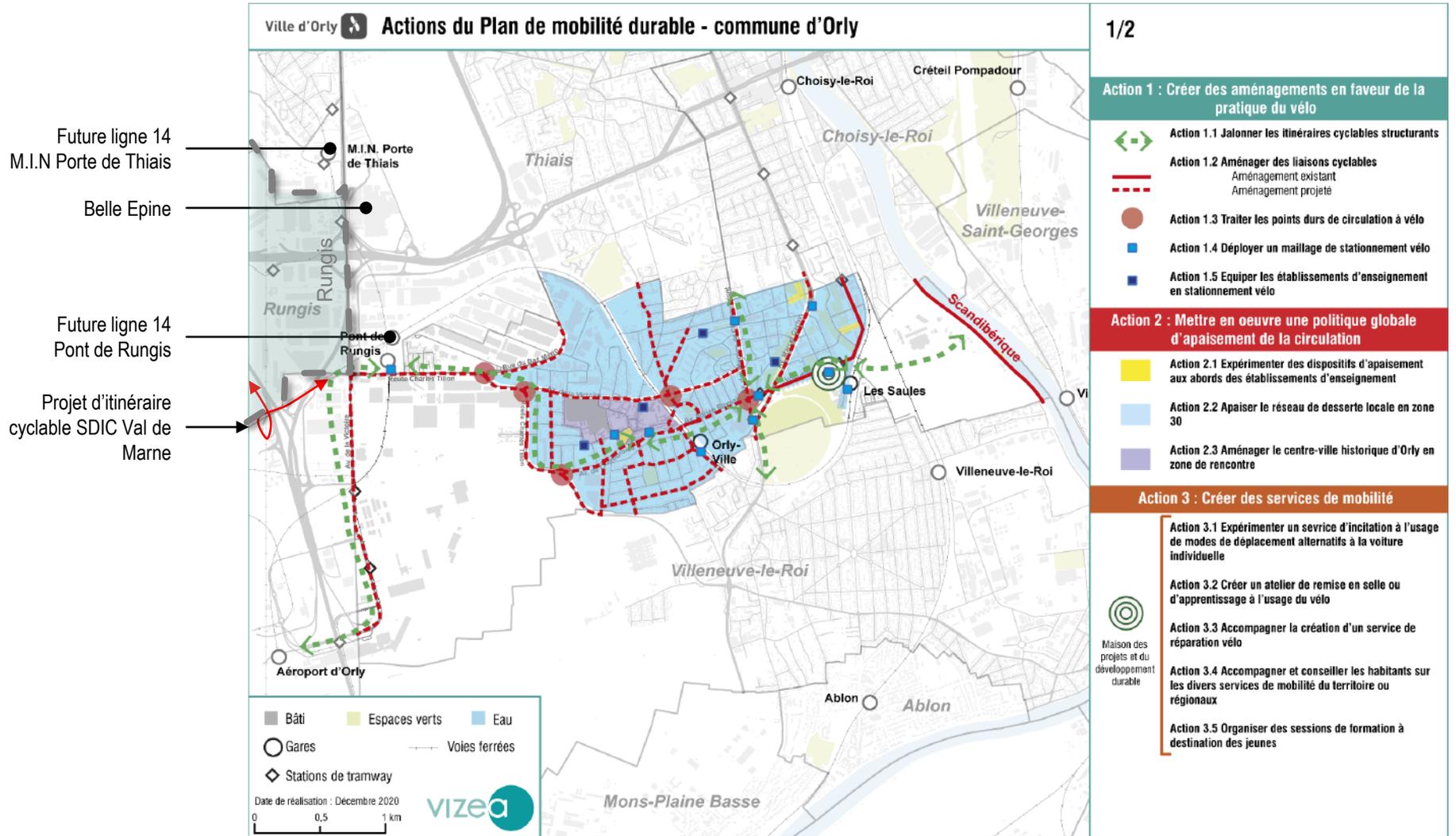
L'ETP Grand-Orly Seine Bièvre a lancé l'élaboration d'un plan vélo intercommunal qui vise à :

- Rassembler les démarches déjà engagées au niveau communal et départemental
- Développer l'usage du vélo en s'appuyant sur 4 axes : l'usage, les infrastructures, les comportements et les innovations

Le plan vélo intercommunal comprend deux phases :

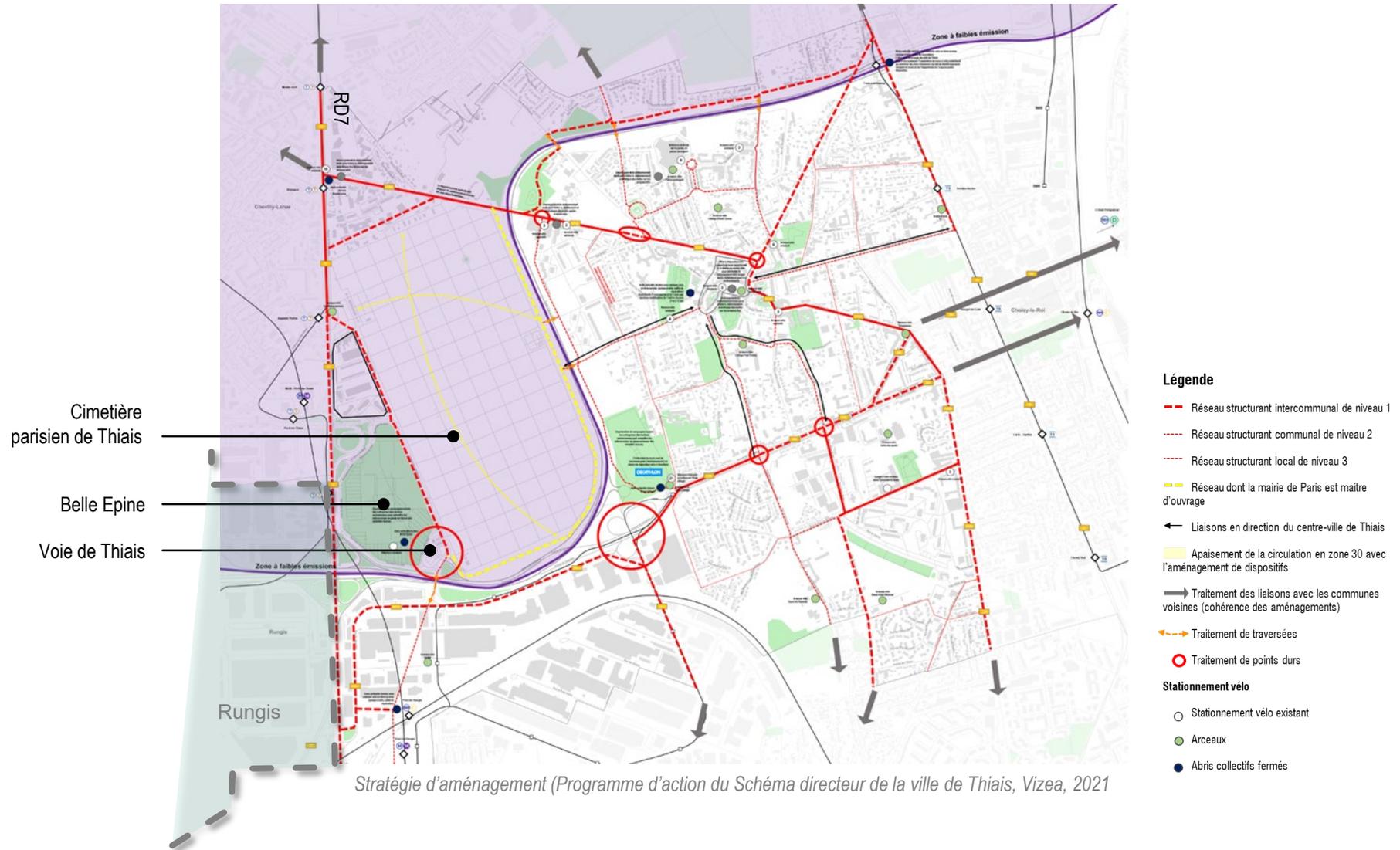
- **Le diagnostic territorial (2019 – 2021)**, actuellement en train d'être achevé
- **L'élaboration, d'un programme d'action (2021)**, tout en élaborant une stratégie partagée et co-porté avec les services de la collectivité

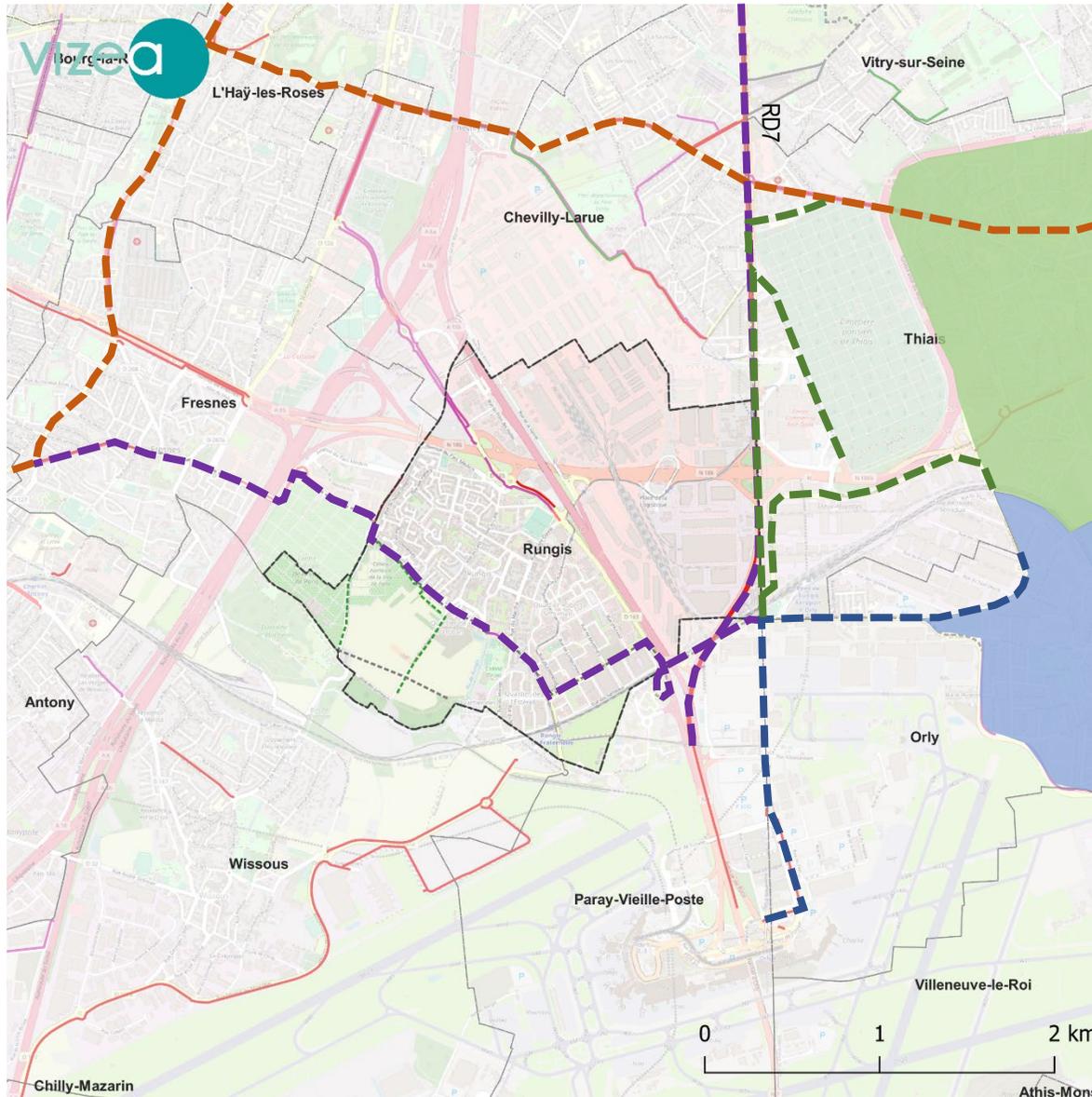




S'ARTICULER AVEC LES DEMARCHES EN COURS : LE SDC DE THIAIS

Des aménagements prévus autour du centre commercial de Belle-Epine





Les projets d'aménagements cyclables des communes limitrophes

Réseau cyclable existant et projeté

- Voie verte existante
- - - Voie verte en projet
- Bande cyclable existante
- - - Bande cyclable en projet
- Piste cyclable existante
- - - Piste cyclable en projet
- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant
- - - Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet
- Itinéraire conseillé existant
- - - Itinéraire conseillé en projet
- Chaussée à voie centrale banalisée existante
- - - Chaussée à voie centrale banalisée en projet
- - - Inconnu
- Inconnu

Les projets d'aménagements cyclables

- Plan de Mobilité Durable de la commune d'Orly
- Schéma Directeur Cyclable de la commune de Thiais
- Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables du Val-de-Marne
- Réseau Express Régional Vélo d'Ile-de-France



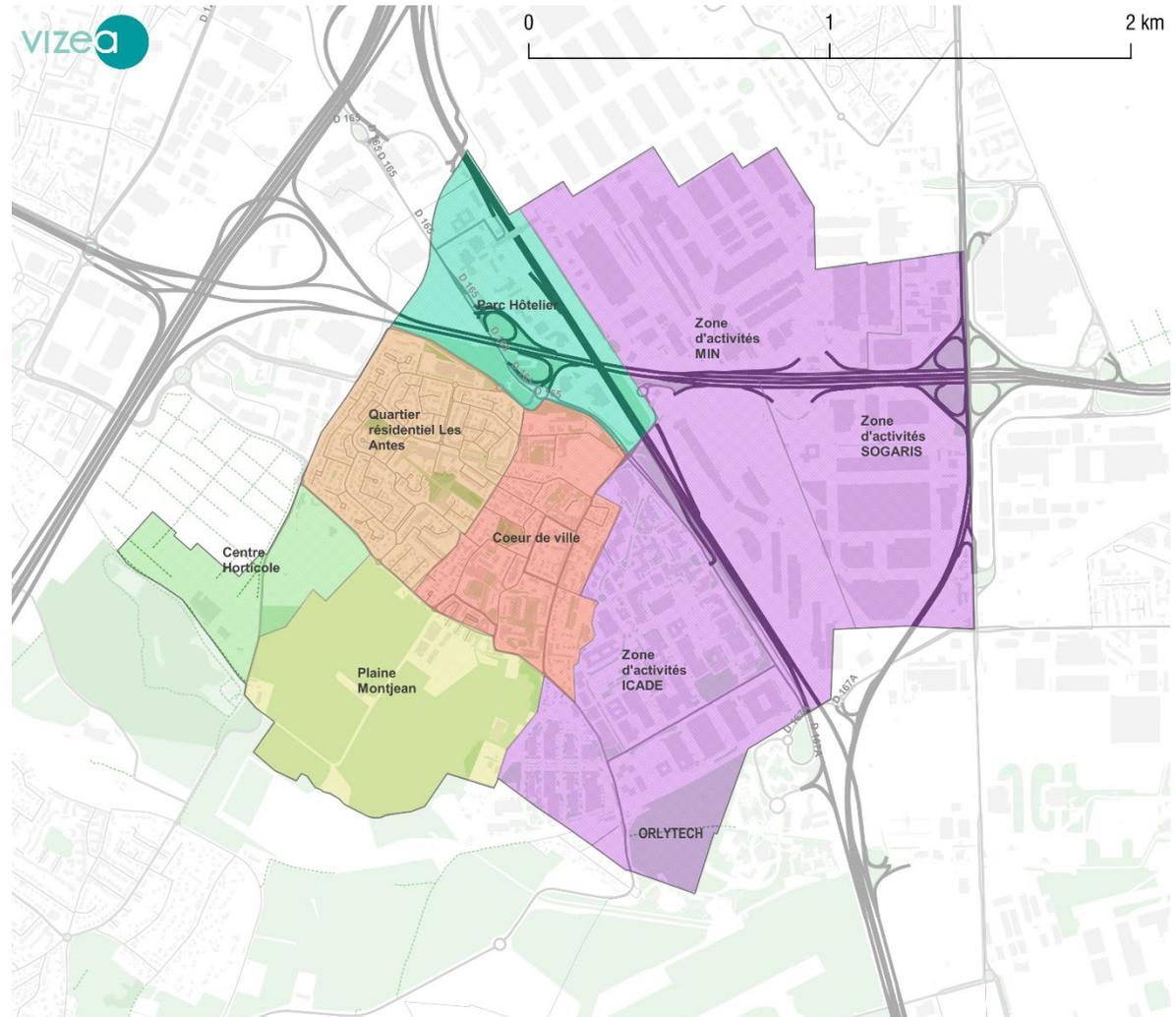
Urbanisme et mobilité



LES QUARTIERS DE RUNGIS

Une ville aux 8 quartiers très hétérogènes

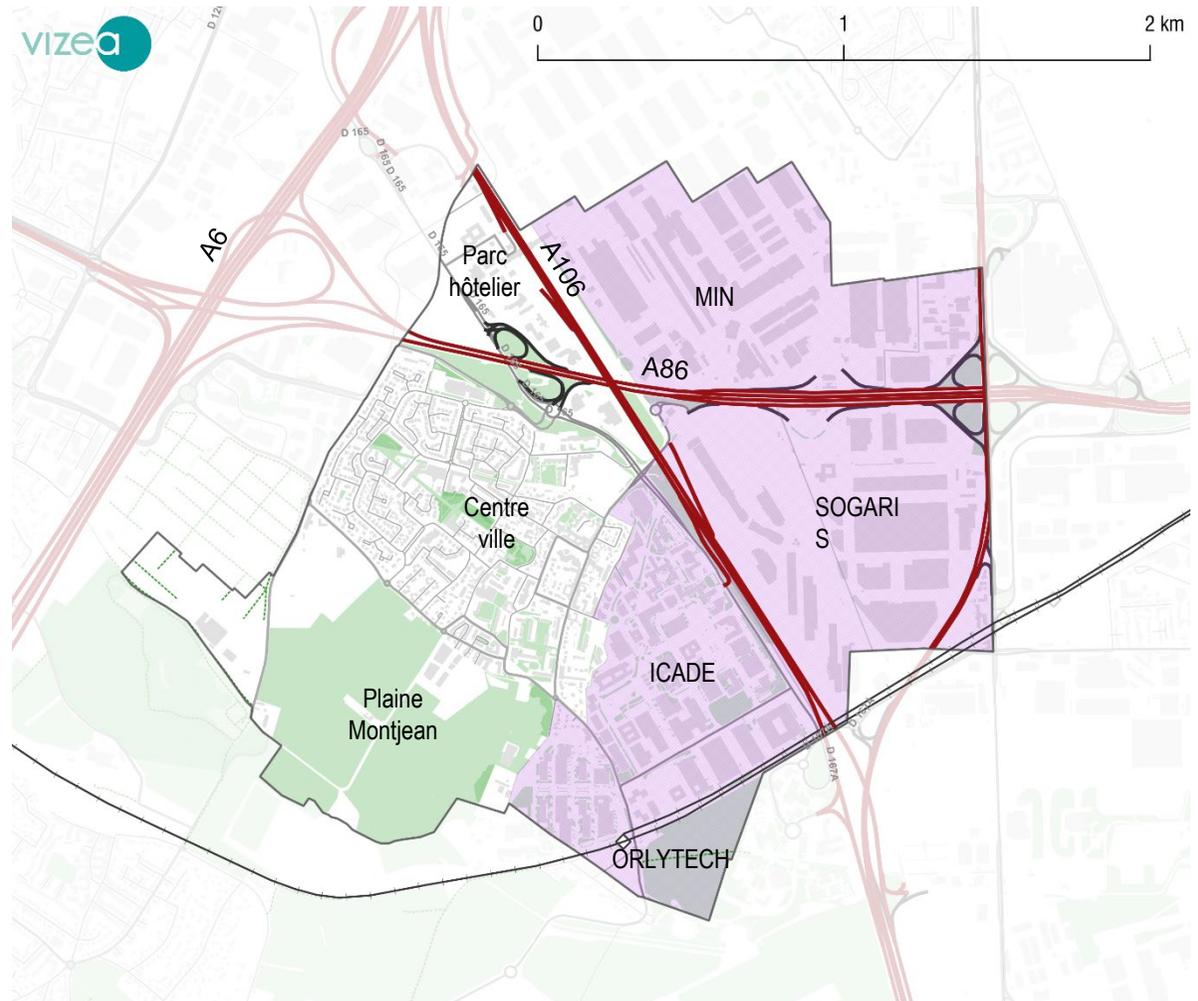
- **Un cœur de ville** : partagé entre quartier résidentiel et pôles de services divers
- **Un parc d'activités important** : comprenant le parc hôtelier ainsi que 4 zones d'activités
- **Les quatre zones d'activités** : représentent des coupures surfaciques du territoire
- **La zone agricole et en friche** : la Plaine Montjean en projet de réaménagement



Les quartiers de Rungis, des secteurs d'activités importants

Découpage des quartiers	Plaine Montjean	Parc hôtelier
Centre ville	Centre horticole	Zones d'activités
Quartier résidentiel		

Une séparation Est-Ouest causée par la voie rapide et les secteurs d'activités



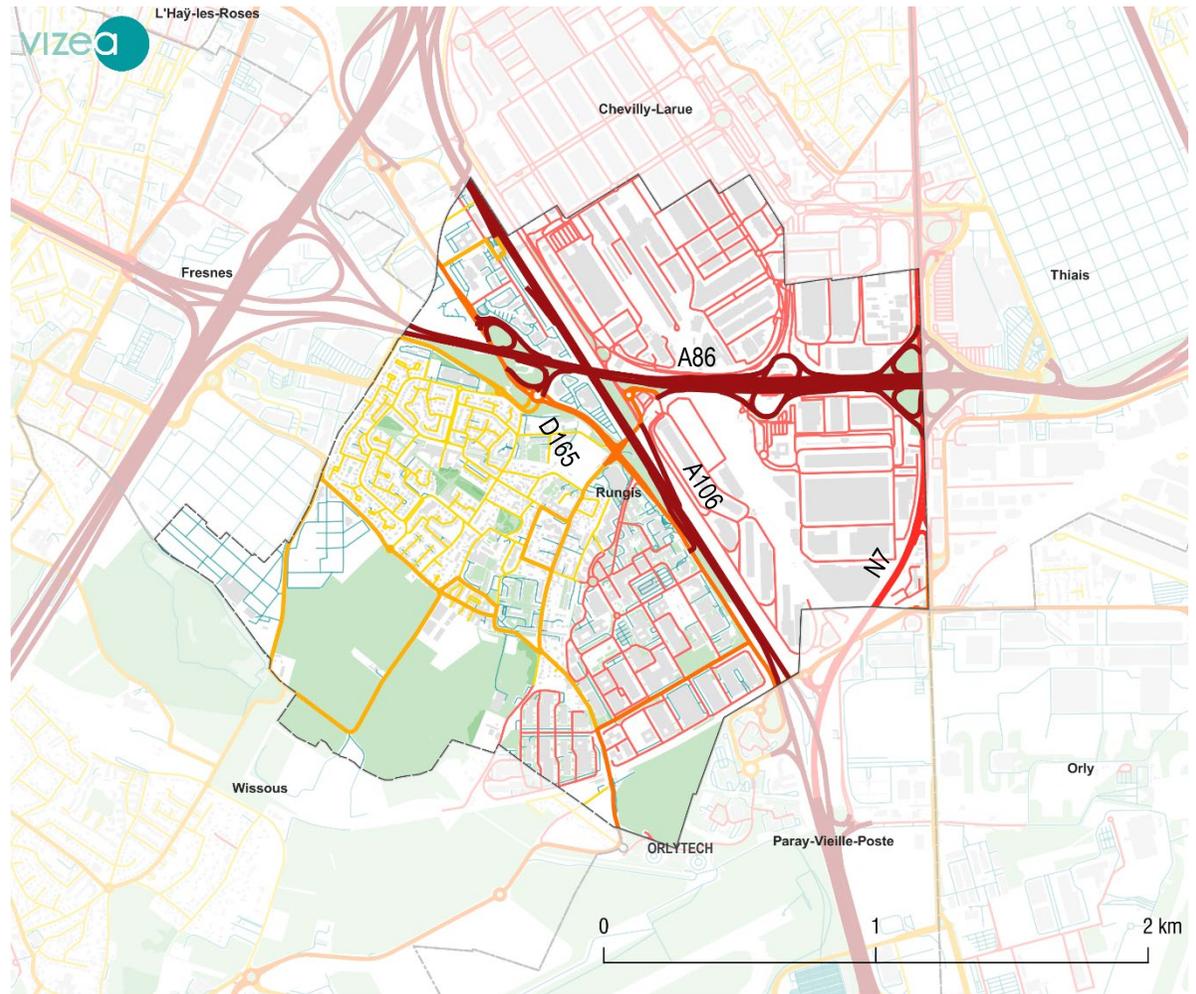
- **Le réseau routier structurant** : l'A106, l'A6, l'A86 et leurs échangeurs
- **La voie ferrée** : crée une coupure avec les communes au sud de Rungis
- **Les quatre zones d'activités** : représentent des coupures surfaciques du territoire
- **La plaine de Montjean et le centre Horticole** : enclave le cœur de ville de Rungis
- **Le parc Hôtelier** : isolé entre les deux échangeurs autoroutiers

Des coupures à résorber pour connecter le cœur de ville et les zones d'activités

- Réseau routier structurant (OSM, 2021)
- Réseau ferré (SNCF, 2019)
- ◇ Gares (SNCF, 2019)
- Coupure urbaine

LA HIERARCHISATION DU RESEAU ROUTIER

Plusieurs niveaux d'intérêt du réseau routier de Rungis



Un territoire traversé par un réseau de voirie d'intérêt majeur

Typologie de voirie (Vizea, 2021)

- Réseau Magistral
- Réseau Principal
- Réseau d'intérêt régional
- Réseau de desserte inter-quartier
- Réseau de desserte locale
- Réseau de proximité
- Voies de dessertes privées

Des feux de circulation localisés sur les voies de desserte régionales



La commune compte 13 carrefours à feux sur son territoire.

Voie concernée	Nombre de carrefours à feux (un carrefour peut être compté sur deux lignes différentes)
D165	7
D265	2
Rue Saarinen – Rue de la Couture	4
Rue des Solets	3
Avenue de la Gare	1

Des carrefours à feux majoritairement concentrés sur la voie départementale

- Localisation des carrefours à feux (Vizea, 2021)
- Réseau routier
 - Réseau magistral
 - Réseau principal
 - Réseau régional
 - Liaisons locales
 - Liaisons de proximité
 - Voies privées

Les besoins en mobilité



LES BESOINS DES DIFFERENTES CATEGORIES D'USAGERS

Une majorité d'actifs habitant la commune de Rungis

Les publics cibles

Les jeunes (de 0 à 29 ans)



- Les jeunes représentent 35 % de la population Rungissoise, soit 2 030 individus,
- Les jeunes sont les plus enclins à adapter leurs moyens de déplacement.

Les actifs (de 30 à 59 ans)

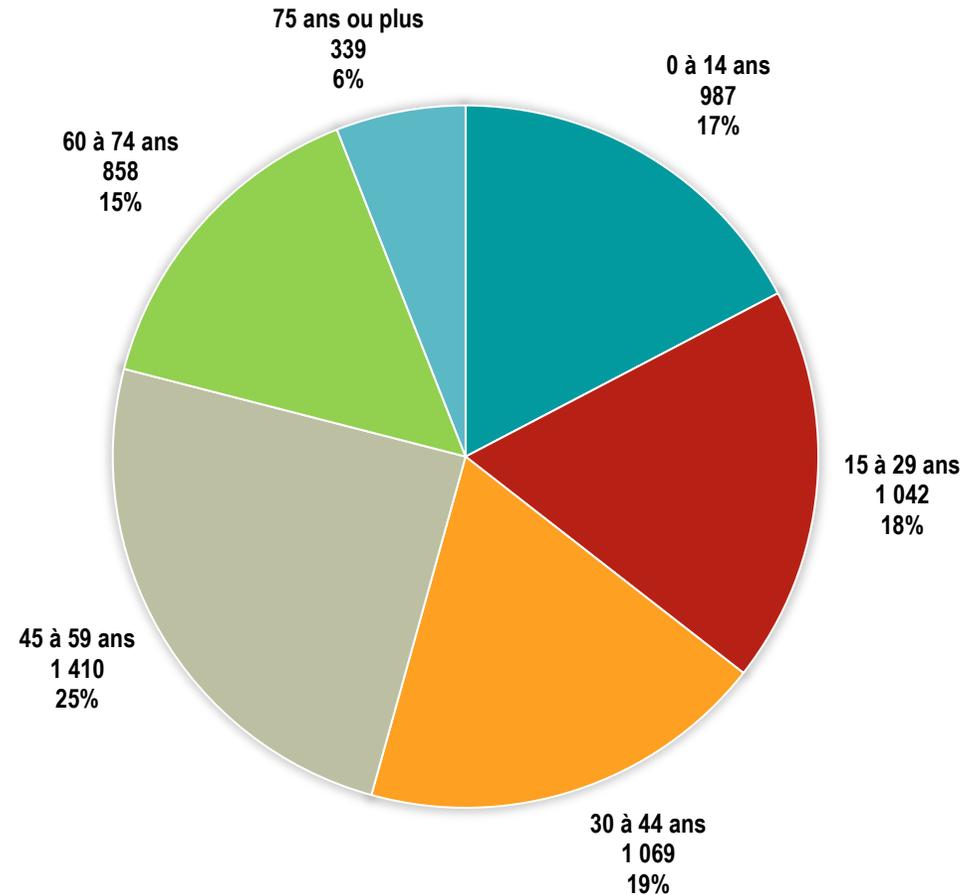


- Leurs déplacements représentent 44 % de la population communale, soit 2 480 individus,
- Potentiels de déplacements en modes actifs et de développement de l'intermodalité.

Les seniors (plus de 60 ans)



- Les seniors représentent 21 % de la population locale, soit 1 200 individus,
- Les personnes âgées privilégient la marche à pied pour se rendre faire leurs courses,
- Elles disposent de moins de marge de manœuvre dans leurs déplacements (perte d'autonomie, difficultés financières accrues etc.).



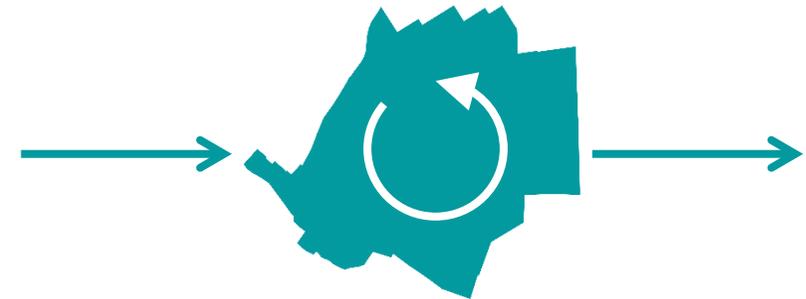
Répartition de la population par tranches d'âge, INSEE, 2018

LA MOBILITÉ DES ACTIFS : ÉLÉMENTS GÉNÉRAUX

Des déplacements en majorité effectués en voiture

138 000 personnes habitent à moins de 20 min à vélo du centre de Rungis

- 27 % des actifs rungissois travaillent dans leur commune de résidence (NSEE, 2017),
- Les actifs entrants représentent 97% des personnes travaillant sur la commune de Rungis
- La voiture est majoritairement utilisée (64%) par les actifs, suivie par les transports en commun (18%)
- 9 ménages rungissois sur 10 possèdent au moins une voiture

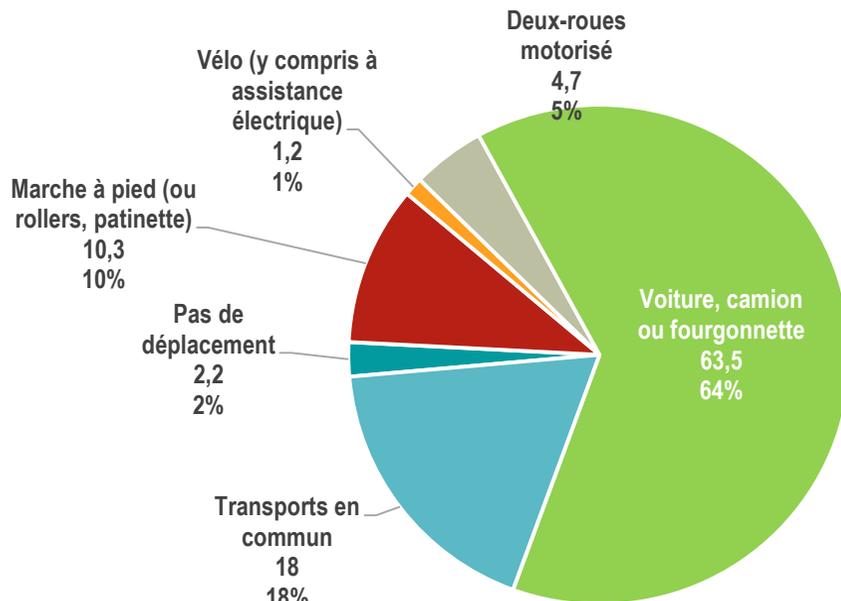


25 843
actifs entrants

782
actifs internes

2 100
actifs sortants

La mobilité des actifs, INSEE, 2018



Part des transports utilisés par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail, INSEE, 2018



220 ménages
n'ont pas de
voiture



1 231 ménages
ont une voiture



901 ménages ont deux
voitures ou plus

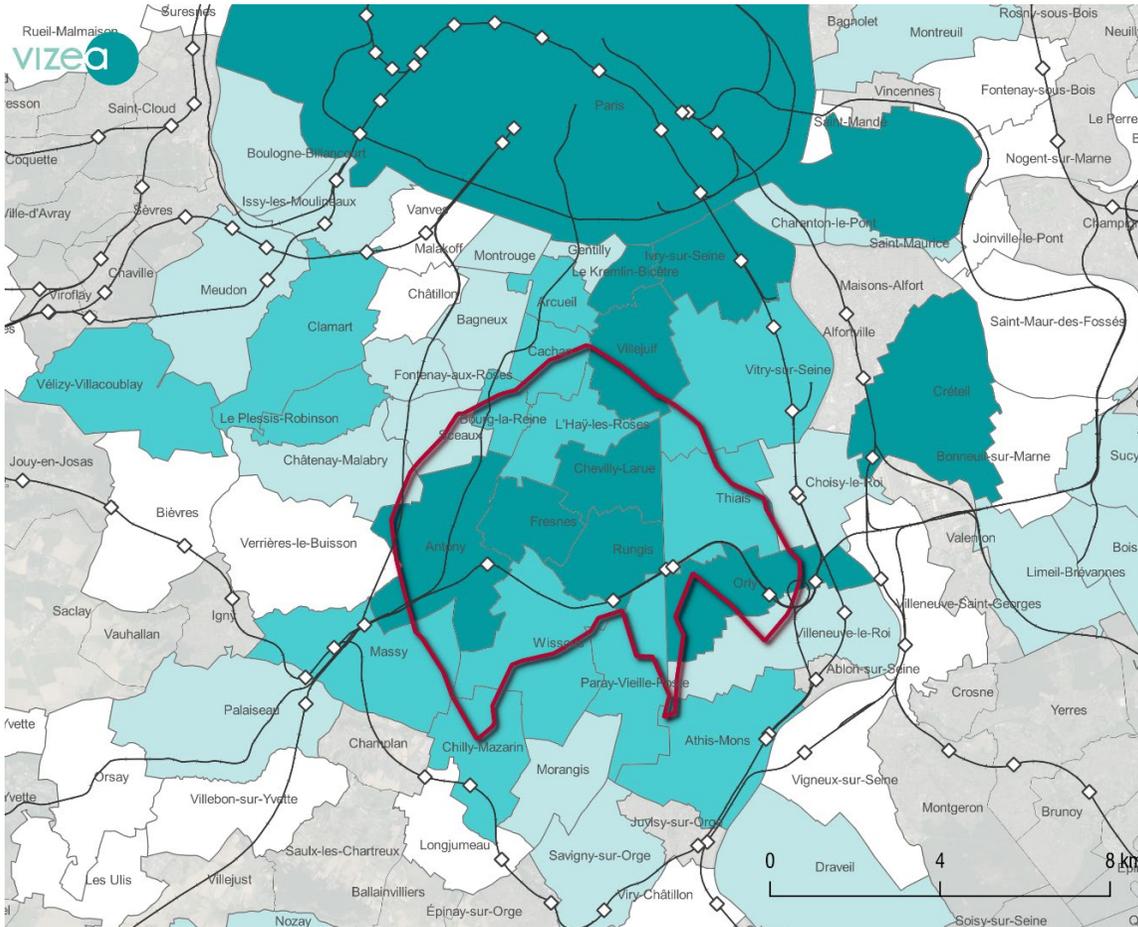
Recensement de la population, Volet Logements, INSEE, 2018



LA MOBILITÉ DES ACTIFS SORTANTS

Un potentiel d'utilisation du vélo important

- 782 actifs restent travailler sur la commune de Rungis
- Cela s'explique par la concentration importante de pôles d'emploi sur le territoire de la commune
- Un potentiel important lié à l'**intermodalité vélo** notamment avec la station de RERC



Les actifs de Rungis travaillent majoritairement à Paris ou sur leur commune

Nombre d'actifs sortants

- 0 à 10
- 10 à 20
- 20 à 50
- 50 à 800

Accessibilité à 20min à vélo du centre de Rungis

Les déplacements domicile-travail des actifs habitant à Rungis, Mobilités professionnelles, INSEE 2018

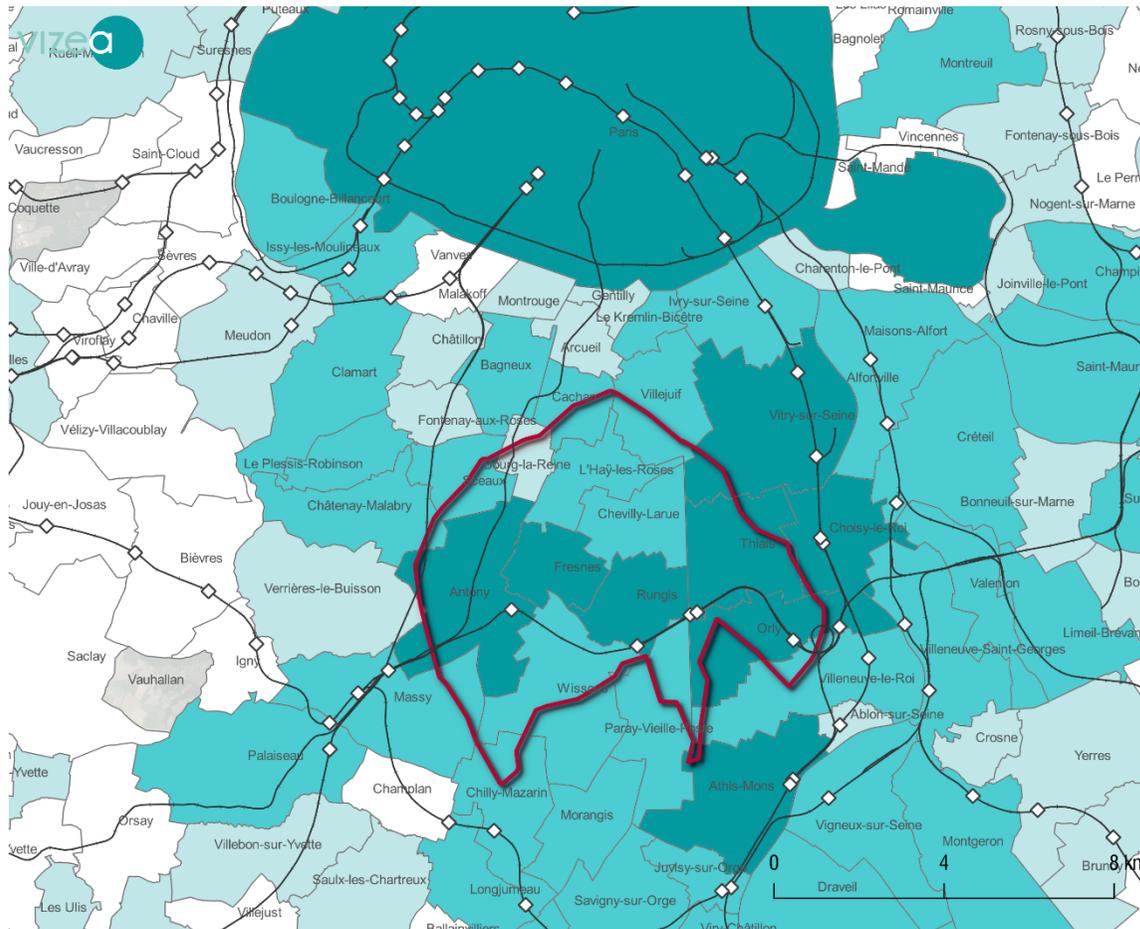
Communes principales de destination des actifs de Rungis	Effectif
Rungis	782
Paris	401
Chevilly-Larue	103
Orly	92
Le Kremlin-Bicêtre	72
Antony	66
Créteil	62
Villejuif	61
Fresnes	61
Ivry-sur-Seine	56
Thiais	46
Vélizy-Villacoublay	46
Paray-Vieille-Poste	46
Vitry-sur-Seine	46
Clamart	36
L'Hay-les-Roses	36
Massy	31
Total	2 043

1523 actifs vivant à Rungis travaillent à moins de 20 min à vélo du centre



LA MOBILITÉ DES ACTIFS ENTRANTS

Une utilisation de la voiture majoritaire pour le grand nombre d'actifs entrants



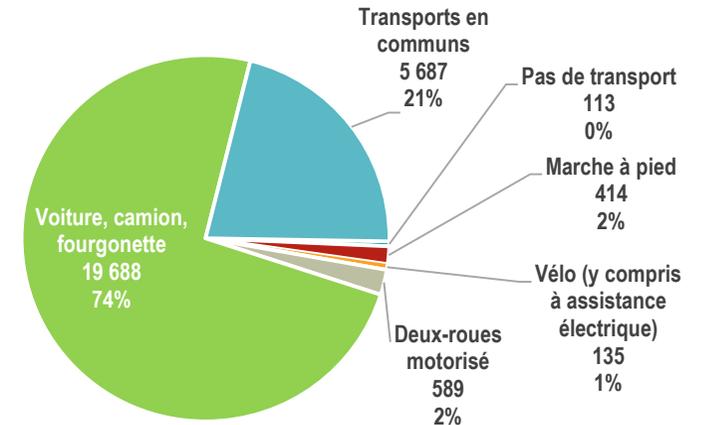
De nombreux actifs venant travailler sur la commune de Rungis

Nombre d'actifs entrants Accessibilité à 20min à vélo du centre de Rungis

- 0 à 50
- 50 à 100
- 100 à 400
- 400 à 3000

Les déplacements domicile-travail des actifs entrants à Rungis, Mobilités professionnelles, INSEE 2018

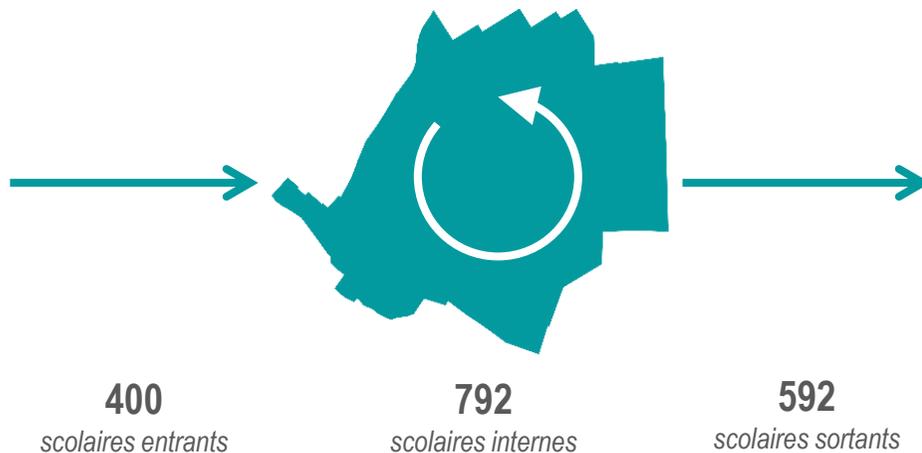
4 000 des actifs qui travaillent à Rungis habitent à moins de 20 min à vélo du centre (sur 27 000 emplois)



Part modale des actifs entrants, INSEE 2018

Communes principales de provenance des actifs entrants	Effectif
Paris	2 030
Rungis	782
Vitry-sur-Seine	686
Athis-Mons	669
Thiais	522
Choisy-le-Roi	490
Fresnes	433
Orly	426
Fresnes	61
Antony	409
Total	6 508

Un réel potentiel cyclable : 57 % des scolaires Rungissois étudient dans leur commune



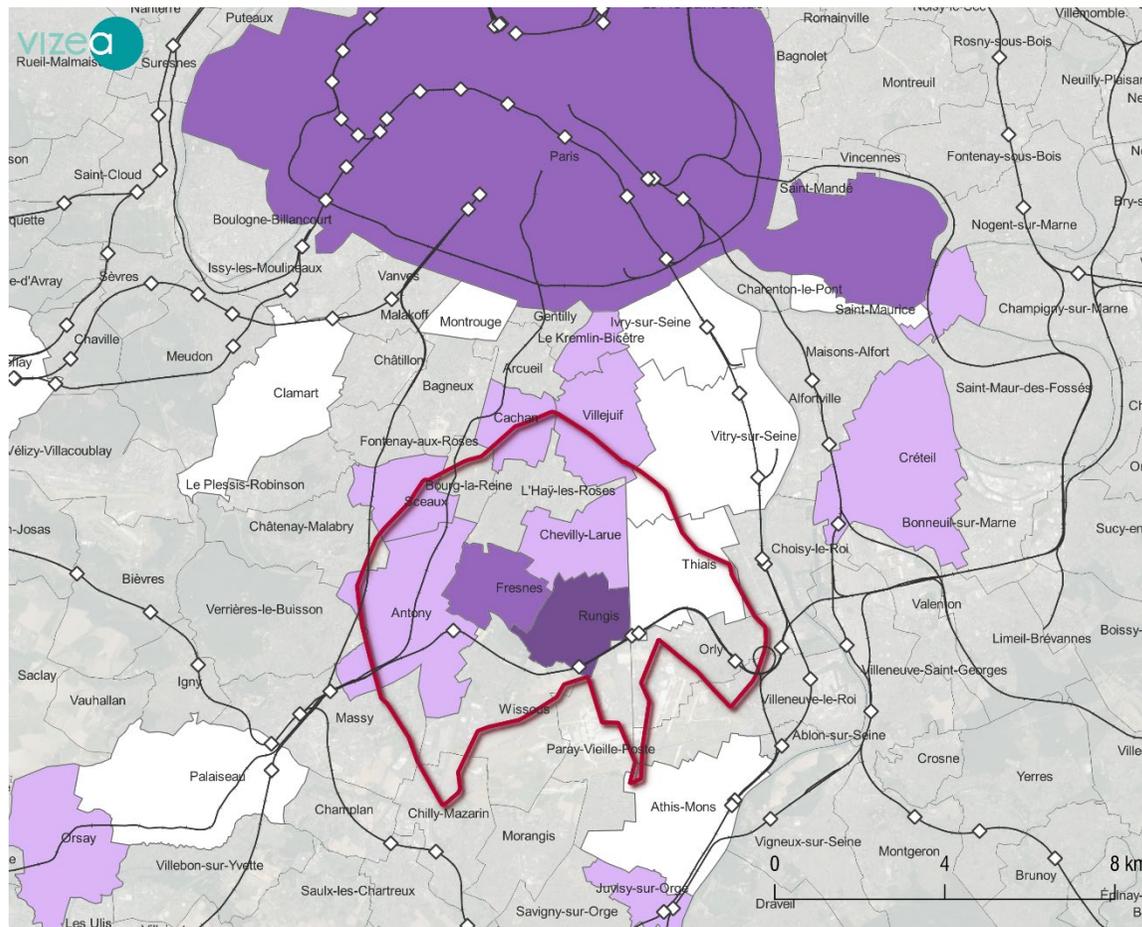
La mobilité des scolaires, INSEE, 2018

Les scolaires du territoire rungissois

- **34%** des scolaires étudiant à Rungis sont domiciliés à l'extérieur de la commune
- **Les modes de déplacements**
 - Le transport scolaire (RER, bus, train),
 - « parents taxis »,
 - vélo et marche à pied.
- **Les potentiels**
 - Une dépendance importante aux « parents taxi ». Le vélo représente un levier **d'indépendance** et **d'autonomisation** de la mobilité.
 - Le vélo et la marche à pied permettent d'agir sur la **précarité économique** des jeunes actifs.
 - Plus de **1000 jeunes** étudient sur le territoire de Rungis

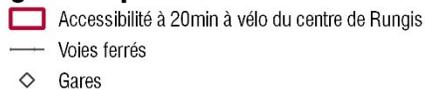
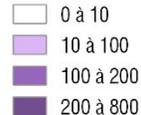


Un potentiel notable de développement de la pratique du vélo pour les jeunes sortants



Une majorité de jeunes rungissois qui étudient dans leur commune

Nombre de scolaire sortants*



Les déplacements des scolaires sortants, Mobilités scolaires, INSEE 2018

950 jeunes qui habitent à Rungis étudient à moins de 20 min à vélo du centre

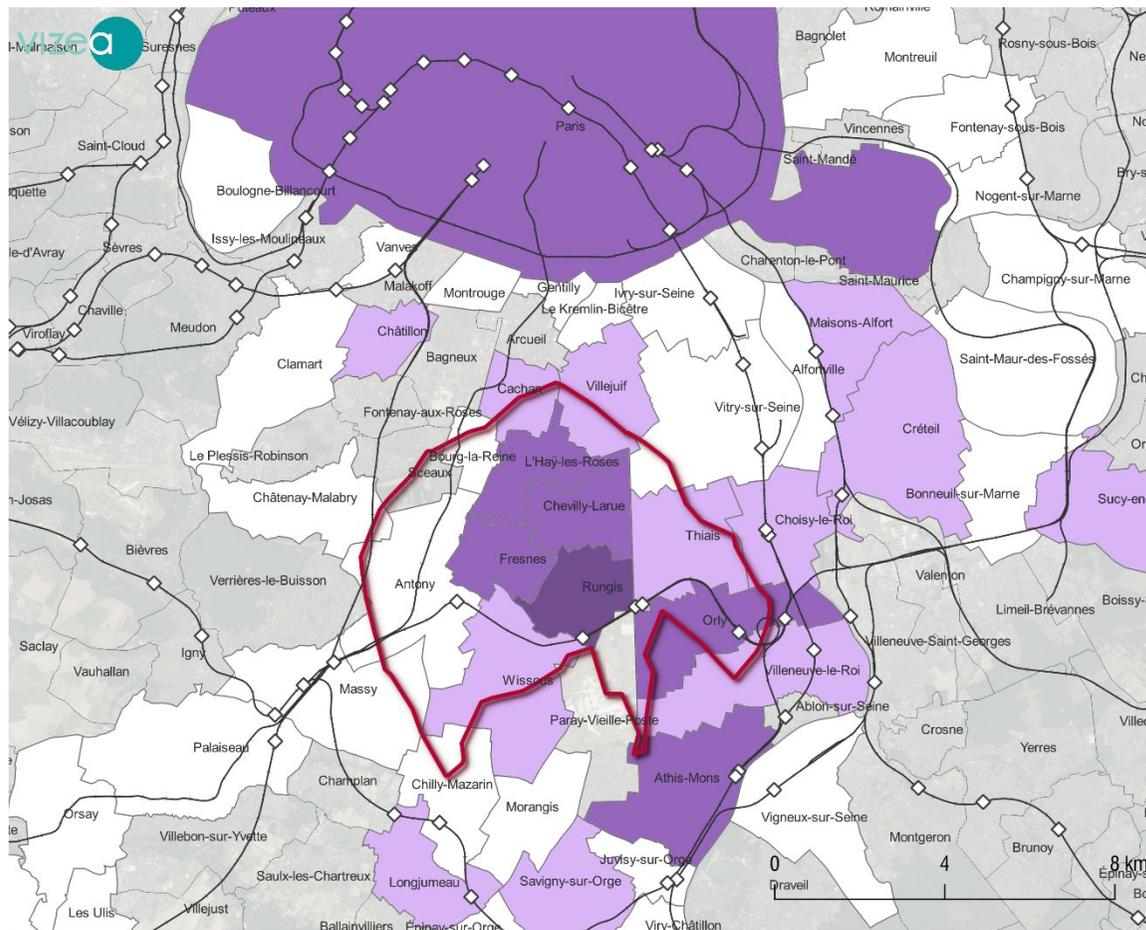
- 78% des jeunes sortants peuvent se rendre sur leur lieu d'étude à moins de 20min à vélo
- 41% des scolaires sortants se rendent dans une commune accessible en RER C
- Les communes les plus concernées par le déplacement des scolaires sortants de Rungis sont Paris et Fresnes

Communes principales de destination des étudiants sortants	Effectif
Rungis	792
Fresnes	130
Paris	105
Créteil	35
Antony	35
Orsay	35
Villejuif	30
Sceaux	30
Total	987



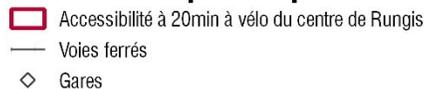
LA MOBILITÉ DES JEUNES

Des flux de collégiens entrants importants sur la commune de Rungis



Un potentiel cyclable et d'intermodalité important pour les scolaires entrants

Nombres de scolaires entrants*



Les déplacements des scolaires entrants à Rungis, Mobilités scolaires, INSEE 2018

*Communes de résidence des étudiants de Rungis

920 jeunes qui étudient à Rungis habitent à moins de 20 min à vélo du centre

- Le collège Les Closeaux de Rungis provoque les déplacements des jeunes des communes à proximité
- Les scolaires entrants viennent majoritairement de Chevilly-Larue, Fresnes Athis-Mons, Orly ou encore l'Haÿ-les-Roses

Communes principales de provenance des étudiants entrants

Effectif

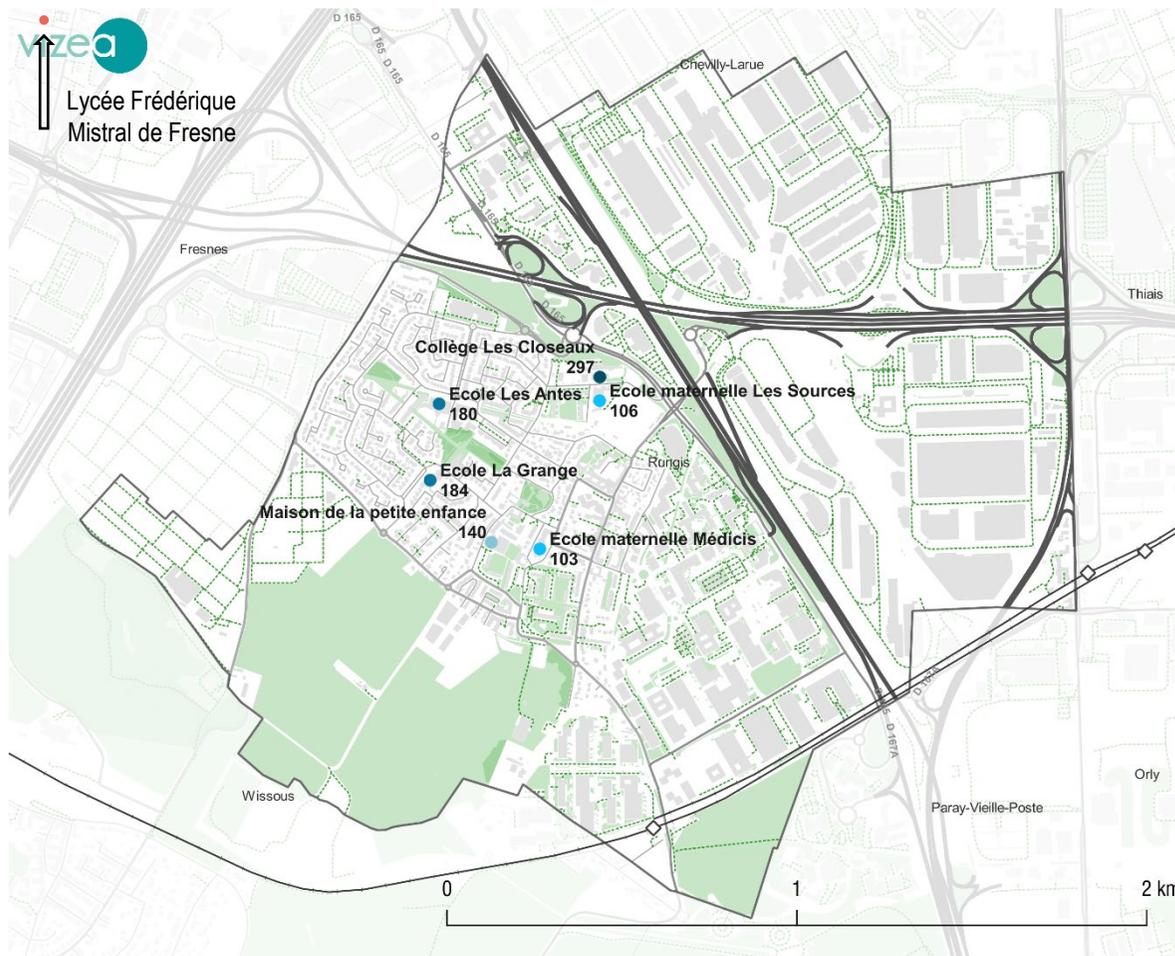
Rungis	792
Chevilly-Larue	29
Fresnes	29
Athis-Mons	22
Orly	22
Paris	21
L'Haÿ-les-Roses	21
Villeneuve-le-Roi	20
Villejuif	16
Choisy-le-Roi	15
Total	987

LA MOBILITÉ DES JEUNES : LOCALISATION DES ETABLISSEMENTS SCOLAIRES

Une séparation Est-Ouest causée par la voie rapide et les secteurs d'activités

- Deux secteurs scolaires : Sources-Les Antes et Médicis-La Grange
- Un collège sur la commune
- Un lycée sur la commune voisine de Fresne

- Effectifs
 - 209 élèves en classe maternelle
 - 364 élèves scolarisés en classe de primaire
 - 297 jeunes étudiant au collège des Closeaux



Continuité de l'enseignement jusqu'au collège à Rungis

Etablissements scolaires

- Collège
- Ecole primaire ou élémentaire
- Ecole maternelle
- Petite enfance (crèche, garderies, ...)

LA DENSITÉ DES PÔLES GÉNÉRATEURS DE DÉPLACEMENT

Une séparation Nord-Sud des pôles générateurs de déplacements causée par la voie rapide

La spatialisation des services quotidiens

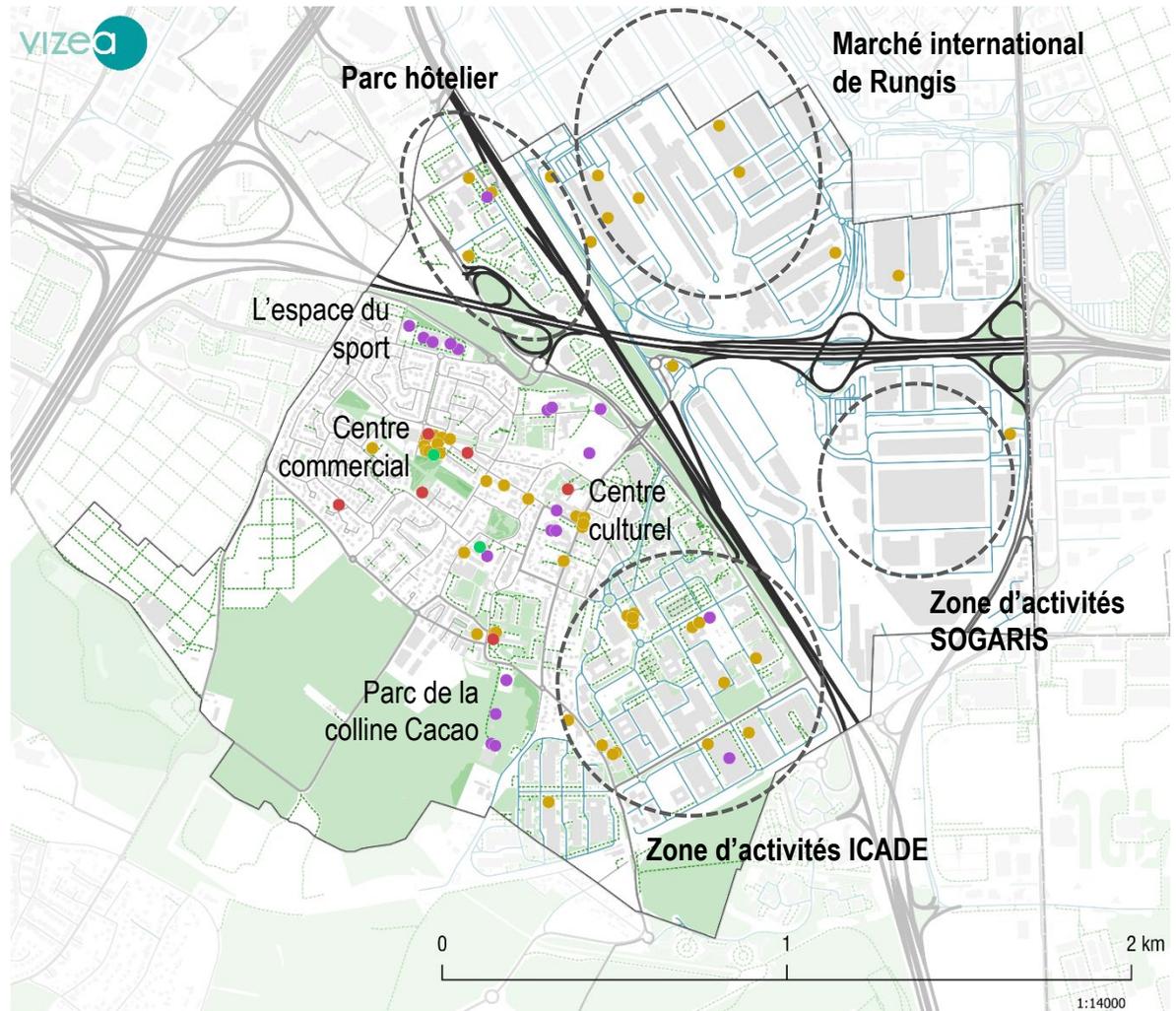
- Le cœur de ville, on y retrouve l'essentiel de l'offre de santé, administrative et culturelle de la commune ainsi que de nombreux pôles de services
- La zone d'activité ICADE, qui recense un nombre important d'établissement de restauration
- Le marché international de Rungis au nord de la commune
- Le parc hôtelier, où l'on retrouve des commerces, des hôtels et de la restauration

Le potentiel d'utilisation du vélo

- Au vu des distances à parcourir, le vélo et la marche à pied représentent des potentiels importants – notamment pour les déplacements du quotidien (courses, se rendre sur des lieux).
- Les lieux de culture et de loisirs sont également nombreux sur la commune, ils représentent des vecteurs de déplacements chez les jeunes réalisable à vélo ou à pied

Les freins à l'utilisation du vélo

- Les déplacements à vélo entre les différents quartiers de Rungis n'est pas évident notamment à cause de la coupure autoroutière entre le cœur de ville, le parc hôtelier et le marché de Rungis



Des lieux de service, de culture et de loisir nombreux sur la commune de Rungis

Les pôles générateurs de déplacements (Vizea, 2021)

- Services
- Santé

- Culture, sport et loisirs
- Administratif

LA MOBILITÉ DES JEUNES : POTENTIELS, FREINS ET LEVIERS

Un potentiel de développement important de la pratique du vélo chez les jeunes



Arrêt de bus Les Closeaux, avenue Charles Lindbergh, Rungis (Vizea 2021)



Espace du sport, Rungis (Vizea, 2021)

POTENTIELS

- Le vélo représente un levier d'indépendance et d'autonomisation de la mobilité,
- Le développement des pratiques d'intermodalité vélo / bus, vélo/RER
- Le vélo et la marche à pied permettent d'agir sur la précarité économique des jeunes actifs,



FREINS ACTUELS

- La sécurité routière,
- Les freins psychologiques,
- Une pratique peu ancrée dans les habitudes des jeunes,

LES LEVIERS

- Communication,
- Agir sur le développement d'itinéraires sécurisés vers les lieux d'enseignement,
- Développer du stationnement vélo sécurisé aux abords des établissements scolaires (actuellement peu qualitatif).

Les freins et leviers de la mobilité cyclable



LES ATTENTES DES RUNGISSOIS ET RUNGISSOISES

Des outils participatifs pour connaître les attentes des habitants

L'enquête en ligne

- **Public visé :** ensemble des habitants de la commune: 212 répondants
- **Objectifs :**
 - connaître la pratique actuelle du vélo sur la commune (utilitaire + loisir)
 - connaître les freins à la pratique
 - Connaître les besoins et les attentes des habitants



Questions Réponses

Enquête sur les déplacements à vélo sur le territoire de la commune de Rungis

La ville de Rungis lance enfin son Plan vélos. Mesure phare de la nouvelle municipalité, le plan vélos a pour objet de créer de nouvelles pistes cyclables sécurisées à travers la ville et de les connecter aux réseaux des communes voisines.

Pour construire une politique cyclable locale, nous avons besoin de la participation des Rungissois et des Rungissoises ! En répondant à cette enquête en ligne, vous nous permettez d'avoir une connaissance plus fine des pratiques actuelles et des attentes des usagers sur la commune.

Après validation de l'enquête, un lien vous sera proposé pour vous rendre sur une carte interactive, sur laquelle vous pourrez annoter vos souhaits en matière d'actions vélos.

Merci d'avance pour votre participation.

Ce questionnaire est accessible du 10 octobre au 13 novembre. Y répondre ne nécessite pas plus de 7 minutes. N'hésitez pas à le partager autour de vous.

Ce questionnaire est destiné aux personnes majeures ayant leur résidence principale ou travaillant sur la ville de Rungis. Les personnes mineures peuvent répondre sous supervision de leur responsable légal, dont les coordonnées seront à indiquer en fin de questionnaire.

Section 1

Aidez-nous à mieux vous connaître !
Cette rubrique nous aidera à mieux comprendre votre pratique et votre vision du vélo



Le questionnaire sera clôturé le 18 novembre et les réponses seront ensuite traitées et analysées

ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS SUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

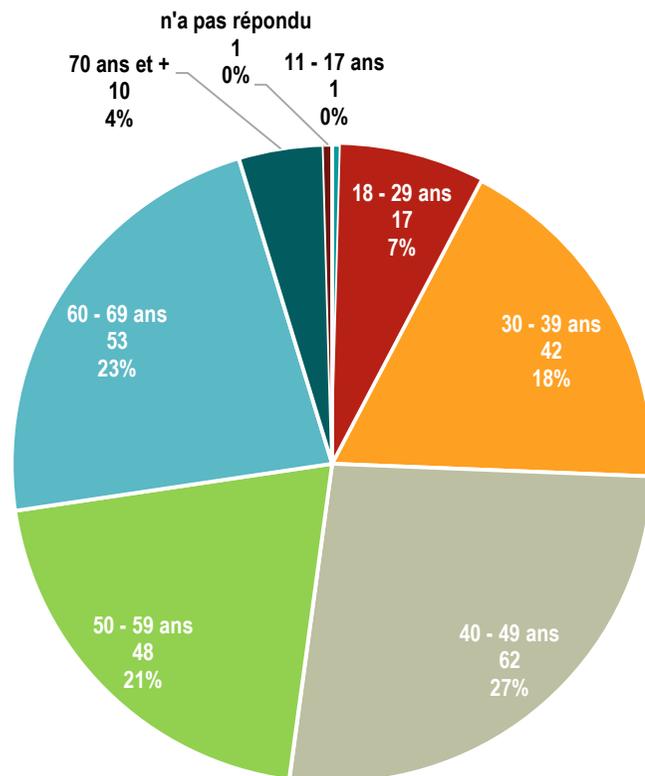
Répartition par âge des répondants à l'enquête, lieu de travail et de résidence

Source : enquête en ligne effectuée en octobre et novembre 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : dans quelle tranche d'âge vous situez-vous ? / Vous : (plusieurs choix possibles)

Nombre de répondants à la question : 234 / 208

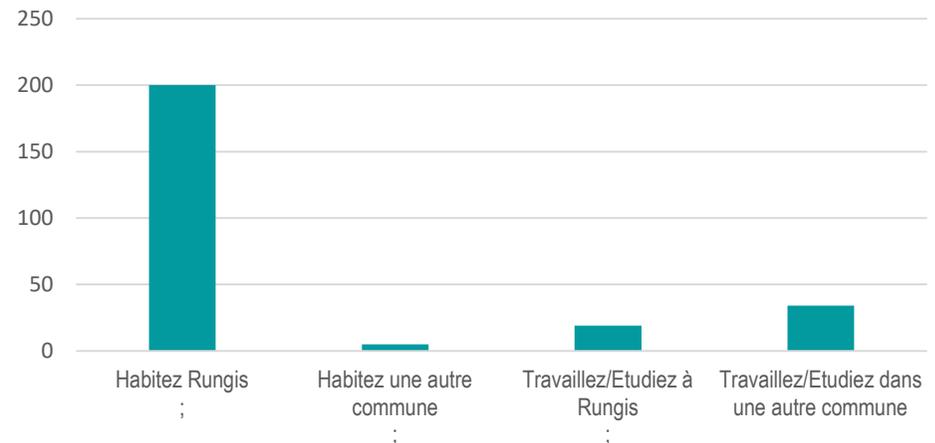
Répartition par âge des répondants à l'enquête



Une sous-représentation des jeunes par rapport aux actifs et aux personnes âgées

- Les jeunes répondent habituellement très peu aux enquêtes
- Les jeunes sont sous-représentés : 18 répondants sur 234 ont 29 ans ou moins
- Une majorité des répondants habite à Rungis

Lieu de travail/d'étude et de résidence des répondants à l'enquête



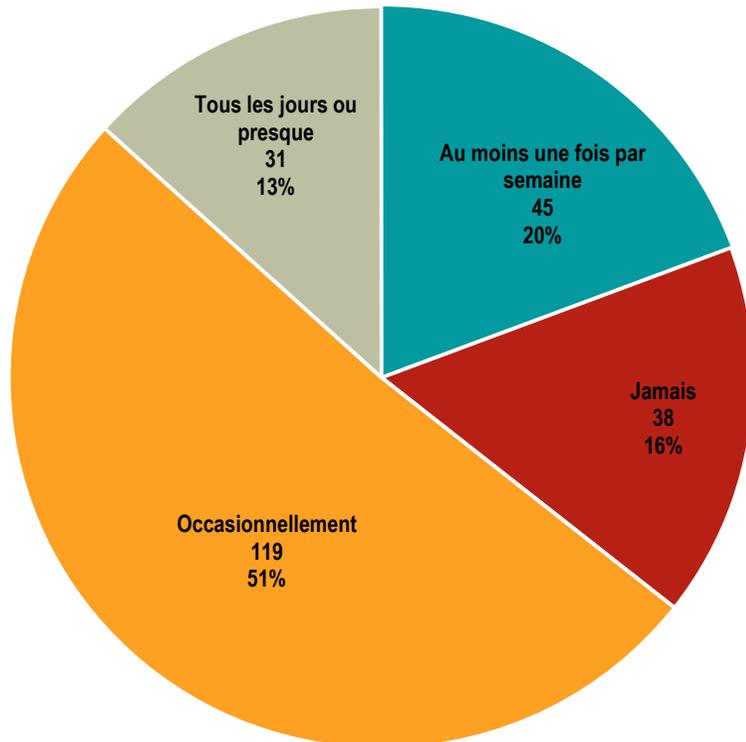
ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS SUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Fréquence d'utilisation du vélo

Source : enquête en ligne effectuée en octobre et novembre 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : utilisez-vous le vélo ? / Si vous utilisez le vélo, s'agit-il :

Nombre de répondants à la question : 233 / 196



Une pratique occasionnelle du vélo majoritaire

- Près de 120 répondants utilisent le vélo de façon occasionnelle
- Environ 9% des répondants utilisent à la fois un vélo traditionnel et un vélo à assistance électrique



Vélo traditionnel :
162



Vélo à assistance électrique :
17

LES 2

Vélo traditionnel et à assistance électrique :
18

ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS SUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Répartition des motifs et durées de déplacement effectifs à vélo

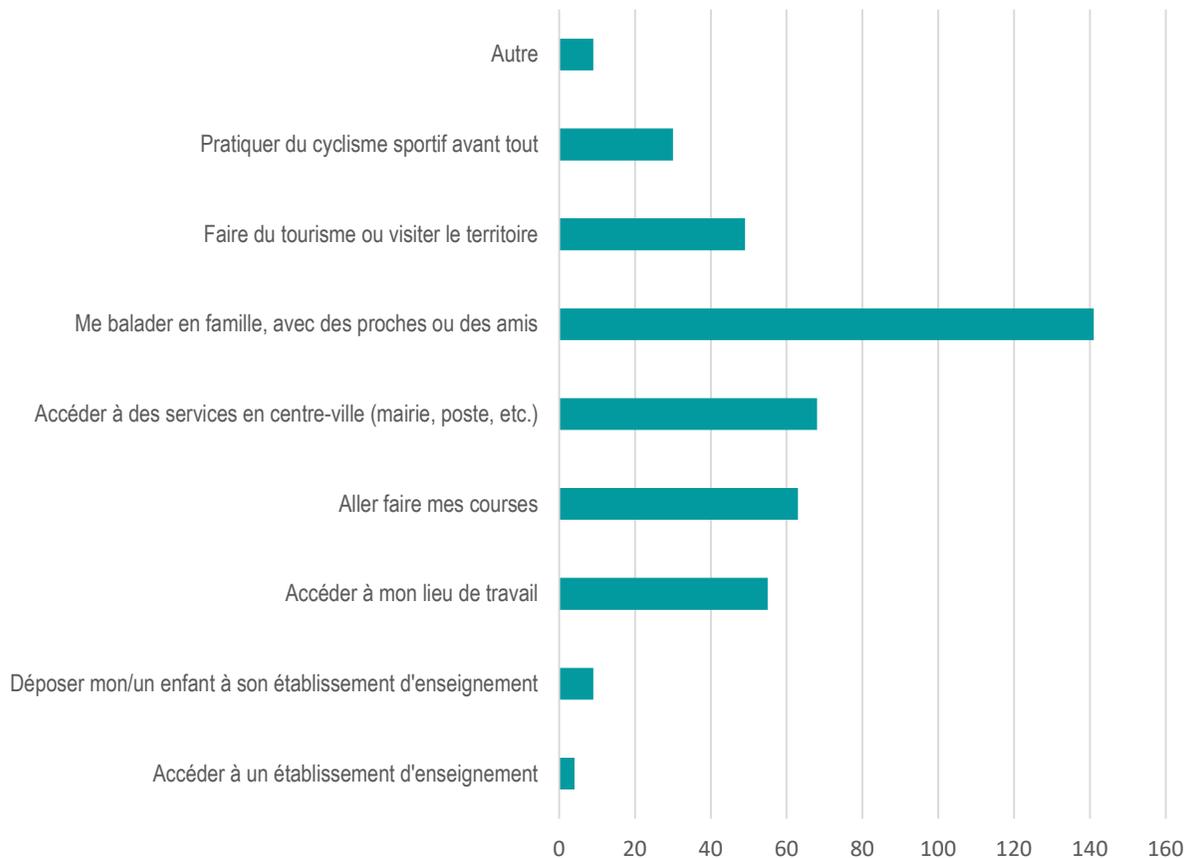
Source : enquête en ligne effectuée en octobre et novembre 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : pour quels trajets utilisez-vous le vélo ? (plusieurs réponses possibles) / Lorsque vous prenez le vélo (hors activité sportive), quelle est la durée moyenne de votre trajet ?

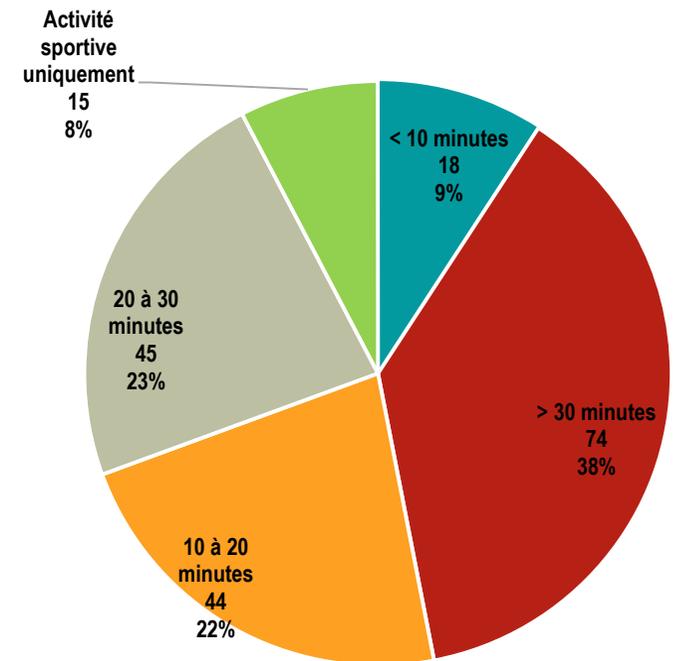
Nombre de répondants à la question : 196

Des déplacements à vélo pour le motif loisirs majoritaires et une faible utilisation du vélo pour les déplacements scolaires

Les motifs de déplacement à vélo



Durée moyenne d'utilisation du vélo par sortie



ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS SUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

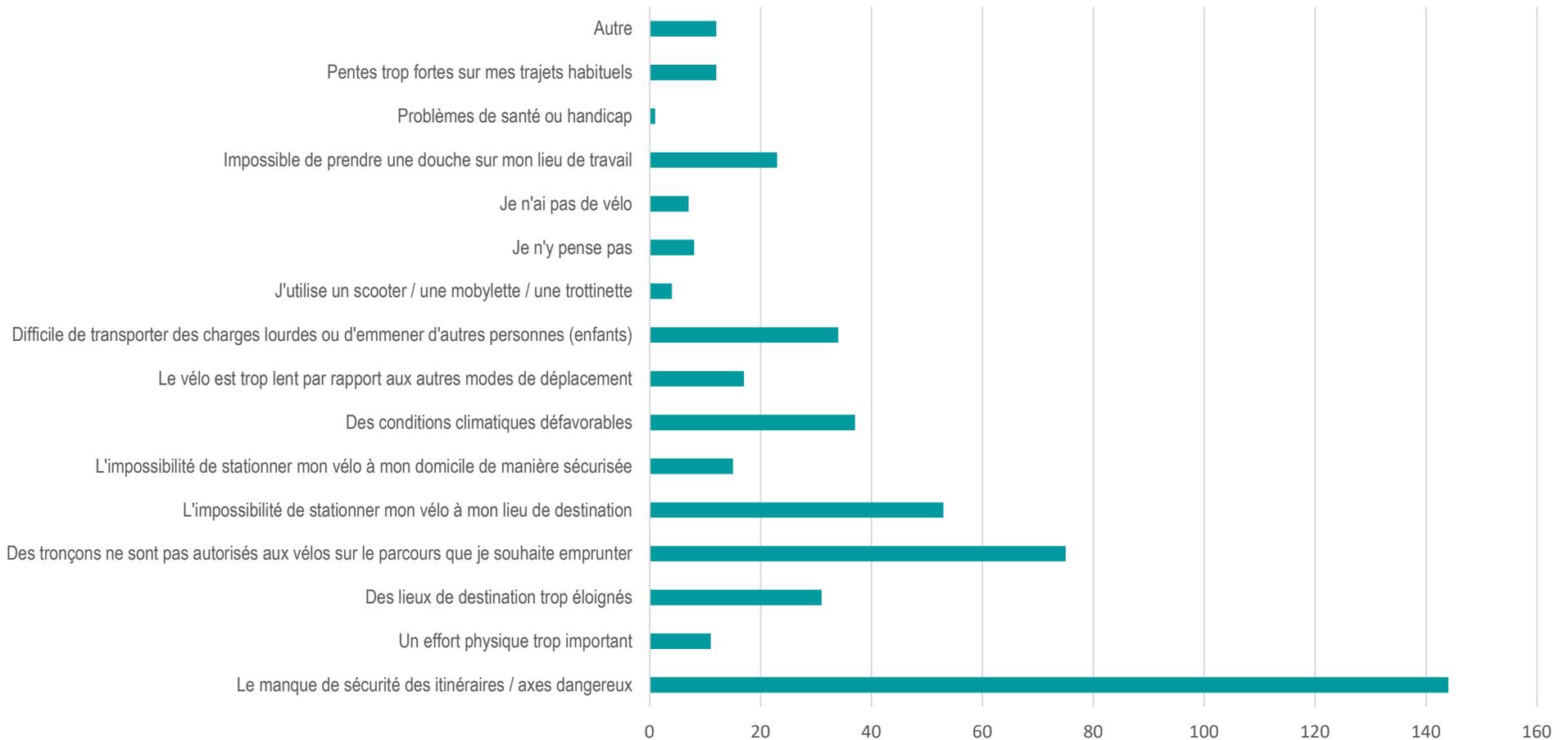
Répartition des motifs de non-utilisation du vélo

Source : enquête en ligne effectuée en octobre et novembre 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : Si vous ne pratiquez peu ou jamais le vélo, quel en est le motif ? (plusieurs réponses possibles)

Nombre de répondants à la question : 189

Une insécurité fortement ressentie par les usagers sur les itinéraires empruntés



ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS SUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

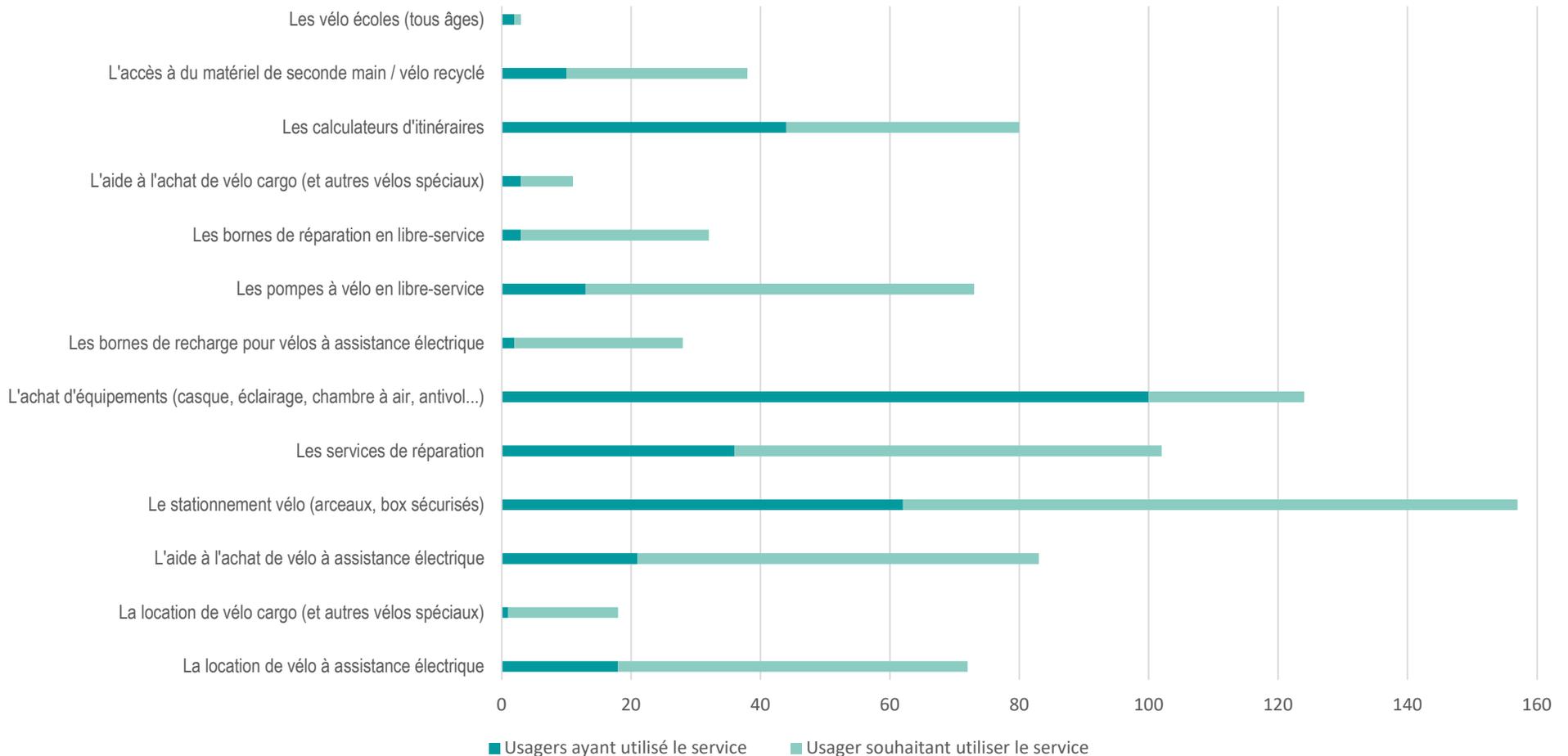
Services associés au vélo existants ou à développer

Source : enquête en ligne effectuée en octobre et novembre 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : Quels services vélos avez-vous utilisé au moins une fois depuis 1 an ? / Quels services vélos souhaiteriez-vous pouvoir utiliser ?

Nombre de répondants à la question : 146 / 178

Des services à mettre en place avec un souhait majoritaire de développement de l'offre de stationnement



ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS SUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Bénéfices ressentis par les répondants à l'usage du vélo

Source : enquête en ligne effectuée en octobre et novembre 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : Quels sont les deux principaux bénéfices que vous attendez de vos déplacements effectués à vélo ?

Nombre de répondants à la question : 172



14 %
mentionnent la
sécurité



13 %
mentionnent la
santé



30 %
apprécie l'activité
sportive



9 %
mentionnent
l'écologie



18 %
mentionnent le
loisir



Des bénéfices à l'utilisation du vélo exprimant une attente en termes de sécurisation

- Des préoccupations sportives de loisir :
« Joindre l'utile à l'agréable. Excellent exercice physique. »
- Une volonté d'efficacité et de praticité :
« Les deux principaux bénéfices qu'on attend des déplacements à vélo sont le gain de temps, et praticité. »
- Des bénéfices écologiques et financiers ressentis :
« Transport non polluant et écologique
Économie sur le budget voiture et transport »
- Mais également quelques réticences :
« Aucun, la situation actuelle me convient tout à fait et je ne souhaite pas dans Rungis que la circulation soit encore plus réduite avec des pistes cyclables et que des stationnements soient supprimés pour cause de pistes cyclables »

ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS SUR LES DÉPLACEMENTS À VÉLO

Les priorités en termes d'aménagements d'itinéraires vélo

Source : enquête en ligne effectuée en octobre et novembre 2021, traitement et analyse des données par Vizea

Question : Quels sont les 3 ou 4 itinéraires (lieu de départ et arrivée) que vous souhaiteriez pouvoir relier à vélo facilement (indiquez les noms des lieux et/ou les adresses) ?

Nombre de répondants à la question : 162

Une volonté d'interconnecter Rungis avec les communes alentours

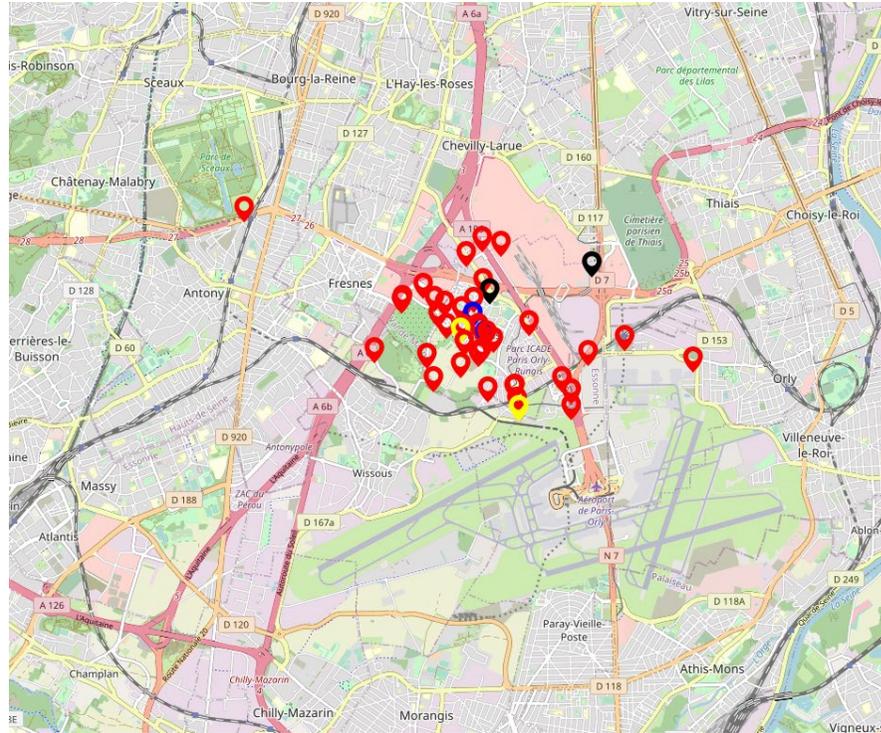


LES ATTENTES DES RUNGISSOIS ET RUNGISSOISES

Des outils participatifs pour connaître les attentes des habitants

L'outil de cartographie participative

- **Public visé :** ensemble des habitants de la commune:
- **Objectifs :**
 - connaître la pratique actuelle, les freins, les besoins et les attentes des habitants concernant la pratique du vélo sur le territoire de Rungis
 - 6 thématiques de contributions :
 - Aménagements
 - Apaisement
 - Jalonnement
 - Stationnement
 - Services
 - Informations



VILLE DE
RUNGIS

Sauvegarder vos contributions

Description

Construisons le Plan vélos de Rungis !

Localisez vos souhaits en matière d'actions vélos sur les thèmes suivants : aménagements cyclables, modération des vitesses, jalonnement, stationnement vélo, services vélos, information / communication, animation.

- 1) Sélectionner l'outil "marqueur" en haut à gauche
- 2) Localiser sa contribution sur la carte et cliquer pour ajouter un point
- 3) Remplir le formulaire en fonction de sa contribution

MERCI DE SAUVEGARDER VOTRE SAISIE (BOUTON EN HAUT A DROITE) ou vos contributions seront perdues ...

Légende

Contributions

📍 Aménagements

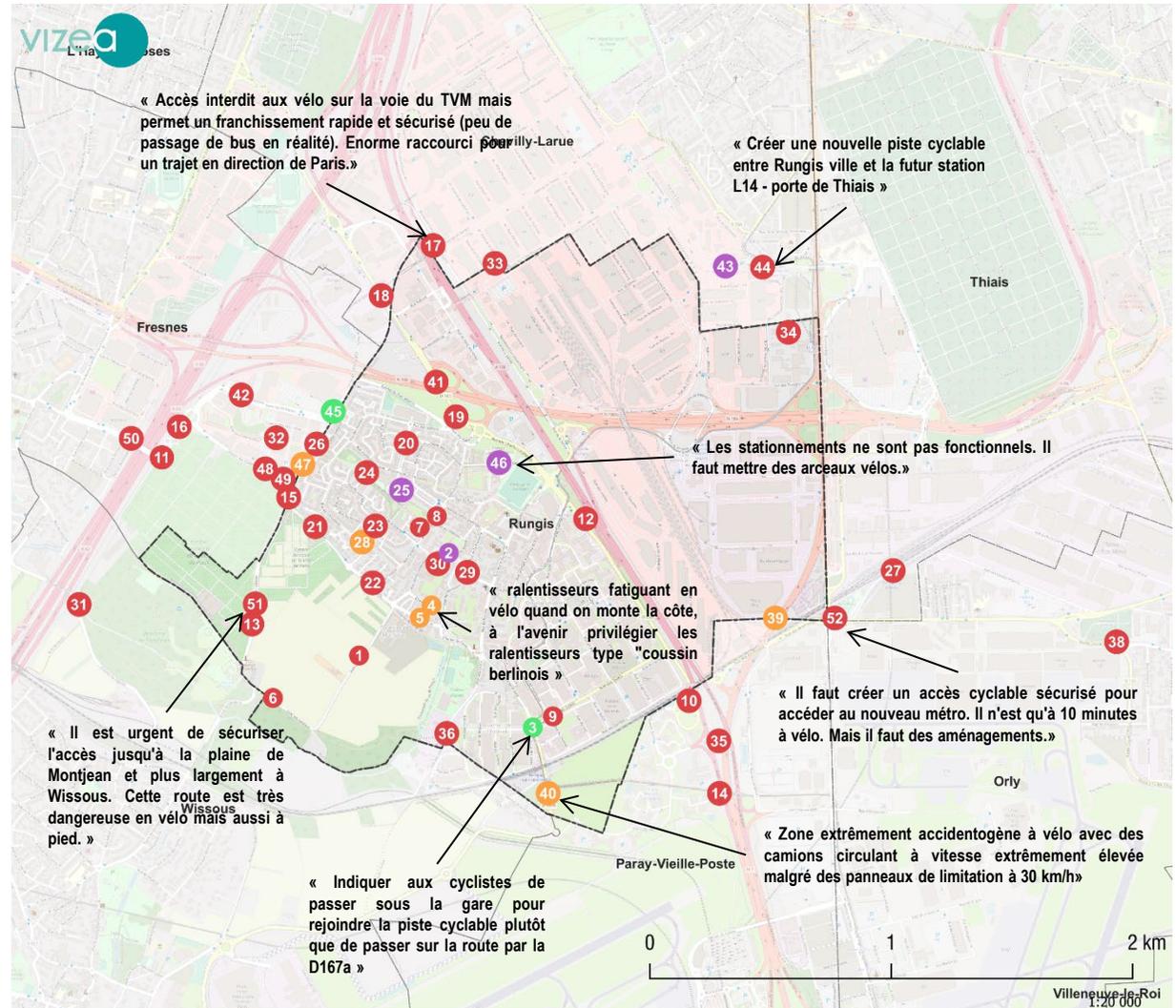


Les participations ont été traitées le 06 décembre 2021, 52 contributions ont été recensées

Les contributions sont issues de l'outil de cartographie participative en ligne Vizemap

- 52 contributions dont 40 concernent des aménagements cyclables existant ou à créer
- 3 zones à sécuriser à cause d'une circulation rapide des automobilistes ou de la présence de camions
- Des améliorations à faire sur le type de stationnement vélo disponible
- De nombreuses propositions d'aménagement de pistes cyclable pour relier Rungis à l'extérieur du territoire

Détail des restitutions page suivante



Des besoins centrés autour des aménagements cyclables à améliorer et à développer

Contributions issues de Vizemap (Vizea, 2021)

- Aménagements
- Apaisement

- Jalonnement
- Stationnement

ID	Thème	Remarque
1	Aménagements	Futur habitant du quartier j'aimerais pouvoir m'y déplacer en sécurité avec mes enfants
2	Stationnement	Remplacer les râteliers par des arceaux en "U"
3	Jalonement	indiquer aux cyclistes de passer sous la gare pour rejoindre la piste cyclable plutôt que de passer sur la route par la D167a, et par la même occasion écarter un peu le passage des grilles sous la gare pour passer plus facilement en vélo
4	Apaisement	ralentisseurs fatiguant en vélo quand on monte la côte, à l'avenir privilégier les ralentisseurs type "cousin berlinois"
5	Apaisement	ralentisseurs fatiguant en vélo quand on monte la côte, à l'avenir privilégier les ralentisseurs type "cousin berlinois"
6	Aménagements	aménagement piéton et/ou vélo pour pouvoir rejoindre le bois de Montjean en toute sécurité
7	Aménagements	Contre-sens cyclable dangereux : pas assez de place, risque de se prendre des portières de voiture et quand il y a le bus, c'est carrément impossible. Obligé souvent de se réfugier sur le trottoir.
8	Aménagements	Voir au lard : contre-sens cyclable dangereux : pas assez de place, risque de se prendre des portières de voiture et quand il y a le bus, c'est carrément impossible. Obligé souvent de se réfugier sur le trottoir.
9	Aménagements	Indication panneaux / piste : Rue des Solets / avenue Charles Linderberg / rue des Avernoises : pour faire le tour d'Orly ou récupérer la N7
10	Aménagements	Piste cyclable pour récupérer la N7/ piste cyclable pour tour d'Orly
11	Aménagements	piste cyclable pour rejoindre Fresnes en sécurité (Idéalement en collaboration avec Fresnes pour une continuité)
12	Aménagements	piste cyclable pour rejoindre le futur métro (et vers orly ville) en sécurité (Idéalement en collaboration avec la commune limitrophe pour une continuité). Actuellement c'est dangereux.
13	Aménagements	piste cyclable pour rejoindre Wissous en sécurité (Idéalement en collaboration avec la commune limitrophe pour une continuité). Actuellement c'est dangereux.
14	Aménagements	Créer une piste cyclable qui emprunterait le pont du tramway pour pouvoir rejoindre le coeur d'Orly et la piste vélo de la RD 7
15	Aménagements	Terre plein central dangereux qui force les véhicules voulant doubler à serrer fortement les cycles. A supprimer pour gagner en largeur et faire une piste cyclable séparée ?
16	Aménagements	Bandes cyclables peu sécurisante notamment dans les virages qui incitent les véhicules à rouler vite car c'est très large
17	Aménagements	Accès interdit aux vélos sur la voie du TVM mais permet un franchissement rapide et sécurisé (peu de passage de bus en réalité). Enorme raccourci pour un trajet en direction de Paris.
18	Aménagements	Pistes cyclables à conforter (trop de bordures de trottoir à franchir, entretien négligé (verres, canettes...))
19	Aménagements	Les barrières sont-elles réellement utiles ? Elles sont très gênantes en vélo et rendent ce passage complètement inaccessible aux PMR et vélos spéciaux. Pourtant, ce passage permet d'éviter le rp et la rue des Halliers non aménagés
20	Aménagements	Ici, il manque à mon avis un aménagement cyclable en piste cyclable séparée. La Zone 30 est intéressante mais sur les grands axes, cela reste dangereux notamment pour une famille ou des enfants circulant seuls.
21	Aménagements	Ici, il manque à mon avis un aménagement cyclable en piste cyclable séparée. La Zone 30 est intéressante mais sur les grands axes, cela reste dangereux notamment pour une famille ou des enfants circulant seuls.
22	Aménagements	Ici, il manque à mon avis un aménagement cyclable en piste cyclable séparée. La Zone 30 est intéressante mais sur les grands axes, cela reste dangereux notamment pour une famille ou des enfants circulant seuls.
23	Aménagements	Ici, il manque à mon avis un aménagement cyclable en piste cyclable séparée. La Zone 30 est intéressante mais sur les grands axes, cela reste dangereux notamment pour une famille ou des enfants circulant seuls.
24	Aménagements	Ici, il manque à mon avis un aménagement cyclable en piste cyclable séparée. La Zone 30 est intéressante mais sur les grands axes, cela reste dangereux notamment pour une famille ou des enfants circulant seuls.
25	Stationnement	Arceaux
26	Aménagements	Cela serait bien de pouvoir accéder à la promenade de l'aqueduc dans la zone commerciale Médicis. Les portes sont fermées..
27	Aménagements	Créer une piste entre Rungis ville la gare Pont de Rungis
28	Apaisement	La circulation automobile est souvent trop rapide sur ce carrefour
29	Aménagements	impossible de descendre la rue de l'Eglise puis continuer vers la mairie
30	Aménagements	impossible de relier directement la mairie vers la rue de la grange
31	Aménagements	Il faudrait créer un accès au domaine de montjean depuis le chemin de fresnes
32	Aménagements	La promenade du chateau et de l'aqueduc devrait se prolonger librement et sans obstacles
33	Aménagements	Créer une piste entre Rungis ville le théâtre de Chevilly Larue
34	Aménagements	Créer une piste entre Rungis ville et Belle Epine RN7
35	Aménagements	Créer une piste entre Rungis ville et Paray Vieille Poste
36	Aménagements	relier la voie des groux avec la gare rungis la fraternelle
37	Aménagements	création d'une piste cyclable jusqu'au parc de Sceaux
38	Aménagements	créer une piste cyclable permettant de terminer le tour des pistes d'Orly en sécurité
39	Apaisement	mettre en sécurité ce passage dangereux pour les vélos et qui est le seul passage pour aller à Orly
40	Apaisement	Zone extrêmement accidentogène à vélo avec des camions circulant à vitesse extrêmement élevée malgré des panneaux de limitation à 30 km/h. Plusieurs mails envoyés à la mairie et restés sans réponse...
41	Aménagements	Piste cyclable qui mériterait d'être rendue plus visible et mieux mise en valeur car il s'agit dans les faits plus d'un trottoir que d'une piste cyclable. Nombreux débris de verre sur toute l'avenue.
42	Aménagements	Autoriser l'accès aux vélos sur le site propre du TVM dans une zone assez accidentogène.
43	Stationnement	Mise en place d'un stationnement vélo gratuit et sécurisé aux abords de la futur gare L14 - porte de Thiais
44	Aménagements	Créer une nouvelle piste cyclable entre Rungis ville et la futur station L14 - porte de Thiais
45	Jalonement	Accès vélo / TVM direction Chevilly Larue (régulation avec des feux ?) afin de traverser A86 / A106 et gagner du temps de trajets.
46	Stationnement	Les stationnements ne sont pas fonctionnels. Il faut mettre des arceaux vélos
47	Apaisement	De nombreux deux-roues motorisés utilisent cette bande cyclable
48	Aménagements	Il est urgent de rendre cette rue cyclable. La liaison avec Fresnes est difficile.
49	Aménagements	Créer un aménagement permettant aux cyclistes de pouvoir rejoindre les passages des laitières depuis le chemin des otages
50	Aménagements	Ré ouvrir l'accès à la cerisaie depuis la sortie du pont. Les cyclistes passaient auparavant par ici.
51	Aménagements	Il est urgent de sécuriser l'accès jusqu'à la plaine de montjean et plus largement à Wissous. Cette route est très dangereuse en vélo mais aussi à pied.
52	Aménagements	Il faut créer un accès cyclable sécurisé pour accéder au nouveau métro. Il n'est qu'à 10 minutes à vélo. Mais il faut des aménagements.

Le système vélo



« **Le système vélo** est l'ensemble des aménagements, des matériels, des services, des règlements, des informations et des formations permettant d'assurer sur un territoire une pratique du vélo efficace, confortable et sûre ».

Frédéric Héran, 2018. *Économiste des transports et urbaniste*



LE RESEAU CYCLABLE EXISTANT ET PROJÉTÉ

Peu d'aménagements en site propre, mais un cœur de ville apaisé

Des aménagements existants et en projet

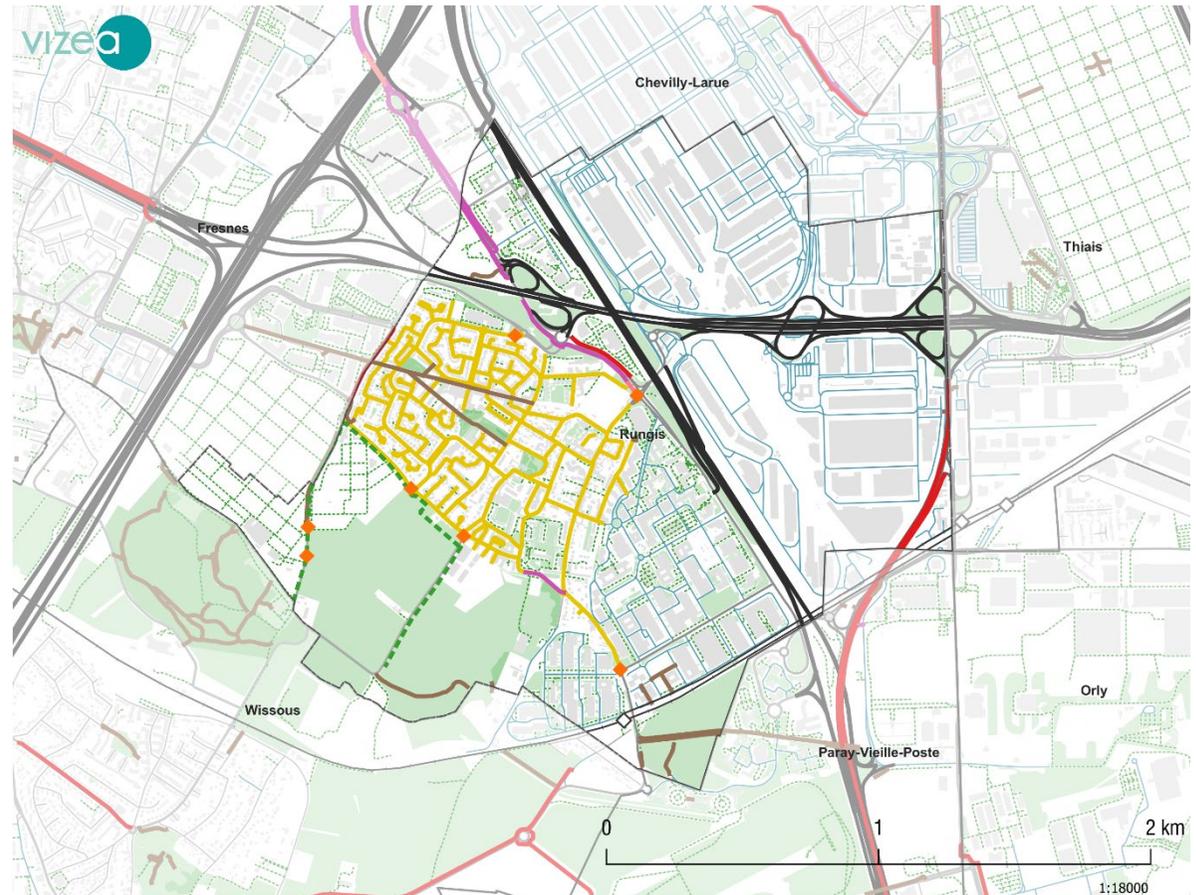
- Un aménagement cyclable sur le trottoir au niveau de la D165 et sur une portion de l'avenue de la Gare
- Des portions de pistes cyclable sur la Voie des Laitières, la D7 et la D165
- Plusieurs chemins péton/vélo : Voie des Laitières, promenade de l'Aqueduc et promenade du château
- Projet de création de voie verte autour de la plaine de Montjean en réflexion

Un cœur de ville apaisé

- A l'exception de quelques axes structurants, Rungis a mis en place la généralisation de la limitation de la vitesse des véhicules à 30km/h sur tout son centre ville
- Cette restriction des vitesses est renforcée par l'aménagement de passages piétons surélevés aux entrées de la « zone 30 » (source: Arrêtés du 04.044, 07.121 et 15.072)

+ Des initiatives engagées et une volonté politique territoriale forte

- Des aménagements discontinus, notamment concernant l'interconnexion avec les communes voisines
- Des coupures importantes à résorber : l'A86, l'A106, l'A6 et la N7
- Des aménagements peu qualitatifs générant des conflits d'usage



Un cœur de ville apaisé, propice à l'utilisation du vélo

◆ Aménagement d'apaisement (Rungis, Vizea, 2021)

Réseau cyclable existant et projeté

- | | |
|------------------------------|---|
| — Voie verte existante | --- Piste cyclable en projet |
| --- Voie verte en projet | — Chemins multi-usages sauf motorisés existant |
| — Bande cyclable existante | --- Chemins multi-usages sauf motorisés en projet |
| --- Bande cyclable en projet | — Zone 30 existante |
| — Piste cyclable existante | --- Zone 30 en projet |
| | — Itinéraire cyclable au niveau du trottoir existant |
| | --- Itinéraire cyclable au niveau du trottoir en projet |

Peu d'aménagements en site propre, mais un cœur de ville apaisé

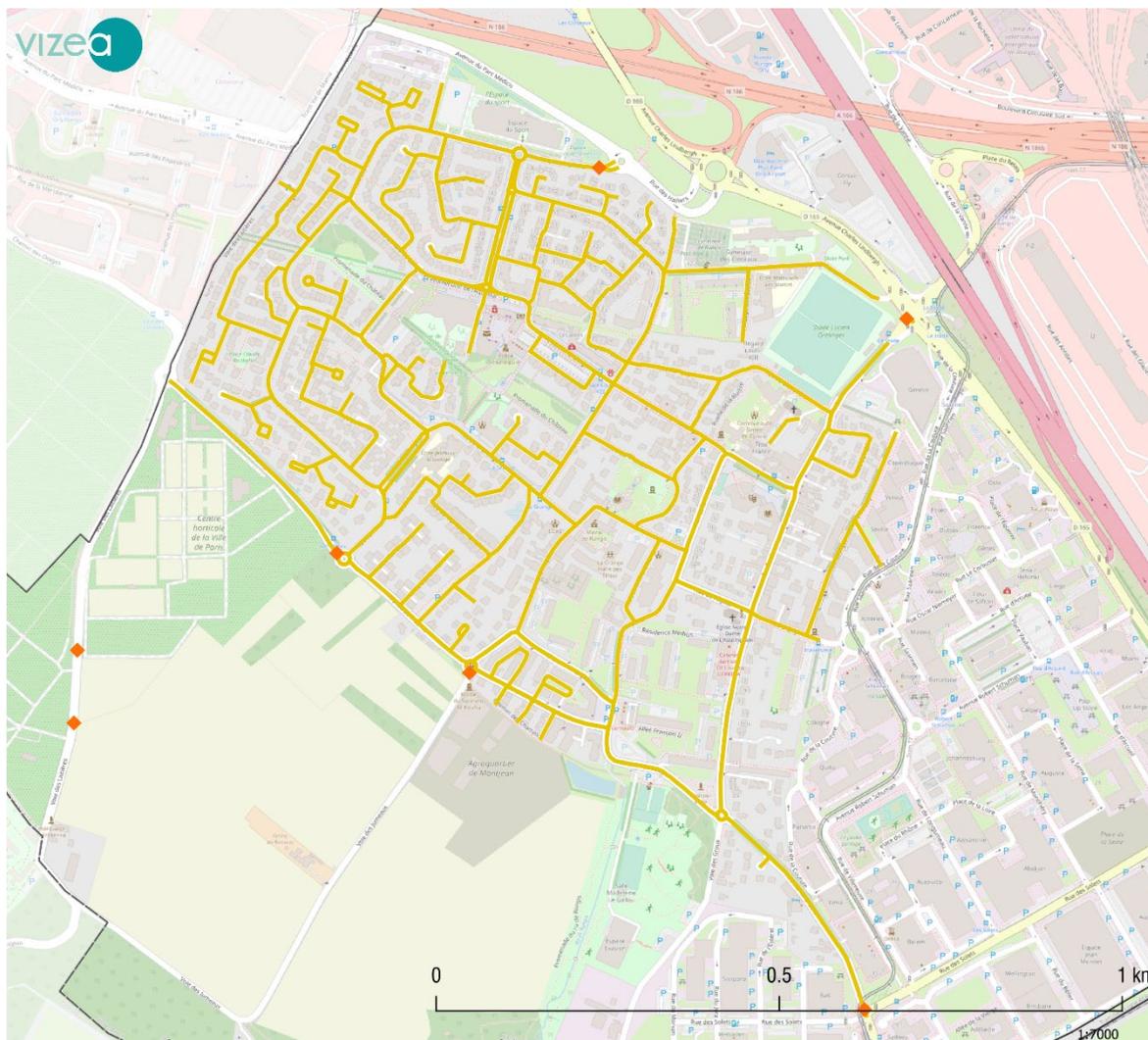
La ville de Rungis est en zone 30 sur toute la commune exceptée sur les voies suivantes :

- Avenue Charles Lindbergh
- Rue des Solets
- Voie des Jumeaux
- Avenue du Parc Médicis
- Zone Hôtelière Delta

Cette limitation est renforcée par des passages surélevés à chaque entrée de la zone 30



Zone 30, rue des Halliers, Rungis (Vizea, 2021)



Une zone 30 généralisée au centre ville de Rungis

- ◆ Aménagement d'apaisement (Rungis, Vizea, 2021)
- Zone 30 (Données de la ville de Rungis, Vizea, 2021)

ANALYSE DU RESEAU CYCLABLE EXISTANT

Le centre ville de Rungis, un potentiel de développement de l'usage du vélo

Quartier cœur de ville :

- Une ville apaisée, propice aux déplacements à vélo
- Mais avec des aménagements ponctuels très routiers



ANALYSE DU RESEAU CYCLABLE EXISTANT

Le centre ville de Rungis, des aménagements en faveur du vélo



- Quartier cœur de ville :
 - Des opportunités et des obstacles
 - De bonnes idées à continuer



ANALYSE DU RESEAU CYCLABLE EXISTANT

Des aménagements à améliorer

Avenue Charles Lindbergh :

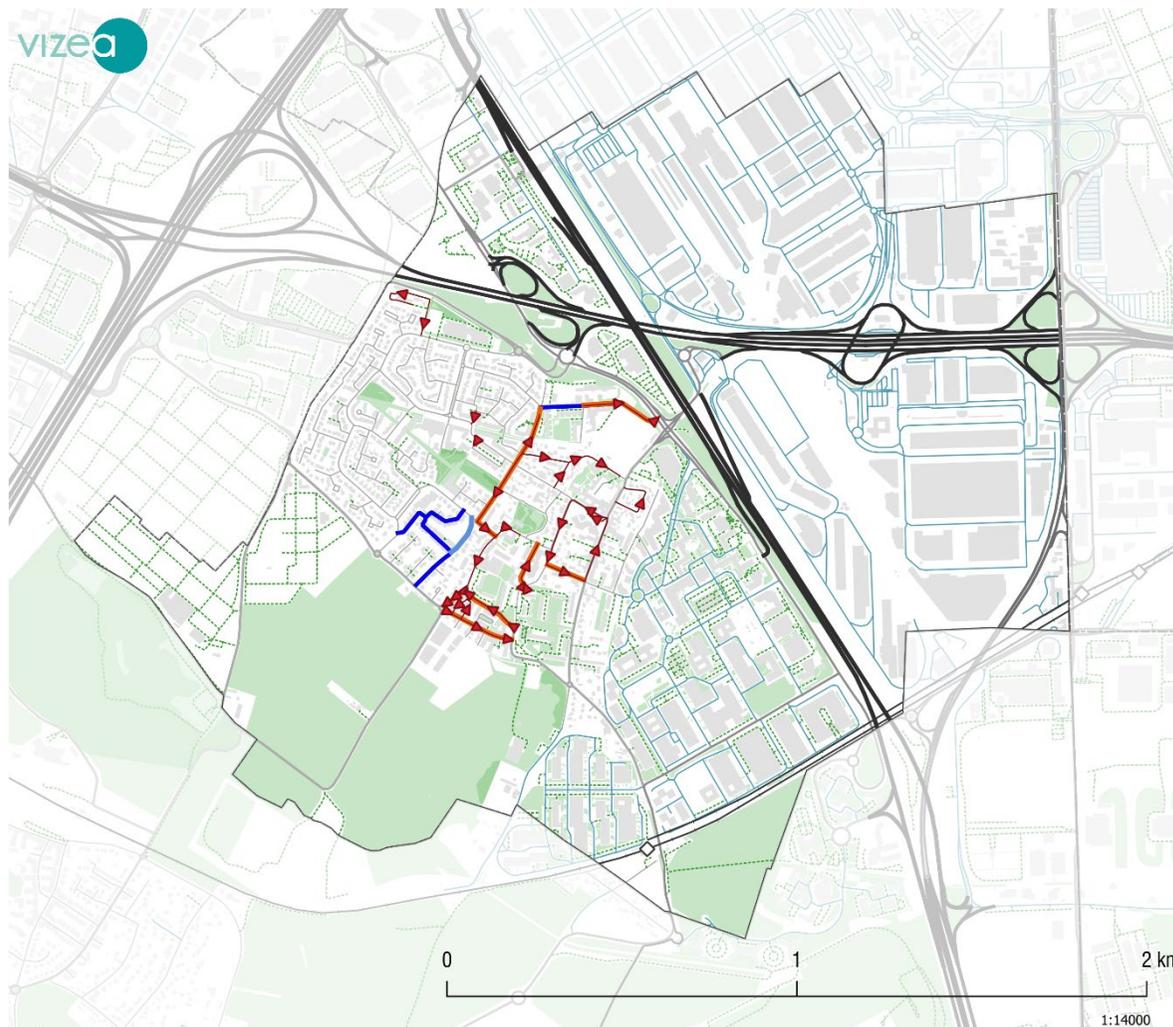
- Aménagement cyclable sur le trottoir
- Zig-zag d'un côté à l'autre de la chaussée
- Présence d'enfants sur la piste !
- Des connexions avec les villes voisines difficiles



Peu d'aménagements en site propre, mais un cœur de ville apaisé

Le centre ville de Rungis possède 8 voies en contre-sens cyclable

- La circulation en contre-sens à vélo est difficile au niveau de la rue de la Pirouette, Avenue Lucien Grelinger et Rue Notre-Dame
- Une zone de rencontre/rue piétonne identifiée au niveau de la rue Pasteur et rue du Maréchal Ferrand



+ Un cœur de ville qui limite la vitesse de déplacement des véhicules

+ Une opportunité importante du développement des déplacements à vélo

- Peu de voies à sens uniques sont concernées par un double-sens cyclable

Une opportunité de développement des contre-sens cyclables

Sens uniques du centre-ville (OSM, Vizea, 2021)

Voies apaisées (Vizea, 2021)

→ Sens de circulation des véhicules

— Double-sens cyclable

— Rue piétonne

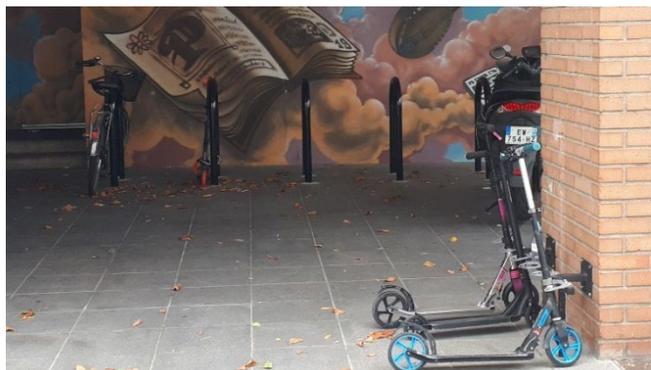
— Zone de rencontre

Types de stationnements présents sur la commune :

- Les pinces-roues
- Les arceaux simples et couverts
- Les arceaux « design »

+ L'offre existante sur la commune est notable

- 65% du stationnement présente peu de sécurisation et un risque de détérioration des vélos



Arceaux vélo et stationnement de trottinettes, devant la médiathèque de Villejuif, photo Vizea 2021



Arceaux vélo design devant le collège de Closeaux, photo Vizea 2021



Une offre assez importante de stationnement vélo sur le territoire

Stationnement vélo (Ville de Rungis et Vizea, 2021)

- | | |
|-------------------|------------------------------|
| ■ Arceaux | ■ Accroche suspendu |
| ■ Arceaux couvert | ■ Stationnement trottinettes |
| ■ Râtelier | □ Stationnement en projet |

ANALYSE DU RESEAU CYCLABLE EXISTANT

Une diversité des aménagements de stationnement

19 emplacements de stationnement sur les 29 recensés sont de type « pinces-roues »

Jeunes VS actifs

- Un effort sur le stationnement aux abords des écoles, des gares de transports en communs et des centres culturels
- Mais un effort beaucoup plus timide aux abords des entreprises
- Une pratique de stationnement risquée



Les entretiens



Entretien du CESEL, des interconnexions à étudier

Restitution des entretiens du CESEL (Vizea, 2021)

EXISTANT

- ▲ Point dur/point d'attention
- Pôle générateur de flux
- PROJET/REFLEXION
- 🚲 Service vélo
- 🚶 Pôle générateur de flux
- 🚲 Stationnement vélo

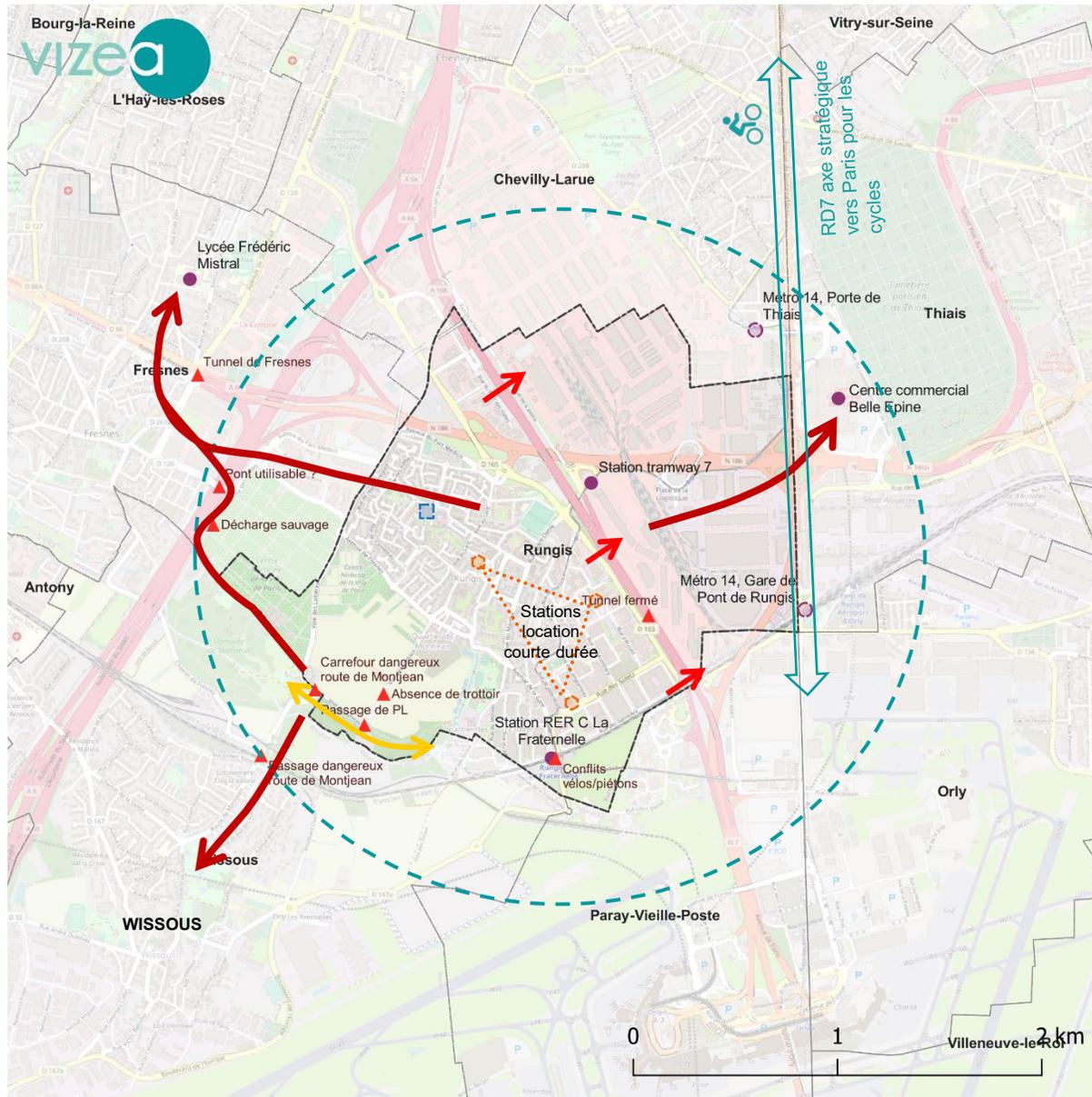
Liasons inter-communales

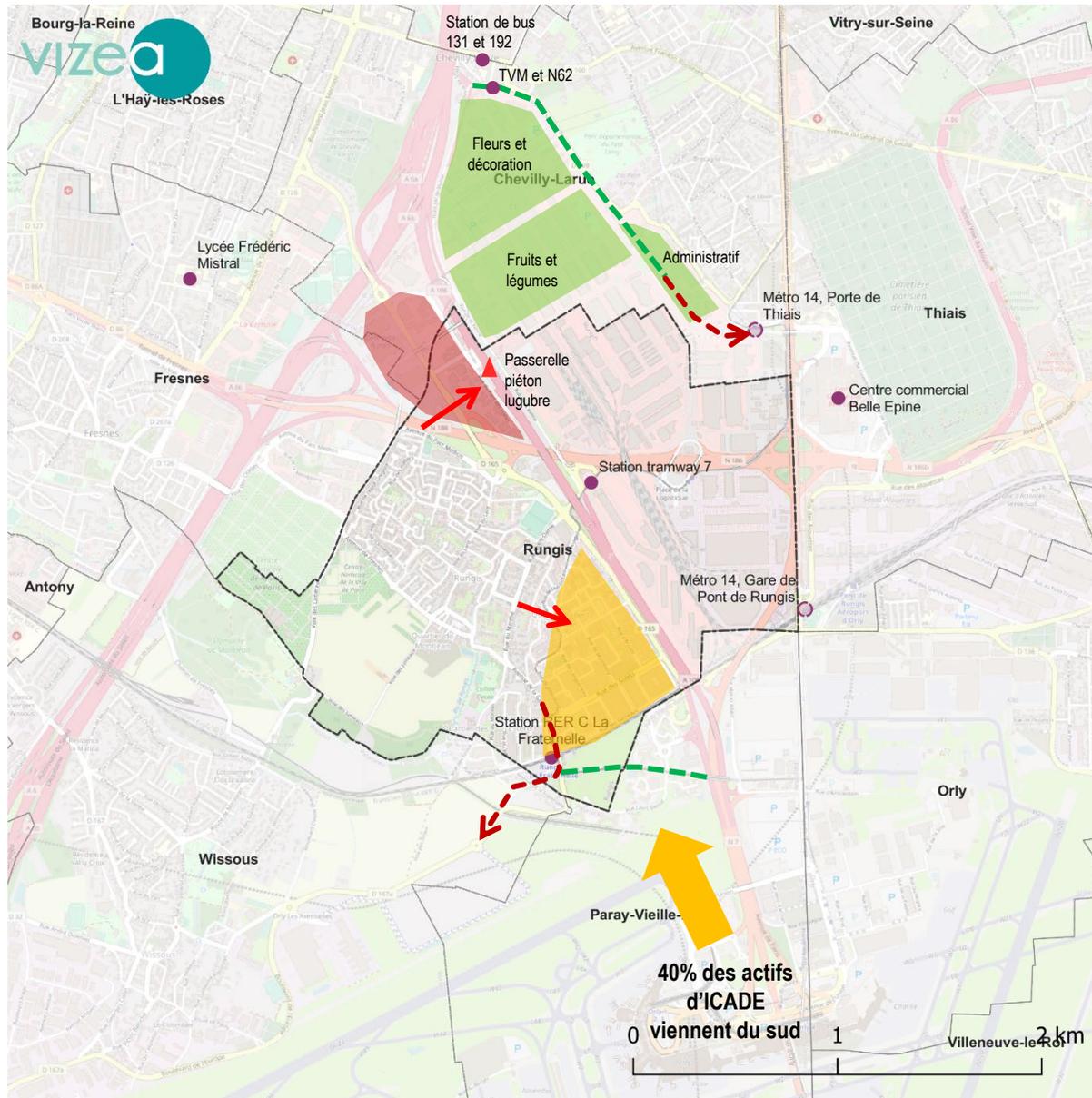
- ➡ Vers le centre commercial de Belle Epine
- ➡ Vers le Lycée de Fresnes :
 - ➡ Via la plaine Montjean ou la promenade de l'Aqueduc
 - ➡ En traversant l'A6 par l'avenue de la Cerisaie ou le chemin de Fresnes
- ➡ Vers **Wissous**, certains chemins existent, des aménagements sont à envisager

Liasons internes

- ➡ La traversée de l'A86 en plusieurs localisations (3 localisations ?)
- ➡ L'utilisation des chemins de la plaine de Montjean pour le vélo-loisir
- ➡ La connexion aux pôles d'intermodalités (Métro 14 en projet, RER C)

- 🚲 Un périphérique vélo, piétons et vélos autour de la commune pour le loisir





Entretien des acteurs économiques, traverser les zones d'activités

Pôles existants et en projet

EXISTANT

- Pôle générateur de flux
- PROJET/REFLEXION
- Pôle générateur de flux

Projet de « voie verte »

- Sur le boulevard circulaire Est :
 - D'une largeur de 3-4m sur 1,6km
 - Travaux en cours, rendu début 2022
- Le long de la voie de tram au sud d'ICADE pour rejoindre la RN7

Réflexion de prolongement

- Du projet de voie verte sur le boulevard circulaire Est
- Rue des Avernaises jusqu'à l'itinéraire existant et vers Wissous

Liaisons pénétrantes à envisager

- Dans le parc Hôtelier : rue Mondétour
- Dans le parc ICADE : depuis rue d'Orly

Aménager les zones d'activités

- Un projet d'étude existe pour rendre cyclable les voies privées du parc ICADE (zone de rencontre, bandes cyclables, services et stationnement)
- Désir d'aménager le parc Hôtelier, aujourd'hui l'accès est dangereux
- Dans le MIN les usagers se déplacent en trottinette

LES ENTRETIENS DES JEUNES

Les services sont peu adaptés aux enfants



« Des fois les pistes cyclables elles sont là mais les voitures se garent dessus »



« Il faut refaire la peinture sur les pistes cyclables »



« Pouvoir louer des vélos tailles enfants »



« Les barrières pour attacher les vélos c'est que pour attacher les grands vélo. »

Créer des liaisons cyclables :

- Forêt de Montjean
- Voie des Jumeaux jusqu'à Wissous
- Jusqu'au métro, sur l'avenue de la gare
- Pont de Rungis



Des bornes de réparation



Sécuriser le stationnement



« Les attaches trottinette devant la médiathèque il y en a deux qui sont cassés »



« Quand on traverse à un passage piéton on se sent pressés par les voitures de finir de traverser »

LES ENTRETIENS DES JEUNES

Les services sont peu adaptés aux enfants



Passage piéton sans feu
« On se sent pressé par les voitures »



Développer les locaux vélos

Ce qu'il faut changer !

Joker : autre idée à intégrer !

Ce que je veux !

PLAN VELO – novembre 2021



Signaler la présence des plus vulnérables



Indicateurs de trafic vélo

Où se déplacer ?

- Dans des parcs, hors Rungis
- La future gare du métro 14
- Dans le MIN et le parc ICADE
- Vers les commerces et services
- Vers les établissements scolaires



Poteaux séparant les pistes cyclables des voitures



Du stationnement dans les transports en commun



« Le revêtement des trottoirs pour aller au collège et aux jeux fait trembler le vélo/la trottinette, ça fait mal aux mains »

LES PROJETS URBAINS DE LA VILLE



Le projet de la Plaine de Montjean, une opportunité de développement cyclable

La ville de Rungis souhaitait étudier la **faisabilité d'un aménagement cyclable-piéton** afin de renforcer la liaison entre son territoire et le Parc de Montjean via la plaine de Montjean.

Le périmètre de l'étude s'est axé sur les voies suivantes :

- **Voie des Laitières:** création d'une voie verte en site propre sur 2 100 m², comprenant le déplacement d'une clôture, le réaménagement de la chaussée et le déplacement des réseaux d'eaux pluviales existants.
- **Avenue Fresnes:** création d'une voie verte en site propre sur 1 950 m², comprenant le déplacement de panneaux de signalisation et l'abattage d'arbre ainsi que la transformation du trottoir en voie verte.
- **Voie des Jumeaux :** création d'un trottoir partagé et d'une voie verte sur 900 m², comprenant l'élargissement du trottoir, l'aménagement d'un passage surélevé et de la signalétique.

Nom de voie	Coût HT	Continuité	Point de vigilance	Foncier concernés
Voie des Laitières	350 000€	Itinéraire continu et sécurisé le long de la voie	-Voie verte située à 10m de la limite foncière publique	Ville de Paris + AEV
Avenue de Fresnes	310 000€	Itinéraire continu et sécurisé le long de la voie	-Voie verte située à 10m de la limite foncière publique	Ville de Paris + AEV + foncier privé
Voie des Jumeaux	160 000€	Itinéraire continu et sécurisé le long de la voie	Trottoir partagé autour du centre agricole en construction → marquage au sol uniquement	AEV + Privé

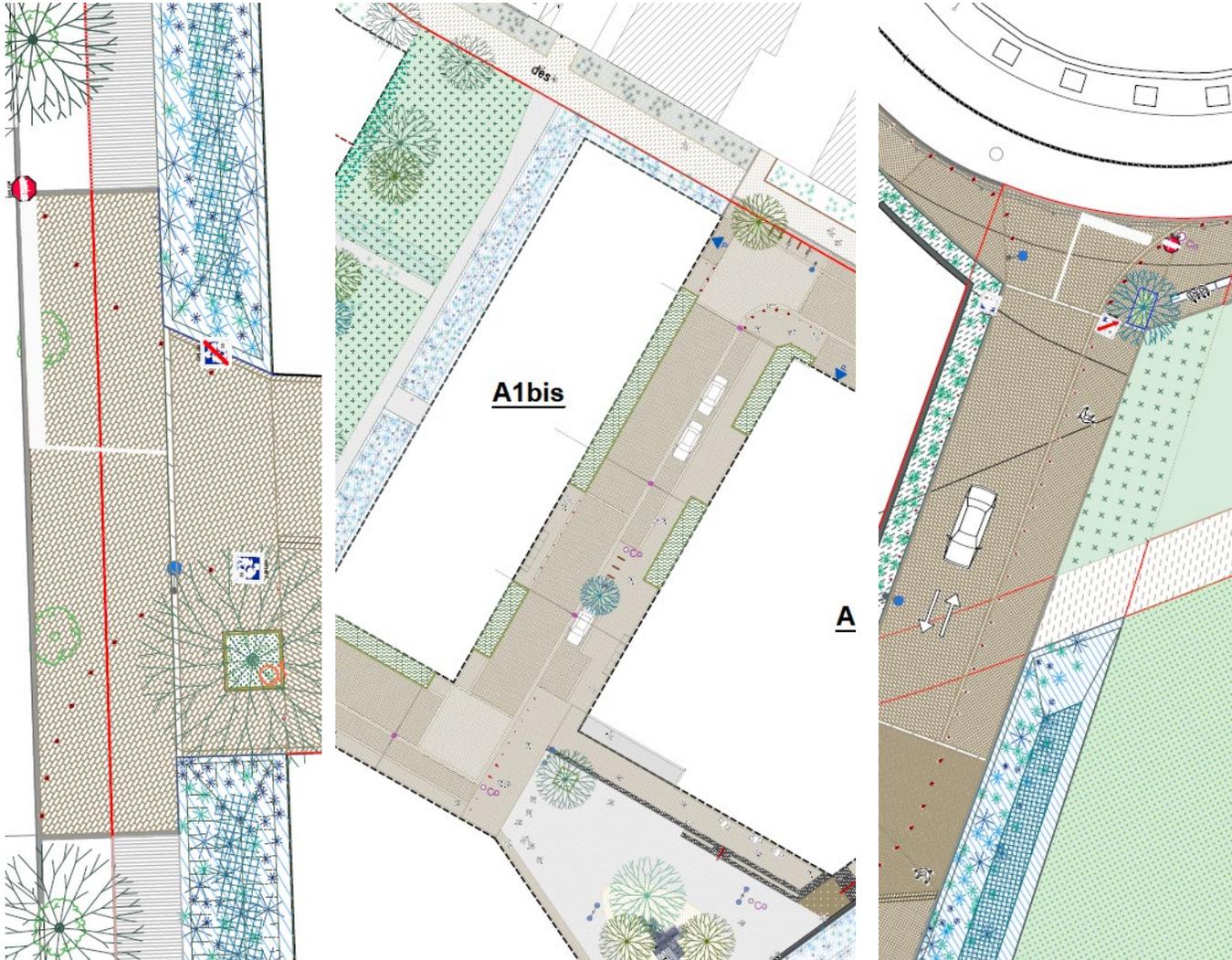


Etudes d'aménagement cyclable autour de la plaine de Montjean (Rapport d'étude de faisabilité, INGETEC 2021)

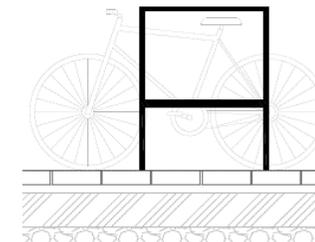
Agroquartier Montjean Est - Un quartier apaisé dans le prolongement de la zone urbaine



Un traitement urbain apaisé laissant une place importante aux mobilités douces



- Circulation de type **zone de rencontre** bien réalisée :
 - Signalisation ZR : vitesse maximale 20 km/h en entrée et sortie
 - Plusieurs sections pavés
 - Des virages à angle droit
 - Des cheminements modes doux
- Une belle offre de stationnements vélos :
 - Stationnements vélos extérieurs de type arceaux permettant un stationnement sécurisé
 - Toutefois, cette offre de stationnements ne peut pas remplacer des locaux vélos à l'intérieur des bâtiments



Arceaux vélos proposés
(Carnet détail mobilier)

**François-Xavier – Directeur d'Etude / Président de Vizea–
01.84.19.68.80 / fx.monaco@vizea.fr**

Fabien SANIAL – Chef de projet / f.sanial@vizea.fr

Sahra VEESLER – Chargée d'études / s.veesler@vizea.fr