

Expression de Besoins Anneau Cyclable de Longchamp v4

Guide à l'attention de la maîtrise d'ouvrage et d'œuvre en charge de la
modernisation de l'Anneau cyclable de Longchamp

Table des matières

Table des matières.....	1
Synthèse	2
I. Présentation de l'Anneau et analyse des risques.....	4
A. Localisation.....	4
B. Statut de l'Anneau	4
C. État des lieux	4
D. Synthèse de l'analyse des risques.....	6
II. Recommandations : structure de l'Anneau	8
A. Revêtement	8
B. Largeur	8
C. Évacuation des eaux.....	10
D. Éclairage.....	10
E. Dégagement de la vue.....	11
F. Zone d'apprentissage et de rencontre.....	11
III. Recommandations : circulation et traitement des intersections.....	12
A. Principes de circulation à respecter.....	12
B. Réaménager l'entrée du golf.....	12
C. Réduire la circulation route de Sèvres à Neuilly	13
IV. Recommandations : signalisation.....	15
A. Marquage des lignes.....	15
B. Signalisation horizontale	16
C. Signalisation verticale.....	17
V. Recommandations : services	19
A. Défibrillateur.....	19
B. Outil, pied d'atelier et pompe	19
C. Toilettes	19
D. Vestiaire/ consigne	20
E. Compteur/totem.....	20
VI. Recommandations : entretien et suivi de l'accidentologie.....	21
A. Entretien de la voirie	21
B. Entretien des arbustes jouxtant l'Anneau	21
C. Suivi des accidents.....	21
VII. Priorisation des travaux.....	22
VIII. Annexes	23

Synthèse

L'Anneau de Longchamp est une voie interdite à la circulation motorisée faisant le tour de l'hippodrome de Longchamp, dans le bois de Boulogne à Paris. C'est **l'un des principaux lieux récréatifs de la capitale avec 1500 à 5000 personnes s'y rendant chaque jour**. Ce sont essentiellement des cyclistes (c'est la route la plus roulée du monde¹, avec environ 8 millions de km parcourus chaque année - soit 200 fois le tour de la terre) mais aussi des joggers, des rollers, des handisports, ou de simples marcheurs. On y trouve des athlètes de bon niveau, des débutants complets, des seniors, des enfants. Bref, **tous les Parisiens et Franciliens qui cherchent un espace gratuit, sécurisé et à proximité pour prendre l'air, en mode loisir ou sportif**.

L'association Vélo Longchamp est une association d'intérêt général ayant vocation à fédérer les usagers de Longchamp autour de sa sécurisation et sa promotion. Elle réunit à date **1500 adhérents** et 8000 membres (via l'adhésion d'associations/clubs au nom de leurs membres). Elle a obtenu en 2019 le vote d'un **budget participatif de 560 000€** dédié à la rénovation de Longchamp et en 2020 le **vote au Conseil de Paris** d'un vœu sur la sécurisation de Longchamp porté par M. Najdovski.

Derrière Vélo Longchamp, il y a un **ras-le-bol**. Les accidents se multiplient et rien n'est fait. On compte en moyenne **1 chute chaque jour, un accident grave tous les mois, un accident très grave voire mortel tous les ans**².

Le problème est simple : il n'y a pas eu de travaux depuis 40 ans. L'enrobé s'effrite gravement, le marquage au sol est effacé, les panneaux obsolètes ou disparus, les avaloirs bouchés. Il n'y a pas d'éclairage partout et il y a de dangereux rétrécissements de chaussée. Bref, il est dangereux et très inconfortable de rouler à Longchamp. Surtout que la hausse de la pratique du vélo à Paris fait venir de nouveaux usagers, **ajoutant de la surcapacité à un équipement déjà à la limite**. Il est urgent d'agir.

Afin d'aider la ville de Paris dans la tenue des travaux, l'association vélo Longchamp a décidé de rédiger une expression de besoins, faite à la suite d'une analyse de risques. Elle se veut résolument constructive et efficace. **Ce document synthétise les travaux qui doivent être menés pour que la pratique sport et loisir à Longchamp puisse s'exercer en sécurité**. Nous insistons sur le fait que ce document n'a pas pour objectif d'améliorer la performance sportive mais à moderniser l'Anneau pour **une meilleure cohabitation entre les différentes fonctions de l'Anneau** (espace de loisir, espace de vie, espace économique, espace naturel, espace de circulation) et de **faciliter la pratique des plus vulnérables**

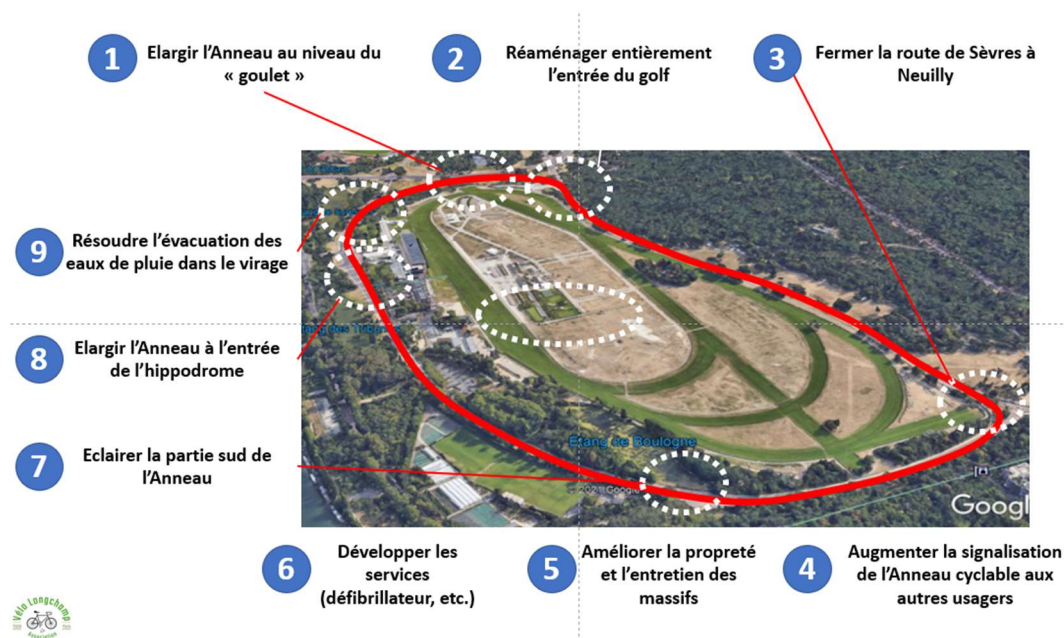
¹ Strava, application #1 d'enregistrement des activités sportives, comptabilise 4,5M de km par an

² D'après les comptages de Vélo Longchamp. Tous les accidents ne sont pas renseignés auprès des secours (ex : cycliste chute et se rend par ses propres moyens à l'hôpital). Voir carte <https://www.leparisien.fr/societe/cyclisme-la-carte-des-zones-les-plus-dangereuses-a-velo-15-02-2021-8424968.php>

Sécuriser Longchamp, c'est protéger les Parisiens. C'est aussi **promouvoir Paris** comme ville du vélo et comme ville sportive. Dans le cadre des Jeux Olympiques 2024 mais plus largement dans la reconnaissance des bienfaits du sport sur la population : **la démocratisation et la féminisation de la pratique sportive à Paris sont un enjeu clé pour lequel l'Anneau de Longchamp apporte une solution rapide et peu coûteuse**. Cela a d'ailleurs été mis en lumière avec justesse dans le rapport de l'APUR sur l'état du bois de Boulogne³.

En résumé, les demandes faites par l'Association Vélo Longchamp, et pour lesquels un budget participatif a été voté en 2019 par les Parisiens sont :

1. **Elargir l'Anneau au niveau du « goulet »**
2. **Réaménager entièrement l'entrée du golf**
3. **Fermer la route de Sèvres à Neuilly**
4. **Augmenter la signalisation de l'Anneau cyclable aux autres usagers**
5. **Améliorer la propreté et l'entretien des massifs**
6. **Développer les services (défibrillateur, pied d'atelier, etc.)**
7. **Eclairer la partie sud de l'Anneau**
8. **Elargir l'Anneau à l'entrée de l'hippodrome**
9. **Résoudre l'évacuation des eaux de pluie dans le virage**



³ APUR, Les bois de Boulogne et de Vincennes, 1840 hectares de nature à revisiter, Paris Projet 45, 2020

I. Présentation de l'Anneau et analyse des risques

A. Localisation

L'Anneau de Longchamp est **une boucle de 3,6km**, plate avec un léger faux plat montant côté est, **unidirectionnelle**, faisant le tour de l'hippodrome de Longchamp, dans le XVI^e arrondissement de Paris dans le bois de Boulogne.

Pour simplifier la compréhension, nous avons divisé l'Anneau en zones (cf. annexe 1)



Illustration : Anneau cyclable de Longchamp, boucle de 3,6km autour de l'hippodrome de Longchamp

B. Statut de l'Anneau

Il est considéré comme un "autre itinéraire cyclable" selon la typologie de la ville de Paris, à savoir un "itinéraire pouvant être emprunté par les cyclistes, interdit à la circulation générale". Il est décrit comme un "**Anneau de vitesse**" par l'atelier parisien d'urbanisme (APUR). Il n'est pas officiellement reconnu comme un équipement sportif et n'a donc pas de cadre réglementaire régissant son usage.

C. État des lieux

L'Anneau cyclable est un espace sportif utilisé très majoritairement par les cyclistes (sportifs ou loisirs), mais aussi par les coureurs à pied, les handisports (tandem déficient visuel, vélo couché) et les rollers.

Tous les niveaux et tous les âges sont présents. A noter une forte présence des seniors. Toutes les pratiques aussi : loisir vs sport, seul vs en peloton, entraînement puissance vs endurance.

Le différentiel de vitesse peut être du simple au double (surtout sur le faux plat montant) entre les cyclistes.

Il y a entre 1500 et 5000 personnes par jour sur l'Anneau (estimation, en considérant que 25% des usagers utilisent l'application Strava) avec une **concentration aux heures de pointe : samedi/dimanche matin ; mardi/mercredi/jeudi soir.**

L'Anneau est aussi utilisé parfois par les cyclistes allant travailler (« les vélotafeurs ») même si des alternatives existent à l'ouest et l'est de l'Anneau, notamment avec une coronapiste côté Seine. Un problème récurrent particulièrement dangereux sont les vélotafeurs qui prennent le goulet à contre-sens.

L'Anneau cyclable est situé sur la partie interne de la chaussée entourant l'hippodrome. Il se compose de plusieurs tronçons :

- 1er tronçon : depuis la barrière du virage de Boulogne (zone F) jusqu'à la barrière du chemin des pépinières (zone I). La circulation automobile est interdite. La largeur dépasse les 6m sauf dans le virage et au niveau de la barrière.
- 2eme tronçon : depuis la barrière des pépinières jusqu'au Moulin. Largeur 4,5 m puis 3m, avec circulation automobile connexe dans le même sens.
- 3e tronçon : entre le moulin et l'entrée du golf. Goulet sans échappatoire de 3m de large, avec visibilité faible, donnant sur une esplanade permettant l'entrée des véhicules vers l'intérieur de l'hippodrome. La signalisation horizontale et verticale y est inexistante.
- 4e tronçon : avenue de Sèvres à Neuilly. Largeur 6m avec circulation automobile à contresens délimitée par une double bande continue et zébrée.

La piste et la chaussée sont traversées par :

- 8 passages piétons
- 11 entrées/sorties automobiles dont 10 avec l'hippodrome et une avec l'aire d'accueil des gens du voyage. 5 portes sont réellement actives : tribune, livraison, golf, aire d'accueil, cour des vans
- Le trafic piéton traversant est essentiellement porte des tribunes.
- Le trafic voiture traversant est surtout entrée du golf.
- Le stationnement (illégal) sur l'anneau cyclable est essentiellement côté route des tribunes.

La partie de la chaussée constituant la piste cycliste est revêtue pour l'essentiel d'un aggloméré rose des années 1970. Le revêtement est très abîmé avec de nombreuses zones fissurées, trouées et pelées.

Le marquage au sol des lignes blanches et passage piéton a été en partie refait en 2020. Il a cependant totalement disparu devant la porte d'entrée du golf (zone D).

La signalisation horizontale et verticale est inexistante ou caduque sur l'ensemble de l'Anneau.

Il n'y a aucune signalisation expliquant aux usagers comment rouler ou circuler sur l'Anneau cyclable.

Il y a eu en 2020 un réaménagement de l'entrée de l'hippodrome (zone A) avec pose de balisettes jaunes et d'une glissière en béton armé.

L'hippodrome de Longchamp est entouré d'une clôture grillagée, sauf aux entrées citées ci-dessus. Il est ensuite entouré par un trottoir en terre-plein permettant à deux piétons de se croiser ou de se tenir côte à côte, il est en état d'usage et longe la chaussée sur tout son périmètre à l'exception des deux passages dits « le goulet » (zone C) et « virage côté Boulogne » (zone F) où il ne permet plus le passage ou le croisement de deux piétons. De plus, énormément de flaques d'eau se forment dès qu'il pleut sur le trottoir obligeant les piétons à se déporter sur l'anneau.

La visibilité est bonne, sauf dans les 2 virages où la végétation bloque la vue.

D. Synthèse de l'analyse des risques

Nous avons mené une étude de risques sur l'Anneau. Le tableau ci-dessous résume nos conclusions, avec une note de dangerosité pour chaque zone de l'Anneau. Nos recommandations ci-après visent à prévenir la matérialisation des risques.

Zone (voir plan en annexe)	Nom de la zone	Qualité du revêtement	Continuité cyclable	Largeur	Visibilité	Densité des flux croisant l'Anneau	Dangerosité
A	Entrée principale hippodrome	Reprise ponctuelle nécessaire	Non, rétrécissement	Insuffisante	Élevée	Élevée (voiture stationnée sur l'anneau)	Très critique
B	Entrée de service hippodrome	Reprise ponctuelle nécessaire & réparation de l'écoulement des eaux de pluie	Oui	Insuffisante	Faible	Rare (voiture garée devant la porte d'entrée)	Critique
C	"Goulet du moulin"	Correcte	Non, rétrécissement	Insuffisante	Très faible	Elevé (cycliste à contre-sens)	Très critique
D	Entrée parking hippodrome et golf	Reprise ponctuelle nécessaire	Non, marquage effacé	Insuffisante	Faible	Très élevée (3 voies croisant l'anneau, beaucoup de trafic)	Très critique

E	Route de Sèvres à Neuilly	Correcte	Oui	OK	Élevée	Élevée (voitures roulent sur l'Anneau ; voitures à contre-sens rognent sur l'anneau en doublant)	Critique aux heures de pointe
F	Virage côté Boulogne	Correcte	Oui	Insuffisante	Très faible	Rare (automobiliste à contre-sens, piéton qui traverse)	Très critique (risque rare mais très dangereux)
G	Route de la Seine à la butte Mortemart	Correcte	Oui	OK	Élevée	Rare	Non critique
H	Entrée de l'aire d'accueil gens du voyage	Reprise ponctuelle nécessaire	Oui	OK	Élevée de jour, très faible de nuit	Élevée (voiture qui entrent dans l'aire d'accueil, véhicule stationné porte des vans)	Critique
I	Route des tribunes	Reprise ponctuelle nécessaire	Non, rétrécissement	Insuffisante	Élevée de jour, très faible de nuit	Rare	Non critique

II. Recommandations : structure de l'Anneau

A. Revêtement

Le premier critère est la qualité. L'immense majorité des usagers de l'Anneau roulent en vélo de route. Ces vélos sont équipés de pneus très étroits, de 23mm ou 25mm qui ont le défaut d'être très sensibles aux imperfections de la route. Ainsi, un mini nid-de-poule est dangereux pour le vélo : écart et accrochage entre cyclistes, perte de contrôle, coincement de roue, crevaison par pincement de la chambre à air, détérioration de la fourche, etc. Il est donc demandé d'avoir une surface de roulement parfaitement lisse, sans aspérité (strie, trou) et sans bosse. Les oscillations du revêtement doivent rester de l'ordre de 1cm pour 10m pour ne pas être ressenti par le cycliste. La granulométrie doit être de l'ordre de 5mm et le revêtement continu sans jointure lors de la rénovation.

Le 2e critère est la durabilité. Le Bois de Boulogne est une zone humide et sujette aux écarts de température. Il faut miser sur un enrobé qui tient dans la durée pour éviter un entretien régulier et coûteux de la chaussée. Il faut aussi une formule drainante et résistante au gel pour une pratique sportive toute l'année. Une étude approfondie de la portance doit être faite au niveau des zones de passage des véhicules afin de supporter le poids des camions et autres véhicules pour les installations dans l'hippodrome pour éviter un vieillissement prématuré dans ces zones.

Le 3e critère est la sécurité. Il faut privilégier un enrobé antidérapant et micro-texturé pour rehausser l'adhérence au freinage et l'accroche dans les virages. Dans les virages, la pente doit être vers l'intérieur pour éviter les risques de décrochage surtout quand le revêtement est mouillé.

Le dernier critère est la visibilité et la démarcation avec les voitures, en choisissant un enrobé de couleur comme cela avait été fait il y a quelques décennies lors de la pose d'un enrobé rouge sur une partie de l'Anneau.

On ne souhaite pas avoir une rénovation superficielle de l'anneau qui ne serait pas durable.

Notons que l'Anneau n'est pas un vélodrome. Les 4 critères ci-dessus priment sur la rapidité de la piste.

B. Largeur

La largeur de l'Anneau doit être portée à 6m. Ce n'est pas une largeur moyenne mais une norme minimale à respecter sur toute la longueur de l'Anneau (3,6km). Cette largeur est un équilibre entre les recommandations

L'élargissement de l'Anneau est essentiel car il permettra aux cyclistes de se dépasser en respectant une distance de sécurité.

Nous insistons sur l'importance de n'avoir aucun rétrécissement sur l'Anneau, même sur une courte distance. Dans un peloton, il y a un effet accordéon qui fait qu'un écart du coureur de devant entraîne un écart décuplé du coureur en queue de peloton. Un rétrécissement va créer des « vagues » dans le peloton, susceptibles d'occasionner des chutes entre cyclistes. C'est la principale raison des chutes entre cyclistes et un point sur lequel les experts de la Fédération de cyclisme insiste fortement (cf effet entonnoir⁴).

Concrètement, il est demandé l'élargissement de l'Anneau sur 2 segments :

- Goulet du moulin :

Entonnoir de 200m de long, sans échappatoire car pris entre deux terre-pleins, et situé dans un virage donc avec une visibilité réduite. Son élargissement est la demande #1 des adhérents de Vélo Longchamp.

Il est possible d'élargir ce segment en prenant sur la chaussée sans incidence sur le trafic routier (les 2 voies sont très larges). Le rétrécissement de la chaussée est d'ailleurs une solution recommandée par le CEREMA pour faire appliquer la limitation de vitesse.

L'élargissement de ce segment permettra de plus d'améliorer la visibilité de l'entrée du golf, considéré comme le point noir de Longchamp, en agrandissant le rayon de courbure. Pour rappel, un minimum de 20m est nécessaire pour anticiper les obstacles devant soi.

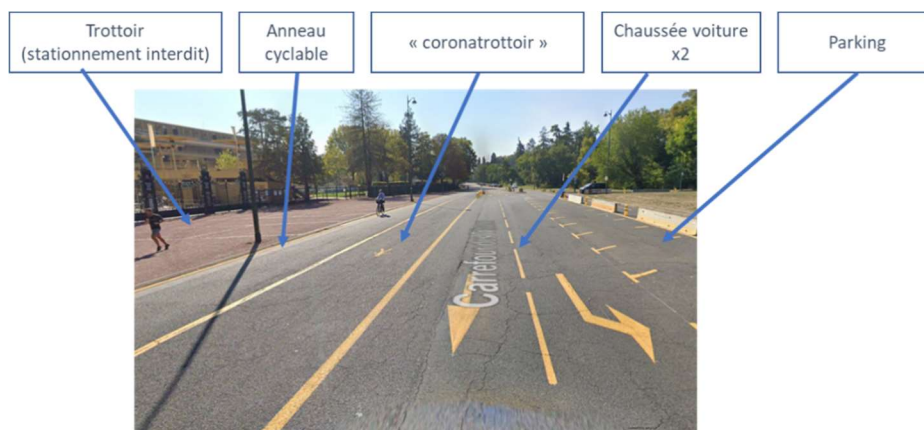


- Grilles de l'hippodrome

La majorité des accidents graves sur l'Anneau ont lieu devant les grilles de l'hippodrome. C'est dû en partie à cause du rétrécissement, et en partie à cause du stationnement illégal des voitures directement sur l'Anneau ou sur le trottoir. Dans les 2 cas, l'élargissement de l'Anneau aiderait à sécuriser ce segment.

Il est possible d'élargir ce segment en allouant la chaussée transformée en « coronatrottoir » (trottoir temporaire mis en place pendant la crise sanitaire du coronavirus à l'été 2020 à l'Anneau. De fait, ce « coronatrottoir » n'est jamais utilisé, car pris en sandwich entre les cyclistes et les automobilistes, avec pour simple séparation deux lignes jaunes et une glissière en béton armé. Il fait aussi doublon car il y a déjà un trottoir devant les grilles, c'est même là où il est le plus large de tout l'Anneau.

⁴ <https://www.fcc.fr/app/uploads/sites/3/2020/10/Guide-conception-V%C3%A9lodrome-Version-2021.pdf>



C. Évacuation des eaux

En zone B, les eaux de pluie stagnent, obligeant les cyclistes à se déporter sur la chaussée voiture. Il est demandé de traiter le problème en créant un raccordement vers l'avaloir situé de l'autre côté de la chaussée. Une attention particulière doit être portée aux regards et bouches d'évacuation placée sur l'anneau. Ils ne doivent ni provoquer de rupture dans le revêtement ni risque de glissade des pneus ni risque de blocage dans les grilles.

Les trottoirs sont en stabilisé. Dès qu'il pleut, ils se gorgent d'eau et de flaques. Les coureurs à pied se décalent alors sur l'Anneau cyclable, obligeant là encore les cyclistes à se déporter. Il est demandé d'étudier les possibilités d'amélioration de la perméabilité du revêtement du trottoir.

Par ailleurs, les pentes de l'anneau pour évacuer l'eau doivent être limitées pour éviter que les cyclistes se déportent.



D. Éclairage

La mise en place d'un éclairage est indispensable pour permettre l'usage de l'Anneau tôt le matin et tard le soir. Certes, la majorité des cyclistes sont équipés de lumières avant

et arrière mais la qualité des équipements est souvent insuffisante pour un usage sportif quand il fait totalement nuit.

Il y a déjà l'éclairage public sur les 2 tiers de l'Anneau. Il est donc demandé de compléter l'éclairage sur la partie manquante (de la zone F à I)

E. Dégagement de la vue

Un cycliste doit avoir **une vue dégagée à 20m devant lui en permanence sur l'Anneau**. Aujourd'hui, ce n'est pas le cas dans les virages à faible courbure (zones C et F). Il est donc demandé d'élaguer les buissons qui cachent la vue en sortie de virage pour éviter les accidents entre usagers (ex : coureur qui traverse dans le virage, chien sans laisse, etc.).

Il est aussi demandé de planter une haie au niveau du virage Boulogne (zone F) pour prévenir la traversée piétonne à ce niveau-là.

F. Zone d'apprentissage et de rencontre

Au sud-est de l'Anneau, la zone G est historiquement utilisée par les clubs sportifs comme lieu d'apprentissage du vélo pour les débutants (avec mise de plots, obstacles, etc.). Elle est par ailleurs utilisée comme zone de transition par les triathlètes (à défaut de vestiaires).

Il est donc essentiel de pérenniser cette zone et de garder l'enrobé.

III. Recommandations : circulation et traitement des intersections

A. Principes de circulation à respecter

L'Anneau cyclable est régi par 2 principes sur lesquels nous insistons fermement.

1. Priorité des cyclistes sur les autres flux

Le tracé de l'Anneau cyclable est continu et prioritaire sur les autres flux - à l'exception des passages-piétons. Il ne peut y avoir de panneau stop ou de feu rouge pour les cyclistes.

Aux croisements, la priorité va aux cyclistes, ce sont les automobilistes qui doivent laisser le passage avant de traverser, et qui doivent donc être appelés à faire attention. Pour rappel, un peloton cycliste peut rouler au-delà de 40 km/h, avec donc un temps de latence pour s'arrêter.

2. Sanctuarisation de l'Anneau

Les automobilistes ont une **stricte interdiction de circuler et de stationner sur l'Anneau**. Ils peuvent uniquement traverser l'Anneau pour entrer dans une des entrées officielles.

B. Réaménager l'entrée du golf

C'est **considéré comme le point le plus dangereux par les adhérents de Vélo Longchamp** car (i) la signalisation est totalement effacée, ex : les lignes stop, les hachures, les panneaux sens interdit, (ii) c'est le principal flux entrant de l'hippodrome, (iii) il y a plusieurs infrastructures dangereuses, ex : barrières, plots en béton, plats métalliques résiduels d'anciennes balisettes

Le réaménagement doit intégrer les points suivants :

1. **Il ne doit y avoir qu'une entrée et une sortie pour accéder au golf**. Aujourd'hui, les voitures peuvent entrer dans le golf côté sud (via la route de Sèvres à Neuilly) ou côté nord (via l'avenue de l'hippodrome). Avec la sortie du golf, cela fait 3 voies et donc potentiellement 3 voitures sur l'Anneau en même temps. Notre préférence est de bloquer l'entrée côté nord car les automobilistes venant du sud ont une meilleure visibilité.
2. Il faut signaler beaucoup plus clairement **l'interdiction du tourne-à-droite en sortant du golf**
3. Il faut **faciliter la sortie des voitures qui sortent du golf pour éviter qu'elles se retrouvent coincées au milieu de l'Anneau**, bloquées par la circulation. Exemple : installer un cédez-le passage pour les voitures route de Sèvres à Neuilly.

4. Il faut **supprimer le tronçon cyclable bidirectionnel au milieu du carrefour**. Il est très dangereux car situé en plein milieu du carrefour, sans protection. Il doit être remplacé par un tronçon unidirectionnel plus en aval pour les cyclistes qui entrent sur l'Anneau. Les cyclistes qui veulent sortir de l'Anneau doivent prendre à droite en sortant du goulet puis s'insérer dans la voie des voitures pour traverser l'Anneau (et non prendre directement à gauche en sortant du goulet)
5. A défaut, il faut évaluer l'inversion du sens de circulation route de Sèvres à Neuilly. Cette route est continue entre Boulogne et Neuilly et fait s'y déverser du trafic de transit. L'inversion du sens de circulation couperait ce flux et faciliterait donc l'accessibilité à l'hippodrome pour ceux qui doivent s'y rendre.



Illustration : automobilistes bloqués en plein dans le passage des cyclistes ; tronçon cyclable bidirectionnel à effacer

C. Réduire la circulation route de Sèvres à Neuilly

Route de Sèvres à Neuilly, le trafic automobile est dans un seul sens, dans le sens opposé au trafic cycliste. Mais, très régulièrement, des voitures rognent sur l'Anneau pour doubler (typiquement quand une autre voiture se gare sur le côté).

C'est un trafic essentiellement de transit du sud vers le nord, malgré 3 alternatives attractives : la D1 le long des quais de Seine, l'allée de la reine marguerite, et le périphérique. Cela va à l'encontre de la vocation d'espace de loisir du bois de Boulogne. **Il est demandé la fermeture complète de cette route à la circulation automobile** (par la simple pose d'une barrière côté Boulogne-Billancourt, comme pour la route de la Seine à la butte Mortemart) **et faire bénéficier aux Parisiens de 1,2km x 6m de large d'espace de plein air**. Notons que l'entrée et la sortie au golf se ferait par l'avenue de l'hippodrome.

La pose d'une barrière empêcherait aussi certains automobilistes de prendre l'Anneau cyclable comme un raccourci pour aller du nord vers le sud, ce qui arrive hélas trop souvent et qui peut causer de très graves accidents⁵

⁵ <https://velo-longchamp.fr/blog/temoignage-yves-cointrelle>



Illustration : en vert, la zone où mettre une barrière pour bloquer la circulation de transit par le Bois

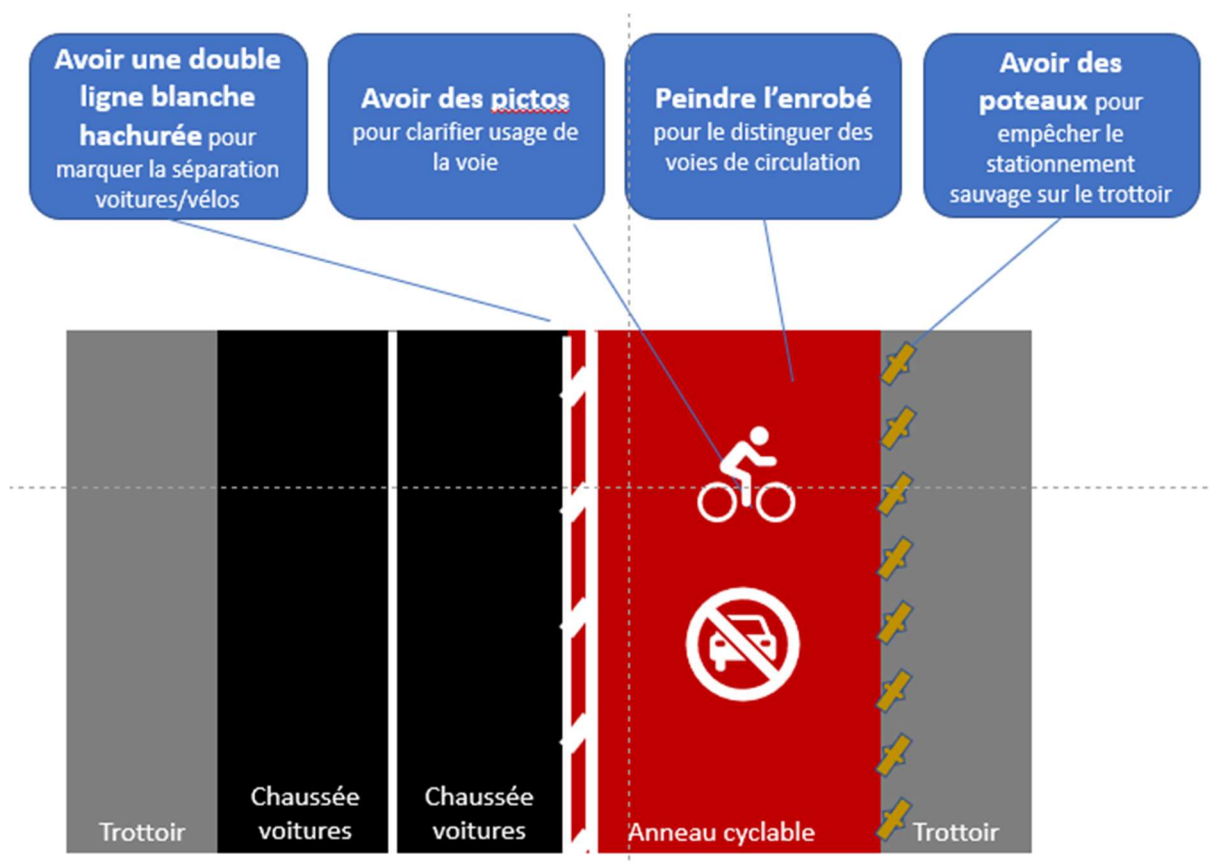
IV. Recommandations : signalisation

Longchamp est un lieu multifonction : zone de loisir (vélo, course à pied, roller), espace économique (hippodrome, accueil de spectacles, golf), lieu d'habitation (aire d'accueil). Il doit donc être clairement signalé pour faciliter le partage de l'espace et réduire les conflits d'usage. La signalisation et le marquage doivent être particulièrement visibles et compréhensibles pour que quiconque venant pour la première fois comprenne où il doit se placer.

Il faut aussi protéger l'espace vélo et piéton en montrant clairement aux automobilistes où ils peuvent rouler/stationner, et où ils en ont l'interdiction.

A. Marquage des lignes

Notre proposition est la suivante. Certains éléments existent déjà mais il faut les systématiser route des Tribunes



Exemple de poteau devant l'aire d'accueil et de double ligne blanche hachurée route de Sèvres à Neuilly



B. Signalisation horizontale

Picto vélo & picto voiture barrée : à mettre à chaque intersection. A noter une préférence pour prendre le picto vélo de course par opposition au picto vélo classique des pistes cyclables pour renforcer le caractère sportif de l'Anneau.

Flèche directionnelle : à mettre à la sortie du goulet du moulin, du virage côté Boulogne, et de la route de Sèvres à Neuilly pour prévenir les cyclistes qui prendraient l'Anneau à contre-sens.

Damier : il est interdit de rouler ou de stationner sur l'Anneau. Pourtant, c'est régulièrement le cas, essentiellement route des Tribunes devant les grilles de l'hippodrome qui sert de dépose pour les visiteurs. Il est demandé de marquer la section devant les grilles de l'hippodrome d'un damier pour alerter les automobilistes sur l'interdiction de s'arrêter. Idem à l'entrée du golf pour inciter les automobilistes à ne traverser l'Anneau que s'ils ont la place. A noter que les autres entrées ont été marquées en 2020 de croisillons comme pour les arrêts de bus mais nous avons une préférence pour le damier car il est plus clair pour les usagers, et n'est pas embossé comme les croisillons (cela fait des bosses en vélos de route)



C. Signalisation verticale

La signalisation est effacée, faisant que de nombreux automobilistes s'égarent et roulent sur l'Anneau cyclable. Il est demandé la mise en conformité de la signalisation sur l'anneau avec les panneaux réglementaires : sens interdit, stop, etc.

Il est également demandé de renforcer la signalisation de l'anneau cyclable auprès des automobilistes et piétons afin de les alerter sur la possibilité de voir déboucher des cyclistes à vive allure (voir illustrations ci-dessous).

La mise en place de cette signalisation ne doit pas gêner les cyclistes et les piétons sur le trottoir.



D. Bornage

Pour bien se repérer, en particulier pour les véhicules de secours, il faut borner l'Anneau i.e. mettre des panneaux pour indiquer précisément où l'on se situe sur l'Anneau.

V. Recommandations : services

A. Défibrillateur

Aujourd'hui, il n'y a pas de défibrillateur à Longchamp malgré des milliers de personnes qui y font du sport chaque semaine, dont une part importante de personnes âgées. Rappelons que 92% des arrêts cardiaques sont fatals sans prise en charge immédiate. En mai 2020, un cycliste a ainsi perdu la vie à Longchamp.

B. Outil, pied d'atelier et pompe

La mise à disposition d'un pied d'atelier avec outils de réparation est de nature à fournir à tous un service utile et à renforcer la sécurité. Il est très demandé par les adhérents de Vélo Longchamp.

Les kits de matériels seraient constitués à minima de clefs Allen, démonte-pneu, tournevis plats et cruciformes, extracteur de manivelle, 1 extracteur de pédalier. La logistique liée à la fourniture d'huile, de dégraissant, de chiffons (pourtant utiles) semble quant à elle exclure ce type de fourniture.

La mise à disposition d'un pied d'atelier et d'un système de gonflage compléterait ce dispositif.



C. Toilettes

Mise en place de toilettes publiques payantes à proximité de l'Anneau pour les usagers de l'Anneau cyclable et des promeneurs.

D. Vestiaire/ consigne

Il n'y a pas d'installations sur l'Anneau permettant de stocker ses affaires. Par exemple un salarié qui viendrait rouler entre midi et deux, ou un triathlète qui veut mixer vélo et course à pied sans avoir à porter ses affaires, ou encore les clubs sportifs qui souhaiteraient entreposer quelques vélos pour ne pas avoir à gérer la logistique complexe du transport.

Il est donc suggéré d'installer un espace réservé aux sportifs, de préférence à l'intérieur de l'hippodrome pour plus de sécurité.

Cet espace sera payant pour les usagers pour équilibrer le coût d'investissement

E. Compteur/totem

Il est proposé d'installer un compteur pour connaître la fréquentation exacte de l'Anneau. Cela permettra aux usagers de savoir quels créneaux sont les plus appropriés pour eux (heure creuse vs pleine).

Il permettra également à la Mairie de promouvoir l'Anneau comme lieu sportif le plus utilisé du monde pour le vélo sportif.

VI. Recommandations : entretien et suivi de l'accidentologie

A. Entretien de la voirie

L'anneau doit pouvoir faire l'objet d'un nettoyage régulier : au moins **deux fois par semaine et systématiquement après un évènement** organisé sur l'hippodrome (course de chevaux, jeuXdi, concert...).

De nombreux déchets drainés par les eaux, par le vent ou bien issus des zones "meubles" jouxtant l'anneau se retrouvent sur la chaussée et sont la cause régulière de crevaisons voire d'écarts de cyclistes devant éviter la zone située à la corde de l'anneau. Nous proposons d'installer régulièrement des poubelles. Nous proposons aussi d'avoir un point de collecte pour les déchets des cyclistes afin d'en faciliter le recyclage (une pour les chambres à air et une pour les cartouche CO2)

B. Entretien des arbustes jouxtant l'Anneau

Nous demandons la coupe régulière des arbustes autour de l'hippodrome **au niveau des virages** pour maintenir une visibilité parfaite.

Nous proposons de planter une haie (1m de hauteur maximum) au niveau du virage côté Boulogne pour prévenir la traversée piétonne en raison du manque de visibilité.

C. Suivi des accidents

Une analyse précise de l'accidentologie de l'anneau doit être mise en place afin de déterminer l'évolution de la sûreté de l'anneau et l'impact des mesures (voire la corrélation avec certaines circonstances, telles que la météo).

Un rapport semestriel devra être fait à partir des rapports d'accidentologie faits par les secours, complété par le formulaire de rapports des accidents mis en ligne par Vélo Longchamp (https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdmrvUuZ953-3P8NVmNjiG8N78hY1lcdg_hVbr8lnYEqSjM9A/viewform?vc=0&c=0&w=1)

Doivent pouvoir être suivis dans la durée a minima les informations suivantes : Quantité, Gravité, Jours, Horaires, Lieu, Cause supposée et Incidence.

VII. Priorisation des travaux

Les travaux doivent être faits non pas par ce qui est le plus simple mais par ce qui est le plus important pour les usagers.

Vélo Longchamp a fait un sondage auprès de ses adhérents à l'été 2020. 50% des adhérents soit 500 personnes avaient répondu.

Voici l'ordre de priorité :

- Priorité 1 (la plus urgente) : élargissement du goulet côté Moulin (i.e. le rétrécissement avant d'arriver devant le golf)
- Priorité 2 : réfection du revêtement, fermeture de la route de Sèvres à Neuilly, réaménagement de l'entrée du golf, éclairage
- Priorité 3 : élargissement de l'anneau devant les grilles de l'hippodrome
- Priorité 4 : élargissement au niveau du virage descendant côté Boulogne

VIII. Annexes

