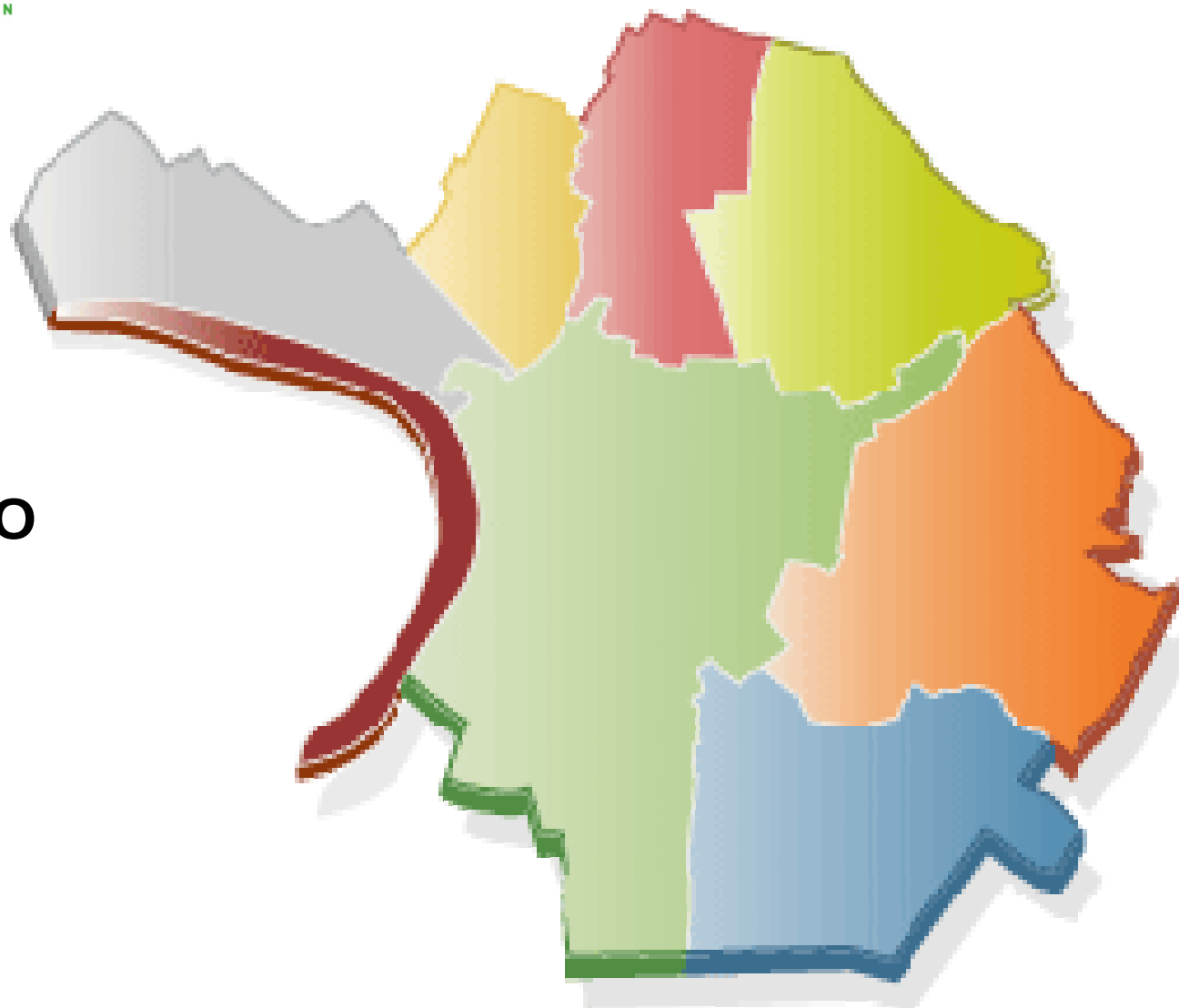


COMITE VELO

16/12/2010



Ordre du jour

1 – Avancement du Schéma Directeur Cyclable de Plaine commune

➤ Exemple d'Epinay-sur-Seine

2 – Les zones 30

➤ Point sur les nouveaux aménagements à Pierrefitte-sur-Seine

3 – Généralisation du tourne à droite pour les cyclistes

4 – Aménagements provisoires Porte de Paris

5 – Aménagements cyclables sur Marcel Sembat

6- Budget et réalisations

1 - Le Schéma Directeur Cyclable de Plaine Commune

Le Schéma directeur est aujourd'hui en phase 2 de l'étude:

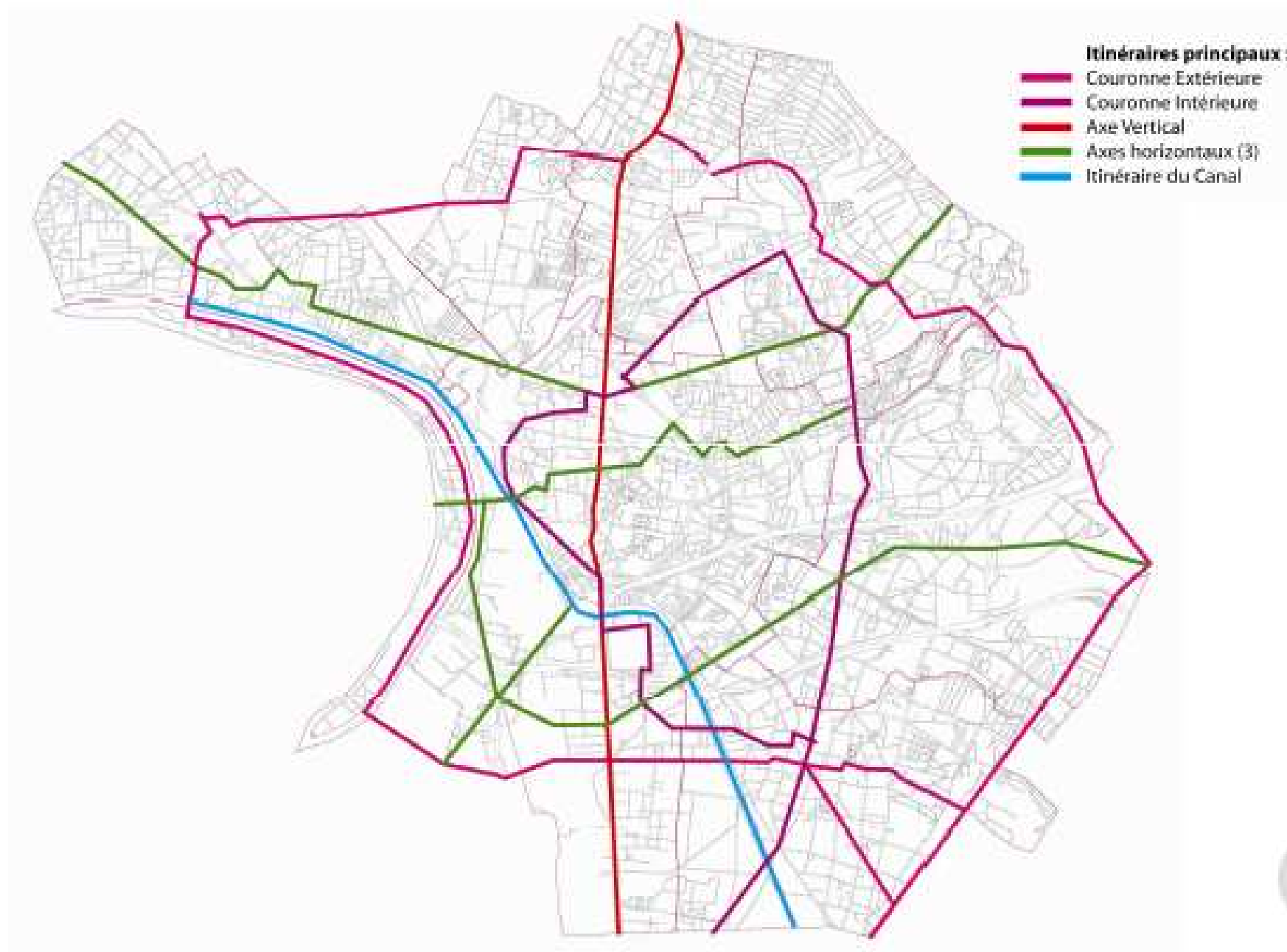
Proposition d'un plan d'actions

Sélection et hiérarchisation des pôles générateurs,
Mise à jour de lignes de désirs,
Proposition de critères d'évaluation des différents itinéraires,
Validation : réseau du schéma directeur vélo & plan d'actions,

Pour rappel, les grands itinéraires communautaires ont été définies et validés lors du dernier comité vélo du 10 juillet dernier, ainsi que la hiérarchisation du réseau cyclable en 3 niveaux:

- Le réseau principal: réseau communautaire ayant pour vocation de relier l'ensemble des communes entre elles et de connecter les pôles générateurs de trafic,
- Le réseau secondaire: réseau communal permettant de desservir les pôles communaux et de relier les itinéraires principaux,
- Le réseau tertiaire: réseau de desserte des quartiers et entre quartiers.

LE RÉSEAU PRINCIPAL



A - Suite de l'étude

Afin de valider les itinéraires communaux et communautaires, il convient de passer par les phases d'élaboration des schémas communaux et de concertation.

1 – Les schémas communaux:

Il convient, pour chaque communes de l'agglomération de réaliser en collaboration entre les services de Plaine commune, les services de la ville et les élus référents aux questions de déplacements et de mobilité douce, les schémas cyclables communaux qui reprennent les itinéraires principaux et qui définissent:

- Les itinéraires secondaires,
- Le réseau tertiaire.

Ainsi, pour chaque ville de l'Agglomération, 3 cartes pourront être élaborées:

- Une carte de hiérarchie de réseau,
- Une carte identifiant les aménagements sur chaque itinéraire,
- Une carte permettant de définir les financements de chaque itinéraire.

B – Exemple d'Epinay



- Principal
- Secondaire
- Périmètre zone 30
- Bâtiments principaux
- Espaces verts

B	version	Maître zone 30	AL
A	version	Maître zone 30	AL
Int.	Date	Signature de la mairie	Origine
Echelle: 1/12 500 env. Date: 15/10/2010 Modifié: 06/11/2010			1

Bureau d'études de la D.G.S.T.

Dessiné par: Anne DUPONT-DETRAZ
Mél: bureauetudes@plainecommune.fr
Dessiné par: Alexandra LEROY
Mél: alexandra.ley@plainecommune.fr
N° de plan: 1026621

- Piste cyclable
- A détenir
- Bande cyclable
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Zone piétonne

B	Revisé	Adopté/Revisé	AL
A	Émis	Adopté/Revisé	AL
Int.	Date	Nature de la modification	Ordre

Echelle: 1/12 500 env.
Date: 15/10/2010
Modifié le: 06/11/2010

2

Int.

Bureau d'études de la D.G.S.T

Dessiné par: Anne DUPONT-DETRAZ
Mdl: bureau@sgd@plainecommune.fr
Dessiné sub: par: Alexandra LEROY
Mdl: Alexandra.Leroy@plainecommune.fr
N° de plan: 1026621



- Aménagements réalisés à horizon 2015
- Aménagements complémentaires à réaliser

B	Version	Ajout date	AL
A	Version	Modif. Initiale	AL
Int.	Date	Nature de la modif.	Ordre

Echelle: 1/12 500 env.
Date: 15/10/2010
Modifié le: 06/11/2010

3

Bureau d'Études de la D.G.S.T

Dessiné par: Anne DUPONT-DETRAZ
Mail: anne.dupont-detraz@plainecommune.fr
Dessiné sub: par: Alexandra LEROY
Mail: alexandra.ley@plainecommune.fr
N° de fiche Info: 1026621



2 – La concertation

Afin de faire partager le schéma directeur cyclable aux habitants des communes, une concertation autour des itinéraires doit être menée dans chaque ville.

Aussi, la concertation pourrait:

- informer sur les grands itinéraires communautaires, en partant du principe que ceux-ci sont définitifs parce qu'ils découlent en grande partie des projets de TRAM et d'aménagements,
- d'échanger avec la population sur les schémas communaux, élaborer en concertation avec les villes dans le cadre de réunion technique,
- il est proposer qu'une réunion par commune soit organisée, avec 3 réunions maximum pour St Denis.

Calendrier:

Un retard important à été prit sur la réalisation de cette étude et sur la mise en place de la concertation. Il est donc important que **les phases de concertation par ville soit organisées entre les mois de janvier et mars 2011.**

C - Planning

- **Septembre 2010 à février 2011** : élaboration des schémas communaux, tout en prenant appui sur le schéma à horizon 2015 et sur les itinéraires intercommunaux validés par le comité vélo,
- **Janvier à mars 2011**: concertation dans chaque commune afin de faire connaître le schéma intercommunal et pour valider les schémas communaux,
- **Avril / mai 2011** : validation de la phase 2 de l'étude,
- **Octobre 2011** : validation du schéma directeur cyclable et planification des aménagements.

2 - Zone 30 et double-sens cyclable

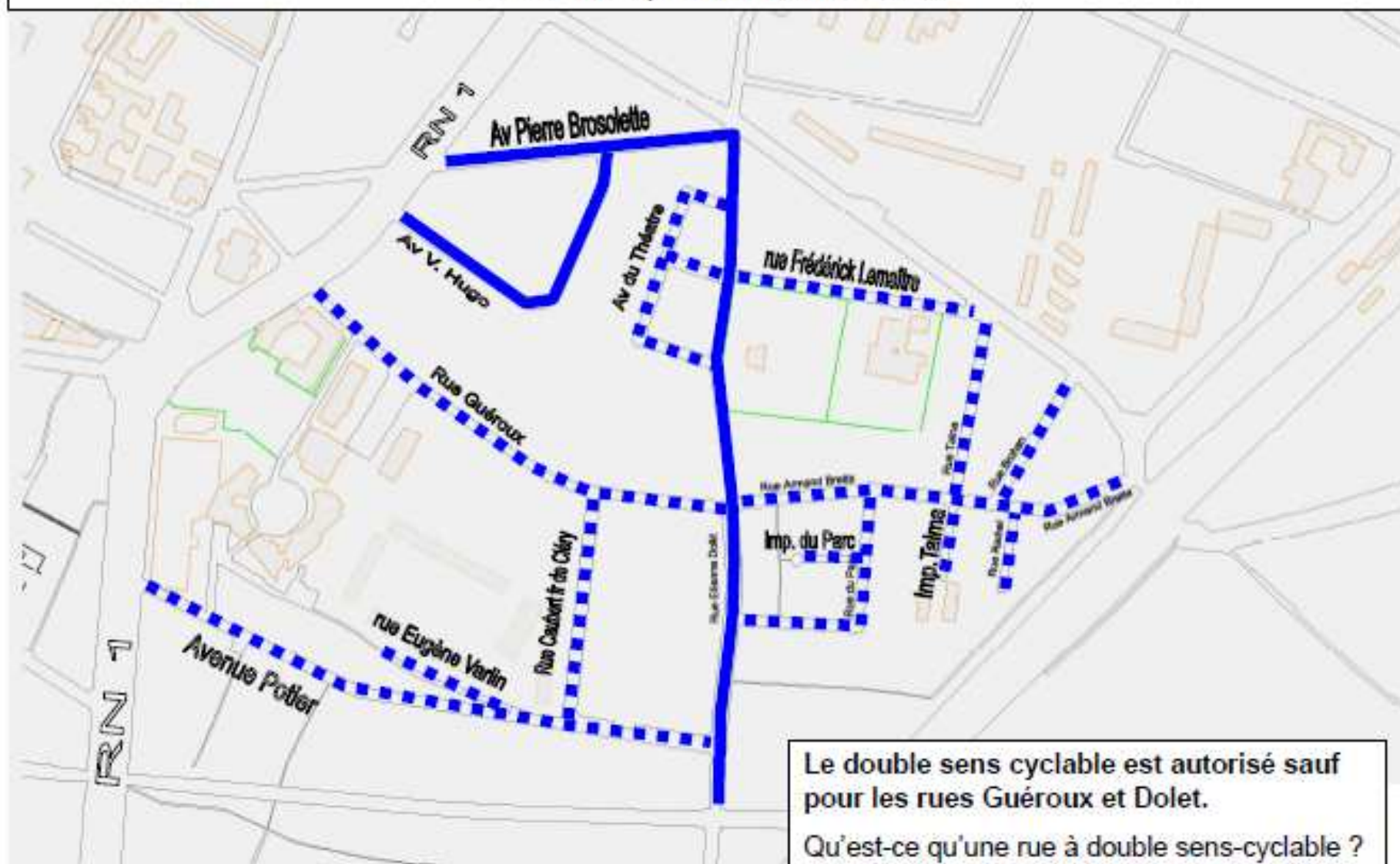
Aménagements sur Pierrefitte

De nouveaux aménagements ont été réalisés sur Pierrefitte:

- Création d'une zone 30 sur le quartier Potier-gare avec mis en place du double-sens cyclable,
- Création d'une bande cyclable rue Guéroux afin de sécuriser les cyclistes sur cette rue.

Ce nouvel aménagement vient en complément de l'aménagement déjà existant Boulevard Pasteur et permet d'avoir un itinéraire complet aller-retour entre le centre-ville de Pierrefitte et la gare RER D.

Zone 30 : quartier Potier-Gare

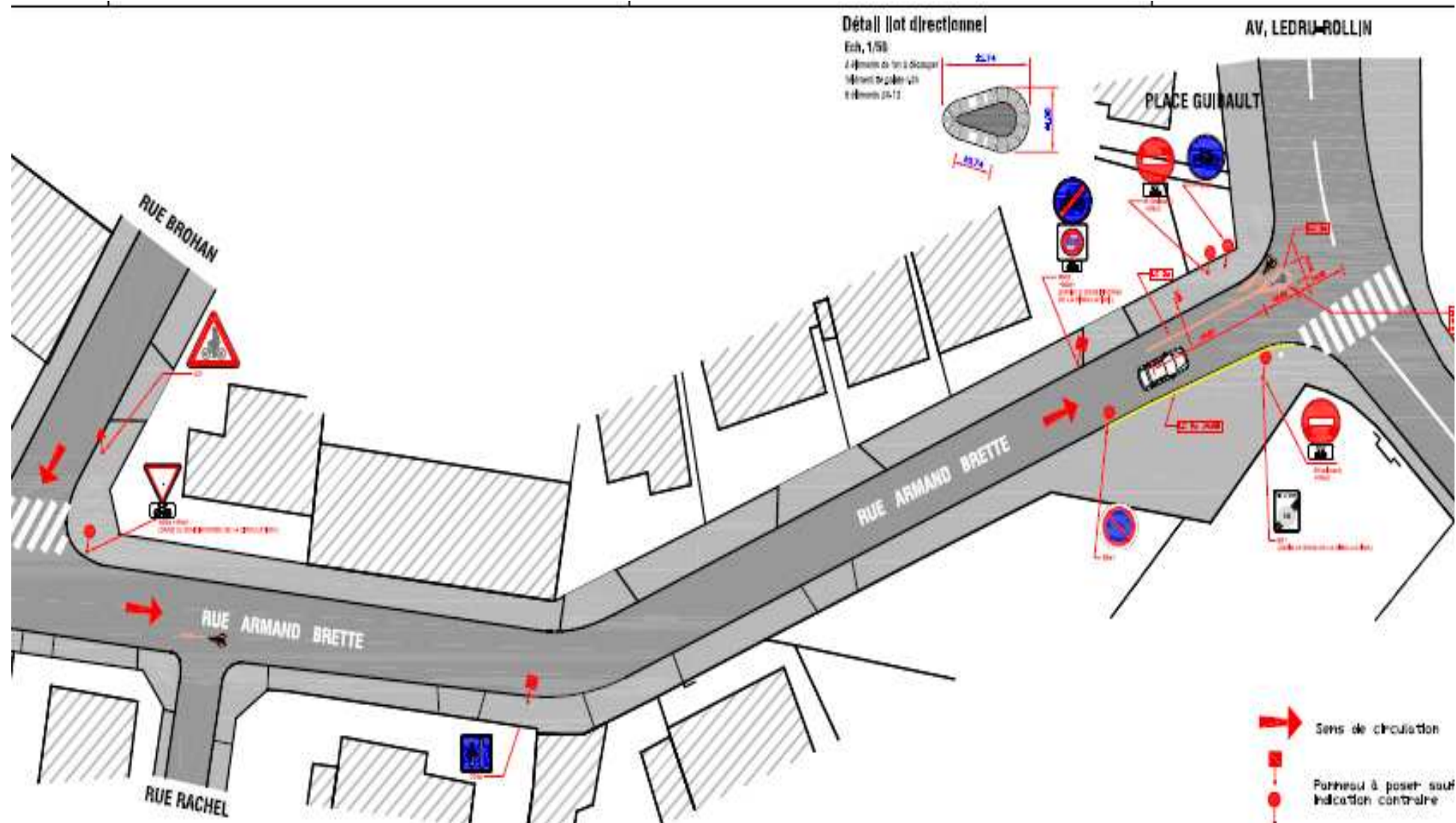


- Zone 30 existante
- - - - Extension Zone 30

Le double sens cyclable est autorisé sauf pour les rues Guéroux et Dolet.

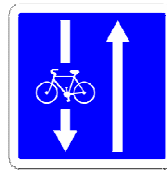
Qu'est-ce qu'une rue à double sens-cyclable ?
C'est une rue à sens unique pour les véhicules motorisés, mais dans laquelle les vélos sont autorisés à circuler dans les deux sens.

Aménagement du double-sens cyclable afin de sécuriser les cyclistes



Cet aménagement sur Pierrefitte prend en compte l'ensemble des préconisations pour l'aménagement des zone 30 et du double-sens cyclable:

- La mise en place d'un panneau informant le véhicule du double-sens cyclable,



- Le marquage des entrées et sorties de rues avec le pictogramme vélo et des flèches directionnelles,
- La mise en place de panneaux de signalisant autorisant le contre-sens,
- La mise en place de la signalisation incombant aux zones 30 sur toutes les communes,
- La prise d'un arrêté de zone 30 pour le périmètre indiquant l'autorisation du double-sens,
- La prise d'un arrêté interdisant le double-sens cyclable pour les rues Guéroux et Dolet, ces voies supportant un fort trafic pour de faibles largeurs de voies.

3 - Information sur le tourne à droite cycliste

Mis en place de manière expérimentale dans plusieurs grandes villes (Paris, Strasbourg, Bordeaux...), le tourne à droite cycliste est aujourd'hui autorisé par le code de la route.

➤ **Qu'est-ce que le tourne à droite?**

- Disposition qui permet aux cyclistes de tourner à droite à un carrefour quand le feu est rouge. Le cycliste doit toutefois veiller à laisser la priorité aux voitures venant de la gauche et aux piétons, ces derniers restant prioritaires,
- Disposition pouvant être mise en place uniquement aux carrefours gérés par feux tricolores.

➤ **Aménagements et dispositions:**

- Le tourne à droite est effectif à compter du moment où celui-ci est signalé aux cyclistes/piétons et automobilistes par un panneau localisé à côté du feu tricolore,
- un feu spécifique aux cyclistes peut également être mis en place sur le feu tricolore,
- Il appartient aux maires d'instaurer ou non ce tourne à droite à des intersections choisies et présentant des conditions de sécurité maximale.

4 - Aménagements cyclables provisoires porte de Paris

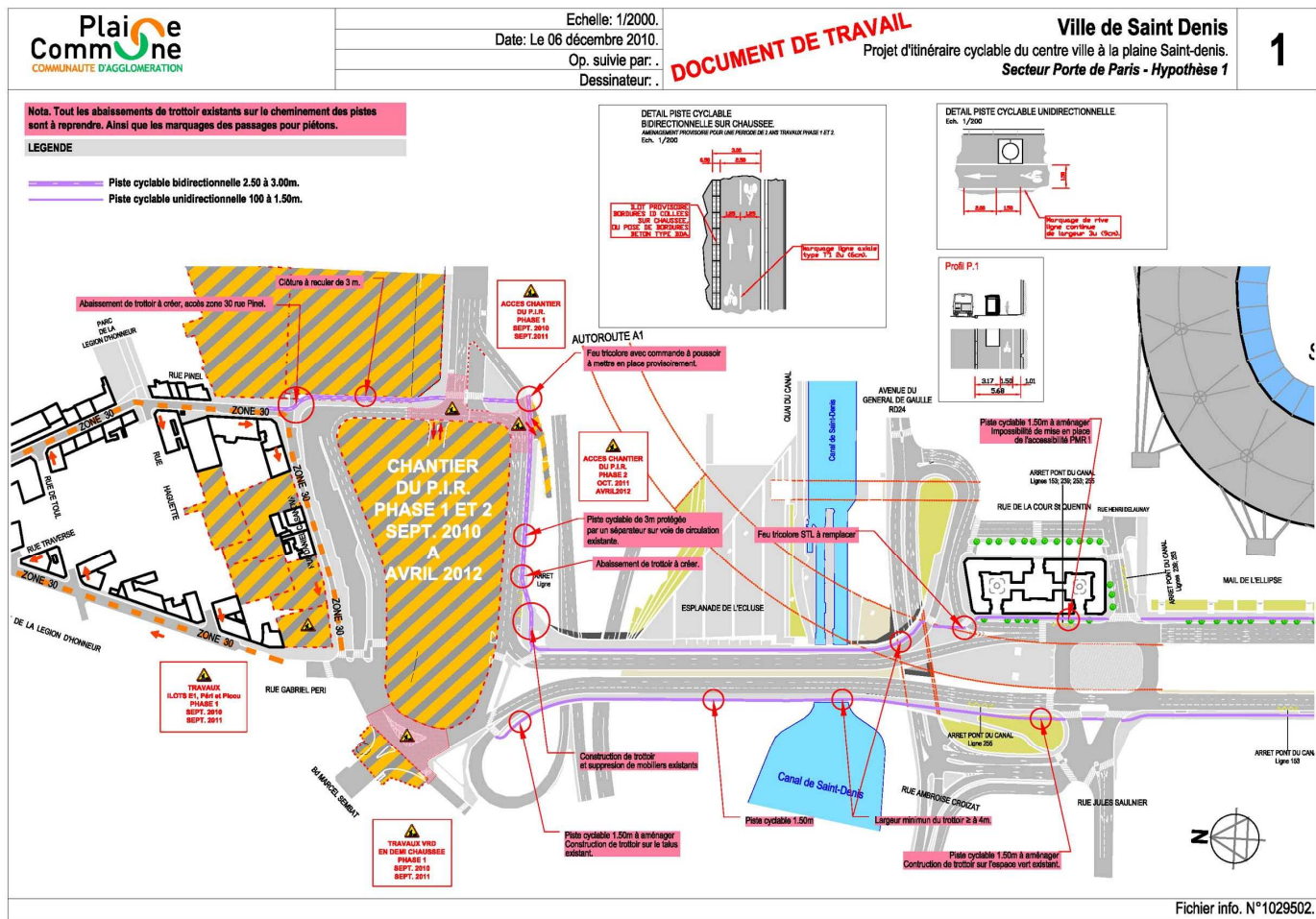
Le secteur de la porte de Paris est un périmètre de ZAC en pleine mutation. En effet, d'ici 2015 le visage de la porte de Paris sera totalement modifié.

Toutefois ce pose la question de la mobilité des cyclistes entre le centre-ville de St Denis et le quartier de la plaine durant les travaux.

Rappel:

- Périmètre en travaux de janvier 2010 à 2015,
- Emprises départementales, donc nécessité de l'accord du Conseil général pour tout aménagement même provisoire,
- difficulté de répondre à tous les besoins de déplacements sur le périmètre de la porte à cause des travaux qui se localisent à plusieurs endroits,
- Cet aménagement, même s'il préfigure un aménagement définitif reste provisoire et doit rester peu coûteux.

Proposition d'aménagement 1:



Proposition d'aménagement 2:

Proposition d'aménagement 3:

Proposition d'aménagement 4:

Suite à donner

Il convient, afin de pouvoir mettre rapidement en place une solution à destination des cyclistes, de statuer avec le Département:

- Sur l'aménagement retenu,
- Sur les conditions techniques et financières de réalisation.

Toutefois, une première rencontre technique avec le Département permet de souligner que:

- le Département n'est pas favorable à la suppression d'une voie de circulation sur D. Casanova,
- le Département souhaite:
 - ✓ que l'itinéraire soit continu et bidirectionnel sur l'ensemble du tracé,
 - ✓ que les largeurs de 1.5m pour les pistes unidirectionnelles et 3m pour les pistes bidirectionnelles soient respectées,
 - ✓ que les trottoirs en dehors des aménagements cyclables soient de libres de tout obstacles sur 1.50m.

—————→ **De fait, avec de telles contraintes techniques, le projet semble difficilement réalisable.**

Aussi, Plaine commune sollicitera officiellement par courrier le Département sur la réalisation de cet aménagement.

5 – Aménagements cyclables rue Marcel Sembat dans le cadre de la réalisation du tram

Contexte:

- La DUP prévoyait des pistes cyclables sur trottoir,
- lors du passage en BM de Saint-Denis le 24 novembre 2008, il a été mis en évidence par Plaine commune la nécessité de redéfinir les conditions de circulations des cycles sur le boulevard en engageant la concertation,
- 15 janvier 2009, démarche quartier porte de paris-stade de France, les habitants se prononcent pour une zone 30 sur le boulevard,
- le projet transféré au CG 93, prend en compte l'établissement d'une zone 30 sur le boulevard,
- 13 mars 2010, courrier de l'AUT qui s'interroge sur la pertinence de la zone 30, et demande que l'aménagement soit de nouveau regardé,
- Plaine commune a étudié la possibilité d'insérer sur le boulevard des bandes cyclables.

Avantages et inconvénients de la zone 30

Avantages

❖ Marcel Sembat imaginé comme un Bd urbain permet:

- de conserver les largeurs de trottoirs actuelles,
- une continuité et un double alignement d'arbres sur l'ensemble du linéaire,
- d'avoir une offre de stationnement limitée mais comptable avec l'activité commerciale actuelle et à venir,
- de s'intégrer à une zone 30 plus large définie dans le cadre du schéma directeur cyclable,
- des déplacements cyclables sécurisés sur l'ensemble du quartier.

❖ Aménagement compatible avec la vie locale:

- commerces et terrasses de cafés conservées,
- transports de fond compatibles,
- sécurité des abords d'écoles,
- conservation des arrêts de bus,
- possibilité de conserver le tourne-a-droite nécessaire aux habitants.

❖ Le trafic:

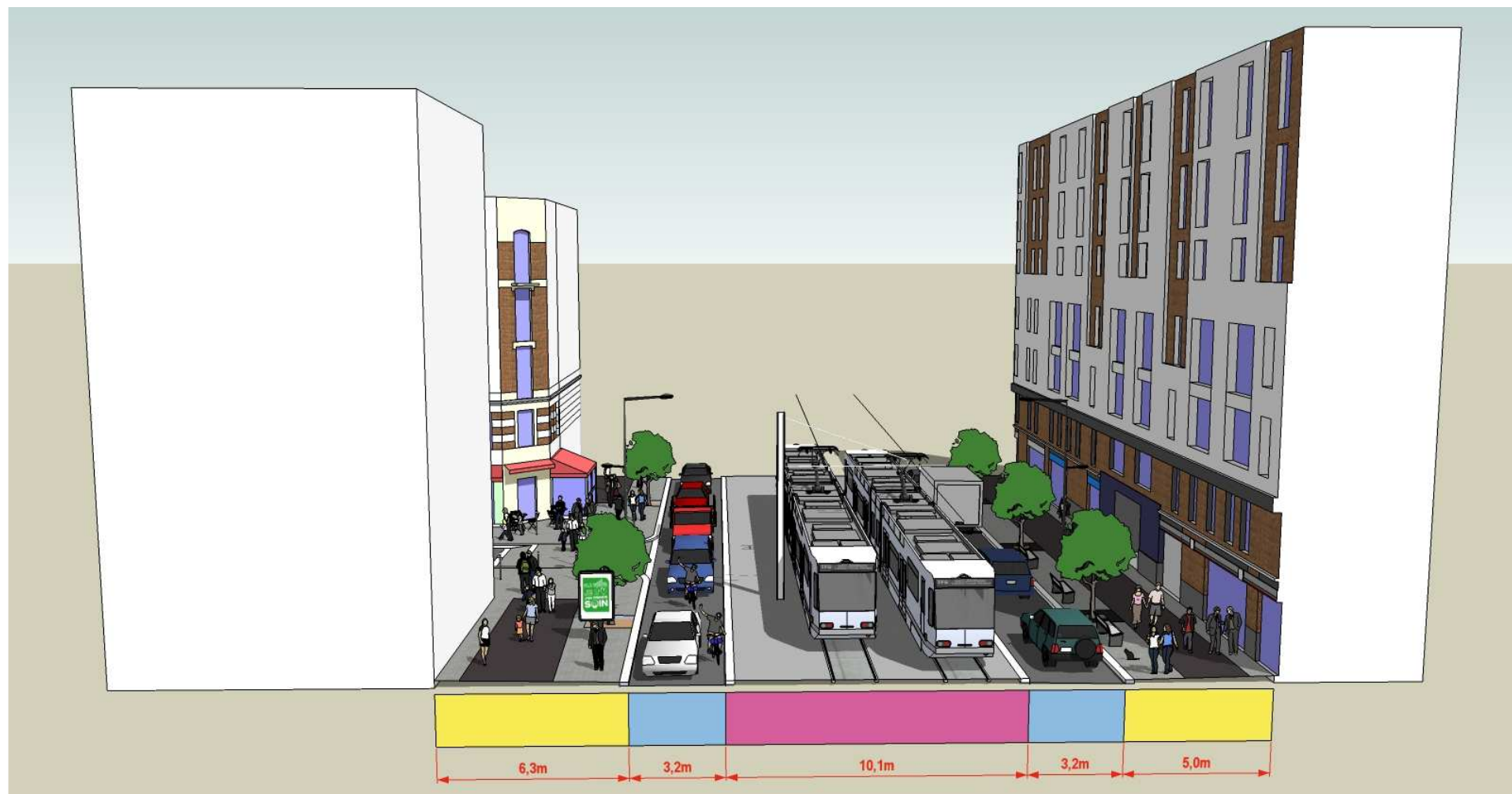
- diminution importante de 40 à 50% du trafic actuel : 12 000 v/j aujourd'hui et moins de 6 000 demain,

Suite avantages zone 30:

- a terme seule 1 ligne de bus conservée, donc diminution du trafic bus (- 1 000 voyages par jours) compatible avec un partage de l'espace bus/voiture/cycles,
- largeur de voirie calibrée à 3,20m obligeant à une réduction de la vitesse.

Inconvénients

- ❖ Gestion de la vitesse des voitures à 30km heure,
- ❖ Matérialisation visible et percutante de la zone 30.



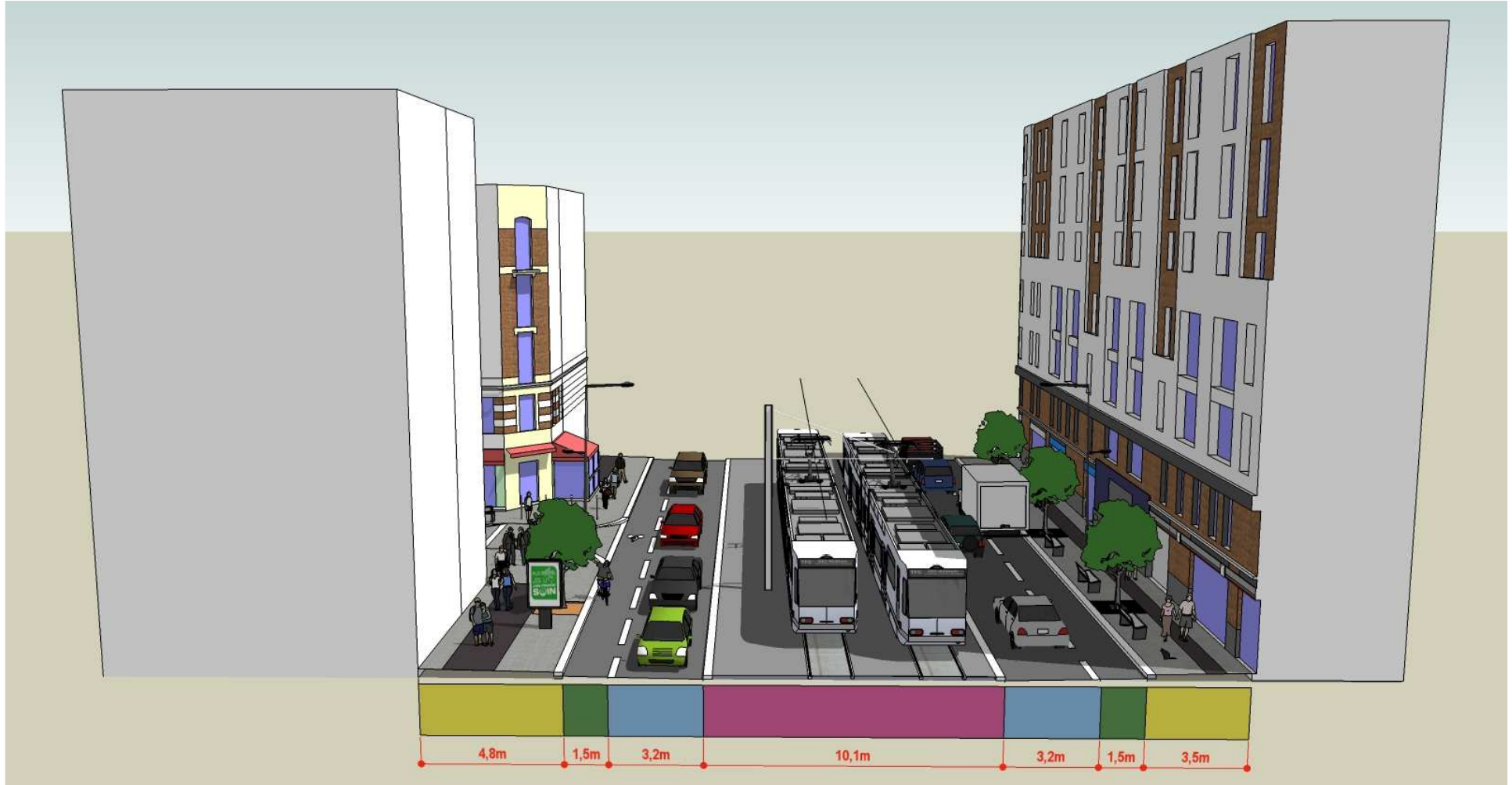
Avantages et inconvénients d'aménagements de bandes sur chaussées

Avantages

- ❖ Partage physique de l'espace sur chaussée,
- ❖ Sécurisation des cyclistes

Inconvénients

- ❖ Aménagements difficilement compatible avec la vie locale:
 - diminution des largeurs de trottoirs, les emprises nécessaires à la création des bandes cyclables devant être prises sur les largeurs de trottoirs,
 - transports de fond rendus difficiles,
 - problèmes des emprises des terrasses de café qui ne sont pas compatibles avec une réduction du trottoir,
 - la création de bandes cyclables pourrait engendrer du stationnement illicite,
 - difficulté de maintenir le tourne-à-droite pour les riverains.
- ❖ Au niveau paysager, le double alignement d'arbre ne pourrait pas être maintenu et continu sur l'ensemble du linéaire.
- ❖ Un aménagement de type bande cyclable ne modifie pas l'offre de stationnement. Celle-ci reste identique que Marcel Sembat soit en zone 30 ou non,



6 – Suivi budgétaires et réalisations

En 2010, les aménagements suivant ont été réalisés:

- Réhabilitation de la piste cyclable rue du Ct Boucher à Epinay,
- Création d'une bande cyclable rue Karman à Aubervilliers,
- Création d'une bande cyclable et d'une zone 30 rue Réchaussière à Aubervilliers,
- Création d'une bande cyclable et d'une zone 30 sur Pierrefitte,
- Implantation du stationnement vélo sur l'ensemble des communes, excepté Epinay.

L'ensemble de ces aménagements représentent 262 701.57€TTC, répartis sur les budget 2009 et 2010.

Au titre de l'année 2010, **66 641.8€** ont été engagés et **48 015.68€** ont été réalisés.

Pour 2011, les premiers aménagements issus du SDIC, qui restent à définir, pourront être réalisés.

De plus, les aménagements suivants ont été, entre autres, sollicités par les villes:

➤ **Saint-Denis:**

- Aménagements cyclables porte de Paris,
- Liaison porte de Paris – la plaine par Wilson,
- Jalonnement du canal Saint-Denis,
- Liaison avec le parc de La Courneuve.

➤ **Epinay:**

- Création d'une zone 30 sur le quartier Blumenthal.

➤ **Aubervilliers:**

- Rue des citées,
- Liaison entre la place Cottin et la rue Casanova,
- Liaison entre les rues Karman et Citées.

➤ **Pierrefitte:**

- Réhabilitation de la bande cyclable Boulevard Pasteur,
- Création d'une zone 30 quartier Moulin – Reboussin,
- Réalisation d'un aménagement cyclable rue Ledru-Rollin.

➤ **Villetaneuse:**

- Réalisation d'un aménagement rue Barbusse.

➤ **A l'échelle de l'agglomération:** aménagements des berges du canal St Denis.