

PLAN VÉLO & MOBILITÉS DOUCES 2022 – 2028



VINCENNES.fr



Table des matières

PRÉAMBULE.....	5
LES MOBILITÉS DOUCES À VINCENNES.....	5
CONTEXTE : L'ÉVOLUTION DES USAGES	6
MÉTHODOLOGIE ET ÉTAPES D'ÉLABORATION	6
PARTIE 1 – DIAGNOSTIC.....	8
CHAPITRE 1 - DES ESPACES APAISÉS DANS UNE VILLE DENSE.....	8
1. Des zones piétonnes, des zones de rencontre et des zones 30.....	8
2. Des « rues jardins » : un nouveau concept	14
3. Une réflexion sur les flux de circulation.....	15
4. Un contrôle et une adaptation nécessaires de l'espace public.....	17
5. L'accessibilité de l'espace public	18
CHAPITRE 2 - L'OFFRE DE MOBILITÉ.....	21
1. Les transports en commun : une offre importante.....	22
2. L'offre vélo à Vincennes : une progression sensible ces dernières années.....	22
3. Le stationnement vélo et trottinette : une offre bien répartie.....	33
4. Les services vélos : mosaïque d'actions	37
5. Information, communication, actions de sensibilisation	42
CHAPITRE 3- LES RETOURS DES VINCENNOIS ET LEURS ATTENTES	43
1. Le baromètre des villes cyclables	43
2. Retours de la démarche participative.....	45
PARTIE 2 – PROSPECTIVE ET PLAN D'ACTION	55
CHAPITRE 1 - CONTEXTE.....	55

1. Une politique nationale	55
2. Une politique régionale en faveur d'un réseau structurant	55
3. Une politique départementale active.....	57
4. Le Plan vélo métropolitain	58
5. Les principaux enjeux du plan vélo et mobilités douces de vincennes	59
CHAPITRE 2 - AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION.....	60
1. Intégrer le Plan d'accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)	62
2. Généraliser la vitesse à 30 km/h pour une ville douce	62
3. Réduire le trafic de transit	63
4. Poursuivre les travaux d'aménagement d'espaces apaisés.....	63
5. Développer le réseau structurant en réduisant les coupures.....	68
6. Traiter les points sensibles.....	74
7. Améliorer la circulation des cyclistes.....	80
CHAPITRE 3 - DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT	82
1. Augmenter le nombre d'arceaux.....	82
2. Améliorer l'offre de stationnement.....	82
3. Favoriser l'accès à un stationnement sécurisé	84
CHAPITRE 4 - DÉVELOPPER LES SERVICES.....	87
1. Favoriser la réparation des vélos.....	87
2. Lutter contre le vol	87
3. Partager et s'informer sur les mobilités douces	88
CHAPITRE 5 - PÉDAGOGIE ET ÉDUCATION.....	89
1. Cohabitation et rappel des nouvelles règles	89
2. Actions de pédagogie spécifiques à destination des jeunes générations.....	89

CHAPITRE 6 - PROMOTION DU VÉLO ET DES MOBILITÉS DOUCES	91
1. Campagne de communication.....	91
2. Des évènements autour des mobilités douces.....	91
3. Aider à l'achat d'un mode de déplacement doux.....	92
4. Soutenir les usagers et acteurs du vélo	92
5. Promotion de la marche et démocratie participative	92
CHAPITRE 7 - EVALUATION.....	93
1. Comité de suivi mobilité vélo.....	93
2. installation de compteurs à vélos et analyse d'indicateurs.....	93
3. Baromètre de la fub	93
ANNEXES.....	94
PETIT LEXIQUE DE LA CIRCULATION À VÉLO	94

PRÉAMBULE

LES MOBILITÉS DOUCES À VINCENNES

Parce que nous pensons que chacun doit pouvoir trouver sa place dans notre ville, depuis de nombreuses années, Vincennes s'est engagée dans une politique ambitieuse et volontaire visant à faire cohabiter les différentes mobilités, à réduire les nuisances sonores et la pollution, et à préserver le cadre de vie des Vincennoises et des Vincennois.

Cette volonté s'est concrétisée au fil du temps au travers de nombreux projets qui ont été entrepris, permettant notamment l'élargissement des trottoirs, l'accessibilité des arrêts de bus pour les personnes en situation de handicap, le déplacement de stationnement de surface en souterrain pour gagner en espace de voirie, la généralisation de zones 30 et la création de zones de rencontres, ...

Ces nombreuses actions ont fait évoluer notre ville dans le but de l'apaiser, de la rendre plus accessible, de créer de nouveaux lieux de vie et de partager l'espace public entre différents usages en matière de mobilité.

Des actions qui répondent aux usages des Vincennois qui, pour plus de 75% d'entre eux, se déplacent à pied, à vélo ou en transports en commun.

Aujourd'hui, l'action municipale a permis d'adapter l'espace public aux pratiques et aux habitudes de chacune et chacun.

Parce que nous savons qu'une ville est en perpétuelle évolution, nous pensons qu'il est nécessaire de poursuivre ces efforts et d'aller encore plus loin dans l'anticipation des pratiques et des préoccupations de demain à travers l'élaboration d'un plan vélo et mobilités douces ambitieux.

Ce plan pluriannuel, très largement concerté, permettra encore davantage la cohabitation entre piétons, automobilistes, cyclistes et transports en commun et facilitera le développement de la pratique du vélo et des mobilités douces dans notre commune.

Ce plan a été conçu pour agir de façon opérationnelle et transversale sur la circulation, les services, l'éducation et la communication, et couvrir ainsi l'ensemble du spectre favorisant l'épanouissement de ces mobilités.

Ce travail a été rendu possible grâce à la participation en nombre des habitants de la commune, qui ont pu formuler leurs attentes, identifier des problématiques précises et dégager des actions concrètes.

Dès aujourd'hui, pensons aux mobilités de demain.

CONTEXTE : L'ÉVOLUTION DES USAGES

Des facteurs favorables :

- Une pratique de la marche et du vélo déjà bien ancrée à Vincennes
- Une topographie et une superficie favorables à la pratique des mobilités douces.
- Une augmentation récente de l'utilisation du vélo comme mode de déplacement en Île-de-France.
- Une diversification dans l'utilisation du vélo (travail, loisirs, sport, ...).
- Une accélération de la pratique des mobilités douces depuis la crise sanitaire.
- La marche à pied et la pratique du vélo, des moyens de transport bénéfiques pour la santé, le développement durable et la qualité de vie.

Des facteurs incontournables :

- Des flux de circulation automobile importants dus à la proximité de Paris et dans une moindre mesure, de Montreuil sur des axes de transit.
- La nécessité de faire cohabiter plusieurs modes de transport et utilisateurs de l'espace public (piétons, cyclistes, automobilistes, transports collectifs, commerçants, ...) dans une ville dense et active sur le plan commercial.
- Un espace disponible souvent restreint notamment sur le réseau de voies communales, avec des enjeux complexes en matière de normes.

MÉTHODOLOGIE ET ÉTAPES D'ÉLABORATION

2020 : diagnostic mené par la Direction de l'Espace public et du Cadre de Vie de Vincennes

L'objectif était d'établir un état des lieux factuel et un premier diagnostic des difficultés à résorber, afin de disposer d'une « matière » support pour la concertation.

Novembre 2020-novembre 2021 : une concertation multiforme avec les Vincennois

- enquête sur les usages et attentes en matière de déplacements à vélo ;
- concertation citoyenne avec des déambulations dans divers quartiers, des explorations d'itinéraires et des ateliers thématiques ;
- ouverture d'une plateforme de propositions en ligne.

En parallèle, la mise en place d'un « Comité de suivi » :

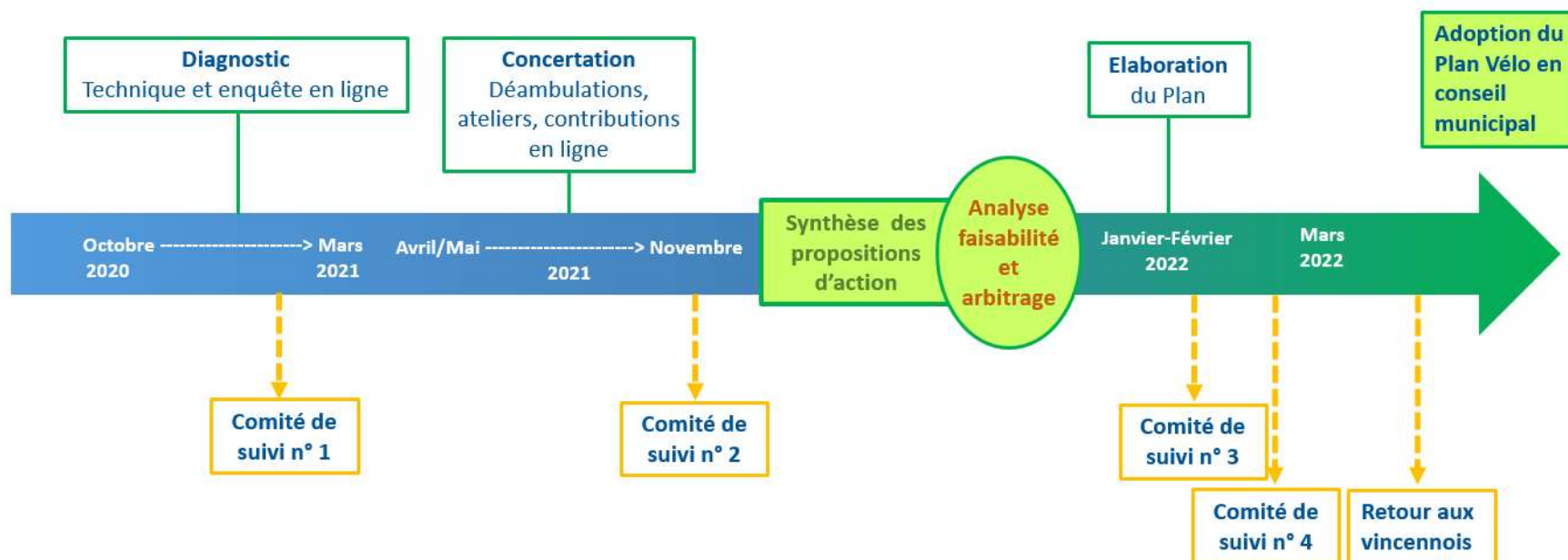
Ce comité est constitué de représentants des cyclistes mais également de commerçants, d'autres usagers de mobilités (moto), de personnes en situation de handicap, et d'élus de la majorité et de l'opposition.

Il a vocation, lors de points d'étape réguliers durant l'élaboration du plan vélo et mobilité douces, à recueillir les différentes propositions des représentants des usagers et des différents ateliers de concertation.

Le comité de suivi a également pour mission de suivre la mise en place opérationnelle du plan vélo et mobilités douces une fois voté.

Présentation du plan au Conseil Municipal de mars 2022 :

Elaboration du Plan vélo : principales étapes



PARTIE 1 – DIAGNOSTIC

Proche de Paris et limitrophe du Bois qui lui a donné son nom, Vincennes est une ville de 50 000 habitants sur une superficie de 1,91 km², marquée ainsi par une densité de population parmi les plus élevées de France (26 067 habitants/km²).

Sur cet espace public particulièrement contraint, 34 km de voirie se répartissent sur environ 23 km de voies communales, et 8 km de voies départementales (avenue de Paris, rue de Fontenay, rue DeFrance, rue Félix Faure, avenue des Minimes...), et 3 km de voies privées.

En matière de mobilité, la commune possède une bonne desserte en transports en commun : ligne A du RER, 3 stations de la ligne 1 du métro, 13 lignes de bus. Les transports en commun sont d'ailleurs le mode de mobilité le plus usité par les vincennois : 68% (source INSEE).

CHAPITRE 1 - DES ESPACES APAISÉS DANS UNE VILLE DENSE

Vincennes développe depuis de nombreuses années une politique d'apaisement de l'espace public grâce à différents leviers qui, combinés, permettent d'améliorer le cadre de vie des habitants, réduire les nuisances sonores et la pollution. Ces leviers peuvent prendre plusieurs formes : aménagements de zones, réflexion sur les flux de circulation ou encore cheminement et accessibilité des piétons.

1. DES ZONES PIÉTONNES, DES ZONES DE RENCONTRE ET DES ZONES 30

Différents aménagements sont réalisés à Vincennes afin de concilier harmonieusement les différents modes de circulation, tout en respectant la place et la sécurité de chacun – piétons, cyclistes, automobilistes.

Chemins élargis et rénovés pour les piétons, passages piétons surélevés pour faciliter la circulation des poussettes et des personnes à mobilité réduite et réduire la vitesse des véhicules, développement des pistes et itinéraires cyclables, multiplication des arceaux et parkings deux-roues... : tout est mis en œuvre afin de favoriser la circulation de chacun en ville. Les espaces apaisés couvrent ainsi près de 80% du territoire.



Plusieurs types d'aménagement existent, de l'aire piétonne à la zone 30 en passant par la zone de rencontre.

Ces aménagements ont permis à Vincennes d'être parmi les villes les mieux classées du Val-de-Marne en matière de marche (source : *Baromètre des villes marchables* du collectif Place aux piétons, septembre 2021).

À noter, depuis 2019, la municipalité propose des marches sportives, l'occasion de faire du sport tout en découvrant la ville et ses environs de manière ludique et en privilégiant ce mode déplacement.

a) Piétonisation de l'espace public

- **De nouveaux espaces**

Plusieurs projets ont permis, ces dernières années, de créer de nouveaux espaces publics favorisant les mobilités douces, les rassemblements conviviaux et la vie de quartier.

Par exemple, dans le cadre du Projet de ville, des portions de rues ont été supprimées ou modifiées pour créer des places publiques (place Renon, place de l'Église, place Bérault), et un ancien parking a également été transformé place Diderot, permettant ainsi de créer de nouveaux lieux de vie pour les habitants (marchés d'approvisionnement, événements festifs...).



Place Diderot (2008)



Place Diderot (2021)

De même, lors de la création du quartier du Domaine du Bois, au début des années 2000, la place Jean-Spire-Lemaître a été aménagée pour matérialiser un lieu de rencontre au sein de ce nouveau quartier. Récemment végétalisée par la municipalité, elle permet d'accueillir vide-greniers, fêtes de quartier, expositions, manège, atelier de réparation de vélo, boîte à livres, ...

- **Aires piétonnes**

Une aire piétonne est une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Dans une aire piétonne, il n'y a normalement plus de trottoirs, les piétons circulent sur tout l'espace entre le bâti.

Plusieurs rues à Vincennes ont fait l'objet d'une piétonnisation comme la rue Renon ou encore la rue Raymond-du-Temple.

D'autres voies sont aujourd'hui à l'étude pour être transformées en aires piétonnes afin de développer ce concept lorsque les conditions s'y prêtent.



rue Renon (2008)



rue Renon (2021)



Rue Raymond-du-Temple (2008)



Rue Raymond-du-Temple (2021)

En parallèle de ces aménagements permanents, la rue du Midi en centre-ville est piétonnisée chaque week-end. Sur l'ensemble du territoire communal, des rues peuvent être également temporairement piétonnisées afin d'accueillir des événements festifs et de convivialité pour animer les quartiers (soumis à autorisation) : avenue Georges-Clemenceau pour des vide-greniers ou la fête de l'AMAP, avenue Franklin-Roosevelt pour des fêtes de quartier, et de nombreuses rues pour l'organisation de pique-niques entre voisins.

b) Zones 30 : vitesse réduite avec des aménagements spécifiques

Une zone 30 est une zone affectée à la circulation de tous les usagers où la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable (ralentisseurs...). Dans la zone 30, le piéton peut traverser où il veut mais doit circuler sur un trottoir, sur un espace distinct de la chaussée. Vincennes compte 17 km de zones 30 soit 68% de la voirie communale.



rue de Strasbourg



rue Massue

c) Zones de rencontre

Une zone de rencontre est une zone affectée à la circulation de tous les usagers où la vitesse des véhicules est limitée à 20 km/h. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. Vincennes compte 2 kilomètres de zones de rencontre soit 8% de la voirie (avenue Georges-Clemenceau, avenue Franklin-Roosevelt, rue Jean-Moulin, rue du Midi, rue de l'Église, rue Raymond-du-Temple, rue des Sabotiers).



avenue Franklin-Roosevelt



rue du Midi

2. DES « RUES JARDINS » : UN NOUVEAU CONCEPT

Pour aller plus loin dans l'amélioration du cadre de vie, la promotion de la nature fait également partie des outils retenus pour embellir l'espace public, limiter les pollutions, atténuer les effets du réchauffement climatique et participer au maintien d'une biodiversité. Vincennes aménage depuis mars 2020, dans le cadre du programme de l'exécutif communal, certaines voies en « rue jardin », qui peuvent être soit des zones de rencontre, soit des aires piétonnes. Cette végétalisation des rues poussée au maximum passe aussi par une proposition faite aux habitants de participer en jardinant au pas de leurs portes.

La première réalisation de rue-jardin a eu lieu en 2021 rue du Lieutenant-Quennehen. Depuis, plusieurs projets sont à l'étude afin d'étendre le concept à d'autres rues de la commune notamment la rue Eugène-Lœuil.



Rue du Lieutenant-Quennehen

3. UNE RÉFLEXION SUR LES FLUX DE CIRCULATION

a) Changer de plan de circulation pour changer de cadre de vie

La modération des flux de circulation automobile est un levier indispensable pour apaiser la ville et révéler le potentiel de la marche, du vélo et de l'intermodalité. Plus largement, elle permet aussi le renforcement de tous les éléments qui contribuent à l'agrément des rues en matière de paysage et d'ambiance, que ce soit pour les riverains, les passants ou les visiteurs.

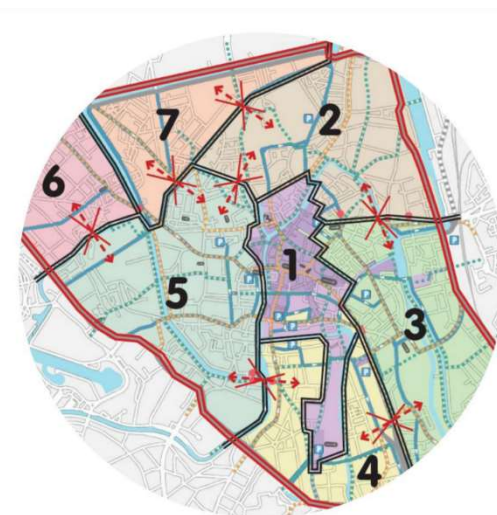
Des trafics de transit s'observent en effet parfois sur des voies à vocation résidentielle qu'il faut tenter de dissuader car ils engendrent des problématiques de qualité de vie pour les habitants et font parfois obstacles aux déplacements à pied et à vélo. Les flux de transit génèrent un trafic supplémentaire qui se traduit par une augmentation de la pollution, des nuisances sonores et par une dégradation de la sécurité pour les piétons et les cyclistes en particulier.

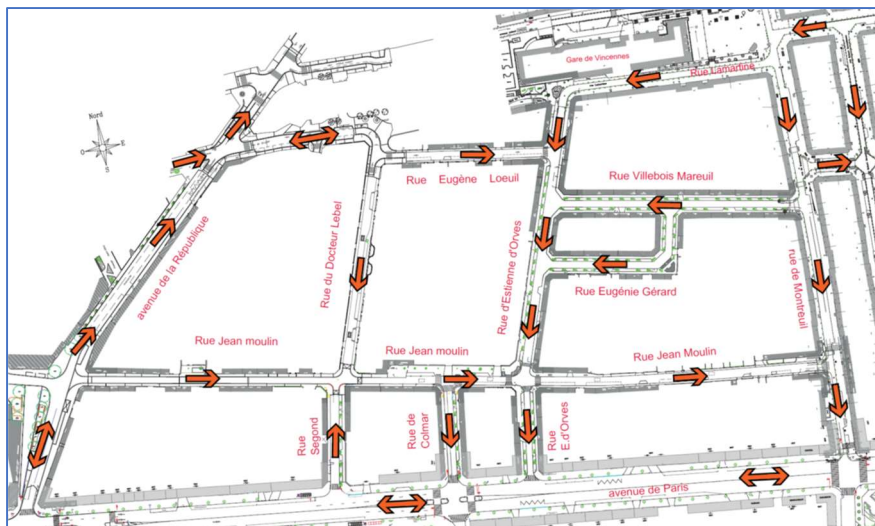
Un plan de circulation adapté et concerté produit des effets visibles à court terme. Il doit s'intégrer dans un plan d'ensemble des mobilités (avec un volet stationnement, un volet modes actifs, un volet circulation automobile, etc...). Cela permet également l'émergence de nouveaux usages sur l'espace public et redonne une place à tous les habitants dans l'aménagement urbain : enfants, personnes âgées, personnes en situation de handicap.

Ce plan affiche une vision intégrée prenant en compte la réorganisation de l'offre de stationnement, les itinéraires cyclable, la place du piéton, etc... Ce rééquilibrage permet également d'implanter de nouveaux espaces verts.

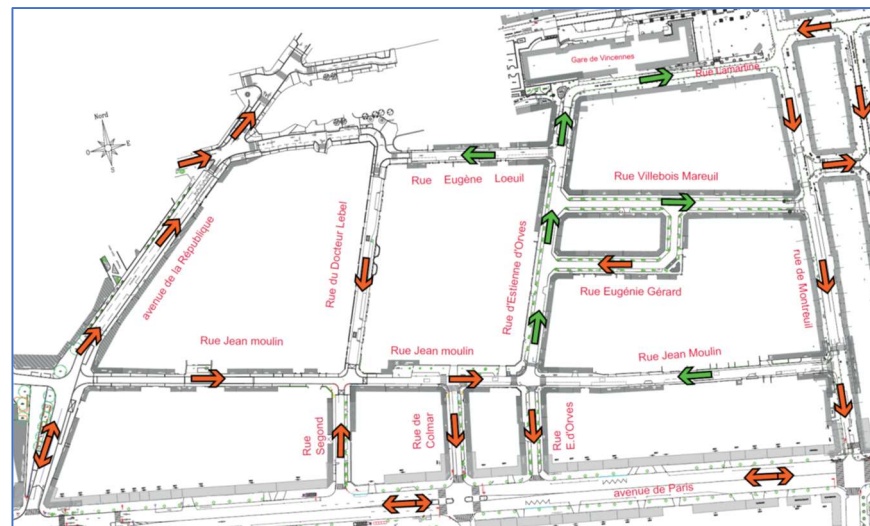
Le principe de ces plans de circulation repose sur l'instauration de boucles créant ainsi des secteurs distincts et « étanches » : les liaisons directes entre deux secteurs disparaissent, c'est-à-dire qu'en voiture, il n'est plus possible ou il est inefficace de les traverser pour se rendre d'une zone à une autre, et il n'y a pas d'autres choix que d'emprunter les axes principaux structurants. En rendant le transit en voiture difficile entre les quartiers, l'accessibilité, la sécurité et le confort des autres usagers (piétons, cyclistes, ...) sont renforcés.

Dans un souci constant d'apaisement de la circulation, des réflexions sont donc menées en amont des projets pour revoir les plans de circulation dans les quartiers afin que les flux de transit soient reportés sur les axes les plus importants et que seuls les flux de desserte soient maintenus pour les riverains (centre-ville, rues de l'Union et de la Solidarité, quartier autour de la rue d'Estienne-d'Orves...).





Plan de circulation dans le quartier d'Estienne-d'Orves avant travaux



et après travaux

b) Suppression de certains feux de signalisation

À l'origine, les feux ont été instaurés pour éviter les blocages dans les carrefours, puis progressivement la "priorité de passage" donnée par le feu vert a été comprise comme "droit de passer sans ralentir". Ces avantages donnés à la facilité d'écoulement du trafic se sont révélés parfois être au détriment de la sécurité. La dangerosité de certaines configurations de manœuvres ou d'attitudes (non-respect du feu rouge, accélération au feu orange, réduction de vigilance, ...) est très fortement réduite si les feux sont supprimés puisque l'absence de feux enlève les raisons qui provoquent les comportements dangereux (crainte de gêner, ne pas faire attendre les véhicules derrière, forçant des piétons, vitesse...).

Pour les carrefours d'importance moyenne, la plupart des feux peuvent être supprimés à condition de procéder au cas par cas à une vérification des dispositions de sécurité du site et en réalisant si besoin des aménagements de sécurité nécessaires (espaces apaisés, ralentisseurs...). Ces suppressions engendrent souvent une amélioration de la fluidité de la circulation.

C'est pourquoi, la ville de Vincennes a expérimenté la suppression de certains carrefours à feux, dans des rues limitées à 30 km/h où le trafic n'est pas dense, qui s'est révélée concluante : rue des Laitières/rue de la Prévoyance, avenue du Château/rue du Midi et rue Saulpic, avenue Pierre-Brossolette/avenue Fayolle, avenue de Vorges/rue de la Liberté, avenue Quinson/passage Saint-Méry, rue des Vignerons/avenue Franklin Roosevelt, rue de la Jarry/rue du Commandant Mowat.

Par ailleurs, Vincennes a fait le choix de passer une partie des feux tricolores en feu jaune clignotant durant la nuit. En effet, passée une certaine heure, le flux de circulation est si faible que l'action des feux de signalisation n'a plus d'intérêt. Aussi, plutôt que de ralentir sans véritable raison un véhicule qui pourrait circuler, il est d'usage de mettre en place des feux jaunes clignotants les portions de route qui sont dotées d'intersections. Les nuisances sonores induites par le trafic nocturne, comme le freinage ou le démarrage d'un véhicule à un feu rouge, se trouvent également diminuées.

Ce dispositif est expérimenté depuis le 25 octobre 2021 pour une durée d'une année rue Diderot et avenue des Minimes de 23h30 à 6h

4. UN CONTRÔLE ET UNE ADAPTATION NÉCESSAIRES DE L'ESPACE PUBLIC

a) Le stationnement des véhicules motorisés

La question du stationnement des véhicules motorisés sur l'espace public vincennois est un sujet qui a amené la Ville de Vincennes à mettre en œuvre une politique pragmatique depuis plus de 20 ans.

Le manque d'espaces de vie comme des places de quartier ou encore l'étroitesse de certains trottoirs dans la commune ont amené la Municipalité à entreprendre des travaux importants de réaménagement urbain afin de laisser plus de place aux piétons et autres mobilités douces.

L'élargissement des trottoirs pour améliorer la circulation piétonne, la sécurisation des passages piétons pour faciliter la visibilité, la création de places publiques, ou encore la création de stationnement pour les deux roues ont donc engendré la suppression de places de stationnement de surface pour les voitures.

Aussi, pour continuer à proposer une offre de stationnement suffisante pour les automobilistes, les places en surface étaient compensées par une augmentation de l'offre en stationnement souterrain avec notamment la création des parkings de Cœur de Ville et du Marché, soit plus de 500 places.

Parallèlement à la création de nouveaux parkings souterrains publics, dès 1975 le Plan d'Occupation des Sols de Vincennes a introduit une obligation de création de places de parking pour les nouvelles constructions afin de s'assurer que l'offre de places de stationnement publiques/privées soit en cohérence avec le parc automobile des vincennois. Une obligation qui a été renforcée au début des années 2000 afin d'augmenter le ratio places de parking / logements.

Notons également que le parc automobile à Vincennes est en constante diminution depuis près de 20 ans (-900 véhicules entre 2012 et 2022).

Par ailleurs, afin de lutter contre le stationnement des véhicules sur les trottoirs (motos, livraisons, entreprises...), mais également sur les pistes et bandes cyclables, des actions de verbalisation sont menées régulièrement (en moyenne 1400 infractions relevées par an).

Concernant spécifiquement les deux-roues motorisés, parallèlement à ces verbalisations, des parcs motos ont été créés sur toute la ville et l'institution du stationnement payant a contribué à la régulation du stationnement et à leur retrait des trottoirs où ils stationnaient.

b) Les engins de déplacement personnels motorisés

Au vu de la recrudescence des trottinettes électriques, la Ville a pris un arrêté en juin 2019 afin de rappeler l'interdiction de la circulation sur les trottoirs des engins de déplacement personnels motorisés (trottinettes électriques, hoverboards, gyropodes, monoroues, ...).

Par ailleurs, la municipalité a refusé de faire entrer Vincennes dans le périmètre de location des trottinettes et scooters électriques, afin de lutter contre l'abandon de ces engins sur le domaine public entravant ainsi le cheminement des piétons.

5. L'ACCESSIBILITÉ DE L'ESPACE PUBLIC

Dès 2010, Vincennes a adopté son premier Plan d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) afin de disposer d'une programmation pluriannuelle de travaux visant à améliorer l'accessibilité de la voirie (élargissement de trottoirs, traitement des traversées de chaussée, ...) et des espaces publics (squares, places...). Ce PAVE est inscrit dans le Plan Handicap initié en 2006.

Dans l'objectif d'être une ville inclusive, des interventions parallèles ont été mises en œuvre pour faciliter le cheminement des piétons : diminution du mobilier urbain pouvant constituer des obstacles, mise en console de l'éclairage public, verbalisation et mise en place de parcs de stationnement pour les deux-roues motorisés, horaires d'entrée/sortie des bacs d'ordures ménagères, verbalisation des dépôts sauvages, gestion rigoureuse des occupations du domaine public, ajout d'assises (repos), carrefours à feux sonores, bandes d'éveil à la vigilance, installation d'une borne de recharge pour les véhicules électriques au niveau d'un emplacement réservé (rue Lejemptel)...

L'accessibilité des voies et espaces publics de Vincennes était déjà très avancée en 2009 avec plus de 50% de voies ne présentant pas ou très peu d'obstacles au cheminement. Les travaux et interventions menés par la Ville depuis 2010 ont permis de porter cette part à plus de 77% des voies à fin 2021.



Carrefour Silvestri-Jarry



En termes de transport, la Ville a mis en conformité et augmenté l'offre de places réservées aux personnes handicapées à hauteur de 90 emplacements, soit au-delà du quota de 2% exigé par la loi ; en parallèle, tous les arrêts de bus ont été rendus accessibles aux usagers de fauteuils roulants, à l'exception d'un arrêt avenue de Paris dans l'attente des travaux de dernière phase du Projet de Ville.

Il demeure aujourd'hui quelques rues difficilement accessibles, représentant 4% du linéaire total du territoire vincennois, voies départementales comprises, et 12% de rues moyennement accessibles. Pour la quasi-totalité de ces rues, le PAVE révisé prévoit une mise en conformité entre 2022 et 2027, à la faveur des opérations globales d'aménagement de voirie et des interventions prévues par le Département du Val-de-Marne sur certaines voies départementales.

Par ailleurs, des actions tant matérielles qu'immatérielles seront engagées pour améliorer la cohabitation avec les autres usagers de l'espace public, et le maintien de l'accessibilité lors de modifications temporaires: travaux, festivités, activités ponctuelles diverses. Ces actions doivent contribuer à instaurer une « culture de l'accessibilité » qui constituait déjà un objectif du PAVE de 2010.

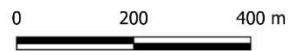
Rue de la Jarry



Rue de Strasbourg

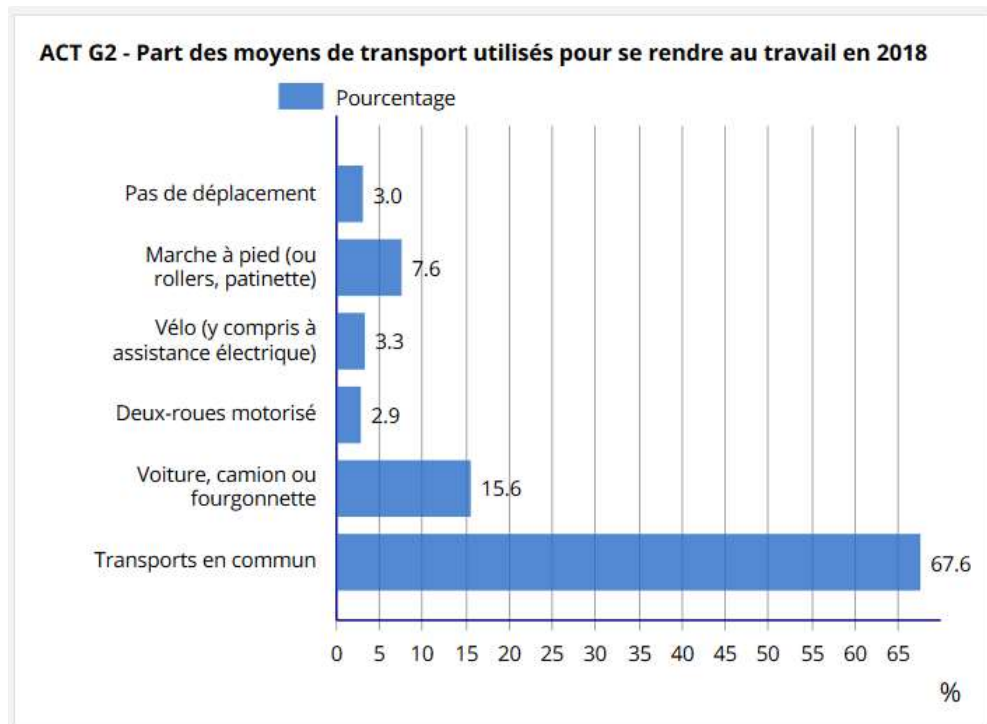


- Niveau d'accessibilité
- Rues ayant fait l'objet de travaux de rénovation
 - - - Rues diagnostiquées après enquête détaillée
 - bon
 - moyen
 - mixte : bon et moyen
 - mauvais
 - 🚌 Arrêt de bus non conforme
 - ♿ place handicapé non conforme
 - 🏠 équipements publics et collectifs



CHAPITRE 2 - L'OFFRE DE MOBILITÉ

Bien desservie par les transports en commun, Vincennes mène depuis de nombreuses années une politique de développement de l'usage du vélo et de la marche sur son territoire. Cette volonté a été reprise et élargie dans le cadre de l'Agenda 21, qui permet également de suivre la progression des résultats.



(source données INSEE 2018)

1. LES TRANSPORTS EN COMMUN : UNE OFFRE IMPORTANTE

À proximité immédiate de Paris et des aéroports, Vincennes est desservie par 13 lignes de bus (dont 2 nocturnes), trois stations de métro de la ligne 1 et une gare du RER A. Ainsi près de 68 % des Vincennois prennent les transports en commun pour se rendre au travail.

La quasi-totalité des arrêts de bus est accessible aux personnes à mobilité réduite.

La municipalité demande si nécessaire des adaptations d'itinéraires à la RATP pour faciliter la vie des habitants (lignes 210 et 318) et demande des renforcements de ligne (ligne 124). Ces modifications peuvent conduire à une participation financière de la ville, comme cela a été le cas sur 5 ans lors de la modification de l'itinéraire de la ligne 210 (415 000 euros). Une demande d'étude d'impact concernant l'implantation d'un futur lycée a été demandée en 2021 concernant les lignes 124 et 118.

Depuis 2017, la RATP expérimente des navettes autonomes électriques dans le Bois de Vincennes et depuis mars 2021, l'itinéraire est allongé jusqu'à l'Hôtel de ville, intégrant ainsi de nouveaux usages plus urbains (carrefour à feu très dense, circulation urbaine en zone dense) et portant le parcours sur 6 km depuis la Porte Jaune à Paris. Cette nouvelle phase d'expérimentation permettra à la Ville de Paris, à la Ville de Vincennes et à la RATP d'évaluer les retours des voyageurs sur une ligne régulière, de partager les données avec les instituts de recherche, mais aussi de tester l'interopérabilité avec les deux constructeurs de navette autonome, l'intégration des véhicules autonomes à la circulation urbaine dense (centre-ville) et la circulation douce (bois de Vincennes), l'augmentation de la vitesse commerciale à 20 km/h.

La navette du bois de Vincennes s'inscrit dans un programme global : le projet SAM (Sécurité et acceptabilité de la conduite et de la mobilité autonome), porté par un consortium issu du programme France véhicules autonomes en réponse à l'appel à projet de l'Ademe EVRA « Expérimentation de véhicules autonomes ».

2. L'OFFRE VÉLO À VINCENNES : UNE PROGRESSION SENSIBLE CES DERNIÈRES ANNÉES

La Ville a fortement investi pour aménager ses voies en faveur des mobilités douces (pistes, bandes cyclables, zones de circulation apaisée). Certains des aménagements font partie du Schéma Départementale d'Itinéraires Cyclables (avenues Quinson et Aubert, rue Defrance ...)

Aujourd'hui, près de **80% des voies** sont aménagées en **zone 30 ou zone de rencontre avec double sens cyclable, ou en aires piétonne**, et/ou en **bande ou piste cyclable** uni ou bidirectionnelle.

Séparée du reste de la circulation par un séparateur physique, les **pistes cyclables** (3,5 km) constituent l'aménagement le plus apprécié des cyclistes et le plus demandé, car le plus sécurisé, mais exigent un investissement important et sont souvent difficiles à intégrer dans un milieu urbain dense, notamment par ses dimensions. Les pistes cyclables sont réservées aux cycles non-motorisés, l'arrêt et le stationnement de tout autre véhicule est interdit.



Avenue Aubert (unidirectionnelle)



rue Fayolle (bidirectionnelle)

Souvent plus faciles à réaliser, les **bandes cyclables** (2,2 km) sont tracées sur la chaussée et délimitent un espace réservé aux cycles non motorisés, l'arrêt et le stationnement de tout autre véhicule est interdit.



Rue du Commandant Mowat

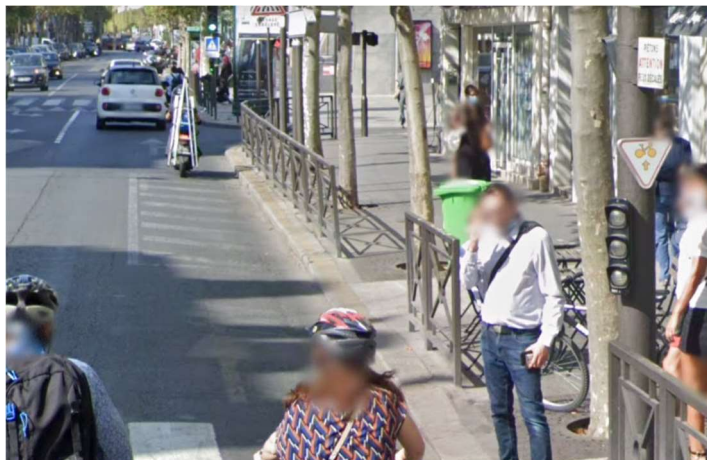


rue de Montreuil

En 2018, le **cédez-le-passage cycliste** au feu rouge a été instauré sur la majeure partie des 50 carrefours existants, majoritairement pour autoriser des tourne-à-droite.



rue Diderot (tourne-à-droite)



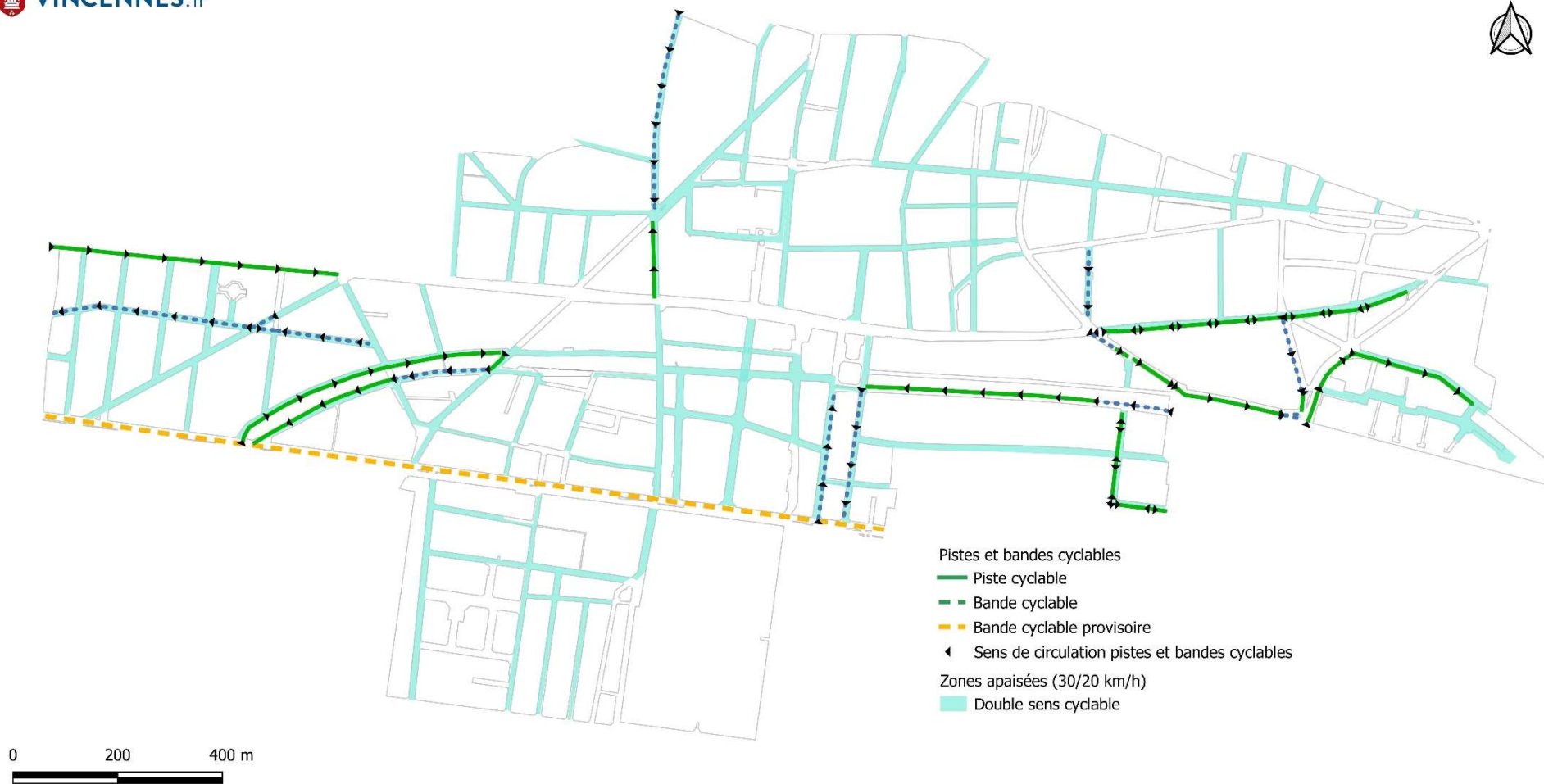
rue de Fontenay (tout-droit)

Enfin, en 2019 et 2020, les **sas vélo** sur les carrefours à feux, permettant aux cyclistes de s'extraire de la circulation et de démarrer avant les véhicules motorisés, ont été généralisés.



Rue de Fontenay

Synthèse des réalisations en matière d'aménagements, sur le domaine communal, sur 10 ans				
	Début 2010 (en km)	Aménagements réalisés à fin 2021		
		(en km)	Évolution (en km)	Réalisé
Piste cyclable unidirectionnelle	2,3	3,3	+ 1	13%
Piste cyclable bidirectionnelle	0	0,24	+ 0,24	1%
Bande cyclable	1,48	2,2	+ 0,72	8%
Ensemble bandes et pistes	3,78	5,74	+ 0,96	22%
Zone 30	5,9	17,1	+ 11,2	68%
Zone de rencontre	0	2	+ 2	8%
Aire piétonne	0	1,4	+ 1,4	5%
Ensemble espaces apaisés	7	20,5	+ 14,6	79%
Piste cyclable sur trottoir	1,6	0	-1,6	hors voirie
		(en unités)		
Cédez-le-passage cycliste aux feux	-	nc	-	80 %
Sas vélos aux carrefours à feux	-	66	+ 66	-



a) Lisibilité et continuité variables selon les secteurs de la ville

• Le centre-ville

Le centre-ville a fait l'objet d'un réaménagement global entre 2011 et 2020 dans le cadre du Projet de ville, avec le choix d'un statut d'aire piétonne, de zone 30 ou de zone de rencontre sur l'ensemble des rues. Toutes les voies sauf l'avenue du Château (et la rue de Condé-sur-Noireau) sont à sens unique avec double-sens cyclable. L'emploi de matériaux naturels, l'absence de marquage et l'accentuation de la végétalisation participent au caractère piéton voulu pour le centre-ville.

Après une phase de démarrage délicate notamment du fait de la nouveauté, aujourd'hui, la grande majorité des usagers motorisés identifie et respecte cet ensemble de voies en tant qu'espace apaisé où la fréquentation piétonne et cycliste est dense, ce qui contribue à la sécuriser.

L'avenue du Château reste toutefois un axe peu confortable pour les cyclistes du fait de la densité de circulation motorisée, de son gabarit (voie à double sens contrairement aux autres rues du centre-ville) et d'un trafic poids lourds plus marqué, où les véhicules de livraison sont souvent en conflit avec les bus.

En termes d'itinéraire de et vers les pôles majeurs, cet inconvénient est partiellement compensé par l'alternative de la rue de Montreuil, qui constitue un itinéraire vélo principal pour les trajets nord-sud grâce aux prolongements qu'elle offre en dehors du centre-ville (l'avenue du Château n'a pas de prolongement direct au nord ni au sud).

Sur le cours Marigny, voie dédoublée de part et d'autre d'un mail paysager, le choix a été fait de créer des bandes cyclables à contresens dotées d'un revêtement en enrobé clair (par opposition aux pavés de la chaussée) avec pictogrammes vélo indiquant le sens de circulation.

Le sens de circulation des pistes cyclables n'est pas toujours compris ou respecté par les cyclistes, qui l'empruntent indifféremment dans les 2 sens notamment sur la voie la plus à l'Est (entrée de Vincennes venant du Bois).

En conclusion, le centre-ville rénové, du Cours Marigny à la gare RER, offre un maillage complet et homogène pour la circulation à vélo (zone 30 ou zone 20).

Toutefois, comme la plupart des quartiers, ce centre-ville est ceinturé de voies à 50 km/h et/ou sans aménagements vélo spécifiques, telles la rue de Fontenay, l'avenue de Paris – ce qui crée un inconfort sensible aux points de jonction.

• Les autres quartiers

Dans les quartiers, outre la signalisation verticale réglementaire et renforcée, la signalisation horizontale est très présente du fait de revêtements classiques en enrobé noir. Ainsi, les entrées de zone 30, renforcées par des passages piétons surélevés, les séparateurs de piste, le marquage linéaire pour les bandes et les pictogrammes vélo pour les double-sens cyclables, sont à même d'apporter une lisibilité de premier niveau, conforme à la réglementation ou aux recommandations nationales.

- **L'articulation avec les villes limitrophes**

La voirie des villes limitrophes a été aménagée en zone 30 dans la plupart des quartiers jouxtant Vincennes. De ce point de vue, toutes les rues de Vincennes étant également aménagées en zone 30, la continuité d'une commune à l'autre est satisfaisante.

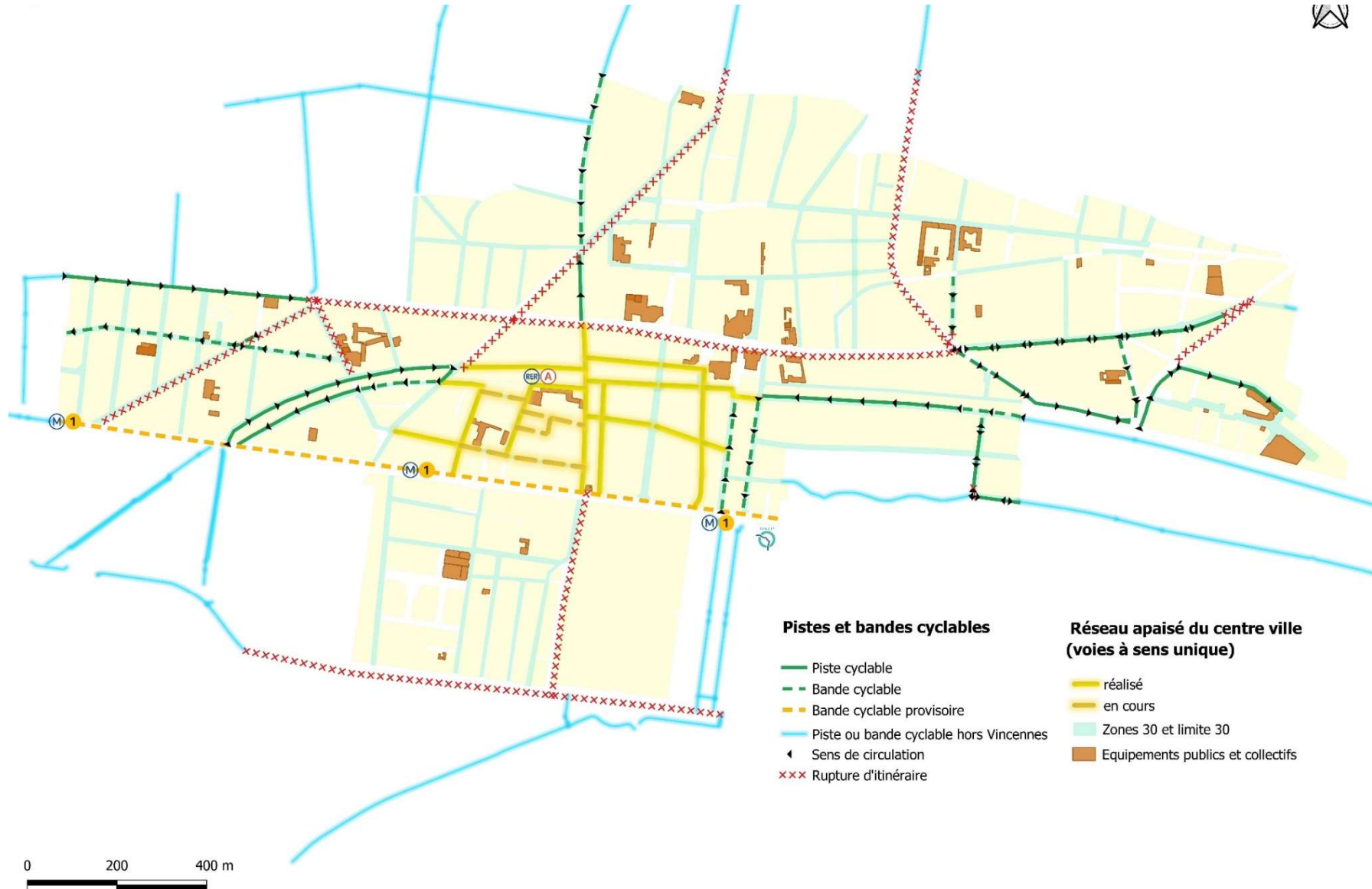
En revanche, des pistes et bandes cyclables ont été créées sur les principaux axes de circulation de Montreuil, Fontenay et Saint-Mandé, mais seule une partie des axes vincennois correspondants sont équipés de la même façon. Cette situation fait ressortir les discontinuités du réseau cyclable structurant de Vincennes (cf. carte ci-après), qui se reproduisent à l'intérieur du territoire communal, et peuvent s'avérer dissuasives, voire « insécures », pour des cyclistes occasionnels et peu expérimentés.

- **Le jalonnement cyclable**

La ville ne compte pas d'autre jalonnement que celui du Conseil départemental qui a été mis en place avec l'appui de la municipalité en 2018 dans le cadre de l'itinéraire SDIC n° 21 de Joinville-le-Pont à Saint-Mandé.



Lisibilité et continuité des itinéraires cyclables à Vincennes fin 2021



b) Sécurité

- **Les accidents :**

Sur la période 2013-2020, 30 accidents corporels impliquant un cycliste ont été recensés sur Vincennes par l'Office National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) mais l'accidentalité vélo a plutôt baissé en nombre et surtout en gravité, évolution à rapprocher de l'aménagement progressif de la voirie et de l'apaisement de la circulation.

En outre, plus d'un quart de ces accidents a eu lieu avec un piéton, à rapprocher de l'extension continue des zones de circulation apaisées, où piétons et cyclistes partagent plus directement la voirie.

La majorité des accidents survient sur les axes les plus circulés par les véhicules motorisés, principalement départementaux.

La corrélation faite avec les comptages à disposition tend à confirmer que la dangerosité résulte souvent de la combinaison carrefour complexe/ densité de vélos (Felix Faure x Pommiers, Av. de Paris x Bérault, Av. de Paris x Château... etc.).

- **Les points écoles :**

Pour assurer la sécurité des enfants au moment des entrées et sorties d'école, des surveillants sont recrutés par la police municipale. Ils veillent au respect par les véhicules des passages protégés afin d'assurer la traversée des enfants et des parents ; le respect de leurs consignes a aussi des vertus pédagogiques pour les plus jeunes.

- **La prévention routière :**

Dès l'entrée à l'école maternelle, l'éducation à la sécurité routière permet aux enfants l'acquisition des règles essentielles de sécurité et du code de la route. Pour se faire, la police municipale intervient régulièrement dans les écoles au travers du Permis piétons dans les classes de CE2 et du Permis cyclistes dans les classes CM1. L'objectif est de permettre aux élèves d'apprendre à se déplacer en sécurité mais aussi de maîtriser le code de la route.

- **Une expérimentation innovante :**

Devant le phénomène très inquiétant des « smombies », vocable qui désigne les piétons ayant les yeux rivés à leurs téléphones mobiles au point de négliger l'environnement immédiat et ne pas conserver l'attention requise pour leur propre sécurité et celle des autres, une solution digitale et innovante a été installée sur une traversée piétonne, en partenariat avec la RATP, rue Victor-Basch à proximité de la cité scolaire Hector Berlioz. L'application AMY utilise les ultrasons pour alerter les usagers sur leur téléphone lorsque le feu piéton est au rouge.

c) L'équipement des Vincennois et l'utilisation du vélo

Le parc automobile privé de Vincennes était composé en 2012 de 16 107 véhicules pour 25 000 ménages, soit une moyenne de 0,65 véhicule par ménage.

Depuis, le parc automobile a diminué. En 2021, on comptait 15 206 véhicules, soit une baisse de 900 véhicules par rapport à 2012 (-5,6%).

Sur les 15 206 véhicules, nous pouvons noter qu'un peu plus de 6 000 d'entre eux sont classés Crit'Air 1, 118 sont électriques et 140 sont hybrides. Des chiffres en net augmentation par rapport à 2012. (Source : Données parc automobile Ministère de la Transition Ecologique)

Parmi les actifs vincennois recensés la même année, seuls 3 % déclaraient utiliser le vélo comme mode de déplacement principal pour les trajets domicile-travail, la marche (ou la trottinette) se plaçant en tête des modes actifs (8%).

À titre de comparaison, pour le trajet domicile-travail, ce taux est de 15% dans les grandes villes françaises les plus en pointe sur la politique vélo (Strasbourg, Grenoble, Bordeaux...).

En part modale globale (tous types de trajets confondus), le vélo se place à 4,5% à Paris, et à 3,5% à Montreuil.

d) Le trafic vélo

- **Vélib' :**

Vincennes comptait 20 à 30 000 locations avant le confinement ; après le confinement, l'usage du Vélib' a été multiplié par 2, atteignant 66 000 locations en septembre 2020.

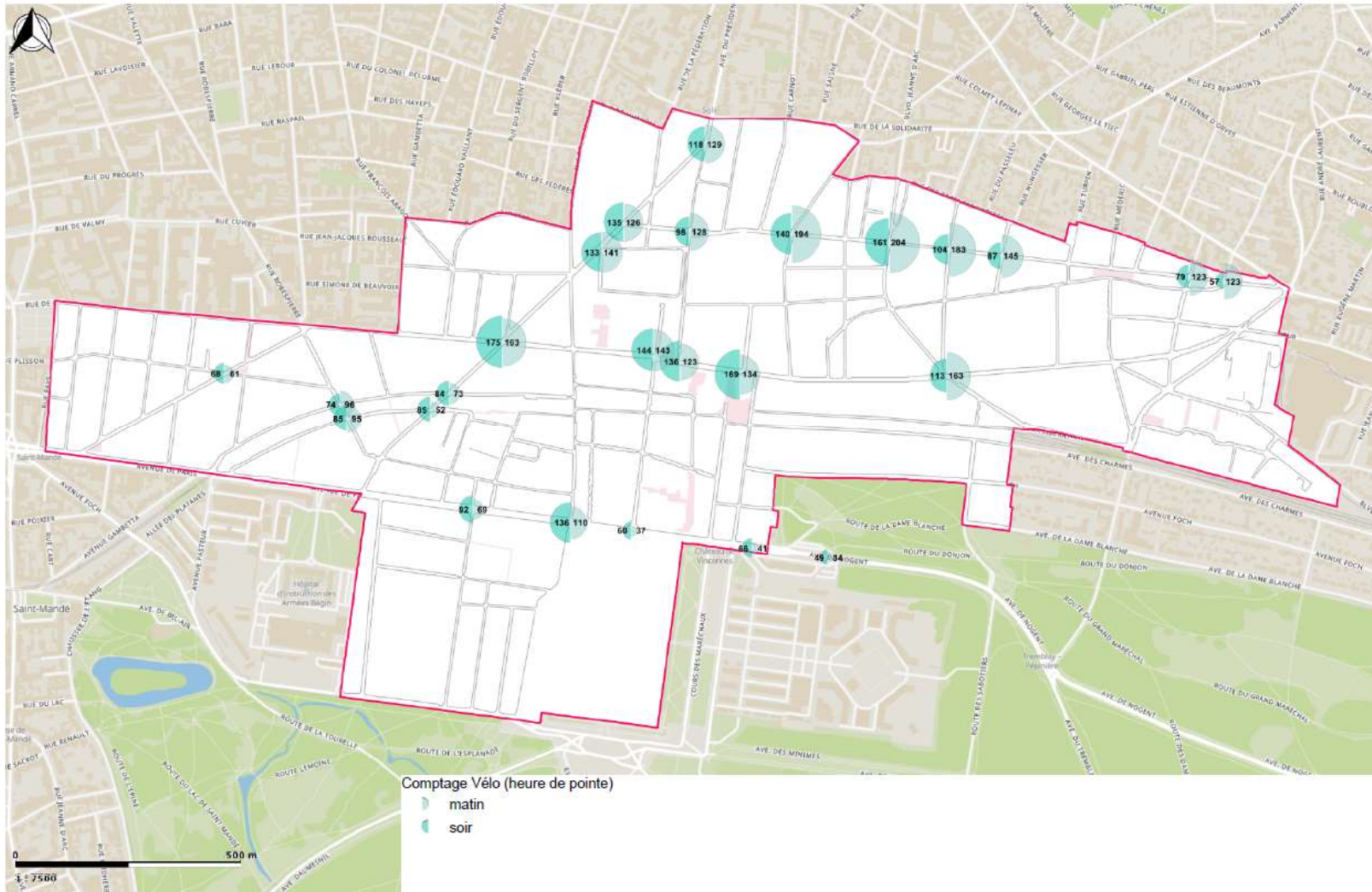
54 % des locations concernent des vélos à assistance électrique, et le trajet moyen est de 20 minutes, soit environ 5 km en ville.

- **Comptages :**

Les différents comptages qui ont pu être réalisés lors de projets d'aménagements montrent des parts modales importantes.

Synthèse des comptages vélos – année 2019

Nombre de Vélos en heure de pointe



3. LE STATIONNEMENT VÉLO ET TROTTINETTE : UNE OFFRE BIEN RÉPARTIE

a) Stationner sur voie publique : arceaux libres et Vélib'

Depuis l'origine de sa politique cyclable, la Ville accroît chaque année l'offre de stationnement vélo en surface, sur voirie publique ; on comptabilise aujourd'hui **1051 places sur arceaux libres, réparties sur près de 160 sites.**



Avenue Aubert



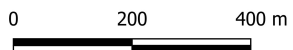
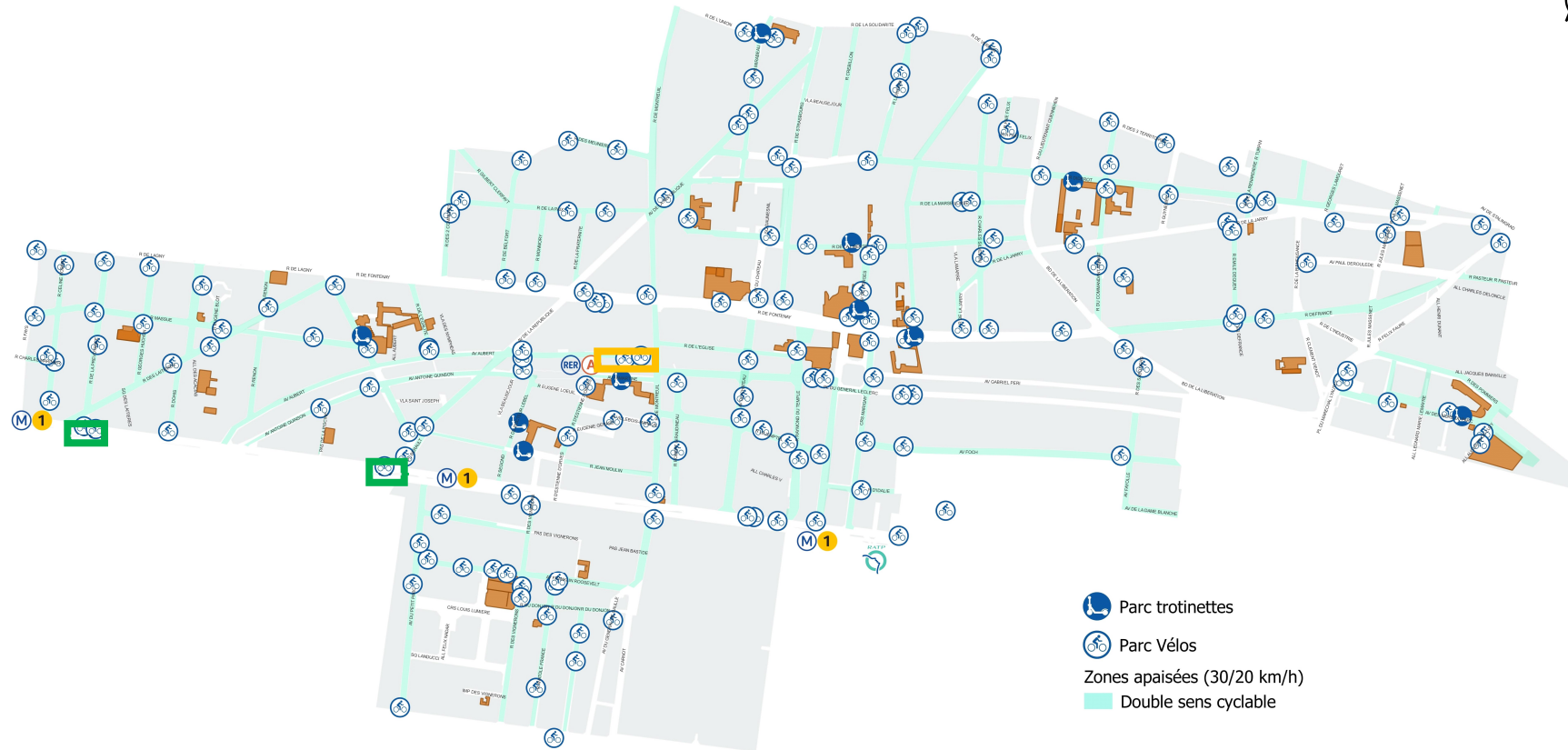
Avenue de Paris (Véligo)






La municipalité a également développé le stationnement pour les trottinettes à proximité de certains équipements publics, notamment les établissements scolaires. 10 racks ont ainsi été installés.



École Simone Veil

Parcs vélos et trottinettes en accès libre réalisés dans Vincennes à fin 2021



-  Parc trottinettes
-  Parc Vélos
- Zones apaisées (30/20 km/h)
-  Double sens cyclable
-  Arceaux sous abri (Veligo CD94)
-  Arceaux sous abri (Ville et RATP)

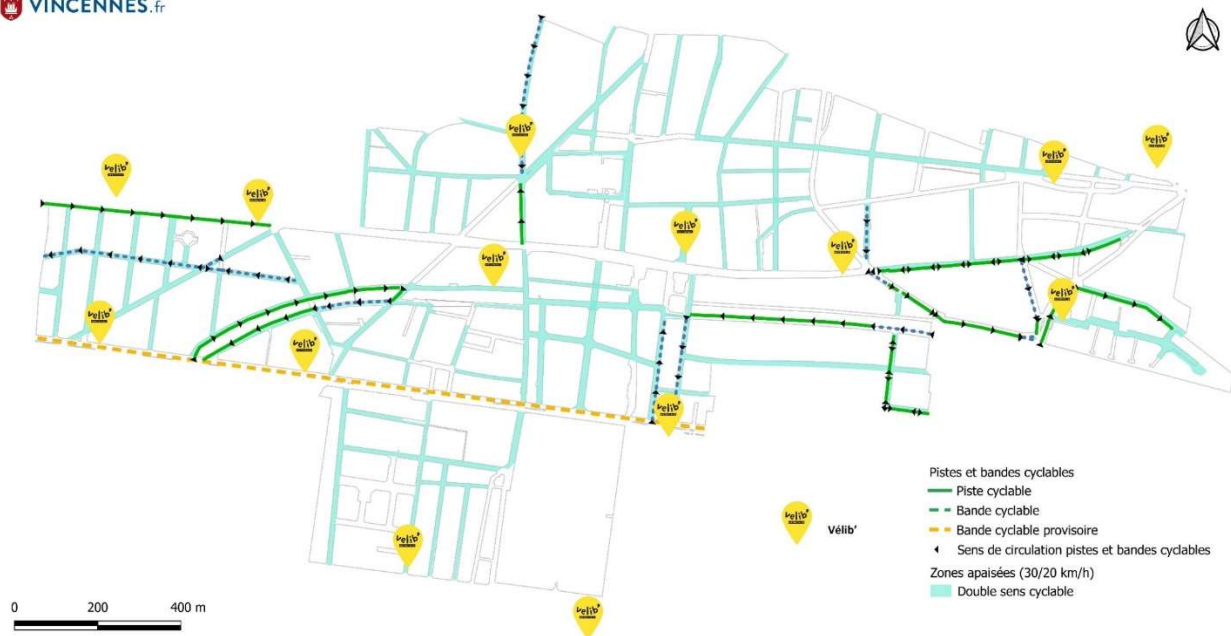
b) Gestion des vélos abandonnés

Les vélos abandonnés occupent inutilement de la place, réduisent l'offre de stationnement vélo et dégradent visuellement l'espace public. Lorsqu'un vélo est identifié comme abandonné par certains indices (absence de roue, roue ou cadre tordu, pneus crevés, chaîne cassée, etc.) ou à la même place pendant plus de dix jours, un autocollant visible expliquant la procédure d'enlèvement y est apposé. Environ 120 vélos sont ainsi retirés chaque année.

Au bout de deux semaines, le vélo est enlevé par les services de la ville et la Police municipale pour être entreposé dans un local sécurisé au Centre technique municipal pendant 1 mois, délai au bout duquel le vélo est donné à une association. Si le propriétaire se présente pendant ce délai, le vélo est restitué après justification de la propriété, celle-ci pouvant se faire par la présentation de la clé (ou du code) déverrouillant l'antivol.

c) Les vélib'

Le dispositif Vélib', mis en place dès la 1ère génération à Vincennes en 2009, a permis de démultiplier l'usage du vélo. Aujourd'hui, la ville compte **10 stations** totalisant **306 places**.



d) Stationner dans son immeuble : application du PLU

Depuis 2012, la **création de stationnement vélo** est obligatoire pour les **constructions neuves**, qu'il s'agisse de bureaux ou de logements.

Le PLU fixe un ratio de 0,75 m² par logement pour les logements jusqu'à deux pièces principales et 1,5 m² par logement dans les autres cas, avec une superficie minimale de 3 m². Sur la période 2017-2020, l'application de cette règle a généré une offre qui totalise environ 750 m², pour 17 permis accordés ; pour une superficie moyenne utile de 2,5 m² par vélo (dégagements et circulations comprises), la capacité de stationnement ainsi mise à disposition peut être estimée à **environ 300 places**.

e) Peu de parcs vélos abrités et de consignes sécurisées

En dehors de l'abri vélos avenue Aubert aux abords de la gare du RER A et des abris Véligo mis en place avenue de Paris près des sorties de métro par le Conseil départemental, la ville ne compte pas d'autre abri vélo et aucun dispositif de type abri sécurisé public permettant de stationner un vélo sur de longues périodes (journée et plus).

Dans le cadre de la loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, les opérateurs de transport en commun sont désormais dans l'obligation de mettre en place à proximité des gares ferroviaires et routières et les pôles d'échanges multimodaux (PEM) des stationnements sécurisés pour les vélos. Aussi, en lien avec la Ville, un projet piloté par la RATP d'installation de consignes Véligo au niveau de la gare RER est en cours.

Par ailleurs, un équipement pourrait être intégré au futur projet de rénovation de la gare routière située avenue de Nogent, mais celui-ci, toujours à l'étude, connaît d'importantes contraintes d'espace.

Synthèse des réalisations en matière de stationnement Vélo

	Bilan en 2010	Bilan en 2021	Évolution 2010 - 2021
Arceaux vélos non abrités			
Stations	39	168	+ 129
Arceaux	211	1 139	+ 928
Arceaux vélos abrités			
Abris	0	3	+ 3
Arceaux	0	88	+ 88
Bornes Vélib'	306 bornes	306 bornes	-

4. LES SERVICES VÉLOS : MOSAÏQUE D' ACTIONS

a) Entretien et Réparation

- **Deux ateliers de réparation**
 - **Place Pierre-Semard, à l'entrée de la gare du RER A**
Le Triporteur, 2 vendredis par mois (9h-19h)
Clientèle de voyageurs ligne RER A
 - **Place Jean-Spire-Lemaître**
Le Cycle Truck, 2 samedis par mois (9h30-18h)
Clientèle de quartier



Avec un prix moyen actuel de réparation de 17 euros, le Triporteur, premier installé en 2016, a connu un succès croissant qui a motivé l'implantation d'un second atelier, desservant l'est du territoire et d'autres catégories d'utilisateurs.

Ces services contribuent à animer leur quartier, tout en incitant les Vincennois à se (re)mettre au vélo. « *Aujourd'hui, nous réparons en moyenne 23 vélos par jour Et ce quels que soient la commune ou le mois* », précise le fondateur du Triporteur, qui intervient sur une quinzaine de villes franciliennes.

Afin d'encourager la pratique du vélo par les Français dans le cadre du déconfinement, l'État a mis en place en mai 2020 des mesures d'aide financière sous l'appellation « Coup de Pouce Vélo ». Ce dispositif comprenait des séances de remise en selle et une aide à la réparation, pour 50 € maximum, au sein du réseau de réparateurs référencés sur la plateforme de l'opération.

Or, aucun réparateur « Coup de pouce » n'a alors été recensé à Vincennes ; les plus proches se situaient à Montreuil, voire à Fontenay-sous-Bois. Il est à noter que depuis, une enseigne de vente et réparation de vélos a ouvert dans l'est de la ville.

- **Des points de recharge électrique**

Sur voirie, l'offre est constituée par les bornes de recharge pour véhicules électriques implantées à partir de 2018. Bien que destinées aux automobiles, ces bornes permettent en principe le branchement d'un 2 roues et notamment d'un vélo à assistance électrique. La ville compte aujourd'hui 36 points de recharge électrique.

- **8 stations de gonflage**

La Ville a installé 8 bornes de gonflage en libre-service depuis 2019, notamment au droit des principaux générateurs de trafic (stations de RER et métro, marchés, mairie...).



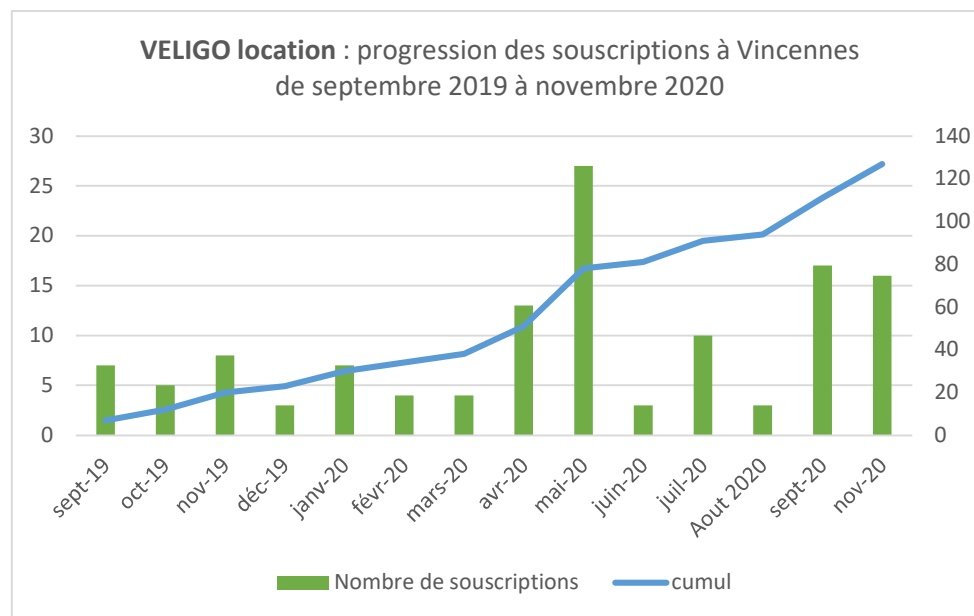
Stations de gonflage en libre-service installées à fin 2021



b) Location

La **location longue durée** est présente depuis septembre 2019 grâce au dispositif mis en place par la **Région Île-de-France** (10 000 VAE mis en service en IDF sous le label « Véligo-location ») ; la Ville a délibéré début 2019 pour intégrer le périmètre de ce service.

Les locations sont montées en charge progressivement avec une accélération notoire en avril 2020 et un pic à 27 souscriptions au mois de mai 2020 marqué par le déconfinement dans le cadre de la crise sanitaire Covid 19. Le rythme s'est finalement stabilisé autour de 16/17 souscriptions par mois en fin d'année 2020, portant le total de souscriptions pour Vincennes à **près de 130 à fin novembre 2020**, auxquelles il faudrait ajouter 48 prospects n'ayant pas finalisé leur souscription.



À noter qu'il n'existe à ce jour **pas de point de retrait Veéligo-location dans la commune** : près des 2/3 des Vincennois intéressés **se sont fait livrer à domicile (80 souscripteurs)** ; les autres ont utilisé des points de retrait situés à proximité.

c) Bourses aux vélos

Avec le soutien de la ville, la PEEP (Parents d'élèves de l'enseignement public) organise sa Foire aux vélos annuelle place de l'Église.

d) Logistique urbaine

En milieu urbain la question de la livraison du dernier kilomètre est un sujet majeur sur le plan de la qualité de vie et du développement durable.

Depuis des années, les chaînes de logistiques se sont organisées autour d'un modèle consistant à acheminer par camion ou camionnette des biens que le lieu de dépôt soit proche ou non des centres-villes. Or, depuis le fort développement de l'e-commerce, amplifié par la crise sanitaire de la COVID, nous constatons à Vincennes comme partout en France un flux important de livraisons dans l'espace public.

Ce modèle logistique nous interpelle car il engendre la congestion de la circulation automobile, une gêne ponctuelle pour les piétons et les cyclistes, et des émissions importantes de CO₂. Une autre alternative est pourtant possible, celle de la livraison du dernier kilomètre en mode doux (à pied ou en vélo-cargo).

Ce modèle nécessite que les opérateurs disposent d'entrepôts de taille moyenne à proximité des centres-villes afin de pouvoir ensuite faire des livraisons dans un périmètre de quelques kilomètres. Cette nouvelle logistique urbaine, compatible avec la livraison de petits ou moyens volumes, commence à voir le jour.

La Ville de Vincennes, particulièrement intéressante sur le plan topologique et géographique pour la livraison en mode doux, s'est saisie du dossier pour développer ce modèle au niveau local.

Aussi, en 2021 Vincennes s'est portée candidate pour le déploiement sur son territoire de Colis'Activ. Ce dispositif permet de rendre plus compétitives les livraisons du dernier kilomètre par mode actif (vélo et marche) que les modes thermiques, en finançant temporairement une partie du coût de livraison et accélérer ainsi le recours à la livraison en mode doux.

Par ailleurs, la municipalité a œuvré auprès de Monoprix pour que l'enseigne utilise des véhicules électriques pour ses livraisons à domicile lorsqu'elles ne peuvent s'effectuer à pied (70% des livraisons des deux magasins sur Vincennes se font à pied). Des discussions ont également été initiées avec les sociétés Coursier.fr, Colissimo ou encore Stuart sur la question de la livraison en mobilité douce sur la commune.

Ces initiatives en faveur de la livraison décarbonée du dernier kilomètre permettront à terme d'améliorer la qualité de vie des Vincennois et d'œuvrer du développement durable au niveau local.

5. INFORMATION, COMMUNICATION, ACTIONS DE SENSIBILISATION

a) Supports d'information

Dès 2012, la Ville a édité un Guide du cycliste à Vincennes, adaptation du guide de la FUBicy de 2007. Ce guide visait à doter les cyclistes vincennois de l'arsenal nécessaire à une pratique sécurisée, respectueuse et confortable (conduite, équipement, lutte contre le vol, lecture des signaux...) et leur indiquait les contacts utiles pour initier ou améliorer leur pratique.

Aujourd'hui, la majorité des informations utiles au cycliste est rassemblée sur la page dédiée du site internet de la Ville : <https://www.vincennes.fr/cadre-de-vie/circuler-et-stationner/circulations-douces>

b) Plan des itinéraires cyclables

Les cyclistes peuvent prendre connaissance des aménagements cyclables existants sur le plan interactif de la ville, en ligne, accessible depuis un appareil nomade et régulièrement mis à jour.

<https://geo.vincennes.fr/adws/app/9604f026-5f23-11e8-a07b-55dfec66070/index.html>

c) Le vélo et l'administration municipale (exemplarité)

Des vélos ordinaires ou à assistance électrique sont utilisés par les agents municipaux dans le cadre de leurs missions (contrôle du domaine public, livraisons légères...) et par les policiers municipaux. La Ville met aujourd'hui à disposition 4 vélos mixtes, 1 VAE et un triporteur électrique.

La Ville a également mis en place pour ses agents un forfait Mobilités durables de 200 euros par an en février 2021.

La Ville participe au financement des abonnements Vélib' de ses agents.

Enfin, en 2020, des locaux abrités et sécurisés ont été mis à disposition pour favoriser l'utilisation du vélo sur le trajet domicile-travail, l'un rue de la Liberté et l'autre au Centre technique municipal.

d) Événements

Chaque année depuis 2015 Vincennes accueille le festival du vélo organisé par Cyclo-Camping international (conférences, exposition...).

CHAPITRE 3- LES RETOURS DES VINCENNOIS ET LEURS ATTENTES

Les données sont issues de 3 sources :

- le baromètre des villes cyclables publié annuellement par la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette)
- les retours du questionnaire sur l'usage du vélo (en ligne et par formulaire) de fin 2020
- les retours des ateliers menés en 2021

1. LE BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES

a) Les atouts

Vincennes est en tête des villes du Val-de-Marne de 20 à 50 000 habitants avec une note de 3.23/6 en 2019 et 3.27/6 en 2021 (moyenne nationale à 2.68) ; elle se classe 5^e du Val-de-Marne et enregistre une progression. Notons que l'étude de 2021 indique une progression ressentie de 28% depuis 2019.

Les efforts réalisés par la Ville pour développer infrastructures et services semblent appréciés par les cyclistes, puisque plus de 55 % des répondants notent une évolution positive sur la période 2017-2019. Les points forts de Vincennes sont, en cohérence avec les opérations réalisées et le trafic vélo observé :

- l'offre importante de voies à double sens pour les vélos
- la sécurité de circulation apportée, dans les rues résidentielles, par les nombreuses zones 30 (ou de rencontre)
- une pratique du vélo démocratisée

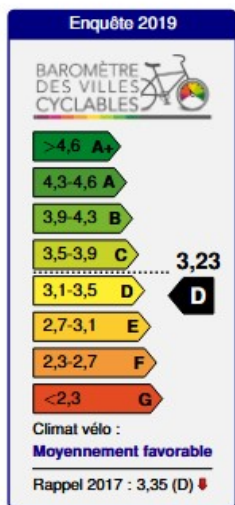
b) Les améliorations attendues

Les besoins exprimés portent principalement sur la sécurité des déplacements :

- souhait d'itinéraires cyclables rapides et sécurisés
- une meilleure sécurité au niveau des intersections
- un meilleur respect de la part des véhicules motorisés, notamment concernant le stationnement sur les aménagements cyclables
- une meilleure sécurité pour les enfants et les personnes âgées
- une meilleure sécurité sur les grands axes
- des itinéraires alternatifs lors des travaux de voirie

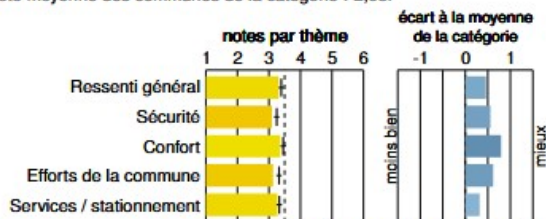
On note l'absence du sujet stationnement en haut de liste, ce qui laisse à penser que l'offre, bien que perfectible, est satisfaisante sur le territoire communal.

Baromètre 2019

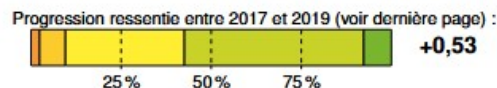


Vincennes (94)

Réponses valides : 212, soit 4,3 pour 1000 habitants.
Catégorie : de 20 000 à 50 000 habitants.
Note moyenne des communes de la catégorie : 2,68.

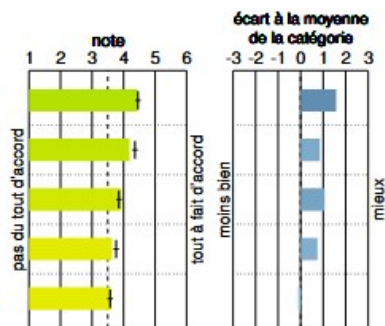


Dans tous les graphiques, les croix indiquent la note obtenue au baromètre 2017



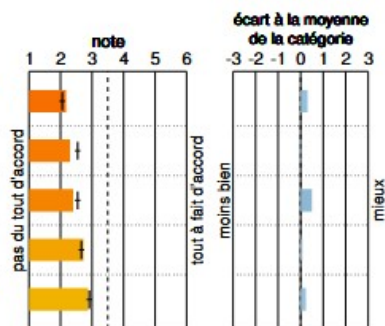
Points les plus forts

- Les rues en sens unique sont ouvertes à double-sens pour les vélos
- Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles
- Dans ma ville, l'usage du vélo est démocratisé
- Selon moi, les itinéraires cyclables sont entretenus
- Selon moi les conflits entre les cyclistes et les piétons sont rares

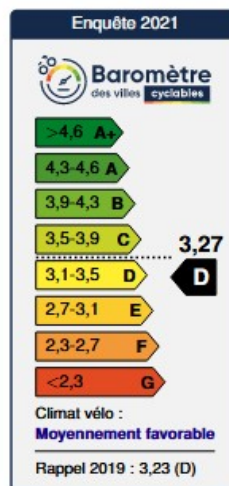


Points les plus faibles

- Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée
- Je peux circuler à vélo en sécurité sur les grands axes
- Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo dans ma ville est sûr
- Selon moi, le stationnement des véhicules motorisés sur les itinéraires cyclables est rare
- A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) n'est pas gênant

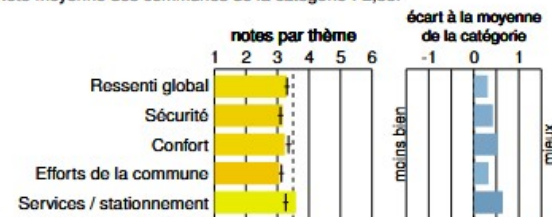


Baromètre 2021

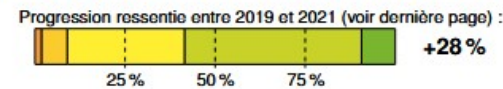


Vincennes

Réponses valides : 267, soit 5,4 pour 1000 habitants.
Catégorie : Communes de banlieues.
Note moyenne des communes de la catégorie : 2,83.

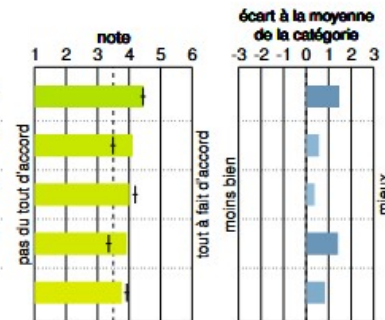


Dans tous les graphiques, les croix rappellent les notes obtenues en 2019



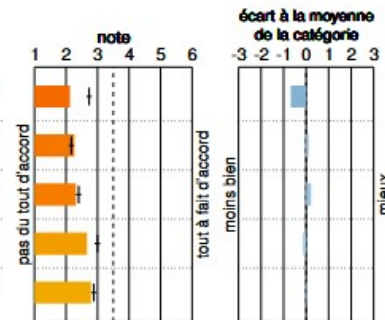
Points les plus forts

- Les rues en sens unique sont ouvertes à double-sens pour les vélos
- Dans la commune ou à proximité, trouver un magasin/atelier de réparation vélo est facile
- Je peux circuler à vélo en sécurité dans les rues résidentielles
- Louer un vélo pour quelques heures ou pour plusieurs mois est facile
- L'usage du vélo est démocratisé



Points les plus faibles

- Le stationnement des véhicules motorisés (voitures, camions, motos...) sur les itinéraires cyclables est rare
- Lors de travaux sur les itinéraires cyclables, une solution alternative sûre est proposée
- Pour les enfants et les personnes âgées, circuler à vélo est sûr
- Selon moi, les vols de vélos sont rares
- A vélo, je trouve que le trafic motorisé (volume et vitesse) n'est pas gênant



2. RETOURS DE LA DÉMARCHE PARTICIPATIVE

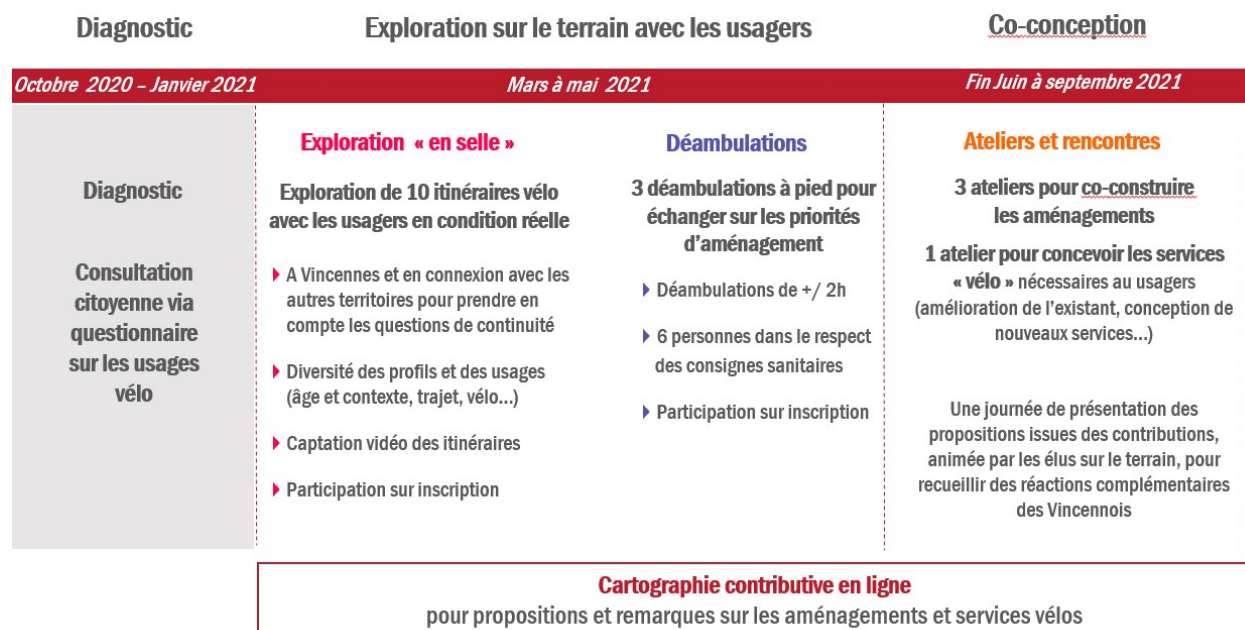
Cette concertation s'est effectuée, dès 2020, en plusieurs étapes et sous des formes diverses et innovantes (plateforme numérique, exploration à vélo, balade urbaine, ...) afin de pouvoir balayer l'ensemble des sujets et des habitudes.

En effet, pour la municipalité, les échanges autour des projets et de la vie des quartiers permettent de réfléchir avec les habitants, d'identifier des difficultés potentielles, de trouver des solutions et de mettre en œuvre des actions pour préserver le cadre de vie et améliorer le quotidien.

Dans le cadre de la démarche pour améliorer et développer la pratique du vélo et des mobilités douces en ville, les élus ont souhaité établir avec les Vincennoises et les Vincennois un plan qui définira les actions à mener sur les 5 prochaines années.

Aussi, une attention toute particulière a été apportée afin de permettre au plus grand nombre d'habitants de formuler leurs attentes, identifier des problématiques précises et dégager des actions concrètes.

Ces échanges ont permis de faire émerger des idées en se basant sur 3 étapes : le diagnostic préalable, l'exploration sur le terrain avec les usagers et un travail de co-conception.



a) Questionnaire sur l'usage du vélo

L'objectif de ce questionnaire était d'avoir une image instantanée de l'usage du vélo à Vincennes en complément du diagnostic réalisé et ce afin d'identifier les points de difficulté. Il s'agissait également d'avoir un point de départ pour l'organisation des ateliers participatifs.

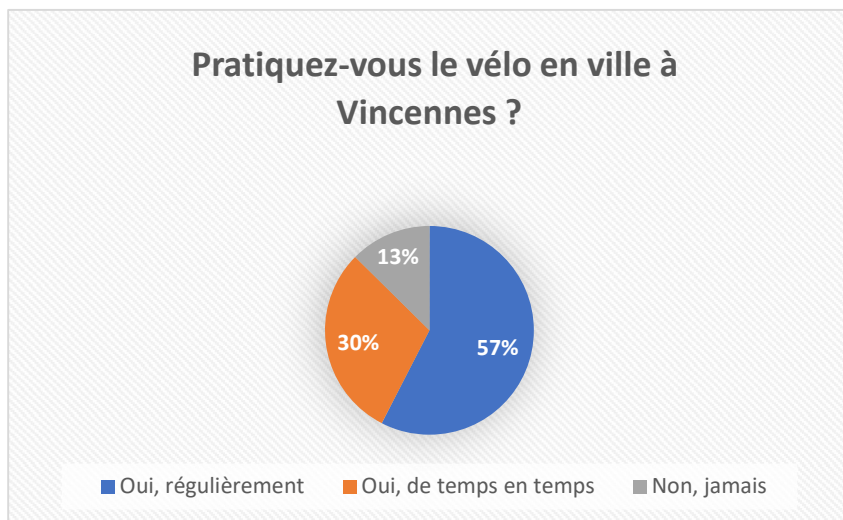
1037 contributions ont été reçues (840 questionnaires en ligne, 197 questionnaires papier) **entre le 29 octobre et le 6 décembre 2020**.

Les retours au questionnaire corroborent les éléments pré-identifiés dans le diagnostic des services de la Ville et dans le baromètre de la FUB.

- **Profil des répondants**

La majorité des répondants sont des cyclistes réguliers (57%), et se situe dans la tranche d'âge 25-45 ans (56%). Une petite part ne circule toutefois jamais en vélo (13%), ce qui rend leur contribution tout aussi intéressante.

Environ la moitié des répondants circule dans Vincennes ou vers les villes limitrophes (Fontenay, Montreuil), l'autre moitié se dirigeant vers Paris. Pour tous, le motif principal est d'aller au travail (65%), le plus souvent en combinaison avec la marche ou les transports en commun (67%), ce qui représente des distances plutôt modérées (moins de 5 km pour la moitié des répondants, moins de 10 km pour les 3/4).

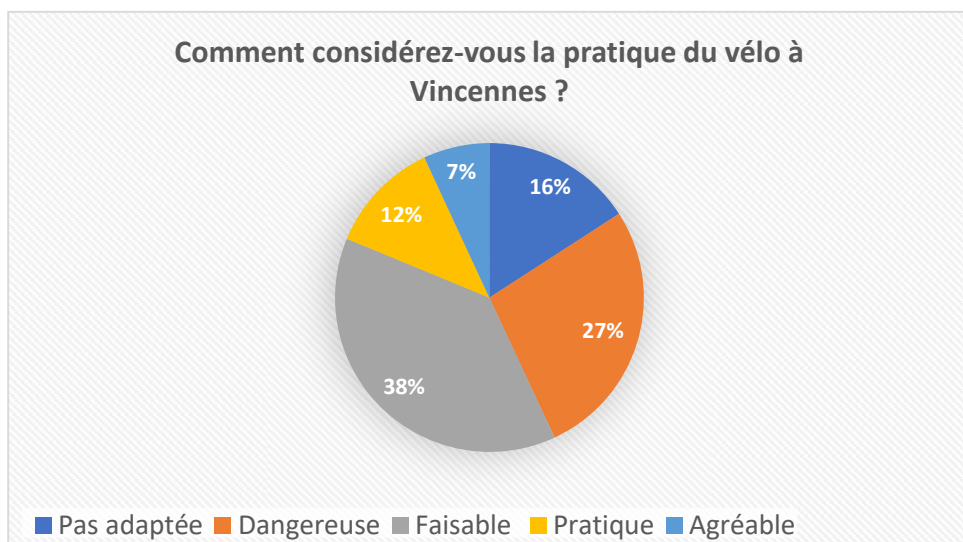


- **Sécurité : un ressenti plutôt positif malgré la présence de points noirs**

Plus de la moitié des répondants (57%) a une vision plutôt positive de la pratique du vélo à Vincennes : 57% la considèrent comme « faisable », voire « pratique » ou même « agréable ». La présence de pistes cyclables est marquée comme le point positif pour ceux qui trouvent la pratique faisable.

43% trouvent la pratique du vélo pas adaptée en ville ou dangereuse. Les raisons avancées sont majoritairement l'interaction avec les véhicules motorisés (présence, comportement, vitesse) y compris les motos. Le manque d'aménagements spécifiques pour les vélos est souligné, avec le sentiment de dangerosité qu'il engendre notamment pour les cyclistes les plus fragiles (enfants, personnes âgées...).

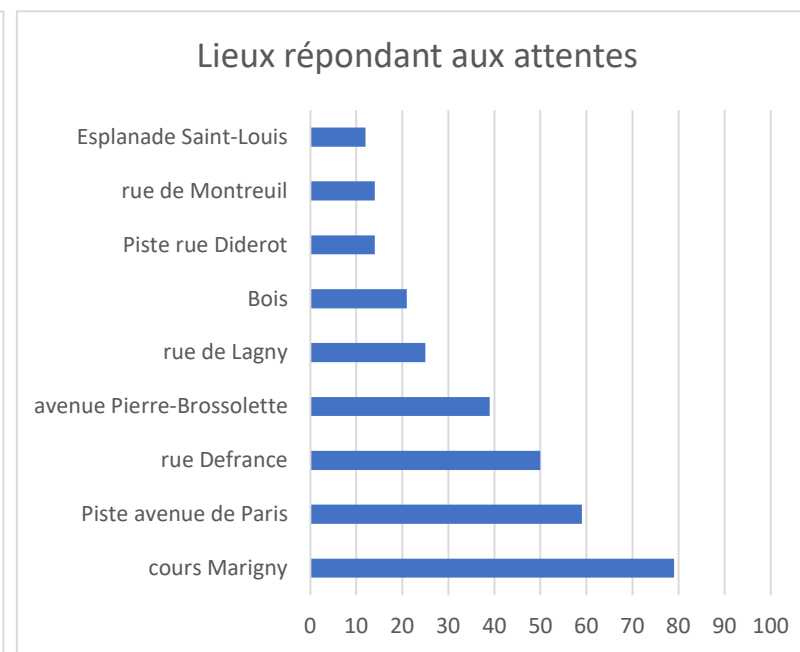
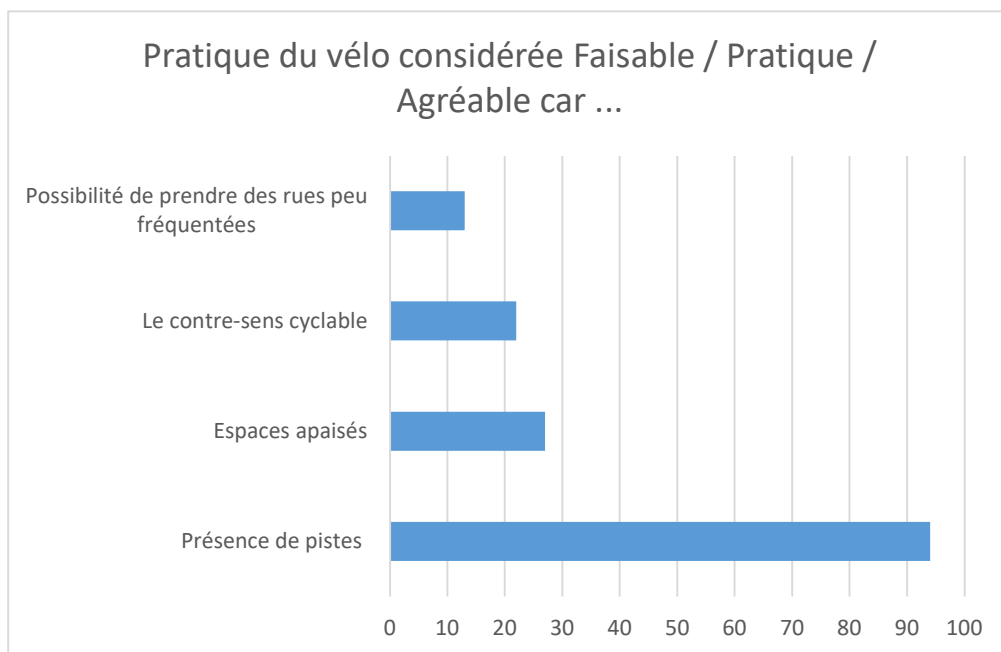
Le comportement des différents utilisateurs (piétons, cyclistes et automobilistes) est aussi important que l'aménagement des pistes dans l'esprit des personnes qui appréhendent de faire du vélo ainsi que le stationnement de véhicules sur les pistes sont à égalité dans les aspects les plus négatifs de la pratique du vélo à Vincennes. Cette réponse marque l'importance de l'éducation des utilisateurs de la voirie et de l'importance de la répression des mauvais comportements.



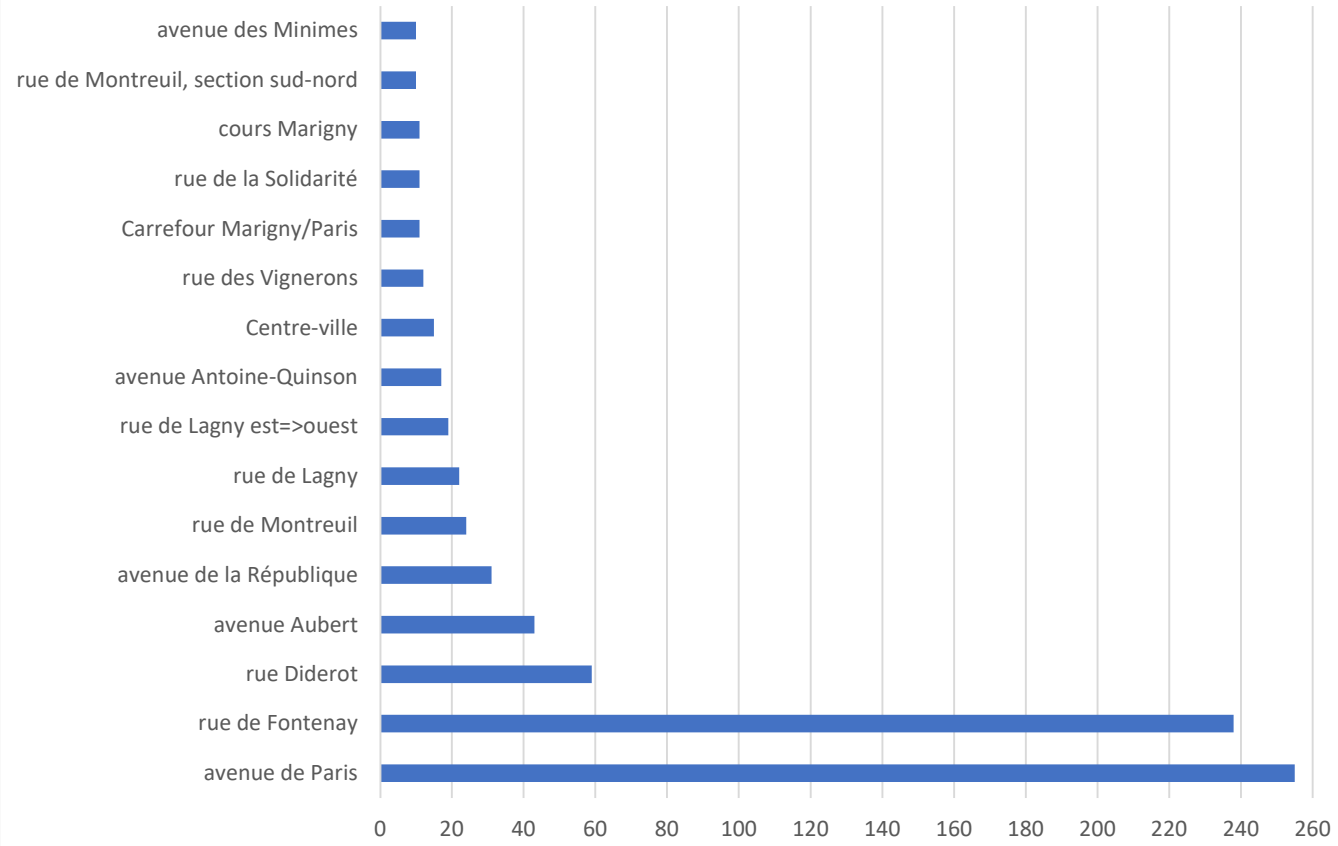
- **Efficacité du réseau cyclable vincennois**

Une majorité des répondants estime disposer d'un itinéraire identifié pour se rendre au RER ou au métro, un peu moins pour traverser Vincennes du nord au sud ou d'est en ouest. Ils souhaiteraient avoir un itinéraire **cyclable sécurisé pour traverser la ville**, notamment d'est-ouest. L'avenue de Paris, la rue de Fontenay, secondairement rue Diderot sont mentionnées pour y répondre. Il est intéressant de noter également que malgré l'absence de pistes sécurisées Cours Marigny, celui-ci est noté comme répondant favorablement aux attentes.

La lisibilité et la continuité du réseau sont également jugées insuffisantes : bandes cyclables qui s'interrompent en changeant de rue, sens inverse non traité à l'identique, carrefours non aménagés...), absence de panneaux de jalonnement.



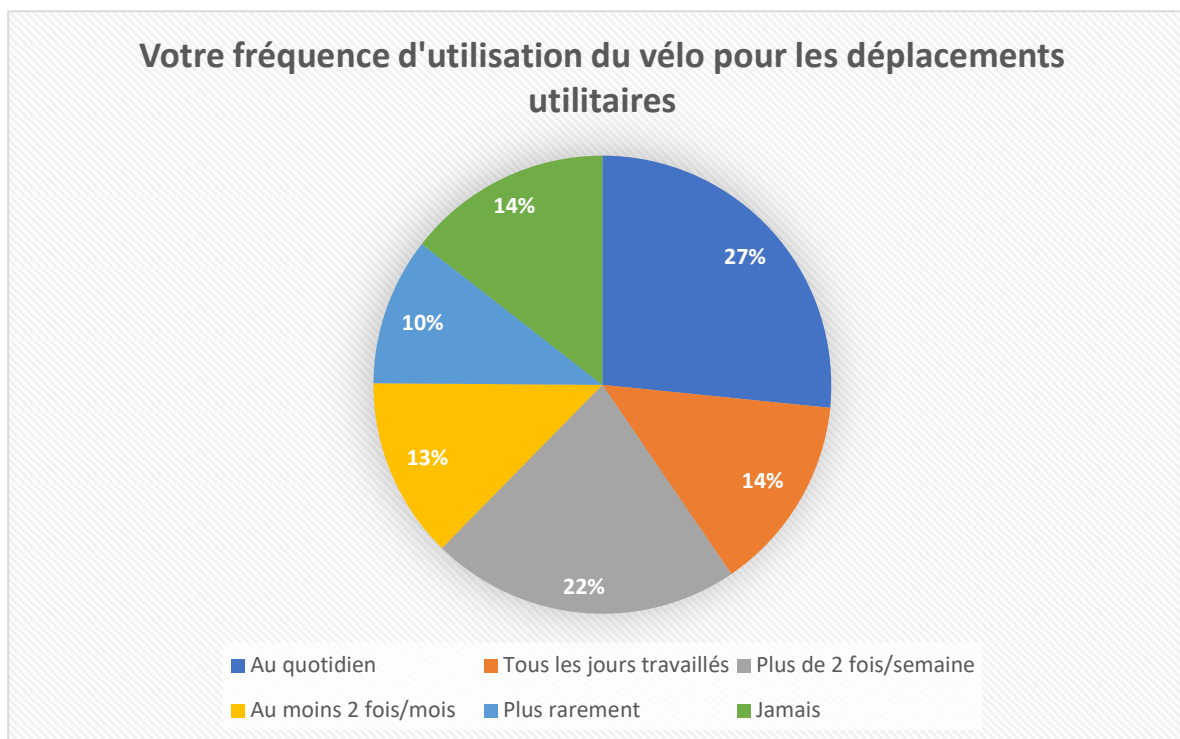
Lieux à améliorer



- **Usages du vélo**

Les Vincennois sont très largement propriétaires de leur vélo (84%). Le peu d'entre eux qui font de la location passent massivement par Vélib'. Seulement 1/3 utilisent des arceaux publics, car 2/3 d'entre eux peuvent le garer chez eux ou sur leur lieu de travail. Les répondants le pratiquent seul la plupart du temps (79%), un résultat cohérent avec l'utilisation prépondérante pour les trajets domicile-travail. **40% des personnes utilisent leur vélo au moins 5 fois par semaine. De plus, les utilisateurs sont très majoritairement des actifs.**

La principale préoccupation en matière de service est l'augmentation des places de stationnement sécurisées dans la ville et une forte demande de sensibilisation afin de mieux faire cohabiter tous les usagers de la voie publique.



b) Les ateliers

Les ateliers ont été conçus en 3 temps et animés par un cabinet spécialisé.

80 personnes ont participé à ces différents ateliers proposés par la Ville entre mars et septembre 2020

- **Les mises en situation sur le terrain et ateliers « aménagements »**

Afin d'identifier, avec les usagers, des secteurs à enjeux, et de construire avec eux des propositions d'aménagement, la Ville a organisé des parcours à vélo sur 10 itinéraires « types » (trajets Vincennes-Paris, Nord/Sud, Vincennes-Bois, ...) et des déambulations à pied dans les différents quartiers de la Ville avec élus et services.



Les retours de ces temps rejoignent celui de l'enquête :

- forte attente en matière de continuité des itinéraires
- sentiment d'insécurité dans les double-sens cyclables
- le comportement de certains conducteurs de véhicules motorisés (comportement, stationnement sauvage...)

S'y ajoute une demande en termes de communication : rappel / explicitation des règles, signalétique dédiée.

À l'issue de ces temps d'exploration et de synthèse, les propositions d'aménagements ont été étudiées en atelier comme notamment le carrefour Montreuil / République, le boulevard de la Libération, le carrefour Felix Faure / Libération, ...

Si les enjeux ont pu être formulés pour chacun de ces secteurs, les solutions proposées par les participants présentent des difficultés techniques (largeur, signalétique...) ou fonctionnelles (sens de circulation à supprimer ou inverser, incidences sur les autres usagers de l'espace public). De ce fait, elles ont pu faire débat au sein des groupes de participants et nécessitent une étude de faisabilité technique approfondie par les services de la Ville ou du Département.

- **Les ateliers « services, sensibilisation, pédagogie »**

Ces ateliers ont fait ressortir :

- une attente en matière de stationnement sécurisé et de services de type réparation (prestations, formation à l'auto-réparation)
- un souhait d'amélioration de l'information vélo : site dédié, application... ou autres dispositifs permettant d'accéder aux données de circulation, de stationnement, de services, et d'échanger entre utilisateurs
- un fort besoin d'actions de pédagogie en direction des différents usagers de l'espace public, permettant d'explicitier les droits et devoirs de chacun, cyclistes, piétons, automobilistes.
- un renforcement de la communication afin de promouvoir la pratique du vélo, notamment auprès des jeunes (collégiens, lycéens).



Constats partagés lors des différents temps de participation et sur la plateforme de participation

- Une forte attente de continuité du réseau, notamment dans le sens Vincennes => Paris
- Un sentiment d'insécurité sur les doubles-sens cyclables, en raison de l'étroitesse des voies et des comportements des automobilistes
- Des attentes en matière de signalétique : reprise des pictogrammes, suggestions de bandes cyclables « colorées », rappel des limitations de vitesse en zone partagée
- Une attente en matière de développement des services liés au vélo : places de stationnement, ateliers de réparation, ...
- Un besoin fort de pédagogie auprès des automobilistes, des cyclistes et des piétons pour comprendre les droits et devoirs de chacun
- Une attente en matière de promotion de la pratique du vélo et des mobilités douces

c) La mise en place d'un « Comité de suivi »

Pour suivre et recueillir le ressenti et les propositions d'un panel le plus large possible d'usagers, au fil de l'élaboration du Plan vélo, un comité de suivi a été créé.

Ce comité est constitué de représentants des cyclistes mais également de commerçants, d'autres mobilités (moto), de personnes en situation de handicap, et d'élus de la majorité et de l'opposition.

Durant l'élaboration du plan vélo et mobilité douces, le comité de suivi a été réuni à quatre reprises avec pour ordre du jour :

- Présentation du diagnostic et des retours du questionnaire
- Retour de la phase participative et les actions proposées lors des ateliers
- Réaction sur le projet de schéma directeur
- Le plan vélo et mobilités douces

Ces réunions de travail ont été l'occasion, pour les membres de prendre connaissance, étape par étape, de l'élaboration du plan, de débattre sur le fond et de faire des propositions pour l'enrichir.

PARTIE 2 – PROSPECTIVE ET PLAN D’ACTION

CHAPITRE 1 - CONTEXTE

1. UNE POLITIQUE NATIONALE

En septembre 2018, le Gouvernement a présenté son Plan vélo et mobilités actives dont l’objectif principal était de tripler la part des déplacements quotidiens à vélo au niveau national pour atteindre 9 % en 2024.

En effet, si 24% des déplacements se font exclusivement à pied en France, seulement 3% se faisait à vélo en 2018. Des chiffres qui sont bien inférieurs à nos voisins européens puisqu’en Allemagne les déplacements à vélo représentent 10% et aux Pays-Bas 28%.

Ce plan gouvernemental comptait une trentaine de mesures regroupées en 4 axes : la sécurité, la lutte contre le vol, les incitations, et la culture vélo.

Ce plan national prévoyait notamment :

- Un appel à projet Fonds Mobilité Active pour réduire les coupures (350 millions d’euros)
- Le développement des consignes vélo sécurisées sur les pôles multimodaux (gares RER et métro)

Notons qu’une partie de ces mesures ont été intégrées au plan vélo et mobilités douces de Vincennes afin de pouvoir les déployer localement.

2. UNE POLITIQUE RÉGIONALE EN FAVEUR D’UN RÉSEAU STRUCTURANT

a) Le Plan vélo régional

C’est cette articulation des dispositifs qui fait sens pour répondre aux besoins des cyclistes franciliens et accélérer la pratique.

En 2017, la Région Île-de-France s’était dotée également d’un plan Vélo afin de favoriser la pratique du vélo au quotidien, par le développement d’infrastructures, de stationnement et de services pour les cyclistes. 100 millions d’euros ont été investis jusqu’en 2021 pour atteindre 2 millions de déplacements par jour à bicyclette soit un triplement par rapport à la pratique observée en 2010.



En outre, et c'est également l'un des apports du nouveau Plan vélo, les actions de la Région et d'Île-de-France Mobilités (IDFM) sont désormais mises en œuvre de manière complémentaire et coordonnée afin de développer un ensemble cohérent de services aux cyclistes. IDFM développe déjà le stationnement sécurisé en gares et stations (Véligo) dans un objectif d'intermodalité, et a mis en place à partir de septembre 2019 le plus grand système de location longue durée de vélos à assistance électrique au monde (Véligo Location) avec le soutien de la Région. Île-de-France Mobilités accorde également aux Franciliens achetant un vélo électrique, depuis le 1er décembre 2019, une aide pouvant aller de 500 à 600 euros.

C'est cette articulation des dispositifs qui fait sens pour répondre aux besoins des cyclistes franciliens et accélérer la pratique.

b) Le RER Vélo

Porté par le Collectif Vélo Île-de-France et soutenu par la Région Île-de-France qui l'a doté depuis le 21 avril 2021 d'un financement garanti de **300 millions d'euros**, le projet de RER Vélo a pour objectif de construire un réseau continu de 650 km de pistes cyclables de qualité, larges, sécurisées et efficaces, calquées sur la carte du réseau de RER. Ce projet est articulé autour de deux phases de construction, dont la première avec cinq premières lignes prévues pour 2024-2025.

La ville de Vincennes soutient ce projet et verra son territoire traversé par l'axe A2 Paris-Châtelet/Val d'Europe inscrit dans la première phase. Face à la saturation des grands axes routiers, cet axe se présente comme une alternative permettant de traverser Vincennes rapidement de façon sécurisée.

Cet itinéraire permettra ainsi de relier Paris à sa périphérie est **par l'avenue de Paris (RD120)**. Sous maîtrise d'ouvrage départementale s'agissant de la voie de circulation qui sera entièrement rénovée, l'avenue fera l'objet d'aménagements complémentaires par la ville de Vincennes (rénovation des trottoirs et des espaces plantés, rénovation de l'éclairage, signalisation, ...) et sera constituée d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Comme l'ensemble des projets urbains à Vincennes, ce futur aménagement fera l'objet d'une concertation préalable avec les riverains, les commerçants et les utilisateurs de l'avenue afin de permettre une cohabitation optimale de cet axe et de maintenir l'ensemble des usages qui y existent.



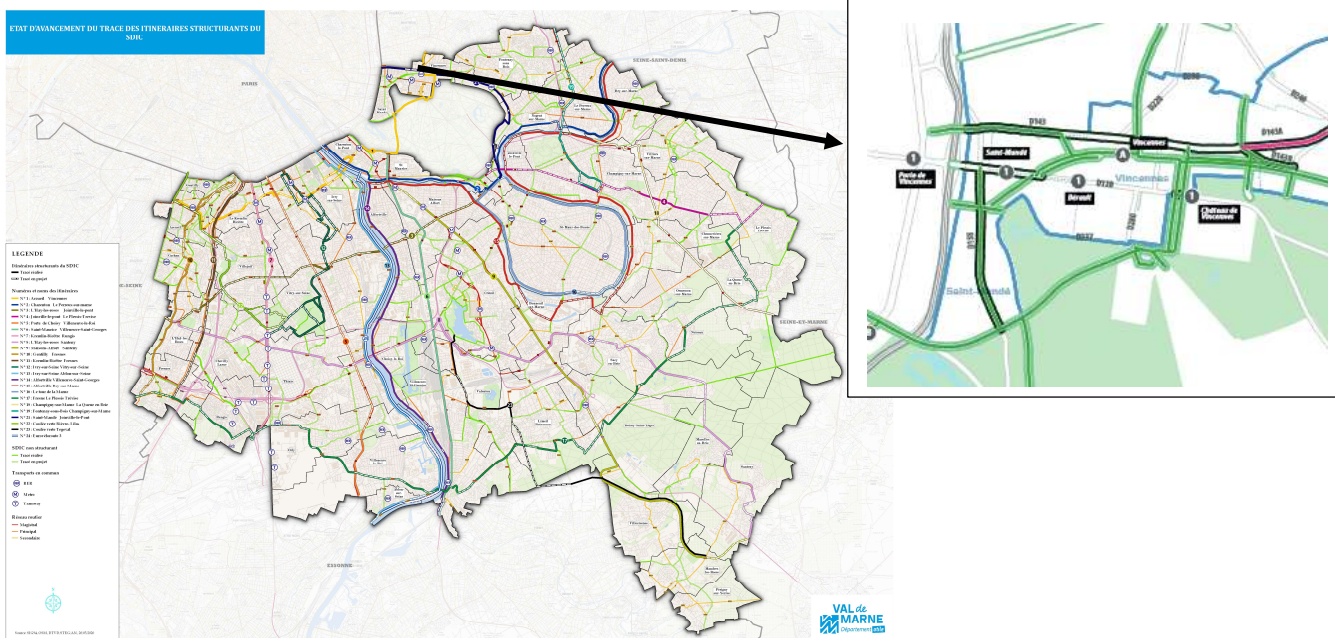
3. UNE POLITIQUE DÉPARTEMENTALE ACTIVE

Le Département encourage la pratique du vélo en investissant dans la création de pistes cyclables depuis plusieurs années. Après avoir réalisé 269 km d'itinéraires cyclables, le Département agit pour que la part du trafic vélo atteigne **9% du trafic global d'ici 2030** avec notamment la création de 520 km d'aménagements cyclables.

Approuvé en 2002 et révisé en 2019, le **Schéma départemental des itinéraires cyclables (SDIC)** hiérarchise un réseau principal, composé d'axes stratégiques, et d'un réseau secondaire.

Il traverse la ville de Vincennes suivant plusieurs itinéraires :

- Un itinéraire nord-sud (axe n°1 – Arcueil/Vincennes) : cours Marigny et rue de Montreuil via la rue du Midi, reliant le Bois de Vincennes et Montreuil
- Un 2^e itinéraire nord-sud : avenue Fayolle et boulevard de la Libération reliant le Bois de Vincennes à Montreuil
- Un itinéraire est-ouest avec 2 branches : rue de Lagny et avenue Victor-Basch, ainsi que avenues Aubert et Quinson, rue du Midi, avenues Gabriel Péri et Pierre Brossolette) reliant Saint-Mandé et Fontenay-sous-Bois.



4. LE PLAN VÉLO MÉTROPOLITAIN

Adopté en 2021, le plan vélo métropolitain représente 200 km d'itinéraires répartis en 8 axes structurants et doté d'un budget de 10 millions d'euros par an pour relier tous les plans vélo existants sur le territoire de la Métropole du Grand Paris en identifiant les **continuités cyclables** à prioriser.

Vincennes est concernée par l'axe n°5 L'Haÿ-les-Roses/Bobigny. D'une longueur de 25 kilomètres, il desservira Vincennes et le Bois de Vincennes via un axe nord-sud depuis Maisons-Alfort (Les Juilliottes) jusqu'à Montreuil (Croix de Chavaux).



Ces quatre plans vélo nous démontrent l'importance qui est donnée au sujet du développement des mobilités douces en France comme au niveau local afin de rattraper le retard que nous avons pris par rapport à nos voisins européens.

Le plan vélo et mobilités douces de Vincennes s'inscrit parfaitement dans le cadre de ces différents plans afin de traduire au niveau local les ambitions nationales, régionales, départementales et métropolitaines.

5. LES PRINCIPAUX ENJEUX DU PLAN VÉLO ET MOBILITÉS DOUCES DE VINCENNES

- **En termes de circulation**

Apaiser la circulation pour un meilleur partage de la voirie et une amélioration du cadre de vie pour l'ensemble des utilisateurs et des riverains.

Poursuivre la mise en accessibilité des trottoirs de la ville pour les piétons et les personnes à mobilité réduite.

Aménager des itinéraires cyclables principaux (est-ouest et sud-nord) sur des axes stratégiques en garantissant une cohabitation avec les autres usages (piétons, bus, automobilistes, ...).

Sécuriser les trajets à vélo et assurer le respect des règles du Code de la Route par l'ensemble des usagers.

- **En termes de stationnement**

Développer de nouvelles offres et modalités de stationnement pour les vélos dans des lieux stratégiques.

Augmenter la capacité de stationnement pour les vélos et les trottinettes.

- **En termes de services**

Faciliter l'entretien et favoriser la sécurité des vélos.

Permettre l'accès à des informations utiles et concrètes pour la bonne pratique des mobilités douces.

- **Pour la sensibilisation et l'éducation**

Communiquer et renforcer les règles de cohabitation des différentes mobilités.

Favoriser l'apprentissage des bonnes pratiques notamment chez les plus jeunes.

- **Pour promouvoir les mobilités douces**

Démocratiser et inciter à la pratique des mobilités douces.

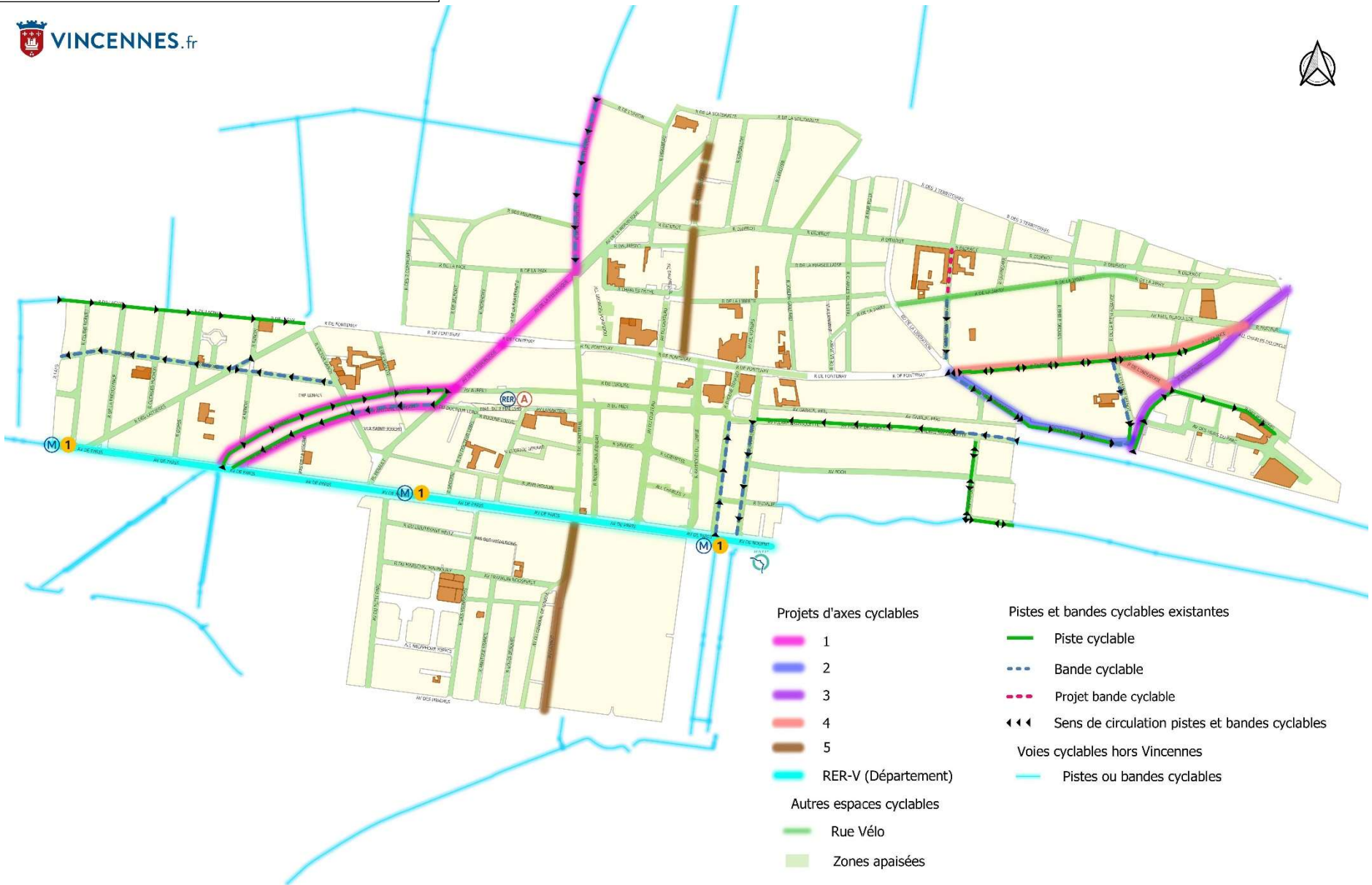
CHAPITRE 2 - AMÉLIORER LES CONDITIONS DE CIRCULATION

En tenant compte de la spécificité des différentes voies et du milieu urbain de Vincennes, la déclinaison des aménagements doit répondre à la configuration des lieux, des flux et des usages.

Ainsi, selon le contexte des espaces publics existants, il sera procédé à des **études de circulation** préalables pour éliminer les flux de transit et à la réalisation d'aménagements adéquats répondant aux exigences réglementaires et techniques des déplacements doux : **aménagements sécurisés en site propre pour les axes structurants** où la circulation est la plus importante, **bandes cyclables et espaces apaisés avec double sens cyclable dans les rues résidentielles** à travers l'ensemble des quartiers. Une attention particulière aux intersections sera portée car il s'agit des points les plus accidentogènes pour les cyclistes.

Ces aménagements seront réalisés dans un esprit de **partage de l'espace public** entre les différents modes doux de déplacements, intégrant systématiquement l'accessibilité des personnes à mobilité réduite déclinée dans le PAVE (Plan d'accessibilité de la voirie et de l'espace public).

Schéma directeur 2022-2028



1. INTÉGRER LE PLAN D'ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE)

Le PAVE constitue un des volets du nouveau Plan handicap 2022-2027.

Le Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics de Vincennes est un programme pluriannuel d'interventions visant à améliorer l'accessibilité des trottoirs, traversées piétonnes, squares, places et autres espaces publics, adopté en 2010 par le conseil municipal.

Ce Plan, rendu obligatoire par la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite « Loi Handicap », fixe des objectifs à moyen et long terme, et a fait l'objet d'un bilan global et d'une mise à jour en 2021.

Les travaux et interventions menés par la Ville depuis 2010 ont permis de porter la part des voies ne présentant pas ou très peu d'obstacles au cheminement à plus de 77% à fin 2021. Pour la quasi-totalité de ces rues, le PAVE révisé prévoit une mise en conformité qui s'approche des 100 % entre 2022 et 2027, à la faveur des opérations globales d'aménagement de voirie dont le Plan Vélo et Mobilité douce, ainsi que des interventions prévues par le Département du Val-de-Marne sur certaines voies départementales (abaissés de trottoir des traversées piétonnes) ou d'interventions ponctuelles détectées dans certains squares par exemple.

La Ville continuera à augmenter l'offre de places réservées aux personnes handicapées, aujourd'hui au nombre de 90 emplacements, soit au-delà du quota exigé par la loi de 2% des places totales.

Par ailleurs, des actions tant matérielles qu'immatérielles seront engagées pour améliorer la cohabitation avec les autres usagers de l'espace public, et le maintien de l'accessibilité lors de modifications temporaires : travaux, festivités, activités ponctuelles diverses. Ces actions doivent contribuer à instaurer une « culture de l'accessibilité » qui constituait déjà un objectif du PAVE de 2010.

2. GÉNÉRALISER LA VITESSE À 30 KM/H POUR UNE VILLE DOUCE

L'ambition de la Ville est de passer l'ensemble des voies communales à maximum 30 km/h afin d'apaiser les zones résidentielles et les différents quartiers de la commune.

Ce travail a déjà largement commencé depuis plusieurs années avec les nombreux aménagements qui ont été effectués.

L'objectif est d'arriver à 100% de la voirie communale à 30 km/h, les 50km/h ne constituant qu'une exception résiduelle sur tout ou partie de certains grands axes.

Cette mesure aura pour effet d'améliorer la sécurité routière, de diminuer les nuisances sonores liées à la circulation, et de faciliter le partage de l'espace public au bénéfice des mobilités douces et actives notamment pour les double-sens cyclables.



3. RÉDUIRE LE TRAFIC DE TRANSIT

Toutes les rues n'ont pas les mêmes fonctions. On peut distinguer schématiquement deux niveaux hiérarchiques :

- Les rues dont la fonction essentielle est d'intégrer le fonctionnement résidentiel et économique de la ville, et ne présentant pas trop de risques pour les piétons et les cyclistes : ce sont les voies de desserte qui sont à l'intérieur des quartiers et qui représentent la majorité des rues.
- Les autres rues, en principe plus larges, ayant pour fonction essentielle de drainer la circulation automobile : ce sont les artères **ou voies de transit**.

Dans certains cas intermédiaires, se trouvent les voies de desserte avec un transit important, appelées **voies de distribution**. Ces voies ont souvent été traitées en voies de transit. Il est préférable de les traiter en voie de desserte.

Les relevés de flux motorisés réalisés sur la ville révèlent une importante circulation de transit sur plusieurs rues dans les quartiers de Vincennes, avec pour conséquence des nuisances sonores et atmosphériques, mais aussi une accidentologie accrue. La municipalité souhaite combattre cette circulation de transit indésirable au profit de la desserte de quartier. Pour ce faire, des aménagements spécifiques (inversion du sens de circulation...) permettront d'apaiser les modes de déplacement, de mieux partager les espaces publics et de décourager les « itinéraires malins » recommandés par certaines applications.

Des études de circulation seront donc menées pour revoir les plans de circulation dans les quartiers comme cela a été fait pour le quartier d'Estienne-d'Orves/Jean-Moulin, avec une période de test préalable afin de permettre des ajustements qui n'auraient pas été perçus lors de l'étude.

Cette politique sera appliquée à d'autres quartiers de la ville au cas par cas, notamment lorsqu'un flux de transit sera constaté sur les axes secondaires de la commune.

4. POURSUIVRE LES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT D'ESPACES APAISÉS

Une partie des rues de Vincennes n'est pas encore aménagée en espace apaisé (20 %). Ces axes seront traités dans le cadre du Plan Vélo et mobilités douces 2022-2027.

Ces voies ne feront pas toutes l'objet d'un aménagement spécifique vélo de type piste cyclable du fait des contraintes techniques liées mais seront traitées afin de permettre une meilleure cohabitation des différents types d'usages.

a) La rue Diderot

Les comptages réalisés avant le confinement montrent que la fréquentation vélo était déjà importante sur la rue Diderot (30 % des véhicules le matin), particulièrement dans le sens est-ouest. Durant la période du déconfinement de mai 2020, une piste sanitaire provisoire a été mise en place dans le sens est-ouest avec sens unique ouest-est pour les voitures, et la fréquentation a encore augmenté notamment sur la section Strasbourg-Gaillard, avec une moyenne de 315 vélos par jour. Ces données mettent en évidence un axe de circulation pour les vélos essentiel pour les liaisons intra et inter-quartiers.

Parallèlement, une étude de circulation menée en 2020 a montré que cette fonction de desserte locale valait également pour les véhicules motorisés (irrigation des rues du quartier). En outre, on a observé que la circulation des vélos, tant sur la rue Diderot que sur les voies adjacentes, par sa forte densité notamment le matin, avait pour effet de réguler la vitesse des véhicules motorisés.

Un aménagement cyclable dédié ne semble donc pas être la solution pour cette rue qui constitue une voie inter-quartiers faisant partie du réseau structurant. Cependant, compte-tenu de son environnement urbain (présence de trois établissements scolaires) et de sa largeur (< 5.50 m), le projet doit viser à améliorer le confort de circulation vélos et piétons en traitant l'ensemble de la rue en espace apaisé au travers d'aménagements ralentisseurs (plateaux traversants...). Ce sera l'occasion d'améliorer le confort des cyclistes par la disparition des caniveaux en pavés et la rénovation du revêtement.

Des pictogrammes vélos au sol matérialiseront la présence des vélos.

À cette occasion, une partie des espaces publics fera également l'objet d'une désimperméabilisation des sols sous forme de végétalisation ou de mise en place de matériaux perméables (places de stationnement...).

b) Le Quartier Est

Le quartier délimité par les voies structurantes que sont la rue Diderot (voie inter quartiers), le boulevard de la Libération et la rue DeFrance (voies de transit) fera l'objet d'aménagement pour apaiser la circulation.

Une étude de circulation préalable sera menée afin de diminuer les flux de transit (rue de la Jarry...) et d'améliorer le cadre de vie des riverains dans des rues souvent très résidentielles (réduction des nuisances sonores, modération de la vitesse...). L'ouverture en 2023 d'un lycée rue de la Jarry justifie également l'apaisement ou la modulation de la circulation dans le quartier au bénéfice de la sécurité et du confort des piétons. Un nouveau plan de circulation sera donc proposé et fera l'objet d'une concertation, de même que les aménagements imaginés qui intégreront également la question de la désimperméabilisation des sols pour lutter contre les îlots de chaleur.

La rue de la Jarry : aménagement d'une « vélorue »

La rue de la Jarry offre un itinéraire complémentaire à la rue Diderot mais uniquement dans le sens ouest-est, avec un trafic global sensiblement plus faible que la rue Diderot. La largeur de la voie étant inférieure à 5m, il n'est pas possible, ni souhaitable, d'y implanter un aménagement cyclable séparatif de type bande ou a fortiori piste.

Cette voie est donc bien adaptée à un aménagement de type « vélorue », donnant la possibilité aux vélos de rouler au milieu de la chaussée, dans les deux sens, avec une priorité sur les véhicules motorisés. Ce type d'aménagement concilie un très bon niveau de service pour les vélos et le maintien d'une desserte motorisée locale des riverains. Il doit cependant, pour être efficace (confort des cyclistes et légitimité de leur place centrale sur la chaussée), engendrer un trafic vélo élevé : le Cerema indique un minimum de 500 cyclistes par jour, idéalement supérieur au trafic voitures.

Les conditions de réussite d'un tel aménagement passent donc par une modification du plan de circulation pour limiter le trafic automobile à la desserte du quartier, par la priorité de la vélorue sur les voies sécantes, par une matérialisation visible constituée d'une bande centrale de roulement différenciée (couleur) et de pictogrammes vélo pour conforter les cyclistes dans leur position centrale sur la chaussée, mais aussi des trottoirs traversants parallèles à la vélorue pour le confort des piétons.

Exemple d'aménagement en vélorue à Rennes



c) La rue des Laitières

La rue des Laitières offre une alternative intéressante à la rue de Lagny pour rejoindre Paris et Saint-Mandé. De fait, les comptages ont montré un flux important de vélos dans le sens Nord-Sud le matin. Toutefois, le double-sens cyclable y est contrarié par le trafic motorisé Sud-Nord, peu ralenti par les intersections, les rues sécantes étant non prioritaires à une exception près.

Cette voie, bien que structurante (entrée de ville), traverse un même quartier où la vie locale est importante puisqu'elle relie deux places récemment rénovées (place de la Prévoyance et place Renon) et où le renforcement de l'offre en commerces est une priorité de la Municipalité. Le flux de véhicules étant assez important, il est primordial de réduire les nuisances notamment sonores pour les riverains, en modulant la circulation.

Le parti d'aménagement prévoit donc des élargissements de trottoirs, le confortement du double sens-cyclable, des trottoirs traversants ou passages piétons surélevés, l'accentuation du caractère urbain apaisé par le choix des matériaux et d'un traitement paysager renforcé (plantation d'arbres, réalisation de jardinières).

À cette occasion, une partie des espaces publics fera l'objet d'une désimperméabilisation des sols sous forme de végétalisation ou de mise en place de matériaux perméables (places de stationnement...).



d) La rue des Meuniers

La rue des Meuniers souffre d'une chaussée très endommagée et donc particulièrement inconfortable pour les cyclistes, et de trottoirs très étroits, principalement dans sa partie Est, qui conduisent les piétons à circuler sur la chaussée, d'où des risques de conflit avec les vélos.

Par ailleurs, la partie roulante, large de seulement 3,25 m, ne permet pas la circulation à double-sens pourtant effective et est par ailleurs inadaptée à ce quartier résidentiel, incitant parfois à des prises de vitesse.

La rue des Meuniers borde le Nord d'un quartier ayant déjà fait l'objet d'aménagement en zone 30 et d'une rénovation complète. Cependant des flux de transit ont pu être observés rue de la Paix et également rue des Meuniers pour rejoindre la rue de Fontenay en évitant l'avenue de la République. Une étude de circulation préalable sera donc menée pour diminuer ces flux de transit, et apaiser la circulation rue des Meuniers qui est une voie inter-quartiers desservant deux quartiers, l'un sur la commune de Vincennes, l'autre sur la commune de Montreuil.



Cette rue sera donc requalifiée, conjointement avec la ville de Montreuil qui la partage avec Vincennes, afin de la rendre plus apaisée et plus agréable à vivre pour tous au travers d'une mise en sens unique, de l'aménagement de ralentisseurs (plateaux traversant), de l'élargissement de certains trottoirs, de la végétalisation de l'espace public.

e) La rue de Montreuil (section Fontenay-République)

La piste cyclable actuelle étant à la fois peu efficace et peu respectée en raison de l'espace insuffisant pour les livraisons notamment, le projet consiste à traiter cette voie comme les rues en zone de rencontre du centre-ville, prenant en compte les livraisons des commerces. Les cyclistes disposeront ainsi d'une voie apaisée, à faible trafic et en double sens de circulation.

Piétons et cyclistes pourront ainsi descendre la rue de Montreuil sur cette partie traitée en zone de rencontre en toute sécurité pour rejoindre la partie de la rue déjà aménagée en espace apaisé jusqu'à la gare du RER A et le château de Vincennes.



f) La rue de Fontenay (section Gaillard-Montreuil)

La rue de Fontenay fait d'une part la liaison entre au sud le centre-ville très commerçant, avec un pôle important générateur de flux (gare RER) tant piétons que cyclistes, l'hôtel de ville, et un équipement scolaire privé et ayant fait l'objet d'une requalification depuis 2010 ; et au nord un quartier avec quelques commerces et comprenant des équipements publics générateurs de flux piétons importants (médiathèque et conservatoire de Cœur de ville, centre sportif et culturel Georges Pompidou).

Elle est d'autre part le trait d'union entre l'ouest et l'est de la ville avec le centre-ville. Cette voie accueille également plusieurs lignes de bus et 4 parkings publics.

Par ailleurs, la présence d'un marché alimentaire trois fois par semaine nécessite le maintien d'une zone de stationnement conséquente pour accueillir l'ensemble des commerçants et donc contraint fortement les types d'aménagement sur cette voie.

La rue de Fontenay est donc un axe structurant mais aussi essentiel pour la vie locale qui y est dense. L'environnement urbain appelle par conséquent des aménagements pour sécuriser le déplacement de tous : limitation à 30 km/h, larges plateaux traversants... afin de proposer un partage de la rue dans les meilleures conditions.

Une réflexion sera également engagée sur l'avenue du Château prolongée en lien avec le futur projet de rénovation du centre sportif et culturel Georges-Pompidou afin de faciliter l'usage du vélo sur cette section.



5. DÉVELOPPER LE RÉSEAU STRUCTURANT EN RÉDUISANT LES COUPURES

Les éléments du diagnostic et les attentes exprimées lors des différentes phases de concertation ont été évalués au regard de la faisabilité technique et fonctionnelle des aménagements requis.

En effet, pour aménager un réseau cyclable offrant rapidité (dépassement possible), continuité et sécurité, sous la forme de pistes séparées (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) de la circulation générale, une certaine largeur est nécessaire.

Idéalement, les deux sens de circulation doivent être assurés sur la même voie, pour des raisons de lisibilité et d'efficacité du réseau.

Seule une partie des voies de Vincennes offrent une largeur suffisante pour intégrer des pistes répondant à ces critères.

En outre d'autres exigences fonctionnelles peuvent s'imposer pour préserver ou améliorer la qualité urbaine d'une voie, comme le maintien d'un stationnement motorisé minimal, d'une ligne de bus, du dynamisme commercial, et chaque fois que possible, la végétalisation des espaces libérés de la voiture, pour lutter contre les effets de chaleur urbaine (plantation d'arbres, de bosquets, a minima de jardinières). Par ailleurs, l'accès des véhicules de secours incendie (grande échelle) doit être maintenu pour les immeubles les plus hauts : les règles de distance maximale de la chaussée aux façades contraignent parfois la réalisation d'une piste cyclable.

Au vu de ces différents critères et afin d'équilibrer la part de chacune des fonctions urbaines citées, le réseau structurant a été concentré sur les voies suivantes :

a) L'avenue de Paris (RER Vélo)

Cette voie a été identifiée pour ligne A2 du RER-V de la Région Ile-de-France reliant Paris-Chatelet à Val d'Europe. Cet intérêt a été confirmé avec la mise en place de « pistes sanitaires » en 2020.

Soucieuses de la meilleure intégration urbaine de cet aménagement, les deux villes de Vincennes et Saint-Mandé ont souhaité mener une étude de faisabilité en vue de l'insertion d'un itinéraire du RER Vélo régional.

Au regard du cahier des charges du RER Vélo, les conditions de réalisation mises en évidence par l'étude sont :

- une voie de circulation dans chaque sens (existant)
- l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle au nord
- la création de trottoirs traversants
- l'aménagement des intersections et la gestion des feux tricolores pour assurer la sécurité des flux cyclistes

Cette piste trouve sa place au nord de la rue, car elle permet d'une part de conserver voire renforcer les aires de livraison si nécessaire et de minimiser l'impact sur le stationnement, tout en garantissant une accessibilité aux engins de secours qui seront autorisés à l'emprunter en cas d'urgence. C'est aussi la partie de la voie la plus commerçante notamment avec des terrasses donc avec une présence piétonne importante qui sera ainsi éloignée des nuisances sonores et de pollution dues à la circulation de transit. Elle sera également connectée avec des voies traitées en espace apaisé et évitera le site de la gare routière.

Cet aménagement sera accompagné par une réfection de la chaussée pour le Département et par une rénovation des trottoirs, des espaces végétalisés et de l'éclairage public afin d'obtenir une requalification complète de la voie.

L'avenue de Paris étant une voie départementale, le pilotage sera réalisé par le Département du Val-de-Marne qui réalisera les premières études en 2022. Un avant-projet sera présenté lors d'une concertation spécifique, pour une réalisation sur les années 2023-2024.

b) L'avenue Aubert (section Basch-Égalité)

L'avenue Aubert entre l'avenue de la République et la rue de l'Égalité est déjà aménagée avec une piste cyclable à contre-sens qui se poursuit sur le trottoir jusqu'à la rue Victor-Basch, créant régulièrement des conflits avec les piétons empruntant la passerelle Saint-Méry et longeant les voies du RER, le trottoir d'en face étant déjà très chargé en flux piétons.

La piste cyclable sera donc poursuivie avec une rénovation de chaussée préalable – aujourd'hui très dégradée –, et avec des caniveaux en pavés peu praticables pour les cyclistes.



c) Un itinéraire nord-sud par l'avenue de la République

Cet itinéraire formé par les avenues Aubert/Antoine-Quinson, puis avenue de la République et rue de Montreuil Nord, jusqu'à la limite communale nord, permet une connexion avec la piste cyclable de la rue de Vincennes à Montreuil. Elle permet aussi une continuité avec l'aménagement existant sur le pont République. L'objectif est de réaliser autant que possible un aménagement sécurisé en supprimant une partie du stationnement.

La partie située au nord de la rue de Fontenay est départementale et sera donc réalisée en partenariat avec les services du Département.

La rue de Montreuil au nord de l'avenue de la République bénéficie déjà d'une bande cyclable unidirectionnelle dans le sens Nord-Sud, à contre-sens de la circulation générale, mais est utilisée dans les 2 sens : l'objectif est donc de l'élargir en concertation avec la ville de Montreuil, puisque celle-ci se poursuit sur la rue de Vincennes.



Avenue de la République



Rue de Montreuil

d) Le boulevard de la Libération entre la rue DeFrance et le pont de la Pépinière / rue Félix Faure

Le boulevard de la Libération est déjà aménagé avec une piste cyclable unidirectionnelle dans le même sens que la circulation générale.

Lors de la concertation, le besoin d'un aménagement sécurisé dans l'autre sens s'est exprimé pour rejoindre la rue de Fontenay depuis le bois de Vincennes.

Une piste cyclable bidirectionnelle est donc envisagée sur cette voie qui sera étudiée avec le département du Val-de-Marne, puisqu'il s'agit d'une voie départementale.



e) La rue Félix Faure et son prolongement rue DeFrance

Ce projet piloté par le Conseil Départemental propose un itinéraire intéressant pour rejoindre le carrefour des Rigollots sur un axe très circulé. Il est étudié de manière conjointe avec la ville de Vincennes depuis 2020 afin d'y intégrer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite et de l'accompagner d'aménagements paysagers. À cette occasion, les carrefours avec la rue Pasteur, la rue des Pommiers ou la place du Maréchal-Lyautey seront requalifiés pour améliorer la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le projet RER-V acté en 2021 repousse l'étude et la réalisation de cet itinéraire après 2024.

f) La rue de l'Industrie

Cette rue a été identifiée lors des ateliers de concertation. Suffisamment large (5 m), elle pourra bénéficier d'une bande cyclable à contre sens et la rue sera mise en zone 30. La chaussée étant en mauvais état et bordée de caniveaux en pavés, elle sera entièrement refaite pour permettre un confort optimal pour les cyclistes.

g) L'avenue Carnot

Cet itinéraire est stratégique car il permet de rejoindre la rue de Montreuil depuis le Bois de Vincennes et offre ainsi une connexion directe entre le Bois et le centre-ville.

Aussi fera-t-il l'objet de l'aménagement d'une bande cyclable qui sera tracée dans le même sens que la circulation générale

La voie de 4,30 mètres ne permet pas de respecter toutes les dimensions recommandées par le CEREMA. Il a donc été décidé de privilégier la réalisation d'un espace tampon de 50 cm pour permettre l'ouverture inopinée de portières. La bande cyclable aura une largeur de 80 cm et la voie de circulation fera 3 mètres.

Cette voie étant départementale, un travail concerté doit avoir lieu.



h) La rue de Strasbourg (section rue de Fontenay-rue Diderot)

Les comptages réalisés avant le confinement montrent que la fréquentation des vélos y est assez importante car elle offre un itinéraire alternatif Sud-Nord plus confortable que l'avenue de la République, et ce bien qu'aucun aménagement n'ait été mis en place. Des problèmes de livraisons dus à la présence d'un supermarché sont également à prendre en compte.

La largeur de la voie permet une redistribution des usages afin réaliser une bande cyclable à contre-sens à la place du stationnement qui sera basculé de l'autre côté. L'insertion dans le carrefour avec la rue Diderot sera également traitée.



6. TRAITER LES POINTS SENSIBLES

La concertation a permis de répertorier une liste de points sensibles mettant en cause la continuité du réseau cyclable ou la sécurité des cyclistes, dont certains ont pu trouver des solutions lors des ateliers.

Point sensible n°1 : l'intersection avenue Général-de-Gaulle/avenue Franklin Roosevelt

L'intersection est jugée dangereuse dans les 2 sens (difficulté à s'engager). Des marquages au sol seront donc réalisés dans le carrefour pour clarifier les priorités. La rue du Général de Gaulle étant départementale, un travail concerté doit avoir lieu.



Point sensible n°2 : la traversée de l'avenue des Minimes

Des conflits d'usage piétons/cyclistes sont observés lors des traversées en l'absence de marquage dédié notamment sur les périodes d'affluence du week-end.

Les traversées peuvent être du type de celles récemment réalisées dans le cadre de la rénovation de l'esplanade Saint-Louis.



Cette voie étant départementale et le trottoir sud étant sur le territoire de la ville de Paris, un travail concerté doit avoir lieu avec les deux collectivités.

Point sensible n°3 : l'avenue du Petit Parc au niveau du n°24

La rue est aménagée en zone 30. Au n°24, une chicane a été réalisée qui engendre un rétrécissement qui fait ressentir un danger aux cyclistes compte tenu du comportement des automobilistes (conduite trop à gauche, « forçage » du passage...) sans possibilité de dégagement pour les cyclistes.

La signalisation doit être particulièrement accentuée pour signaler les cyclistes en contre-sens.



Point sensible n°4 : l'avenue du Petit Parc au croisement avec l'avenue de Paris

Au croisement avec l'avenue de Paris, les cyclistes rencontrent des difficultés pour s'engager sur la voie, notamment pour les vélos-cargos, lorsque les voitures sont trop serrées à gauche au niveau du feu et gênent l'entrée dans l'avenue du Petit-Parc à contre-sens.

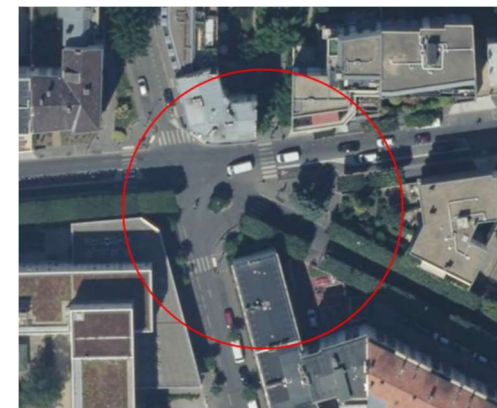
Le stationnement pouvant être considéré comme gênant à proximité de feux de signalisation tricolore en particulier s'il s'agit de camionnettes car ces derniers peuvent être masqués à la vue des usagers, l'aire de transport de fonds sera déplacée et libèrera de l'espace pour assurer une meilleure insertion pour les cyclistes à contre-sens. Un sas-vélos sera également réalisé.



Point sensible n°5 : La rue Clément Viénot

Cette rue aménagée en zone 30 est la première à avoir bénéficié d'une bande cyclable sur Vincennes mais a été réalisée avant 2008, date à laquelle ont été instaurées les double-sens cyclables. Cette rue est utilisée par les Vincennois rejoindre le Bois de Vincennes depuis la rue Defrance déjà aménagée avec une piste cyclable, les cyclistes l'empruntent donc souvent à contre-sens notamment accompagnés d'enfants. Cet usage crée ainsi un danger pour les cyclistes débouchant au carrefour rue de l'Industrie/rue Defrance.

Le sens Sud-Nord étant celui qui est le plus demandé par les habitants, la bande cyclable existante va être supprimée au profit d'une bande cyclable à contre-sens.



Point sensible n°6 : la piste cyclable rue DeFrance

Cette piste cyclable unidirectionnelle réalisée par le Département en 2017 permet un trajet sécurisé dans le sens Ouest-Est, à contre-sens de la circulation générale. Cependant, beaucoup de cyclistes la pratiquent dans l'autre sens car ils ne se sentent pas en sécurité au milieu de la circulation parfois dense notamment aux heures de pointe (poids lourds, bus...). Ils font alors remonter une difficulté d'insertion au niveau du feu.

Cette piste cyclable d'une largeur de 2 mètres n'est pas conforme à la recommandation de 2.50 m du CEREMA. Toutefois les usagers, qui circulent sur cette piste cyclable dans les deux sens, la jugent praticable.

En dehors de la signalisation, les aménagements vont concerner les insertions dans les carrefours.

Cette voie étant départementale, un travail concerté doit avoir lieu.



Point sensible n°7 : rue de Strasbourg /rue Charles-Pathé

Sur la demande exprimée par les cyclistes, un passage sera créé entre la rue de Strasbourg et la rue Charles-Pathé afin de relier la rue de la Liberté et la rue Charles-Pathé. Cet aménagement qui coupe un cheminement piéton sur trottoir devra être lisible et assurer la sécurité des piétons.



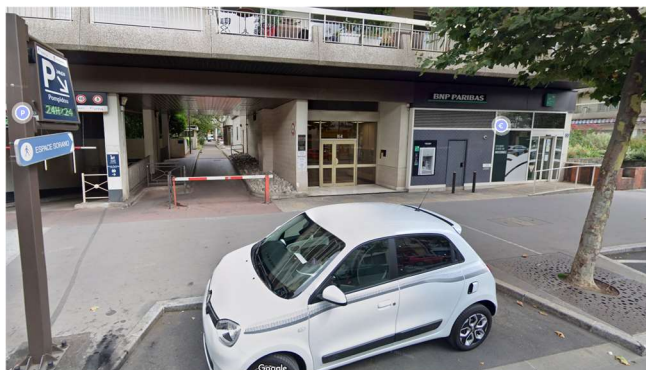
Point sensible n°8 : le carrefour avenue de la République/rue de Montreuil

L'avenue de la République est étroite et un séparateur central limite l'accès au sas vélo pour les cyclistes. La suppression du séparateur sera envisagée en accord avec le conseil départemental gestionnaire de la voie.



Point sensible n°9 : l'allée Georges Pompidou

Cette allée qui relie la rue de Fontenay et la rue Charles-Pathé est prioritairement réservée aux véhicules de secours et aux pompiers. Elle permet également aux cyclistes et aux piétons de rejoindre l'espace Sorano. Une signalisation sera mise en place pour affirmer la cohabitation sur cette allée entre les piétons qui resteront prioritaires et les vélos. Cette voie fera également l'objet d'une remise en état.



Point sensible n°10 : la piste cyclable avenue Antoine-Quinson

Le revêtement écologique de cette piste cyclable réalisée en 2009 est dégradé et sera repris, ainsi que la signalisation.



Point sensible n°11 : l'avenue Gabriel-Péri

Bien qu'en zone 30, cette rue ne bénéficie pas d'un double sens cyclable à cause de son étroitesse et d'absence de zones refuges (entrées charretières...).

Cependant, les usagers cyclistes trouveraient intéressant de pouvoir emprunter cette voie à contre-sens.



7. AMÉLIORER LA CIRCULATION DES CYCLISTES

Comme évoqué dans l'état des lieux, les cyclistes sont particulièrement vulnérables en carrefour.

Les carrefours recensés dans le diagnostic accidents ou signalés par les usagers comme présentant un risque potentiel particulier seront aménagés progressivement.

a) Visibilité

Une attention particulière sera portée à la visibilité réciproque véhicules/ vélos par la mise en œuvre d'actions de prévention systématiques et de sensibilisation des services : élagage, implantation de mobilier urbain...

Les aménagements devront être complétés par des campagnes de communication envers les automobilistes, mais aussi les cyclistes, pour les alerter sur les points de vigilance particulière sur les sites potentiellement à risque.

Un diagnostic sera réalisé pour déterminer si des feux cyclistes sont nécessaires à certains carrefours.

b) Renforcement et entretien du marquage

Au cours des différents ateliers et balades, les Vincennois ont insisté sur l'insuffisance du marquage au sol en particulier dans les rues étroites à double-sens cyclables et aux carrefours ainsi que le manque d'entretien.

Suite à ce constat, la signalisation horizontale sera renforcée : pictogramme vélo a minima tous les 20 mètres et devant les sorties de parking, marquages lisibles dans les carrefours... Et une vigilance particulière sera portée sur l'entretien du marquage au sol afin d'en assurer la pérennité.

Par ailleurs, une attention plus importante sera apportée pour apporter des déviations, lorsque cela sera possible, lors de travaux de voirie sur des aménagements cyclables.

Les sas vélos seront complétés là où il en manque et leur visibilité sera renforcée.

c) Installation des répéteurs de feux cyclistes

Les signaux répéteurs de feux, placés à mi-hauteur, afin de permettre aux automobilistes de voir la couleur des feux situés à plus de 2 mètres de haut ont pour conséquence de faire avancer ces derniers jusqu'à la limite du feu, au détriment de la sécurité des cyclistes et des piétons. En complément de la matérialisation des sas vélo, il sera expérimenté la suppression de répéteurs sur quelques carrefours des voies communales et leur remplacement par des répéteurs propres aux vélos avant d'envisager une éventuelle extension sur le reste du réseau.

Pour les carrefours sur les voies départementales, il conviendra d'étudier avec les services départementaux s'il est possible de dissocier le répéteur voitures et un propre aux vélos, afin que ces derniers puissent démarrer de manière anticipée sur les voitures.



d) Poursuite du déploiement des cédez-le-passage cyclistes au feu rouge multimodaux

Les cédez-le-passage cyclistes au feu sont des panonceaux placés sous le feu tricolore qui représentent une silhouette de vélo et indiquent par une ou des flèches la ou les directions autorisées. Cette signalisation autorise le cycliste à franchir le feu rouge, sans marquer l'arrêt, sous réserve de respecter la priorité aux autres usagers, en particulier les piétons. Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées par le panonceau de type M12.

Ces panonceaux ont commencé à être déployés en 2015. Ils seront généralisés à tous les carrefours à feux.



CHAPITRE 3 - DÉVELOPPER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

1. AUGMENTER LE NOMBRE D'ARCEAUX

Bien que 160 parcs vélos aient déjà été installés sur le territoire communal, le stationnement vélos n'est pas toujours suffisant. La neutralisation des stationnements motorisés en amont des passages piétons d'ici 2026, en application de la loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, est une bonne **occasion de répondre à cette attente**.

L'offre sera complétée notamment avenue Franklin-Roosevelt, rue Diderot... où les parcs existants sont saturés.

Le nombre de racks pour les trottinettes sera également étendu aux abords des équipements publics.

2. AMÉLIORER L'OFFRE DE STATIONNEMENT

a) Les arceaux

Certains parcs de stationnement vélo présentent des arceaux trop rapprochés ne permettant pas de s'accrocher à 2 vélos ni de recevoir des vélos-cargos.

Les parcs seront donc réorganisés avec une distance entre-axe d'environ 90 cm.



Ecartement
insuffisant

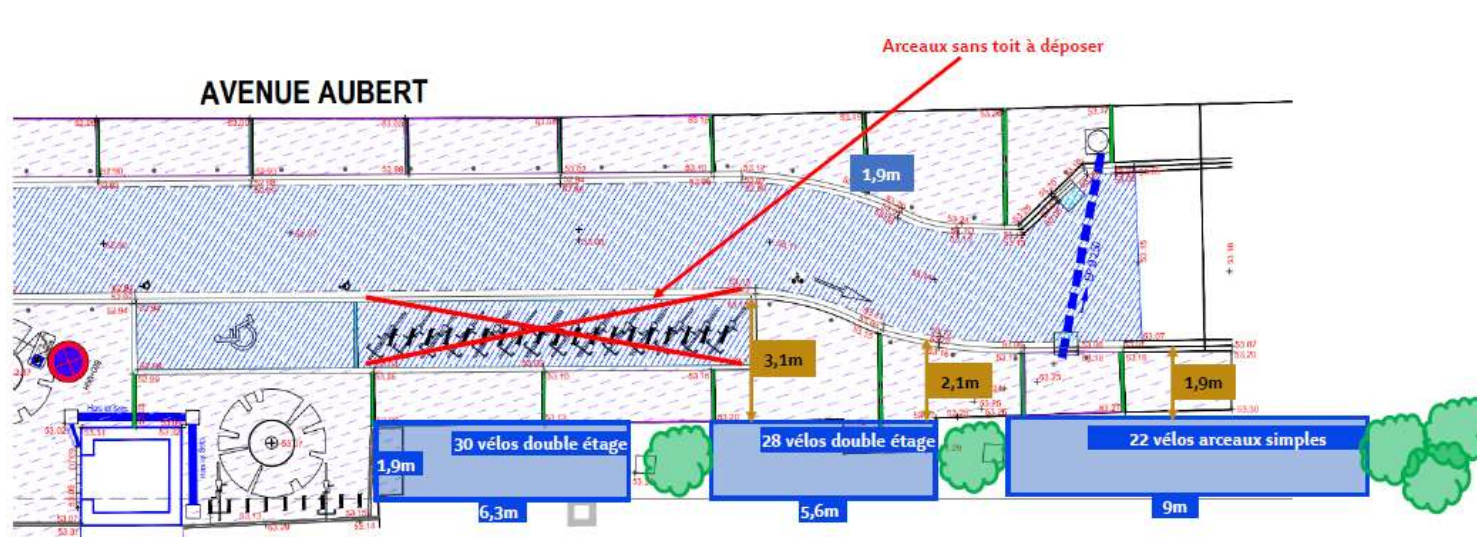
b) Le cas des triporteurs

Face à la recrudescence des triporteurs, quand cela sera possible (longueur suffisante), des espaces plus larges en extrémité des parcs vélos seront matérialisés par une signalisation pour permettre aux vélos-cargos de se stationner, en particulier aux abords des principaux pôles d'attractivité (place de l'église, parvis de Cœur de ville...).

c) Les abris vélos

La ville de Vincennes et la RATP ont réfléchi à des opportunités conjointes pour créer des emplacements de stationnement vélos ouverts et abrités à proximité immédiate de la gare du RER A.

Ainsi, 3 abris ouverts seront installés avenue Aubert grâce au financement d'Ile-de-France Mobilités, côté accès République, totalisant 80 places en complément de l'offre de 144 places déjà existante vers l'accès Aubert.



3. FAVORISER L'ACCÈS À UN STATIONNEMENT SÉCURISÉ

La configuration générale de l'urbanisme vincennois, reposant sur un grand nombre d'immeubles anciens ne disposant ni de parking souterrain, ni cour intérieure, ni local à vélo ne permet pas dans la plupart des cas un stationnement sécurisé des vélos. Or la peur du vol est un des principaux obstacles à la pratique du vélo.

Afin de permettre aux voyageurs de stationner facilement leurs vélos à proximité des gares et stations, Île-de-France Mobilités poursuit le développement du stationnement vélo dans toute l'Île-de-France en finançant des abris ouverts et des abris sécurisés. Deux pôles concernant la ville de Vincennes sont ainsi identifiés.

a) Aux abords de la gare RER A

Pour répondre aux besoins croissants exprimés à l'occasion des consultations, la Ville a travaillé avec la RATP sur l'implantation d'abris sécurisés aux abords de la gare du RER A. Ainsi, 195 places en abris sécurisés seront installées à l'extrémité ouest du parking de la RATP. Ceux-ci s'ajouteront aux 90 places déjà programmées avenue Aubert, accolées au bâtiment de la gare RER. L'accès à ces consignes sécurisées sera gratuit pour les détenteurs d'un Pass Navigo.



b) Aux abords du pôle bus Château de Vincennes

La ville de Vincennes étroitement associée à l'opération de réaménagement du pôle bus a demandé d'implanter à proximité un abri sécurisé. Son implantation est rendue difficile d'une part par le PLU de la ville de Paris qui interdit toute construction nouvelle sur cette zone et la proximité du Fort neuf. La municipalité continue d'insister avec Ile-de-France Mobilités sur la nécessité d'implanter une consigne sécurisée aux abords d'un pôle important de transport.

c) Sur le domaine public

Au-delà du périmètre à proximité immédiate de la gare RER, il peut y avoir dans les différents quartiers de la ville un besoin ponctuel en matière de stationnement sécurisé en journée, comme en soirée.

Aussi, pour répondre à cette demande la Municipalité propose d'expérimenter en partenariat avec une start-up une solution innovante de stationnement sécurisé sur le domaine public.

Le dispositif consiste à installer sur certains arceaux vélos de la ville des cadenas partagés. Cette solution permet une protection contre le vol grâce à un cadenas en U aux standards de sécurité les plus élevés ainsi qu'un système d'alerte.

Les cadenas se réservent 24h/24 et 7j/7 directement depuis un smartphone via l'application de la start-up. Cette location, payante, comprend par ailleurs une assurance en cas de vol.

Les tarifs varient en fonction du temps de stationnement et de l'utilisation de l'application en tant qu'abonné ou comme utilisateur occasionnel.

Ainsi, cette solution innovante permettra dans le cadre de l'expérimentation de proposer de façon homogène une solution de stationnement sécurisé dans l'ensemble des quartiers de la Ville.



d) Dans les parkings souterrains

- **Parkings publics :**

En complément, la Ville souhaite optimiser son offre de stationnement par l'aménagement d'emplacements vélos sécurisés dans les parkings publics en ouvrage dans le cadre de la prochaine délégation de service public (2024). Certaines contraintes techniques étant à régler notamment concernant les accès, une expérimentation sera lancée sur un des parkings publics de la ville.

- **Parkings privés :**

La municipalité souhaite également utiliser le gisement de stationnement souterrain que constitue l'offre privée suivant le concept de parking partagé. Ce concept qui permet aux propriétaires de parkings privés (particuliers, hôtels, bailleurs, entreprises...) de mettre en location leurs places de parking existe déjà pour les véhicules motorisés. Le projet consiste à l'étendre aux vélos et à encourager les entreprises à le proposer.

La municipalité incitera donc les propriétaires privés à proposer des espaces à la location dans leurs parkings.

Elle invitera également les copropriétaires à prendre en considération le besoin en stationnement vélo des habitants dans les immeubles afin d'envisager des solutions de stationnement dans les cours d'immeuble ou dans les parkings.

Ces actions viendront renforcer l'obligation inscrite dans le Plan Local de l'Urbanisme de Vincennes de créer des locaux vélos dans toutes les nouvelles constructions de la ville.

CHAPITRE 4 - DÉVELOPPER LES SERVICES

Le développement des services favorisant les mobilités douces est un élément fort de ce plan. Ils ont une fonction de support permettant aux utilisateurs de faciliter leur pratique et ainsi participer à la démocratisation du vélo, de la marche et des autres types de mobilités douces.

Avant de débiter cette réflexion sur le Plan Vélo et Mobilités douces, la Ville avait déjà mis en place un certain nombre de services : l'installation de bornes de gonflage, la valorisation de la location longue durée de vélo (Véligo), la mise en place d'ateliers hebdomadaire de réparation de vélos, la mise en ligne d'un plan interactif des pistes cyclables ou encore le soutien aux bourses aux vélos de la PEP.

Dans le cadre de ce plan, plusieurs actions seront mises en œuvre afin de poursuivre les services existants et d'en proposer de nouveaux aux habitants.

1. FAVORISER LA RÉPARATION DES VÉLOS

De nouvelles bornes de gonflage seront déployées dans la ville afin de compléter l'offre existante (8 bornes installées). Par ailleurs des totems de réparation constitués d'outils en libre-service seront installés en complément des bornes de gonflage. Simples d'utilisation, ces bornes et ces totems à disposition du public permettront aux habitants d'avoir une solution d'entretien et de réparation en toute autonomie.

Des ateliers de réparation de vélos, trottinettes, skate-boards seront également organisés de manière ponctuelle en lien avec des professionnels et des associations pour permettre aux Vincennois d'apprendre à réparer leur moyen de locomotion.

Enfin, la Ville poursuivra son travail d'installation de réparateurs mobiles ou permanents de vélo sur la commune.



2. LUTTER CONTRE LE VOL

Le gravage des vélos, solution permettant à la police nationale d'identifier les propriétaires, sera proposé autant que possible lors d'événements ponctuels en partenariat avec les associations.

L'installation de commerçants spécialisés dans la réparation et la vente de vélo sera également l'occasion de renforcer ce service pour les habitants.

3. PARTAGER ET S'INFORMER SUR LES MOBILITÉS DOUCES

Le plan vélo et mobilités douces prévoit la création d'une carte virtuelle permettant de répertorier :

- les aménagements cyclables,
- l'accessibilité de l'espace public,
- les lieux de repos publics (bancs, chaises)
- les stationnements pour vélos et trottinettes,
- les équipements et services dédiés aux mobilités douces, ...

Autant de données utiles qui seront rendues facilement accessible sur les supports numériques de la Ville afin d'offrir aux usagers une vision globale, pratique et incitative.

De plus, des itinéraires thématiques vélo et marche sous format de carte dématérialisée ou papier seront édités par la Ville.

Enfin, un espace dédié sur le site internet de la ville sera créé pour la pratique du vélo et des mobilités douces regroupant un maximum d'informations et permettant des échanges entre utilisateurs (emprunt, location, revente, bons plans, partage des itinéraires...).

CHAPITRE 5 - PÉDAGOGIE ET ÉDUCATION

Les actions pédagogiques et éducatives à destination de l'ensemble des utilisateurs de la voie publique sont au centre de la réussite d'une politique de partage et de cohabitation des différents modes de déplacement.

Aussi, la Ville a souhaité à l'occasion de ce plan renforcer ces aspects, notamment auprès des jeunes générations.

1. COHABITATION ET RAPPEL DES NOUVELLES RÈGLES

Un code de la rue à destination de l'ensemble des utilisateurs de l'espace public sera rédigé et communiqué largement afin de rappeler les règles essentielles du Code de la route.

Les pratiques et les modes de déplacement évoluent constamment. Aussi, il est important de communiquer régulièrement aux utilisateurs les nouvelles réglementations comme le danger de certains comportements.

Par ailleurs, une campagne de sensibilisation sur les bonnes pratiques de cohabitation des différents modes de déplacement complètera le code de la rue.

Sur la voie publique, la Police Municipale poursuivra son rôle pédagogique en rappelant à l'ordre les personnes qui commettraient des infractions mineures relevant d'un manque d'information, et son rôle répressif pour ceux qui commettraient des infractions majeures et dangereuses au Code de la route.

2. ACTIONS DE PÉDAGOGIE SPÉCIFIQUES À DESTINATION DES JEUNES GÉNÉRATIONS

La ville amplifiera l'apprentissage du vélo dans les écoles au travers de la mise en place du programme « Savoir rouler à vélo ». Destiné aux enfants de 6 à 11 ans, ce dispositif vise à généraliser l'apprentissage du vélo et la formation nécessaire à une réelle autonomie sur la voie publique avant l'entrée au collège.

10 heures de cours sont réparties selon trois étapes : savoir pédaler (maîtriser les fondamentaux) ; savoir circuler (découvrir la mobilité vélo en milieu sécurisé) ; savoir rouler à vélo (circulation en situation réelle). Une attestation est délivrée à chaque enfant à l'issue de la formation. Le Savoir rouler à vélo sera dispensé à toutes les classes de CM1 de la Ville à partir de 2022.

Ce programme viendra en complément des interventions pédagogiques régulières de la police municipale déjà mises en place dans les écoles de la Ville que sont le permis vélo et le permis piétons.



En lien avec les associations, un enseignement des bonnes pratiques du vélo, de la marche et des autres moyens de transport doux (trottinette, skateboard, ...) sera proposé auprès des jeunes, notamment au travers d'activités ludiques.

Ainsi des modules ludiques autour des mobilités douces seront proposés au sein des centres de loisirs au travers de balades à vélo ou d'ateliers dans la cour d'école, permettant d'aborder les bases du code de la route et de la réparation du matériel.

Par ailleurs, des sorties vélos seront organisées dans le cadre des Espaces Jeunes de la Ville et des séjours de vacances "itinérance vélo" seront proposés par la Ville.

Une campagne pédagogique numérique spécifique à destination des jeunes sera également effectuée pour les sensibiliser à la pratique du vélo et des mobilités douces. Cette promotion sera axée sur la sécurité, le civisme, la santé mais aussi l'intérêt pratique (souplesse d'usage, liberté, fiabilité, rapidité), écologique (baisse du bruit et des émissions de GES, décongestion du trafic), économique (pour l'utilisateur, l'entreprise et les commerçants) et le plaisir de marcher et de faire du vélo.

CHAPITRE 6 - PROMOTION DU VÉLO ET DES MOBILITÉS DOUCES

La promotion du vélo et des mobilités douces constitue le dernier volet de ce plan d'actions. Elle doit permettre d'informer les Vincennois sur les pratiques du vélo et des mobilités douces.

Sur le sujet, la Ville a déjà débuté plusieurs actions de promotion et d'information, notamment en soutenant les associations sportives et de loisirs, destinées aux personnes en situation de handicap et vélos.

Ainsi, par exemple le Festival du Voyage à vélo, piloté par l'association Cyclo-Camping International, est organisé depuis 2015 à Vincennes avec le soutien de la Ville. Dans un autre registre, des pauses quartiers « marches sportives » ont été mises en place pour proposer et promouvoir les bénéfices de la marche à pied.

1. CAMPAGNE DE COMMUNICATION

Une campagne multi-canal, ciblée sur le partage de la rue, pourra être lancée dans le sillage du Plan Vélo et Mobilités douces. Elle devra permettre de sensibiliser tous les usagers (cyclistes, automobilistes, piétons, motards, trottinettes...) au respect des règles de sécurité et principes de prudence, afin que chacune puisse se déplacer en toute sérénité. Les droits et devoirs de chacun seront ainsi rappelés, l'adoption de comportements prudents et respectueux envers les autres sera encouragée.

Par ailleurs, des supports matérialisés et dématérialisés dédiés au Plan Vélo et Mobilités douces seront diffusés très largement, afin de présenter à l'ensemble des habitants, usagers et acteurs de la consultation, les projets en faveur des mobilités douces à Vincennes. Ces documents reprendront les actions déjà en place, les grands objectifs du Plan Vélo et Mobilités douces et l'ensemble du plan d'action.

Une campagne spécifique sur les réseaux sociaux adéquats sera également pensée pour les jeunes générations en lien avec le conseil des jeunes de Vincennes.

2. DES ÉVÉNEMENTS AUTOUR DES MOBILITÉS DOUCES

Les sujets liés aux mobilités et à la cohabitation dans l'espace public feront l'objet d'une présence lors des événements déjà existants (Fête du sport & journée de la Santé, journée des associations, ...). Une journée dédiée aux mobilités douces et aux questions du développement durable sera également proposée.

Ces événements permettront de favoriser les rencontres, la sensibilisation, le partage d'expérience, ainsi que l'apprentissage.

3. AIDER À L'ACHAT D'UN MODE DE DÉPLACEMENT DOUX

La Ville de Vincennes créera une aide spécifique pour les 15-20 ans, selon des conditions de ressources, pour l'achat d'un mode de déplacement doux mécanique (vélo, trottinette, ...).

Cette aide sera mise en place pour les jeunes dont le foyer dispose de revenus et permettra ainsi d'encourager l'accès aux mobilités douces.

4. SOUTENIR LES USAGERS ET ACTEURS DU VÉLO

Avec le développement de l'e-commerce, du click-and-collect et des dark stores, le défi de la logistique urbaine s'accroît. La livraison en ville a aujourd'hui un impact lourd sur le cadre de vie des habitants.

Solution propre, rapide et nécessitant peu d'espace logistique urbain tout en fluidifiant la circulation, la cyclo-logistique est un mode de livraison en plein essor. Ainsi, la Ville multiplie les démarches auprès des acteurs de ce secteur pour s'assurer que les mobilités douces deviennent le mode principal de livraison à Vincennes.

Aussi, la Ville de Vincennes, en lien avec le Territoire Paris Est Marne et Bois expérimente depuis plusieurs mois le dispositif Colis Activ'. Ce programme propose de favoriser les modes actifs, marche et vélo, pour la livraison de colis, en apportant des financements extérieurs pour rendre économiquement concurrentiels ces modes de livraison du dernier kilomètre.

De même, le groupe Monoprix assure une très grande majorité de ses livraisons clients à pied et n'utilise plus que des véhicules électriques pour livrer.

Enfin, d'autres acteurs nationaux et mondiaux ont été approchés comme Coursier.fr, Colissimo, Stuart, ... afin de transformer leur mode de logistique actuel par camionnette en un modèle de livraison à pied ou en vélo-cargo.



5. PROMOTION DE LA MARCHÉ ET DÉMOCRATIE PARTICIPATIVE

Un nouveau format de démocratie participative sera proposé aux habitants de la Ville. Il permettra de créer un moment de rencontre et d'échange avec les élus au travers d'une marche urbaine dans un des quartiers de Vincennes. Ces marches seront l'occasion de revenir sur les sujets qui concernent les riverains et de promouvoir la marche à pied.

CHAPITRE 7 - ÉVALUATION

1. COMITÉ DE SUIVI MOBILITÉ VÉLO

Tout au long du projet, et dans la continuité des réunions qui se sont tenues pendant la phase d'élaboration du plan, le Comité de suivi se réunira à intervalles réguliers afin de s'assurer de la bonne conduite des objectifs fixés.

Ce moment d'échange se tiendra une fois par an afin d'évaluer et de faire un bilan régulier des actions mises en œuvre dans le cadre de ce Plan Vélo et Mobilités douces.

2. INSTALLATION DE COMPTEURS À VÉLOS ET ANALYSE D'INDICATEURS

Deux éco-compteurs à vélos ont été acquis par la Ville afin de mesurer précisément les flux de cyclistes. Ils sont installés à des points stratégiques du territoire, de part et d'autre de la chaussée et permettent de mesurer le nombre d'utilisateurs à différents points de la ville, son évolution dans le temps en fonction des aménagements réalisés et également d'évaluer l'impact de la part modale du vélo.

D'autres moyens technologiques seront également déployés dans l'espace public afin d'analyser les flux des différents modes de mobilités sur la Ville.

3. BAROMÈTRE DE LA FUB

Les résultats des baromètres de la FUB de 2019 et 2021, analysés dans la partie diagnostic pourront être considérés comme des points de référence. Le baromètre suivant (2023) devrait permettre d'évaluer et de comparer l'évolution des résultats et l'impact sur le ressenti des cyclistes de la politique cyclable mise en œuvre à Vincennes.

ANNEXES

PETIT LEXIQUE DE LA CIRCULATION À VÉLO

Petit lexique de la circulation à vélo...

Piste cyclable : séparée physiquement du reste de la circulation par un séparateur non franchissable, elle est réservée aux cyclistes ; elle peut être unidirectionnelle (un seul sens) ou bidirectionnelle (double sens)



Bande cyclable : matérialisée par un marquage au sol, elle est franchissable tant par les cyclistes que par les automobilistes (dépassement, changement de direction...), elle est réservée aux cyclistes



Double sens cyclable : permettant aux cyclistes d'emprunter dans les 2 sens une voie à sens unique, il est instauré d'office dans les **zones apaisées** (30 ou 20 km/h) et signalé par un panneau à l'entrée de la voie (obligatoire). Souvent matérialisé par un marquage au sol (pictogrammes, trait discontinu...), il est réservé aux cyclistes



Cédez-le-passage cycliste au feu rouge : moyennant la mise en place de la signalisation adaptée, il permet aux cyclistes de franchir le feu rouge sans marquer l'arrêt sous réserve de céder le passage à tous les usagers, en particulier les piétons, bénéficiant du feu « vert ». Le feu rouge devient un cédez-le-passage pour les cyclistes pour la ou les directions indiquées



Sas vélos : espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores. Il permet aux cyclistes de se placer du côté de la chaussée vers lequel ils vont tourner et bien en vue devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité.

