



Propositions de *Vincennes à Vélo* pour une amélioration du réseau cyclable de Vincennes

Vincennes est une ville idéale pour la pratique du vélo: ville plate, peu étendue, très dense et au cœur de la métropole. Aujourd'hui, toutes les études le confirment, la part des déplacements à vélo ne cesse d'augmenter. De plus en plus d'habitants utilisent leur vélo pour les loisirs mais aussi pour se rendre au travail, faire des courses et tous les déplacements de la vie quotidienne. Il est donc important de continuer d'adapter la ville au vélo. *Vincennes à Vélo* souhaite contribuer à travers les propositions ci-dessous à favoriser la pratique du vélo en ville. Notre objectif est de tendre vers une ville plus apaisée, où les déplacements à vélo seront plus sûrs et agréables. Certaines propositions peuvent être mises en œuvre très facilement et à peu de frais, d'autres nécessitent plus d'investissements ou de réflexion.

1 - Stationnement

Le stationnement des vélos est un enjeu crucial, c'est le point sur lequel il faut agir en priorité si l'on souhaite favoriser les déplacements à bicyclette. Cette problématique recouvre en fait plusieurs aspects :

a) Augmenter l'offre de stationnement pour les vélos

Tout d'abord, les places pour stationner les vélos sont toujours insuffisantes à Vincennes, il serait donc souhaitable de continuer d'augmenter les possibilités de garer les vélos.

- Plusieurs quartiers de Vincennes sont encore sous-équipés en possibilités de stationnements. Chaque lieu public ou touristique : établissements scolaires, salles communales, Maison des associations, Centre des impôts... devrait avoir dans sa proximité immédiate un nombre significatif de dispositifs d'accrochage des vélos. *Vincennes à Vélo* mettra en place sur son **site Internet une carte** des endroits de la ville qui nécessitent d'être équipés.
- Pourquoi ne pas transformer certaines barrières Vauban liées à l'activation du plan Vigipirate en parking vélo permanent, cela ne supprimerait pas de places de stationnement motorisé ? Le plan Vigipirate autorise déjà les deux roues motorisés à se garer à proximité des écoles, il devrait en être de même pour les vélos.



- Neutralisation du stationnement motorisé dans les 5 à 10 m en amont du passage piéton. Cette proposition figure dans le PAMA ([Plan d'Actions pour les Mobilités Actives](#)¹) de 2015. Afin d'améliorer la visibilité et la sécurité des piétons, le PAMA préconise de supprimer la place de stationnement motorisé en amont de chaque passage piéton et de le remplacer par des arceaux pour le stationnement des vélos.



- Prévoir des places pour les vélos dans chaque parking souterrain que ce soit dans les copropriétés ou dans les parking publics existants.

b) Les arceaux

Nous proposons également de mener une réflexion sur la forme et la disposition des arceaux installés à Vincennes. En effet, un cycliste doit pouvoir garer son vélo en toute sécurité et sans que cela nécessite des manœuvres compliquées. Il est important de pouvoir accrocher son vélo avec au moins deux points d'attache : cadre et roues afin de garantir le maximum de sécurité.

Les arceaux à Vincennes sont bien souvent espacés de 60 cm et prévus pour permettre à un seul vélo de stationner, c'est par exemple le cas devant le RER A. Or, en pratique les cyclistes ne trouvant pas d'autres places sont contraints de garer deux vélos dans cet emplacement de 60 cm : les vélos sont alors enchevêtrés ce qui est très inconfortable pour accrocher et décrocher son vélo, y replacer une sacoche ou une batterie dans le cas d'un VAE.

Plusieurs solutions peuvent être envisagées pour pallier à cela :

- Comme c'est souvent les guidons qui "posent problème", rappelons qu'en moyenne la largeur des guidons de vélo est de 65 cm, on pourrait envisager un gain de place avec des dispositifs d'accrochage où les roues avant sont sur deux niveaux.

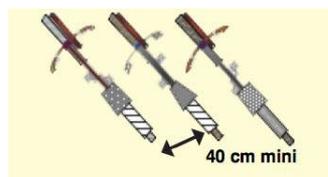


¹ http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CeremaCE_PresentationPAMA_Juin2016.pdf
Vincennes à Vélo – Mars 2017

- Par ailleurs, il conviendrait de prévoir d'emblée les arceaux pour garer deux vélos en laissant un espacement de 80 cm entre deux arceaux. Les motos et scooters n'ayant pas à utiliser ces dispositifs devraient être verbalisés conformément à la réglementation.



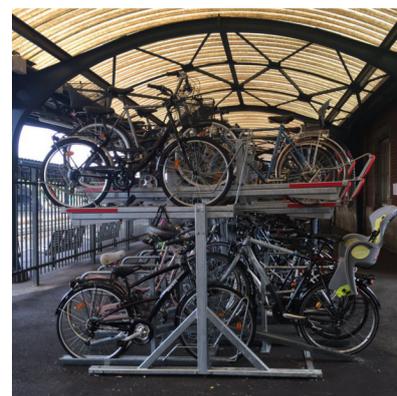
- Enfin, un gain de place important peut être obtenu et évité ainsi que les guidons ne s'entremêlent en disposant les arceaux de biais (angle entre 30 et 60 degrés), cette disposition est déjà partiellement mise en œuvre à Vincennes.



c) Parkings à vélo sécurisés et couverts

De nombreux cyclistes utilisent leurs vélos pour se rendre aux stations de transport en commun. Leurs vélos y restent stationnés la journée entière. Cette intermodalité doit être prise en compte et

- Nous attendons avec impatience l'installation du futur parking Véligo qui sera aménagé par le STIF à côté de l'entrée principale du RER A.
- La demande en stationnement du côté Avenue de la République près des autres entrées du RER A est également très forte. Aussi, nous proposons qu'un abri couvert à deux étages soit installé sur une (petite) partie de l'actuel parking RATP. De nombreux fabricants en proposent et de nombreuses communes en ont déjà aménagé² :



La difficulté de stationner les vélos dans les copropriétés notamment les plus anciennes est un frein à l'usage du vélo au quotidien.



Nous proposons donc d'installer des parkings vélo sécurisés (moyennant un abonnement annuel raisonnable) pour les usagers qui utilisent leur vélo quotidiennement mais qui ne disposent pas d'un local à vélo dans leur immeuble. Voici, ci-contre, un exemple à Londres.

Vincennes pourrait expérimenter ces dispositifs avec des cyclistes intéressés. Grenoble et Paris s'approprient à mettre en place ce type de stationnement sécurisé.

² <http://www.altinnova.com/nos-realizations/gare-de-colmar-192-places-velos-double-etage-optima.html>

2 - Zone 30 et Double-sens Cyclables

Les Zones 30 apportent un équilibre entre vie locale et circulation des différents usagers. *Vincennes à Vélo* a toujours été favorable à l'extension des Zones 30, Double-sens cyclables et Zones de rencontre. Ces aménagements sont clairement un progrès pour les cyclistes (et les piétons) et nous pensons qu'il faut continuer d'en mettre en place. Il serait donc souhaitable de généraliser à toute la ville les Zones 30 et Double-sens cyclables (DSC) qui vont de pair (depuis 2010). Même si la ville de Vincennes a toujours privilégié le passage en Zone 30 de certaines voies à l'occasion d'une réfection complète de la voirie, nous pensons qu'il serait plus simple et rapide d'aménager des Zone 30 et DSC dans une large partie des rues de Vincennes sans nécessairement engager une rénovation complète et coûteuse de la chaussée.

Actuellement la situation est parfois incohérente, la fin de certaines Zones 30 n'est pas systématiquement matérialisée et les cyclistes et automobilistes ne savent pas toujours s'ils se trouvent dans une Zone de rencontre, une Zone 30, ou Zone classique « à 50 ». Par ailleurs, pour être vraiment utiles, il est impératif que les Zones 30 soient suffisamment étendues.

Nous proposons donc :

- Dans un premier temps, par exemple à l'occasion de la rénovation de la place Bérault et de la rue Jean-Moulin, les rues Lamartine, Estienne d'Orves, Lebel, Eugène Loeil, Villebois Mareuil, Eugénie Gérard, Segond, de Colmar et la rue Jean Moulin devraient être intégrées dans une nouvelle Zone 30. De fait, dans ces rues, les voitures ne dépassent que très rarement 30 km/h. Cela ne nécessiterait pas de refaire toute la voirie mais simplement un marquage vertical et horizontal.
- Ensuite, nous préconisons à moyen terme de passer tout Vincennes en Zone 30, comme c'est déjà le cas de nombreuses communes : Nogent-sur-Marne, Sceaux, et bientôt Fontenay-sous-Bois ainsi que tout le bois de Vincennes...
- Il nous semble également important de continuer à faire de la pédagogie autour de ces aménagements (en ré-éditant par exemple le guide du vélo) car beaucoup d'usagers ignorent les règles de priorités qui peuvent s'appliquer dans ces nouvelles Zones 30 ou de rencontre. En particulier le fait qu'en Zone 30 les cyclistes sont autorisés par défaut à rouler à contre-sens.

3 - Pistes cyclables

Projets en cours

D'une manière générale, *Vincennes à Vélo* est disposée à participer à toute réflexion concernant les projets d'aménagement urbain.

Nous sommes notamment dans l'attente de détails concernant le projet de piste cyclable **sur le Cours Marigny**. Sur cet axe, la situation s'est détériorée pour les cyclistes car la piste existante a été supprimée il y a quelques années. Soulignons ici que les pavés ne sont pas un revêtement réellement adapté à la pratique de la bicyclette, ils sont glissants et engendrent des vibrations inconfortables. Nous préconisons d'aménager sur les pavés une **bande de roulement** (ou bande « de confort ») pour les cyclistes.



Par ailleurs, le contre-sens **rue DeFrance** est-il toujours programmé pour 2017 ?

Axe Est-Ouest

Il est impératif de préserver la continuité du réseau au niveau local, mais aussi départemental et régional, l'idéal pour nous serait d'avoir un **axe cyclable Est-Ouest** continu et sécurisé. Nous proposons donc de prolonger la piste cyclable rue de Lagny en créant un aménagement cyclable rue de Fontenay. Dans cette perspective, il serait envisageable de passer la rue de Fontenay en sens unique (pour les voitures) et aménager une piste cyclable sur l'espace rendu disponible.

La piste rue de Lagny a été un vrai progrès pour les cyclistes. Il faudrait encore améliorer la sécurité au niveau des intersections et la signalisation pour les véhicules venant des rues perpendiculaires, pourquoi ne pas coloriser la piste à certains endroits ? L'une des possibilités serait également de transformer cette piste en une piste bi-directionnelle et limiter ainsi les conflits avec les voitures et les piétons surtout aux intersections.

Autres pistes cyclables

D'autre part, **les pistes le long du RER A**, lorsqu'elles sont sur les trottoirs, engendrent des conflits récurrents entre cyclistes et piétons, c'est par exemple le cas Avenue Aubert très fréquentée par les piétons et les cyclistes. Nous proposons de supprimer le stationnement voiture devant Essilor (une dizaine de places) ce qui permettrait ainsi de

prolonger sur la chaussée (entre les rues de l'Égalité et Victor Basch) la piste cyclable existante Avenue Aubert

Enfin, l'Avenue de la République est presque impraticable pour les vélos et dangereuse pour les piétons, il faudrait sécuriser cette artère en réorganisant l'espace.

L'accès à la piste cyclable rue Quinson est compliqué pour les cyclistes, surtout par manque de DSC dans les rues adjacentes qui devraient permettre de la rejoindre.

4 – Aménagements cyclables favorisant l'utilisation du vélo

Carrefour à feux

- Les sas vélo permettent aux cyclistes d'attendre en toute sécurité aux croisements, d'être visibles des automobilistes et de pouvoir tourner à gauche sereinement. Nous suggérons d'installer (ou d'améliorer) des **sas cyclables** à Vincennes en essayant dans la mesure du possible de les faire respecter. Pour cela plusieurs solutions sont envisageables : enlever éventuellement les répéteurs de feux tricolores³ ou encore colorer les sas vélo ainsi que la bande vélo y conduisant.
- La mise en place du « tourne à droite » et du « va tout droit » sont également des dispositions qui facilitent grandement les déplacements à Vélo. Ils pourraient être généralisés à tous les carrefours et Vincennes pourrait expérimenter le « tourne à gauche » ceci afin de faciliter les déplacements vélo.
- Afin de fluidifier le trafic, les feux tricolores sont souvent inutiles en ville, nombre d'entre eux pourraient même être supprimés dans de nombreux cas de figure sans que cela nuise à la sécurité, à l'instar de ce que de plusieurs villes ont commencé à faire.⁴



Autres propositions

- Une économie liée au vélo, à la fois locale et éco-responsable pourrait se développer si des incitations étaient proposées par la ville de Vincennes. Récemment une prime allant jusqu'à 200 euros a été mise en place au niveau national pour l'aide à l'achat d'un vélo à assistance électrique (au maximum 20 % du prix total).

³ <http://www.leparisien.fr/montreuil-93100/montreuil-teste-des-feux-plus-surs-pour-les-pietons-et-les-velos-21-12-2016-6482469.php>

⁴ http://mobile.francetvinfo.fr/societe/securite-routiere/fin-des-feux-rouges-trois-questions-sur-une-experience-qui-tient-la-route_2058677.html#xtref=acc_dir

Vincennes pourrait s'appuyer sur ce dispositif pour développer l'usage de la bicyclette, en complétant cette aide, en favorisant l'installation à Vincennes d'un réparateur et revendeur de vélos, en proposant également aux agents communaux volontaires une indemnité kilométrique vélo (IKV)...

- La ville pourrait également inciter les commerçants à proposer des livraisons sur Vincennes et aux alentours à vélo : livraison de plats à emporter...
- Vélib : il conviendrait enfin de réfléchir à l'implantation de nouvelles stations Vélib à l'occasion de la signature du nouveau contrat. Le Nord de Vincennes est notamment assez peu pourvu en stations Vélib.