Quelle place pour le **vélo dans la ville ?**

VILLE *jardin*

ANALYSE URBAINE

Février 2020

CITADIA

une société du groupe Scet

VERS LA PROMOTION D'UNE VILLE CYCLABLE

A l'heure du Plan Vélo Régional francilien adopté en 2017 et de l'élaboration du Schéma Directeur cyclable du département du Val d'Oise, la promotion de **la pratique cyclable est un enjeu d'actualité**. Presque dix ans après l'organisation du Grenelle des Mobilités, évènement marquant pour engager un tournant dans les pratiques de déplacements, le vélo est aujourd'hui au cœur de nombreuses politiques locales.

L'objet de l'étude est de répondre à la forte demande citoyenne exprimée dans la commune, et de **promouvoir une pratique écologiquement performante** et porteuse d'une **réelle qualité de vie.** Alors que de nombreuses actions sont menées par la commune de Saint-Prix depuis plusieurs années pour les cyclistes et qu'apparaissent de nouvelles formes de mobilité (trottinettes, monocycles, etc.), la présente étude traduit une nouvelle étape dans une politique locale de promotion du vélo en ville.

Saint-Prix c'est...

1 projet de développement cyclable

5 pôles d'attractivité générateurs de flux cyclables

Près d'**1km** d'itinéraires cyclables formalisés

4 types de **stationnement vélo**

SOMMAIRE

1/ LES AMENAGEMENTS CYCLABLES : OFFRIR UN CADRE PROPICE AUX DEPLACEMENTS DES SAINT-PRISSIENS

Les aménagements cyclables : typologies et localisation – p.4

Lisibilité des itinéraires cyclables : parcours et discontinuités – p.8

Pôles d'attractivité : espaces de flux et stationnement – p.13

2/ ETRE CYCLISTE A SAINT-PRIX : PORTER UN MODE DE VIE ALTERNATIF A LA VOITURE INDIVIDUELLE

Lecture sensible de l'espace : ambiances et ressentis urbains – p.17

Niveaux de confort : bien-être et agrément de la pratique cyclable – p.20

La culture du vélo à Saint-Prix : obstacles et développement – p.22

3/ VERS L'ELABORATION D'UN CAHIER DE PRECONISATIONS

Grille de synthèse – p.25

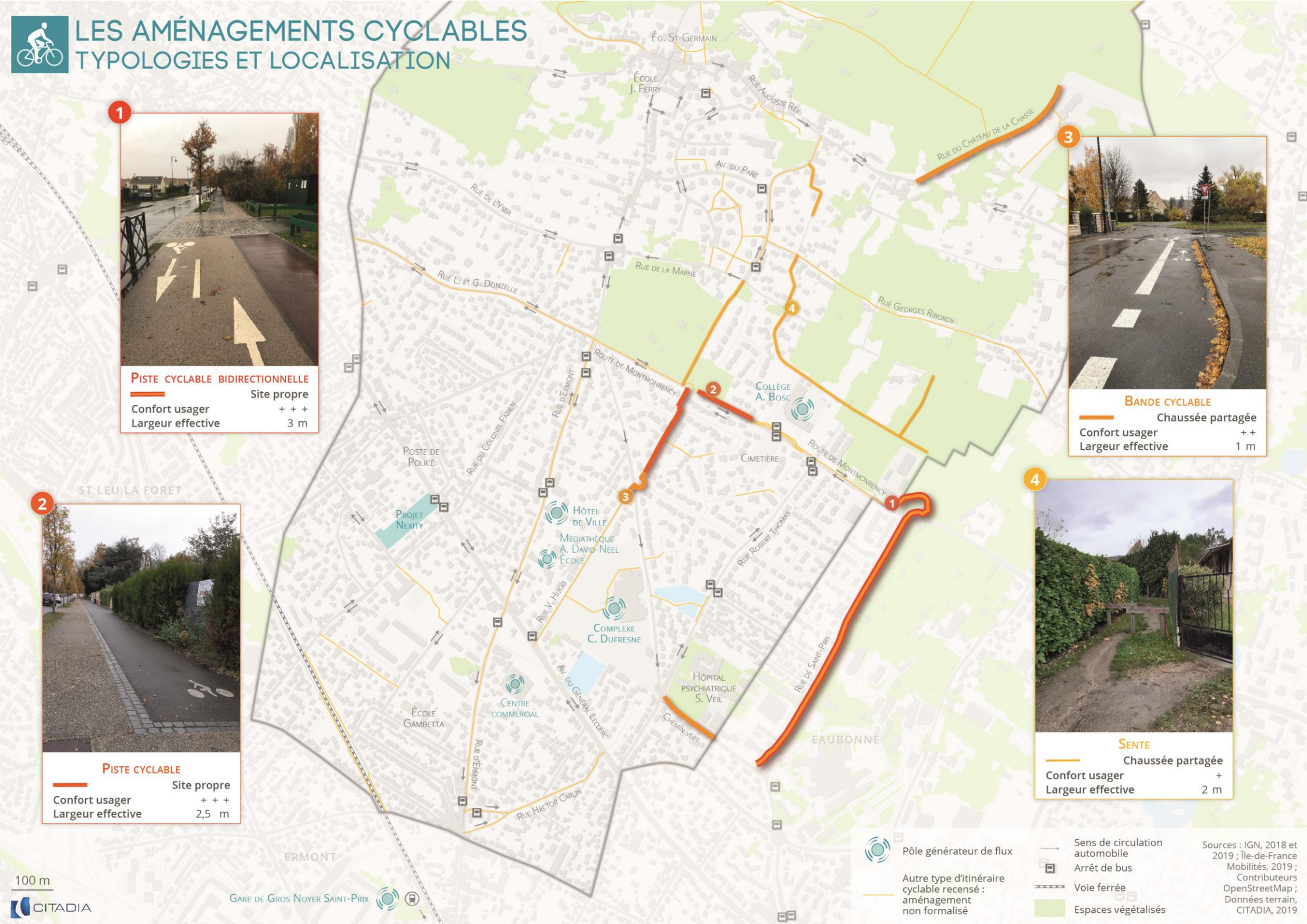
Carte de synthèse – p.26

1

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES

OFFRIR UN CADRE PROPICE AUX DEPLACEMENTS DES SAINT-PRISSIENS

LES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
TYPOLOGIES ET LOCALISATION



1 — Piste cyclable bidirectionnelle

Site propre	
Confort usager	+ + +
Largeur effective	3 m

2 — Piste cyclable

Site propre	
Confort usager	+ + +
Largeur effective	2,5 m

3 — Bande cyclable

Chaussée partagée	
Confort usager	+ +
Largeur effective	1 m

4 — Sente

Chaussée partagée	
Confort usager	+
Largeur effective	2 m

LES AMENAGEMENTS CYCLABLES TYPOLOGIES ET LOCALISATION

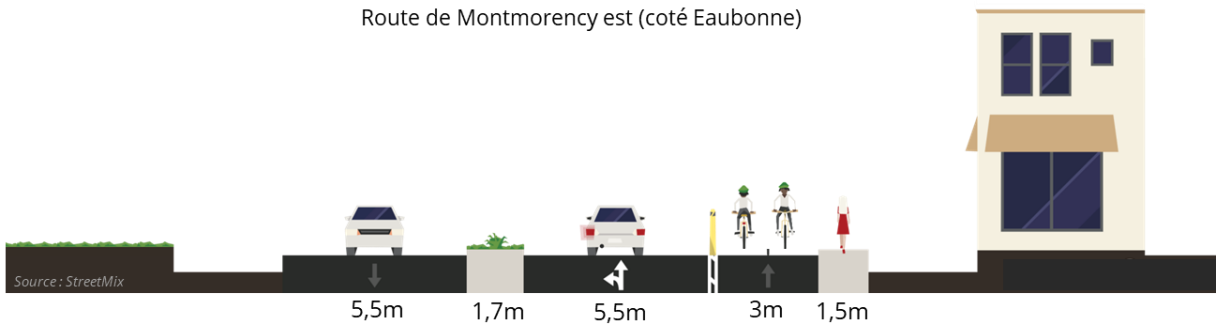
Une diversité d'aménagements pour le vélo et les modes actifs

Saint-Prix comprend plusieurs types d'aménagements formalisés, dédiés à la pratique vélo tels que les **pistes cyclables**. Celles-ci peuvent être bidirectionnelles ou unidirectionnelles, ce qui implique des largeurs différentes. Le Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU) propose plusieurs **guides pour la réalisation des aménagements cyclables**, afin d'assurer le confort et la sécurité des cyclistes.

Focus projet

Dans le cadre du projet « Carré des Sens » porté par Nexity avenue du Général Leclerc, la prise en compte du vélo occupe une place importante dans la programmation, notamment à travers des aménagements dédiés aux modes doux.

Piste cyclable bidirectionnelle (commune d'Eaubonne)



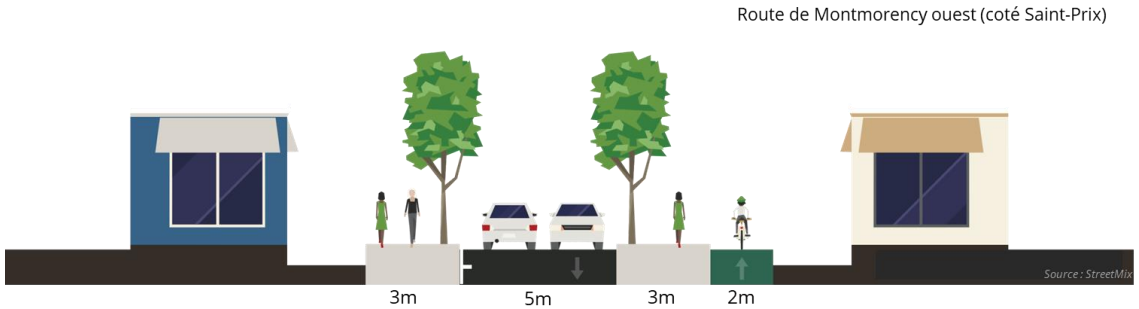
Afin d'assurer la sécurité et le confort des cyclistes, une largeur de 3m est préconisée pour les **pistes bidirectionnelles**.

La séparation physique de la chaussée circulée par les voitures ainsi que du trottoir permet une pratique apaisée.

Piste cyclable unidirectionnelle (commune de Saint-Prix)

Afin d'assurer la sécurité et le confort des cyclistes, une largeur de 2m est préconisée pour les **pistes unidirectionnelles**.

La séparation physique de la chaussée circulée par les voitures ainsi que du trottoir permet une pratique apaisée.



LES AMENAGEMENTS CYCLABLES TYPOLOGIES ET LOCALISATION

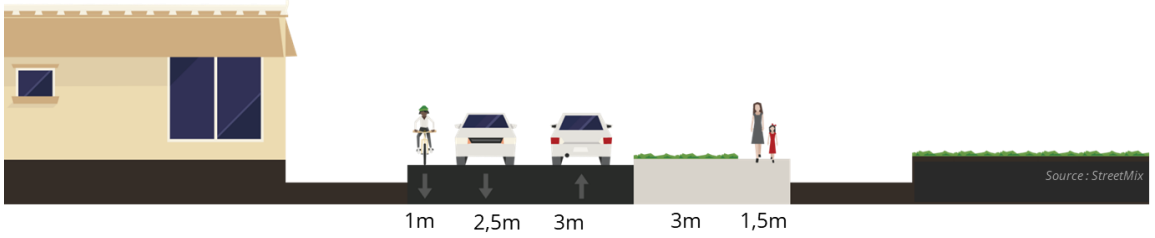
En plus des pistes, Saint-Prix connaît certaines **bandes cyclables**, aménagements aux caractéristiques physiques différentes. La commune compte également **plusieurs aménagements non formalisés** se prêtant à la pratique cyclables, tels que des sentes ou des voies piétonnes.

Un largeur minimum d'1m est préconisée pour les **bandes cyclables**.

La proximité avec les voitures entraine un sentiment de vulnérabilité et réduit ainsi le confort et la sécurité de la pratique.

Bande cyclable unidirectionnelle

Chemin Vert (commune de Saint-Prix)



Aménagements non formalisés (sente ou voie piétonne)

La largeur et l'état du sol au sein de ces aménagements est très variable, certaines **sentes** pouvant connaître de nombreuses bosses ainsi que des risques de boue.

Ces aménagements sont cependant presque toujours en site propre, ce qui est gage de confort.

LISIBILITÉ DES ITINÉRAIRES CYCLABLES
PARCOURS ET DISCONTINUITÉS

ZONE DE RENCONTRE

Chaussée partagée

Vitesse autorisée	20km/h
Confort usager	+ +

ZONE 30

Véhicules motorisés et vélos

Vitesse autorisée	30km/h
Confort usager	+

FORTE TOPOGRAPHIE ET CHAUSSÉE DÉGRADÉE

Pratique contrainte par les pentes
Sentiment d'inconfort pour le cycliste

CARREFOUR DE FORT TRAFIC NON ADAPTÉ POUR LES CYCLISTES

Absence de marquage ou d'aménagement
Insécurité et sentiment d'inconfort

LISIBILITE DES ITINERAIRES CYCLABLES PARCOURS ET DISCONTINUITÉS

Focus projet

La commune de Saint-Prix a pour projet de pallier les contraintes liées à la topographie du territoire en mettant à disposition de ses salariés de l'administration des Vélos à Assistance Electrique (VAE).

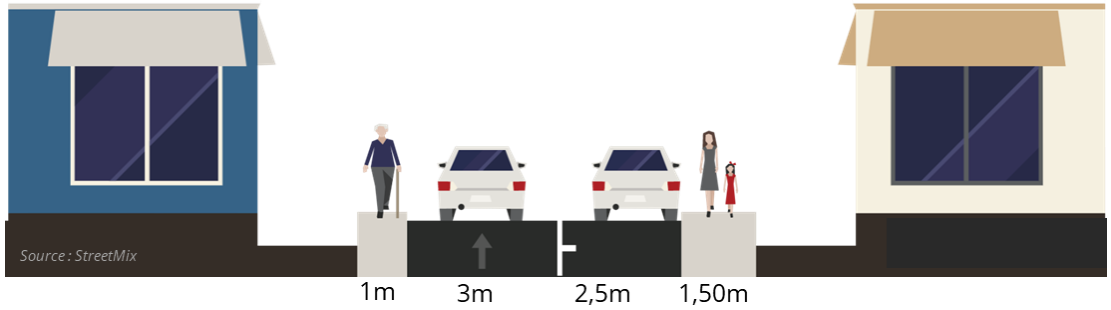
Une morphologie locale et un relief contraignant pour les aménagements de voirie

L'**étroitesse des voies** et la prégnance du stationnement longitudinal contraint la création de pistes cyclables sur la commune de Saint-Prix, ce qui nécessite d'envisager une cohabitation des usages et un partage de la voirie.

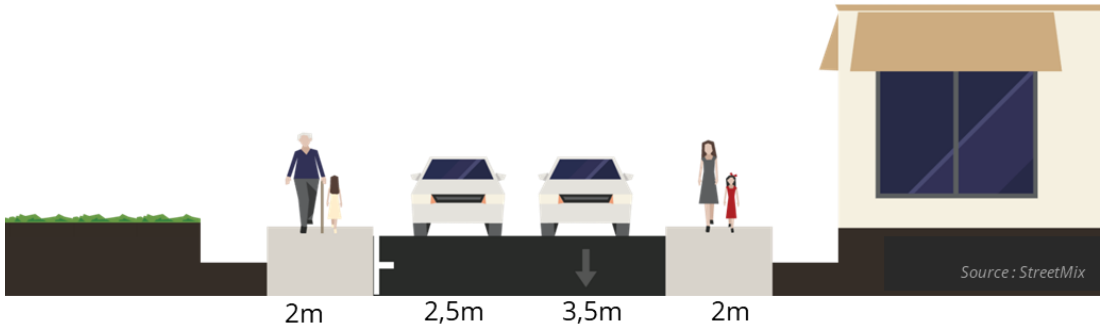
A ce titre, le **fort dénivelé** constaté au sein du bourg historique contraint également le recours au vélo pour les pratiques quotidiennes.

Exemples des rues d'Ermont et Hector Carlin

Rue Hector Carlin



Rue d'Ermont



LISIBILITE DES ITINERAIRES CYCLABLES PARCOURS ET DISCONTINUITÉS

Des mesures d'apaisement de la circulation déjà existantes

Le Code de la Route définit plusieurs dispositifs d'apaisement de la circulation permettant d'**assurer un partage équilibré de la voirie**, à travers une réduction de la vitesse ainsi qu'un meilleur partage de la chaussée.

En interdisant la circulation et le stationnement de certains véhicules, les différents dispositifs d'apaisement de la circulation entrainent un niveau de **confort variable** pour le cycliste.

Selon l'outil mis en œuvre, le résultat final ne sera pas le même pour le cycliste, les comportements sur la route pouvant varier.

Focus projet

La commune de Saint-Prix a pour projet de faire passer l'intégralité de la commune zone 30, hormis pour les axes structurants (routes départementales).

Cela permettra de renforcer le partage de la voirie et de développer à plus grande échelle le double-sens cyclable.

Zone 30

Code de la route (R110-2) :

« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisé (...) »

Zone de rencontre

Code de la route (R110-2) :

« Section ou ensemble de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisé (...) ».

LISIBILITE DES ITINERAIRES CYCLABLES PARCOURS ET DISCONTINUITÉS

Un trafic parfois dense et des lieux de rencontre peu adaptés à la pratique cyclable

Promouvoir le vélo, c'est assurer la continuité des parcours. Si des continuités existent aujourd'hui à Saint-Prix, certains **points d'amélioration** ont pu être recensés. Fort trafic non apaisé, escaliers, … plusieurs types d'obstacles ne permettent pas une pratique continue et confortable.

La cohabitation avec les nouveaux véhicules (trottinettes, autres) est aussi un enjeu fort, le code de la route imposant à ces véhicules de circuler sur les aménagements cyclables en agglomération. La vitesse et le stationnement de ces nouvelles formes de déplacement questionne sur l'aménagement urbain de manière générale.

La **lisibilité des parcours et la qualité des itinéraires** nécessite de veiller à la desserte des pôles d'attractivité, du fait du nombre de cyclistes qu'ils accueillent.

Exemples de voies et croisements entre les usagers qui peuvent susciter un sentiment d'insécurité.

Plusieurs escaliers ponctuent le territoire, et peuvent ainsi représenter des obstacles pour les itinéraires de certains cyclistes.

Témoignage

« J'aimerais autoriser ma fille de 12 ans à aller au collège au vélo mais il n'y a pas de piste cyclable à part sur 200 mètres. La plupart du temps, je la conduis en voiture et sinon elle prend sa trottinette et roule sur les trottoirs » (Gaëlle, 35 ans) ».

LISIBILITE DES ITINERAIRES CYCLABLES PARCOURS ET DISCONTINUITÉS

Une qualité des itinéraires et une cohérence de la signalétique à améliorer

Alors que Saint-Prix connaît une diversité d'aménagements, ceux-ci souffrent parfois d'un manque de **lisibilité pour les usagers**, que ce soit à travers l'absence d'un marquage au sol bien identifié ou d'un enrobé non cohérent selon les aménagements.

De plus, certains signes de chaussée dégradée ponctuent la commune, ce qui représente un risque pour **la sécurité des cyclistes** ainsi qu'un manque à gagner en termes de confort.

Fait saillant

Entre la partie ouest et est de la route de Montmorency, les différents enrobés distinguant la bande cyclable du trottoir sont inversés, ce qui entraine un manque de lisibilité. L'absence de panneaux indiquant les aménagements sont également un manque à gagner.

PÔLES D'ATTRACTIVITÉ ET STATIONNEMENT
ESPACES DE FLUX ET STATIONNEMENT

Hôtel de ville

Stationnement à l'entrée du site

Faible utilisation par les employés

Espace de destination

Médiathèque Alexandra David-Néel

Stationnement à l'entrée du site

Faible utilisation par les jeunes et les autres visiteurs

Espace de liaison

Gare SNCF Gros-Noyer Saint-Prix

Stationnement vélo abrité à l'extérieur du côté de la rue d'Ermont

Forte utilisation de la part des actifs utilisant le train

Espace de destination

Collège Louis Augustin Bosc

Stationnement professeurs sécurisé à l'extérieur, **stationnement élèves** au sein de l'établissement

Forte utilisation par les collégiens

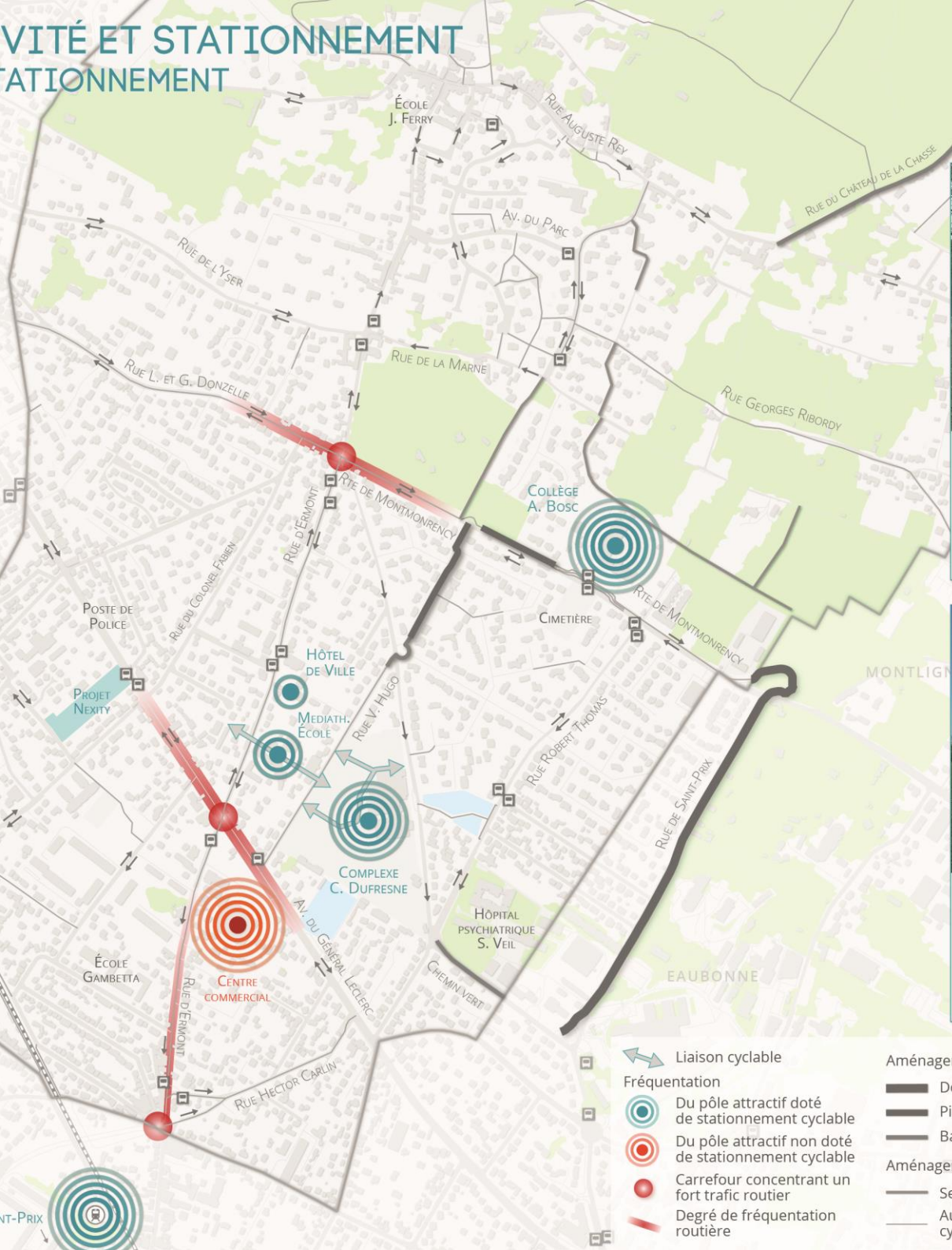
Espace de destination

Complexe sportif Christian Dufresne

Stationnement au sein de l'établissement ainsi que devant les différents terrains

Utilisation importante, publics variés

Espace de destination et transit



Sources : IGN, 2018 et 2019 ; Île-de-France Mobilités, 2019 ; Contrib. OpenStreetMap ; Données terrain, CITADIA, 2019

CITADIA

LES POLES D'ATTRACTIVITE
ESPACES DE FLUX ET STATIONNEMENT

Une offre de stationnement vélo encore éparse et peu lisible

Les pôles d'attractivité de Saint-Prix (majoritairement des équipements) possèdent différents types d'espaces de stationnement vélo répondant à une offre micro-locale de déplacement. Qu'ils soient **sécurisés** (séparé ou non de l'espace public), **rapidement identifiables**, composés d'abris permettant de **protéger les vélos des intempéries**, ou disposant d'une faible ou forte **capacité d'accueil** (arceaux, potelets, ...), ce mobilier doit permettre de faciliter la pratique et de garantir une certaine sécurité à ses usagers. Ces caractéristiques conditionnent autant la durée de stationnement pour les cyclistes que le sentiment de sécurité.

Médiathèque et Hôtel de ville
Durée potentielle : moyenne/longue

Arceaux individuels fixés au sol
Séparé ou sur l'espace public

Complexe sportif C. Dufresne
Durée potentielle : courte

Arceaux individuels amovibles
Séparé ou sur l'espace public
Faible lisibilité

Collège L.A Bosc/gare du Gros Noyer (Ermont)
Durée potentielle : longue

Arceaux individuels
Espace couvert
Séparé de l'espace public

Parc de l'Hôtel de ville et centre historique
Durée potentielle : courte/moyenne

Potelet places multiples fixés au sol
Séparé ou sur l'espace public
Faible visibilité

LES POLES D'ATTRACTIVITE
ESPACES DE FLUX ET STATIONNEMENT

Une intermodalité à travailler pour faciliter et dynamiser les parcours

Depuis les lois LOTI (1982) et LAURE (1996), l'intermodalité figure comme l'**un des principes clef de la mobilité**. En lien avec les transports commun, l'usage du vélo apparaît particulièrement adapté pour créer une **chaine de déplacements multimodale** à même de remplacer progressivement l'usage de la voiture individuelle.

A ce titre, plusieurs types d'intermodalités existent ou peuvent être encouragés sur la commune de Saint-Prix et à proximité.

Les **arrêts de bus** de la commune ne sont pas desservis par des aménagements cyclables sûrs, et il n'existe pas de stationnement vélo à proximité, ce qui contraint les pratiques multimodales vélo-bus.

La **gare SNCF Gros Noyer Saint-Prix** située sur le territoire de la commune d'Ermont (reliée à Paris Nord et à Saint-Leu à Forêt) est doté d'un parc de stationnement vélo. Avec une quinzaine de places, ce parc de **stationnement est fortement occupé**, ce qui contraint la pratique pour les voyageurs des lignes TER. Si la commune de Saint-Prix n'est pas compétente pour la gestion de ce parc de stationnement, renforcer sa capacité apparaît comme un enjeu crucial pour la promotion de la pratique du vélo sur la commune, dans une logique d'intermodalité vélo-train.

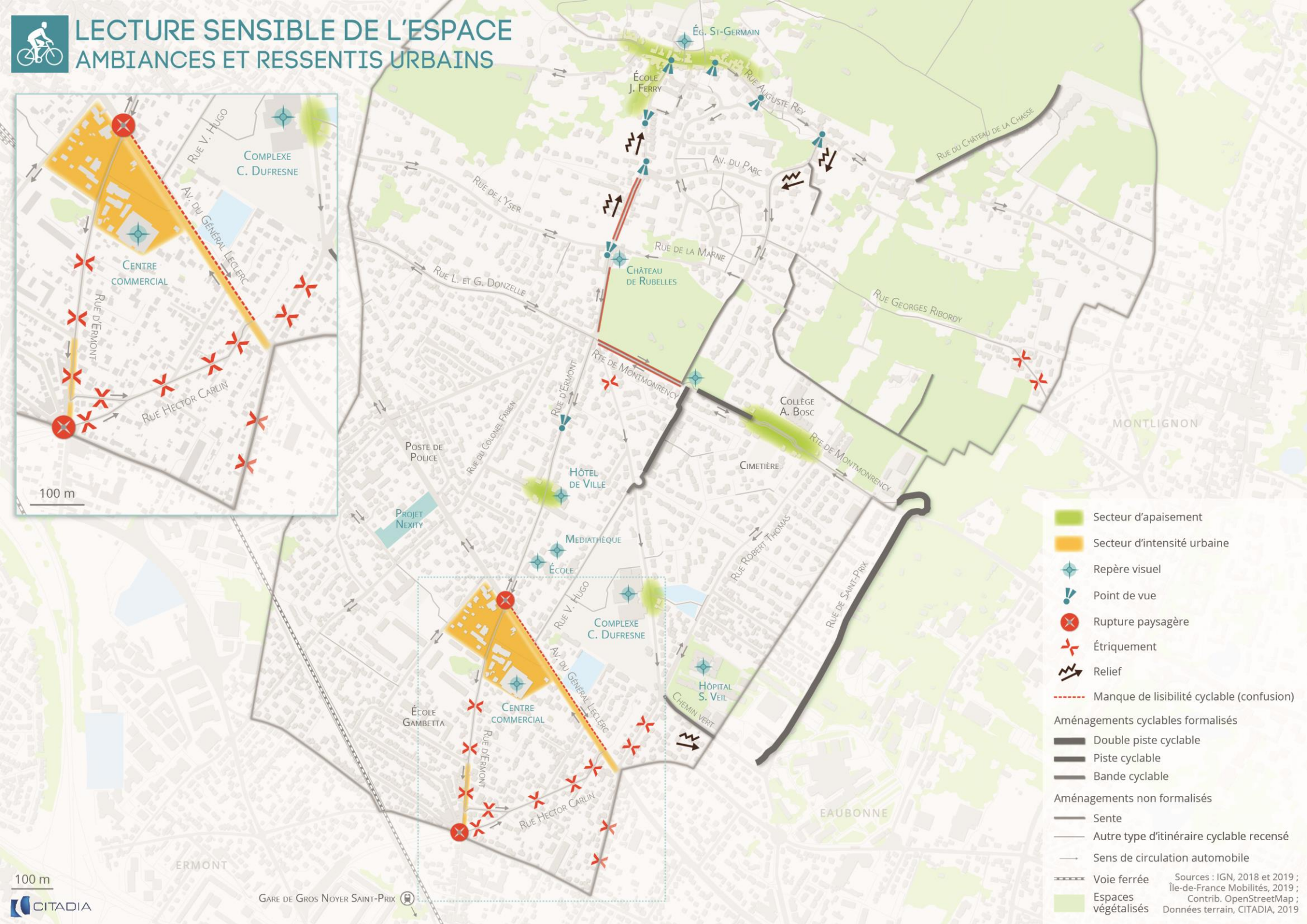
Au-delà du stationnement, favoriser le vélo comme un maillon dans la chaîne intermodale avec le train nécessite des **cheminements piétonniers lisibles** au sein et à proximité du bâtiment voyageur, ainsi qu'un transport facile des vélos au sein des trains, comme c'est le cas au sein de la ligne H.

2

ETRE CYCLISTE A SAINT-PRIX

PORTER UN MODE DE VIE ALTERNATIF A LA VOITURE INDIVIDUELLE

LECTURE SENSIBLE DE L'ESPACE
AMBIANCES ET RESSENTIS URBAINS



LECTURE SENSIBLE DE L'ESPACE
AMBIANCES ET RESSENTIS URBAINS

Des atmosphères urbaines différenciées

Plus qu'un recensement factuel des aménagements existants, mesurer la place du vélo dans la ville nécessite aussi de se pencher sur la **place du cycliste dans l'espace urbain**.

L'analyse qui suit n'a pas pour but de représenter cet espace de manière objective. Il s'agit au contraire d'une lecture sensible qui retrace le parcours d'un cycliste dans la Saint-Prix.

Elle se focalise sur quelques **points essentiels du ressenti** que sont : l'impression visuelle de l'espace urbain, la place qu'occupe le cycliste dans cet espace et le « contenu » de l'environnement immédiat (couleurs, matériaux, ...).

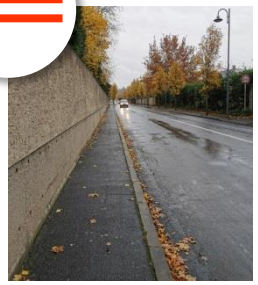
Apaisement
Lieux de rencontre visuellement qualitatifs et confortable pour les usagers. Délimités par un jeu de textures et une mise à niveau de la chaussée, ils agissent en faveur du ralentissement automobile et d'un partage plus équitable de la voie.

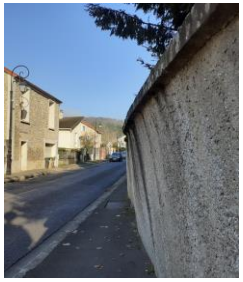
Repères visuels
Eléments marquant du paysage urbain, ils se situent parfois dans des secteurs d'intensité urbaine. S'agissant pour la plupart de bâtiments visuellement distinctifs, il participent de la structuration de l'espace, aidant le cycliste à se repérer dans la ville.

Points de vue
Ouvertures visuelles offrant des perspectives lointaines.
Notamment dû au relief, ces points de vues sont également des éléments de repères dans l'espace.

LECTURE SENSIBLE DE L'ESPACE
AMBIANCES ET RESSENTIS URBAINS

Relief
Marqué par un relief important, les parcours nord-sud - de la gare du Gros Noyer au centre historique - peuvent être plus difficiles à entreprendre (effort physique en montée et sécurité en descente).





Opacité
Fermeture visuelle sur le paysage urbain souvent caractérisée par des murs monotones. Ces éléments peuvent parfois créer un contexte oppressant.

Ruptures paysagères
Matérialisées par des éléments de coupure (routes, carrefours) entre les itinéraires, elles peuvent susciter une certaine insécurité au vue de la prédominance automobile.

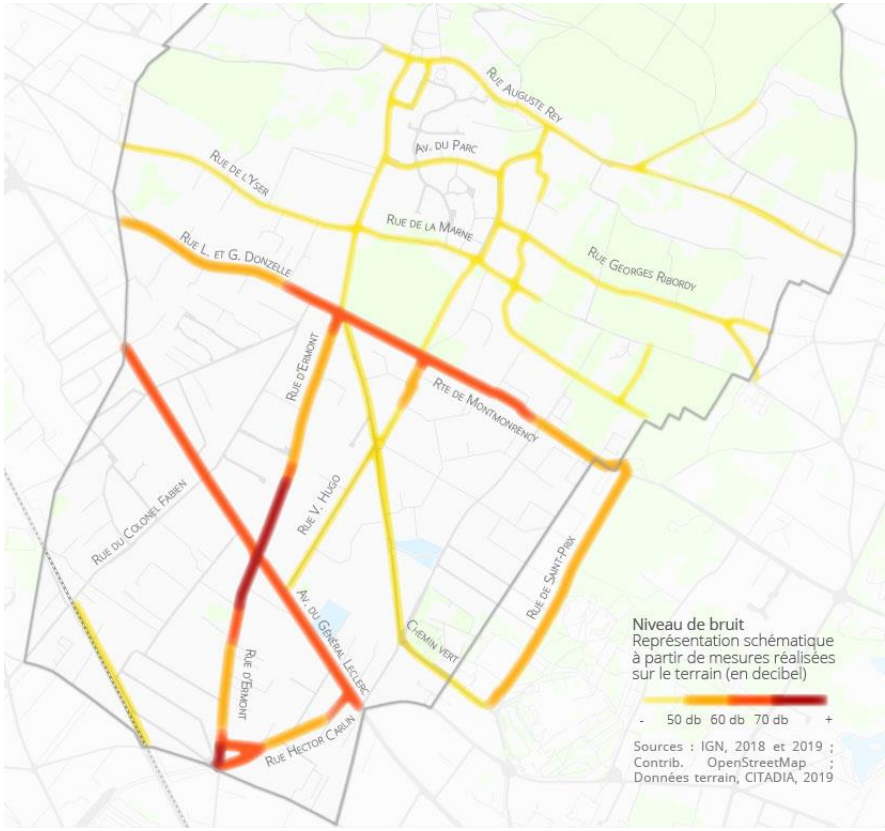
Intensité urbaine
Polarités urbaines et axes générant différents types de flux (transports, économiques, ...). Le potentiel de conflit entre les usagers est plus important.

Etriquement
Rétrécissement physique de l'espace disponible sur la chaussée. Le croisement vélo/voiture peut engendrer un sentiment d'insécurité.

Confusion
Eléments de signalétique semblant peu prendre en compte le vélo dans l'espace. Ils peuvent créer un sentiment d'hésitation et de répulsion de l'usage du vélo.

NIVEAUX DE CONFORT
BIEN-ÊTRE ET AGRÉMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE

Des niveaux sonores liés au trafic routier, susceptibles de dissuader le cycliste

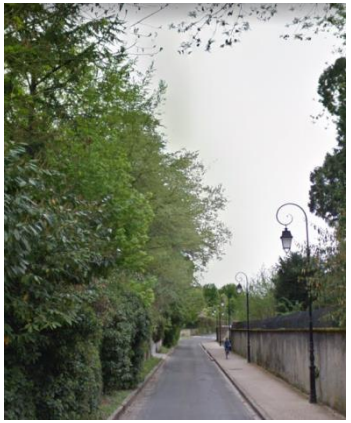


Constatés au sein des axes routiers majeurs (route de Montmorency, avenue du Général Leclerc, rue d'Ermont), **les volumes sonores** peuvent influer sur le sentiment de sécurité du cycliste, et ainsi le dissuader de prendre son vélo.

Au contraire, certaines portions de la commune connaissent des niveaux sonores bien plus réduits, tels que les quartiers résidentiels ou le centre historique. Ces espaces aux faibles émissions sonores reflètent **la qualité du cadre de vie de Saint-Prix**, et suscitent un **sentiment d'apaisement pour le cycliste**. La maitrise des niveaux sonores apparaît donc cruciale, afin d'assurer une **pratique cyclable confortable**.

NIVEAUX DE CONFORT
BIEN-ÊTRE ET AGRÉMENT DE LA PRATIQUE CYCLABLE

Une végétalisation prégnante, reflet d'un cadre de vie apaisé



L'**intensité végétale** présente sur une voie peut amener différentes perceptions de l'espace pour le cycliste.

Si la majorité des axes principaux de Saint-Prix sont bordés de haies végétales, certaines rues possèdent une végétalisation plus dense, laissant place à un **cadre bucolique apaisant**. Pour exemple, la rue de la Marne présente des **parcs arborés** avec des arbres de grande hauteurs.

Il en est de même pour les sentes qui sont marquées par une **nature prépondérante moins maîtrisée** (bosquets, arbres, ...), créant un certain effet d'intimité dans ces espaces.

LA CULTURE DU VÉLO À SAINT-PRIX
OBSTACLES ET DÉVELOPPEMENT

Le vol, une contrainte majeure à la pratique

L'association Saint-Prix Vélo a mis en lumière **le manque d'espaces de stationnement et le vol comme des éléments dissuasifs** à l'utilisation quotidienne ou même ponctuelle du vélo.

Les cyclistes qui ne disposent pas d'espaces réservés pratiques aux points stratégiques (devant les commerces, gares, arrêts de transports en communs, pôles d'équipements et services publiques) ont de ce fait recours à **des solutions alternatives peu désirables**, tant pour la collectivité que pour les usagers (poteaux de signalisation, gardes corps le long de routes...).

Il a également été estimé que le parking vélo situé à la gare de Gros Noyer Saint-Prix n'était **pas sécurisé**, **saturé et mal entretenu** (déchets, végétation non taillée, etc.).

De plus, plusieurs emplacements non couverts dans la commune ne protègent pas les vélos en cas d'intempérie.

De plus, les emplacements situés sur les principaux pôles de vie tels que les infrastructures publiques comme les écoles ou les équipements sportifs ont été **jugées non adaptées ou vétustes**.

LA CULTURE DU VÉLO À SAINT-PRIX OBSTACLES ET DÉVELOPPEMENT

La Fête du vélo, vers un événement plus fédérateur

Organisée en 2019 par les associations « Point commun » et « Saint-Prix à vélo », elle est l'occasion pour les saint-prissiens de se réunir autour d'activités ludiques et de **sensibiliser les habitants** qu'une utilisation du vélo au quotidien est possible : ateliers d'entretien et réparation avec l'association GSVO 95, conseils de sécurité, parcours d'initiation pour adultes…

Si cet évènement permet d'améliorer la visibilité de l'utilisation du vélo et de ses utilisateurs, son caractère exceptionnel lui permet de jouer un **rôle d'incitateur** encore peu impactant.

Sources : page Facebook de l'association Saint-Prix à Vélo

3

VERS L'ELABORATION D'UN CAHIER DE PRECONISATIONS

PROMOUVOIR UNE VILLE CYCLABLE
VERS L'ÉLABORATION DE PRÉCONISATIONS

ATOUTS

- Une ville des courtes distances propice au vélo
- Plusieurs aménagements cyclables et dispositifs d'apaisement de la circulation
- Une offre de stationnement existante
- Des perspectives visuelles et certains espaces publics requalifiés
- Une intermodalité vélo-train assurée

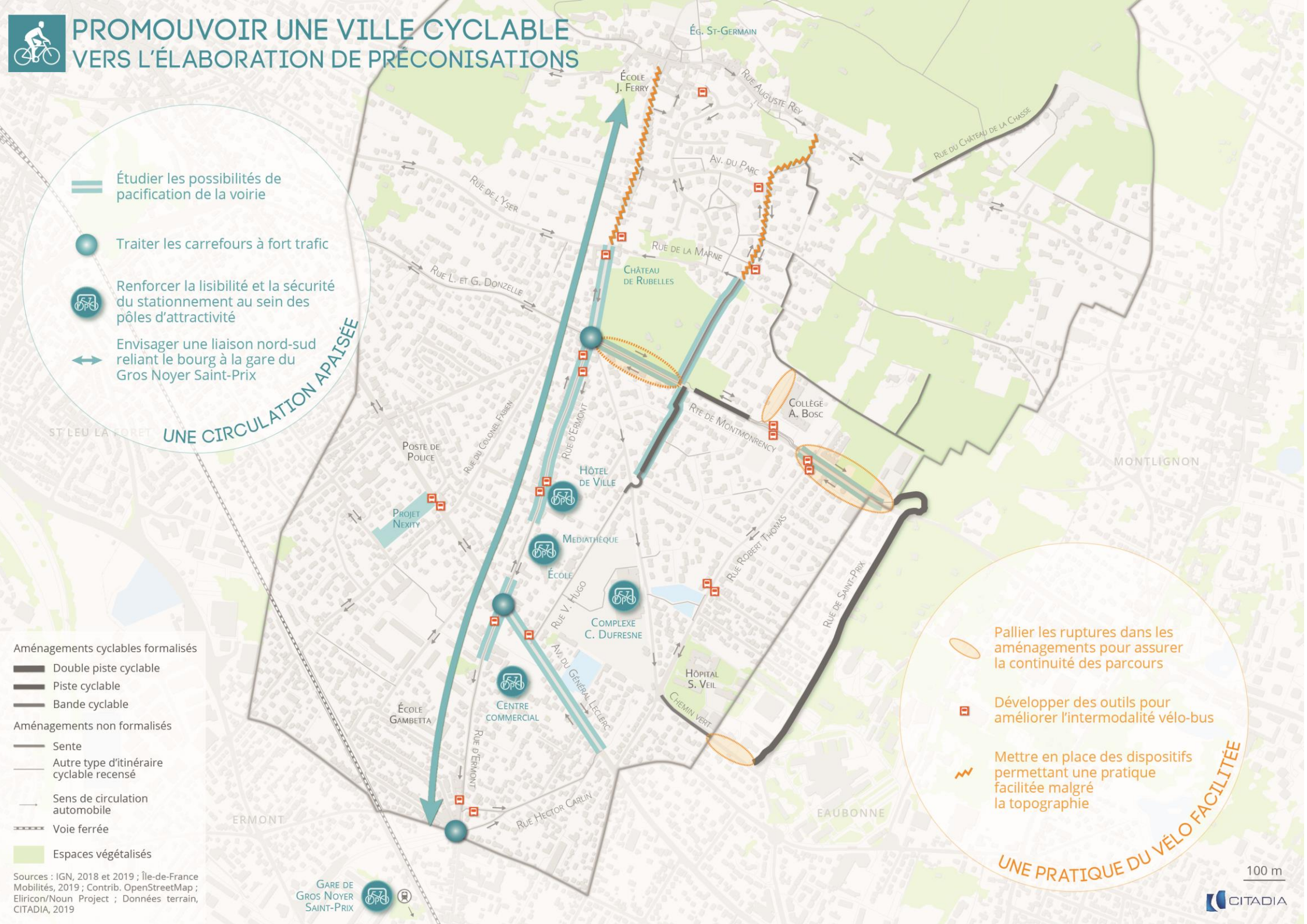
FAIBLESSES

- Certaines ruptures dans les itinéraires
- Une offre de stationnement parfois peu lisible et peu sécurisée
- Une topographie contraignante
- Des voies aux gabarits étroits et un stationnement automobile prégnant
- Une chaussée présentant certains signes de dégradation
- Une faible intermodalité vélo-bus

OPPORTUNITES

- Des projets menés par la collectivité à poursuivre
- Une forte volonté citoyenne
- Une démarche départementale de promotion du vélo
- Un PLU en cours d'élaboration qui peut être un levier de promotion du vélo
- L'obligation par la commune d'intégrer des parkings vélos ainsi que des cheminements doux pour chaque nouveau programme immobilier
- Une culture du vélo existante qui pourrait être amplifiée (apprentissage à l'école, autres événements dédiés au vélo, etc.)

MENACES

- Une augmentation des conflits d'usage entre différents modes
- Une surcharge des parcs de stationnement existants
- Une augmentation du vol de vélo
- Un développement du vélo à l'échelle de Saint-Prix sans concertation avec les territoires voisins

PROMOUVOIR UNE VILLE CYCLABLE
VERS L'ÉLABORATION DE PRÉCONISATIONS