

PROPOSITIONS POUR FACILITER LES CIRCULATIONS DOUCES AU TRAVERS DE SAINT DENIS

« Circulation douces

Dans le cadre de la politique environnementale et de développement durable de Saint-Denis, développer l'usage du vélo est l'une des priorités politiques de l'équipe municipale.

Le plateau piéton : plus de sécurité, plus de convivialité.

Depuis 2005, l'espace piéton et l'espace « partagé » (circulation automobile limitée) représentent 5 km de rues et 17 000 m² de places publiques. Cela a permis de diviser par quatre le nombre de voitures dans le centre – et donc d'autant le bruit, les pollutions, le danger, etc. Le centre-ville rendu aux piétons est le cœur de Saint-Denis, historique, populaire, administratif, commercial...

Le développement des pistes cyclables sécurisées entre les quartiers, le centre-ville et les lieux de transports en commun

Un schéma directeur des pistes cyclables est en cours d'élaboration avec Plaine Commune. Afin de concevoir et mettre en œuvre un projet à l'échelle de la ville et de la communauté d'agglomération. Environ 350 000 euros seront dédiés chaque année par Plaine Commune **à la réalisation d'un circuit de pistes cyclables qui passera par tous les grands carrefours pour relier tous les quartiers de la ville entre eux et au centre-ville pour accéder rapidement et en sécurité aux principaux lieux de vie et équipements de la ville.** »

Cet exposé n'est pas une profession de foi revendicative de l'Association Vélo à Saint Denis (ou d'une autre) ; mais l'exposé de la ville sur son site internet.

La situation actuelle :

La piétonisation du centre ville constitue un acquis qui paraît faire consensus. Aucun usager, y compris automobiliste ne paraît significativement revendiquer sa remise en cause.

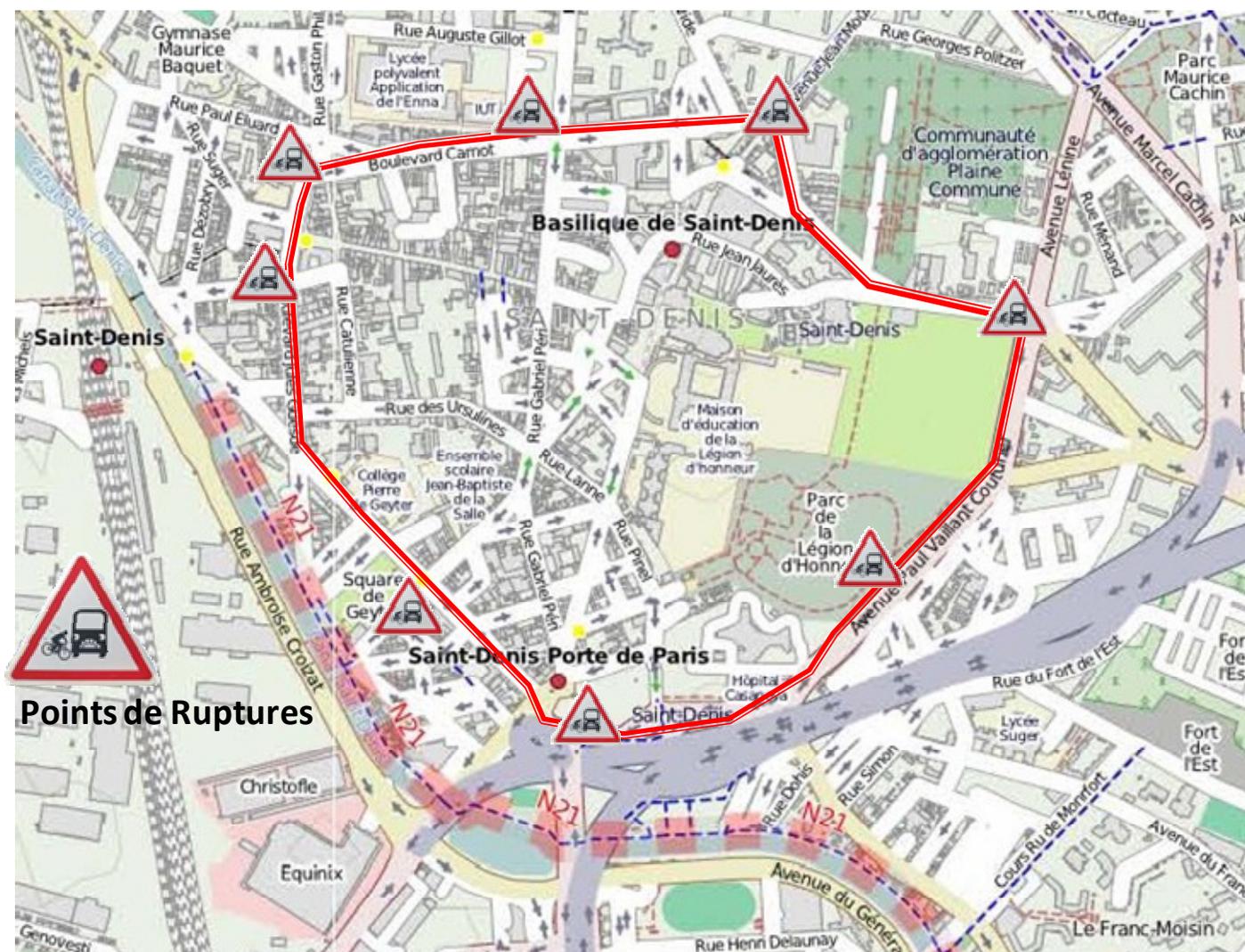
Pour autant une nouvelle dynamique des flux semble se dessiner progressivement avec des zones de prévalences pour chaque grand type de circulation : véhicules automobiles, piétons. Ces prévalences peuvent devenir exclusives des autres moyens de déplacement ; il vaudra mieux en tenir compte plutôt que les nier pour améliorer la sécurité de tous.

Des pratiques d'insubordination ou de contournement de la part d'automobilistes semblent croissantes. Sur son site, la ville reconnaît seulement une réduction par quatre de la circulation automobile avec la mise en place du « plateau piéton ». C'est implicitement reconnaître une circulation importante au-delà des populations et activités autorisées.

Cette circulation illicite est une source de danger importante pour les cyclistes et piétons ; les conducteurs bravant déjà les interdictions périmétriques roulent à des vitesses excessives favorisées par un trafic faible.

La communication entre l'hypercentre « plateau piétonnier » et les quartiers de Saint Denis présente de nombreux points noirs plongeant nombre de cyclistes dans l'angoisse et l'insécurité. **Les boulevards** avec leur forte circulation automobile et réseaux de transports en commun enserrant le plateau **agissent comme des remparts difficiles à franchir autour d'une citadelle.**

La Citadelle de Saint Denis vue par un cycliste de quartier



Cette véritable ceinture est formée par :

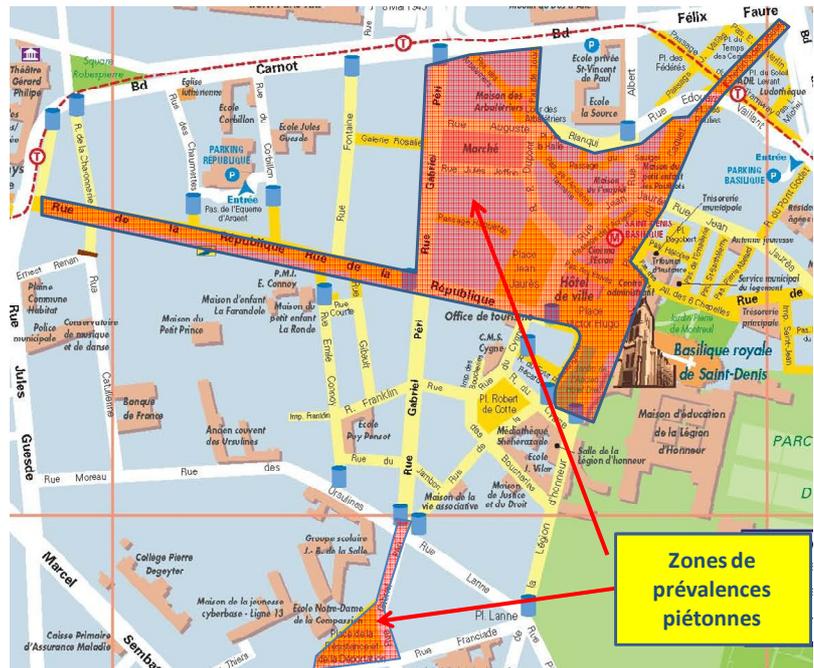
- Le Boulevard de la Commune de Paris
- La rue de Strasbourg (entre Cimetière et Rd Point de Joinville)
- L'Avenue Paul Vaillant Couturier
- La rue Danièle Casanova
- Le Boulevard Marcel Sembat
- Le Boulevard Jules Guesde
- Le Boulevard Carnot
- Le Boulevard Felix Faure.

Ces artères ont plusieurs caractéristiques en commun :

- Une densité de trafic automobile et poids lourds très élevée (18 500 Véhicules/jour sur l'avenue Paul Vaillant Couturier par exemple)
- La présence de transports en commun (bus et/ou tram)
- Des emplacements de stationnement licites (et illicites !)
- L'inexistence de matérialisation de parcours « circulations douces ou cyclables »
- Des carrefours complexes et difficiles n'incluant pas de signalisation ou traversées circulations douces. Seule l'intersection entre les Boulevard Felix Faure/ Sadi Carnot et la rue Gabriel Péri est identifiée comme continuité cyclable. Pour autant, elle ne bénéficie d'aucune signalisation orientée « Circulations douces ».

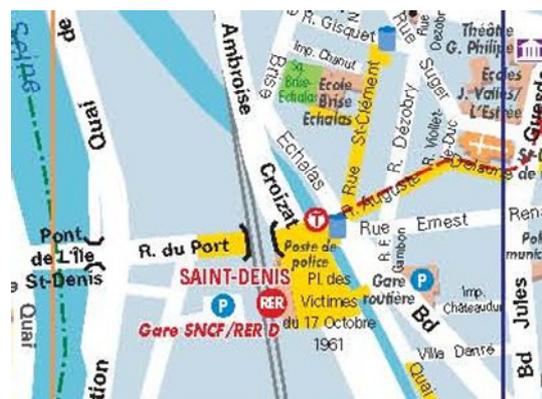
Le plan de la ville de Saint Denis édité par la Direction de la Communication de la Ville de Saint Denis en Juillet 2010 distingue des zones piétonnes et des zones semi-piétonnes. Cette distinction paraît principalement en fonction de la situation administrative de la voie : niveau de tolérance de circulation automobile.

Nous proposons d'observer ces zones sous l'angle de l'affluence. Elles permettent de définir quelques zones de « prévalence » piétonnes. Ces zones se caractérisent par le fait que la densité piétonne ou le « mode de déambulation » (lèche-vitrine) sont tels qu'ils excluent de fait tout autre mode de circulation. En particulier la circulation vélo peut y devenir difficile ou présenter des risques réciproques pour l'un ou l'autre des usagers.



Les zones principales ayant ces caractéristiques sont les places et rue de marché (ces espaces deviennent circulables aisément en dehors des marchés) :

- Autour des halles : rue Auguste Blanqui, Rue Jules Joffrin, Rue Gabriel Péri (des halles à Place du 8 mai)
- La Place Jean Jaurès
- La rue de La République



Au-delà :

- La place du Caquet
- La place et le chemin des poulies.

Au sud : La Place de la Resistance et la partie de Rue Gabriel Péri assurant la liaison avec la zone « à priorité piétonne » jusqu'à l'intersection des rues Lanne/ Ursulines
Enfin, le Plateau de la Gare dont la liaison avec le Centre ville n'est que difficilement identifiable et peu sûre (sous différents angles).

La problématique d'accès et de transit autour et dans le centre ville paraît devoir être analysée selon 3 domaines géographiques :

- A. Le plateau piéton**
- B. Le franchissement des boulevards**
- C. Les itinéraires alternatifs.**

Pour l'Association Velo à Saint Denis, partager l'espace urbain ne signifie pas nécessairement attribuer à chacune des catégories d'utilisateurs une petite parcelle de chaque territoire, de chaque voie.

Il faut établir une dynamique qui permette à chacun de trouver la meilleure efficacité dans ses déplacements pour le confort et la sécurité de tous.

A) LE PLATEAU PIETON

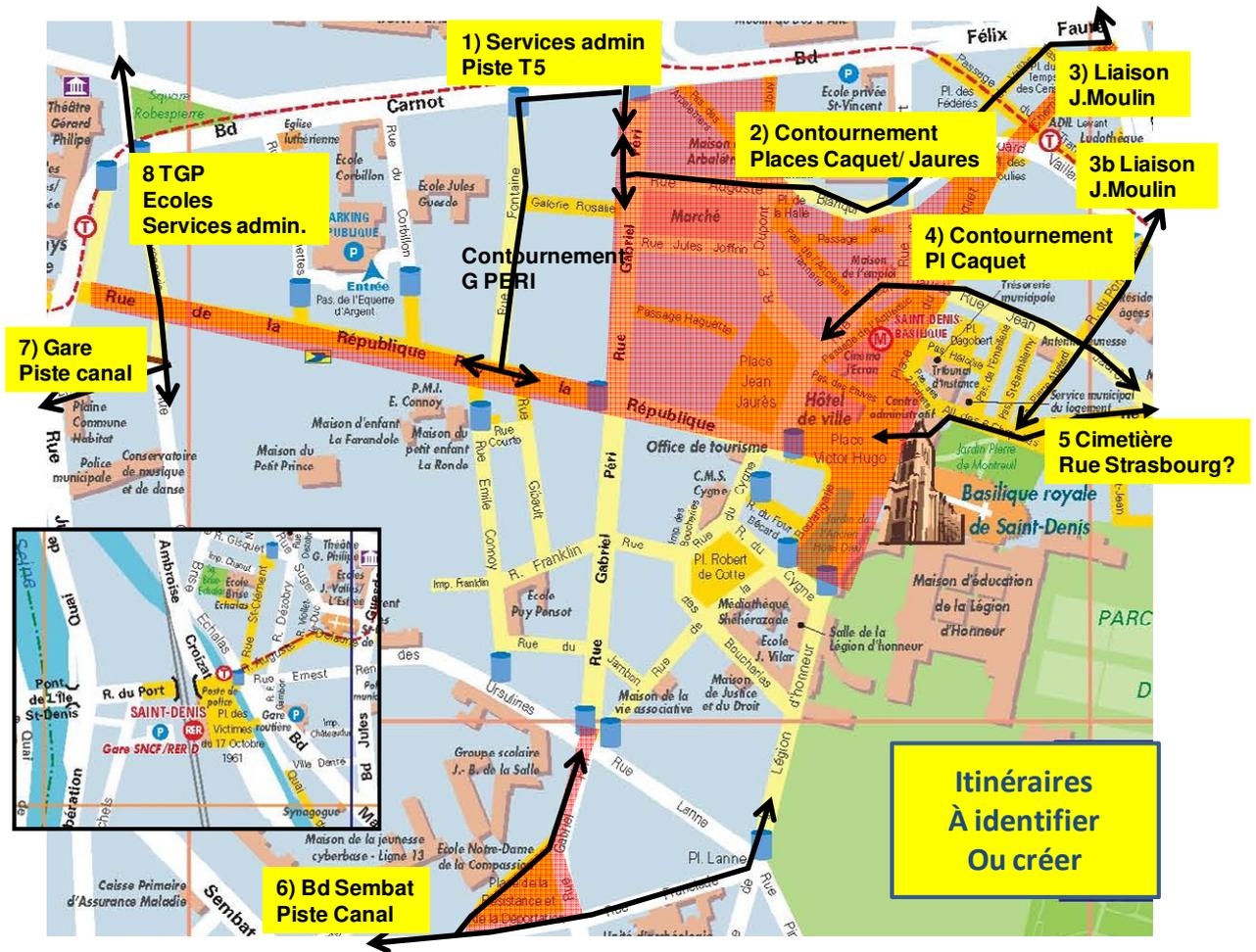
Challenge 1 : faire respecter les règles dans l'hypercentre

Loin de remettre en cause, la piétonisation du centre ville, notre réflexion plaide au contraire pour une amélioration de son efficacité :

- En **limitant effectivement l'accès aux seuls véhicules et aux seules activités autorisés**. Les conducteurs entrés en effraction adoptent souvent un comportement bravant l'interdit et profitent d'un faible trafic pour rouler sans respecter les règles de prudence (vitesse, stationnement, sens de circulation,...). Un contrôle d'accès basé sur la lecture des plaques minéralogiques pourrait faciliter l'identification des « fraudeurs quotidiens ». Le contrôle et la verbalisation paraissent indispensables pour rétablir le respect des règles :
 - o Accès autorisé
 - o Vitesse (contrôles mobiles inopinés)
 - o Stationnement (verbalisation – enlèvement)
- En faisant **mieux connaître l'offre de stationnement** automobile en proximité immédiate du centre ville. De nombreux Dionysiens appréhendent mal la proximité de l'offre de stationnement souterrain avec les services et commerces en surface. Cette offre pourrait être toutefois amendée par une extension de la franchise d'1h30 à tous les parkings et la création d'un parking en zone Sud (Place Resistance – Square Degeyter)

- **Challenge 2 : faire cohabiter les différents flux d’usagers dans l’hypercentre**

L’embryon de signalétique directionnelle qui existe amène à la confrontation des flux d’usagers ; c’est particulièrement le cas pour la liaison entre la piste qui équipe l’avenue Jean Moulin et l’Hôtel de Ville (chemin des Poulies, Place des poulies, Place du Caquet). Les zones de très forte densité piétonne associée à une attitude de déambulation ne sont pas propices à une cohabitation avec les cyclistes (insécurité réciproque). Il est préférable de prendre en compte les zones de prévalences piétonnes.



Les numéros de rubrique renvoient aux numéros de la carte

Nous pensons nécessaire d’envisager des itinéraires alternatifs notamment aux périodes de grandes affluences piétonnes.

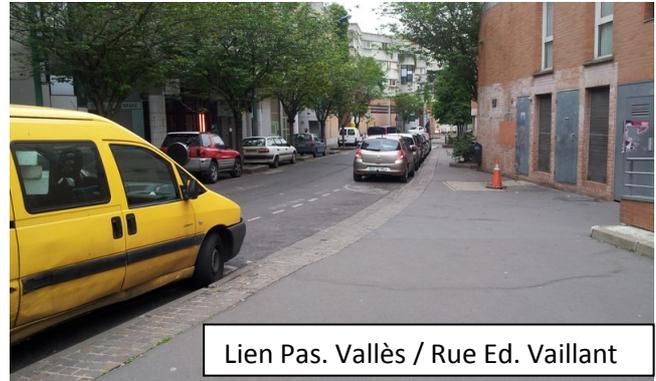
- 1) Rue Fontaine pour contourner la Rue Gabriel Péri** très densément occupée par les piétons entre halles et la Place du 8 mai ; les jours de marché. L’identification « cyclable » de cet itinéraire facilitera une liaison avec la partie Ouest de la Rue de la République et le Quartier de la Gare.

Le franchissement du Boulevard Carnot pour assurer la continuité avec la Place du 8 Mai 1945 devrait disposer d’une signalisation lumineuse intégrant les Cycles et

proposer des refuges pour la traversée des voies de Tram T1. Une augmentation de la capacité de stationnement sur la Place du 8 Mai 1945 devrait être prévue.

2) Contournement (Ouest) Place du Caquet et Centre Commercial Basilique.

Le prolongement actuel des pistes de l’Avenue Jean Moulin vers le Centre Ville est signalisé par le Chemin des Poulies et la Place du Caquet. Ce cheminement présente de nombreux points noirs. Nous suggérons une alternative (vers l’Ouest – le marché) qui emprunte : le Passage Vallès, la rue Edouard Vaillant puis la rue Auguste Blanqui. Cette dernière permet de rejoindre la rue Gabriel Péri.



Cet itinéraire devrait être doté de **points de stationnement de vélo sécurisés** à proximité de points d’intérêt qu’il permet de desservir :

- Place des Poulies : Carrefour, Tram T1, Basilique, Métro, ...
- Ecoles de la Source et de Saint Vincent de Paul
- Cour des Arbalétriers (Halles, Centre Commercial, ...)

4) Contournement (Est) Place du Caquet :

Pour accéder aux services administratifs ou à la place Victor Hugo sans traverser des flux importants de piétons, deux itinéraires paraissent envisageables dans le plateau piéton :

4) **Emprunter la rue Jean Jaurès** : A priori, rien ne s’y oppose. Il est simplement nécessaire que la présence autorisée de circulation douce soit ostensiblement signalée, et que les règles de circulation (vitesse, voie, ...) et de stationnement soient respectés.



Cette voie est quelquefois transformée en « champ de rodéo ».

5) **L’allée des 6 chapelles** : Pour rendre cet accès permanent , il faudrait décaler de quelques mètres la cloture du Jardin Pierre de Montreuil de façon à laisser un passage permanent le long du bâtiment administratif. Cet aménagement mineur ne perturberait pas la vie du jardin (ni même sa surface : déplacement de l’allée proche du bâtiment administratif). Cette voie permet un accès direct aux services administratifs , aux parties Sud de l’Hypercentre, et aux quartiers Sud de la ville (Porte de Paris) via la Place Victor Hugo en venant du Nord. Dans l’autre sens, elle permet un accès

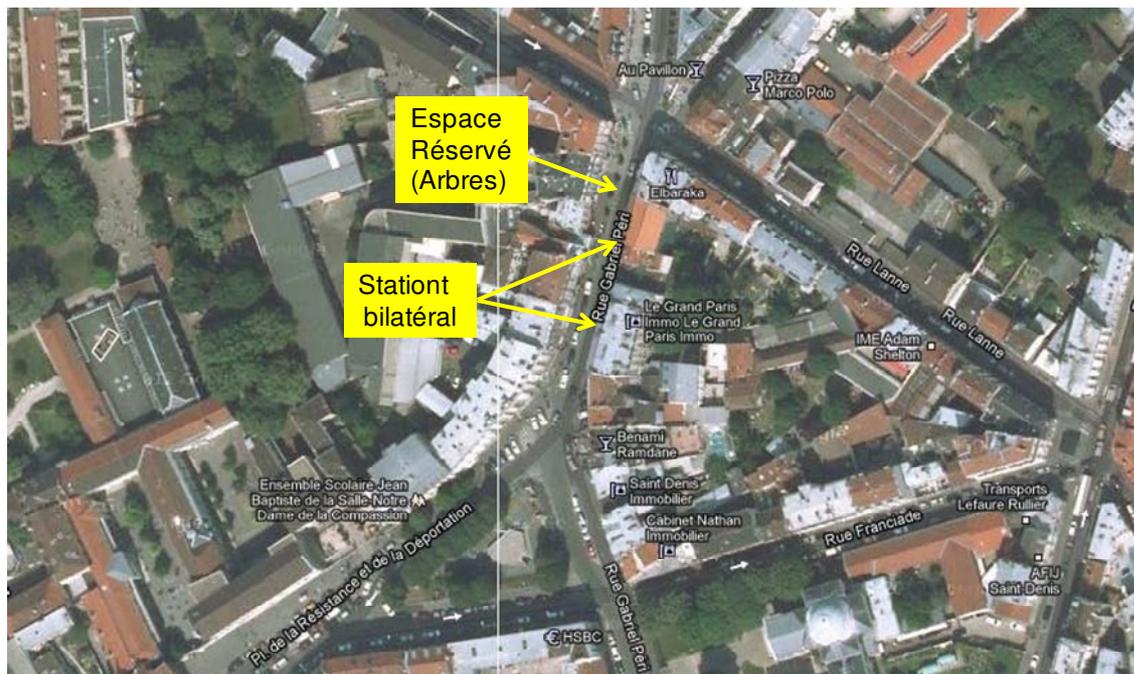
au cimetière, à l'avenue Jean Moulin (via le passage Pierre Abelard et rue du Pont Godet) [voir point 3]

La signalisation de la traversée du Boulevard de la Commune de Paris / Rue de Strasbourg par les modes de déplacements actifs au niveau du cimetière devrait être renforcée.

Ces itinéraires devraient être complétés par l'installation en nombre suffisant de points de stationnement vélo sécurisés sur chaque place et en proximité des services publics.

6) Accès Boulevard Marcel Sembat et piste du Canal

L'accès Sud du Plateau Piéton se fait par la partie de la Rue Gabriel Péri située entre Place de la Résistance et Rues Lanne/ Ursulines. La fréquentation piétonnière est extrêmement dense sur cette portion de voie (longueur inférieure à 100m). La difficulté d'écoulement est accentuée fortement par le stationnement bilatéral d'une dizaine de véhicules (4 emplacements sur le coté droit). De plus, la circulation automobile est congestionnée par l'étroitesse de la voie circulaire, l'arrêt de bus, le croisement avec la voie montante de la rue G Péri.



Dans la situation actuelle, il est très difficile pour un vélo de s'aventurer sur cette portion (surtout dans le sens Sud-Nord). Pourtant la demande potentielle est forte : lycée, collège, maison des jeunes, lien avec Porte de Paris et Canal.

Afin que ce lien, **véritable verrou au Sud du Plateau piéton** puisse assurer sa fonction et permette d'exprimer le potentiel de déplacements actifs dans ce secteur ; nous suggérons la neutralisation des places de stationnement (une dizaine, cela a été fait en partie sur le coté droit) ; l'harmonisation de la largeur des trottoirs piétons et l'installation d'une piste cyclable (à sens unique) de chaque coté. Elles donneront accès à la rue de la Boulangerie et la rue Gabriel Péri. Dans l'autre sens, l'accès à la future piste le long du T8 et à la piste du Canal

devrait être matérialisé par la rue Désiré Lelay (désormais en sens unique) puis Rue Pierre Degeyter.

Une capacité de stationnement sécurisé importante pour les vélos est à prévoir aux abords de la Place de la Résistance et du Square Degeyter.

7) De la Gare au Centre Ville

A l'époque du Velcom (!) bien désemparé eut été le voyageur qui débarquant gare Confluence aurait pris un vélo pour rejoindre le Centre Ville. Le trajet est complètement illisible. Beaucoup d'usagers disent emprunter les emprises du T1 pour rejoindre la rue de la République, cette pratique n'est pas très recommandable.

La rue Ernest Renan apparaît la plus adaptée pour assurer la liaison gare ⇄ centre ville. Son intersection avec le Boulevard Jules Guesde peut être aménagée de manière sécurisée. Le système de bornage (plots de granits) paraît dissuasif pour nombre de cyclistes, un bornage de piste conventionnel serait plus adapté et plus sûr. Il y a également lieu d'intervenir auprès des immeubles pour que les poubelles n'encombrent pas l'espace qui semblerait dédié au vélo. Sur la partie entre le Boulevard Jules Guesde et la rue Catulienne, il sera nécessaire d'installer une signalétique adaptée ; de nombreux motocyclistes ou automobilistes arrivent à vive allure dans l'angle formé par les Rues Catulienne et Ernest Renan.



8) Du Centre Ville au TGP et Quartiers Nord-est :



La rue de la Charonnerie peut assurer la liaison. Une attention particulière devra être apportée pour la traversée du Boulevard Carnot. Cet itinéraire permet de relier les Etablissements d'Enseignement Supérieur au Centre ville et à la Gare.

Ces réalisations dont l'essentiel porte sur la signalétique et la vulgarisation des itinéraires devraient permettre au cycliste moyen de traverser avec plus de sérénité et d'aisance l'hypercentre de Saint DENIS vu aujourd'hui comme un nœud gordien. Dans les zones où la cohabitation piéton / vélo persiste ; il sera important que la présence possible de ces

derniers soit signalée au public piéton.

B) LE FRANCHISSEMENT DES BOULEVARDS

Le franchissement des boulevards est par nature le point de rencontre entre les différents flux : auto / vélo et accessoirement piéton.

Ce sont les points de réseau où l'émergence des circulations douces doit être le plus efficacement visualisée et signalée. La présence des tronçons de liaison découlera inéluctablement de la prise de conscience de la circulation cycliste aux carrefours.

Dans la plupart des cas, un marquage au sol représentant l'itinéraire cyclable pourra être associé au passage piéton. Le signalement des pistes traversantes par signalisation verticale sera indispensable ; des feux lumineux « vélo » seraient un élément de sécurité important dans les intersections des boulevards.

Les cas particuliers :

3) Liaison Avenue Jean Moulin ↔ Centre ville

L'intersection Avenue Jean Moulin / Boulevard Felix Faure / Boulevard de la Commune de Paris est dotée d'un giratoire et ne comporte aucune signalisation verticale (et a fortiori lumineuse) protégeant le passage piéton et cycliste. Le marquage au sol **qui existe** est relativement peu respecté par les automobilistes. **Ce franchissement d'intersection est souvent vécu avec insécurité** par les piétons et cyclistes. Nous proposons que les flux piétons et cyclistes soient dissociés.



Pas. Vallès : la fréquentation un facteur de civilité ?

A) Pour le flux cycliste, nous suggérons que la piste droite (en se dirigeant vers le centre ville), après traversée du Boulevard Felix Faure, emprunte sur une dizaine de mètres le trottoir de celui-ci puis Chemin Jean Vallès (voir point 2).

Le déplacement de quelques mètres de l'Arrêt de Bus Langevin pourrait faciliter la cohabitation des flux dans cet espace et améliorer le confort et la sécurité de tous les usagers.

B) Pour la piste Gauche de l’Avenue Jean Moulin, nous suggérons qu’elle soit prolongée sur la contre-allée du Boulevard



Contre allée Bd Com de Paris

Rue du Pont Godet ... jusque Jaurès ou Basilique



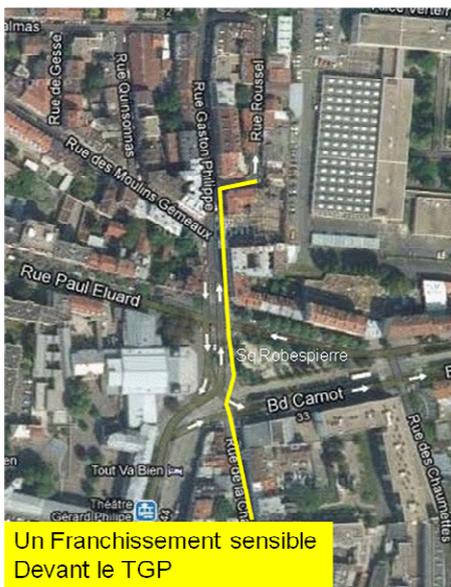
Traversée face Rue Ed. Vaillant



de la Commune de Paris ; qu’elle traverse ce boulevard avant l’intersection avec la Rue Edouard Vaillant. Ensuite l’itinéraire traversera la voie du T1 perpendiculairement pour emprunter la Rue du Pont Godet ; elle rejoint ainsi la rue

Jean Jaurès ou au-delà jusque l’Allée des 6 Chapelles qui permet un accès direct aux services administratifs. Ces itinéraires sont exempts (ou presque) de circulation. Seules une remise en état de la chaussée et une signalisation sont nécessaires.

8) Le carrefour du TGP



Un Franchissement sensible Devant le TGP

Cette intersection est complexe car elle associe une topographie délicate (intersection en virage) à laquelle s’ajoute la cohabitation tramway.

L’intégration du cycle vélo dans la signalisation lumineuse paraît inéluctable. La présence du Square Robespierre devrait faciliter l’aménagement nécessaire. A partir de la rue de la Charonnerie, le flux cycliste traverse les deux flux auto et le T1, il se retrouve le long du square où un refuge peut être aménagé, ce passage neutralise 3 places de stationnement auto (difficiles d’accès). Ensuite l’itinéraire pourra rejoindre la Rue Gaston Philippe puis la rue Roussel.

Les abords de ce carrefour devraient être équipés d’une bonne capacité de stationnement vélo.

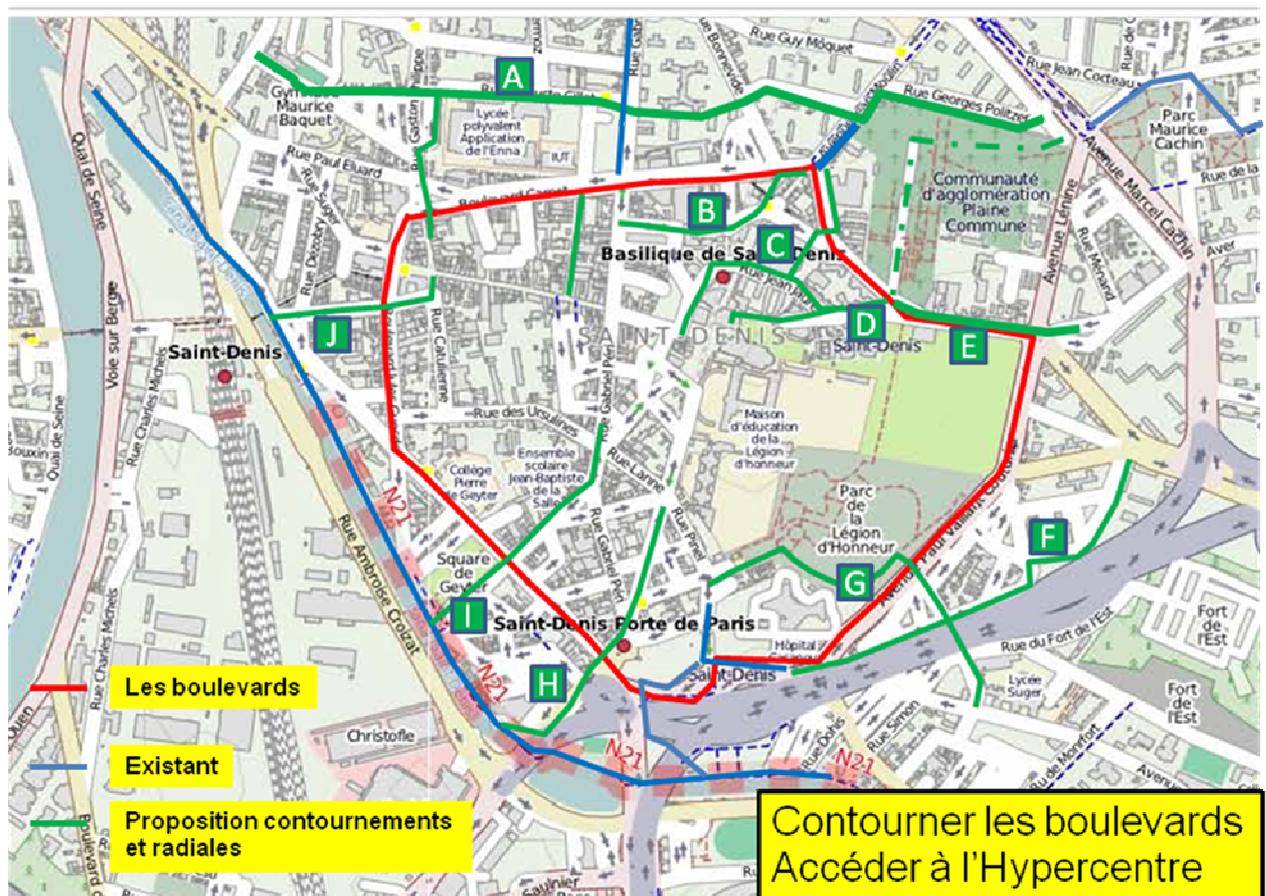
C : LES ITINERAIRES ALTERNATIFS

Au lieu de chercher à concentrer tous les flux sur un même axe, Vélo à Saint Denis propose une réflexion pour identifier des itinéraires alternatifs qui pourraient devenir « **des axes à priorité circulation douce** ».

Cette démarche paraît pouvoir répondre à plusieurs préoccupations :

- Au plan urbanistique, les axes majeurs sont souvent déjà très contraints en termes d'espaces ; les aménagements de trottoirs ou d'équipements cyclables sont souvent des pis-aller inconfortables et non sécuritaires (exemple piste le long du T5 à Pierrefitte).
- les axes majeurs de circulation motorisés sont encombrés, pollués et bruyants ; ces caractéristiques sont néfastes pour la santé (maladies respiratoires) et la sécurité.
- Les règles de circulation (et d'usage) sont souvent enfreintes au détriment de l'espace cyclable : circulation ou stationnement sur l'espace cyclable (auxquels s'ajoutent les poubelles).

L'avantage qu'il y aurait à emprunter les axes majeurs (motorisés) est que ceux-ci sont mieux signalisés (directionnel) et qu'ils sont déjà pratiqués par des néo-cyclistes en tant qu'automobiliste ou passager. Cet avantage implicite peut-être aisément corrigé par une matérialisation et une signalétique adaptée qui peuvent être appuyés par une communication ad' hoc (cartes, site web)



Les lettres des rubriques suivantes renvoient aux lettres de la carte

A) Une « tangentielle Nord » cyclable (!) :

Les boulevards Felix Faure et Sadi Carnot sont typiques de ces boulevards difficiles à aménager. Nous proposons un itinéraire paisible qui permet de relier de nombreux équipements publics et relier le centre ville par plusieurs radiales.

En prolongement de la piste qui emprunte la Vielle Mer pour rejoindre le Parc Valbon, nous proposons de considérer cet itinéraire depuis la porte Nord du cimetière. L'itinéraire proposé emprunte :

- La rue Georges Politzer
- Traverse la rue Jean Moulin : desserte de la CPAM, du lycée Paul Eluard, du Centre Nautique de la Baleine, ...
- La rue Jacques Woog
- La rue Paul Verlaine
- Traversée de la rue Gabriel Péri (raccordement à la piste longeant le T5, Radiale pour rejoindre le Centre ville par G Péri ou rue Fontaine, desserte de la Place du 8 Mai 1945).
- La rue Auguste Gillot poursuivie par l'allée Verte : desserte de la Poste Principale, du Commissariat de Police, de la Direction des Impôts, de l'Ecole d'Arts plastiques, des établissements d'enseignement supérieur, du CROUS,
- La rue Roussel. L'accès entre la rue Auguste Gillot et la rue Roussel supposerait la réalisation d'une « trouée » ; un bâtiment (ancien



garage) est à l'abandon sur l'emprise qui serait nécessaire à cette réalisation. Cette réalisation permettrait de désenclaver les services publics et les établissements d'enseignement supérieur par rapport à la Gare, le Centre ville, le TGP via la rue Roussel et l'extrémité de la rue Gaston Philippe.

- L'itinéraire pourra être poursuivi vers la rue de Damas puis la rue des Moulins Gémeaux pour rallier le Tram'Y aux abords de la

station Paul Eluard et relier les pistes cyclables prévues le long de cette infrastructure. Cet itinéraire dessert des installations sportives, le Collège Elsa Triolet et des quartiers populaires.

B) Radiale Nord :

L'accès tel que décrit au point 3 permet au-delà de l'avenue Jean Moulin une liaison avec les quartiers autour de l'Université Paris VIII, les quartiers Mutualité et le Parc Valbon. Cet itinéraire divisé en 2 branches permettrait au cycliste la meilleure efficacité d'itinéraire ; la Branche Est accède au Marché et Rue de la République et au-delà vers la Gare

C) **La branche Ouest** permet d'accéder efficacement aux services municipaux, à la basilique et au-delà au Sud du plateau piéton et la Porte de Paris.

D) **Cimetière** : si on considère cet espace comme utilisable en circulation douce ; il devrait être intégré au SDIC et faire l'objet d'une signalisation. Il permet une liaison efficace avec les quartiers Nord et Est.

E) Rue de Strasbourg

L'avenue Romain Rolland et la rue de Strasbourg vont, après rénovation, être équipées de pistes cyclables. Celle-ci risquent d'aboutir à un espace sans issue au rond point avec Rue Lénine/Vaillant Couturier/ General Joinville/ Avenue St Rémy. A partir du Cimetière, le cycliste retrouve la possibilité de circuler soit sur la rue de Strasbourg (au sein du Plateau piéton) soit sur le Boulevard de la Commune de Paris (où, côté sous-préfecture préexiste une piste). Entre les deux extrémités, ce sont **200 mètres qui devraient être aménagés**. Nous reconnaissons que cet aménagement est difficile à réaliser. Nous suggérons la création d'une piste entre T1 et voitures ... Il faut accepter de sacrifier la haie et probablement réduire un peu les voies auto.

F) Contourner l'avenue Vaillant Couturier :

L'avenue Paul Vaillant Couturier est dangereuse au regard de l'intensité de circulation et la densité de poids lourds ; il s'agit en grande partie d'un trafic de liaison entre N186 (la Courneuve) et l'A 86 (via Porte de Paris et Pleyel). Nous proposons l'étude d'un parcours très paisible entre l'arrêt T1 Delafontaine et La Porte de Paris longeant le talus de l'autoroute A1.



L'itinéraire peut emprunter :

- la rue du Bec à louer ou valoriser les espaces délaissés le long de l'Autoroute A1 jusqu'à son extrémité au-delà de la Rue Jeanne D'arc.
- Rue de l'Amiral Caillard

- Aménager une piste le long de l'autoroute sur le « parking » triangulaire entre A1, Vaillant-couturier, rue Voisine.
- Au-delà : connexion avec les aménagements sur l'Avenue Danièle Casanova prévues dans le cadre de l'aménagement de la ZAC Porte de Paris.

Cet itinéraire permet de desservir les quartiers Bel Air, Franc Moisin et le Lycée Suger. Il donne aussi un accès rapide au Stade de France, au centre ville sud (via Parc de la Légion d'Honneur) et à la Porte de Paris.

G) Circulaire Parc de la légion d'honneur :

Il s'agirait d'abord d'une décision administrative visant à autoriser de circuler sur la circulaire sud du Parc de la légion d'honneur entre la rue Pinel et la rue Jeanne d'Arc par l'allée Sud (coût zéro euro !!). Cette voie donnerait un accès direct aux quartiers Vaillant Couturier et Franc-Moisin au Centre-ville via la rue Pinel.



Les propositions H,I, J s'appuient sur la piste du canal comme voie dorsale des Itinéraires cyclables.

H) Radiale Sud : Anatole France ⇄ Rue de la Légion d'Honneur.

Il s'agit principalement d'établir une liaison entre la piste du Canal et les aménagements prévus sur la ZAC porte de Paris via le Boulevard Anatole France.

Au-delà, le lien avec le centre ville pourra être assuré par la rue de La Légion d'Honneur ou par la nouvelle rue de la ZAC et la rue Pinel si celle-ci devient un **axe à priorité vélo**.

I) Radiale Ouest :

Aménagement d'une liaison entre le Canal et La place de la Résistance Via la rue Pierre Degeyter et la rue Désiré Lelay

J) De la Gare au Centre Ville : traité en point 7

Ces itinéraires sont, pour l'essentiel, peu fréquentés par la circulation motorisée. Ils sont la plupart du temps exploités par les seuls riverains. Ils pourraient être facilement qualifiés d'itinéraires à priorité « circulation douce ».

La classification « circulation interdite sauf riverains » pourrait probablement être envisagée sur certaines portions de ces axes.

Le succès d'itinéraires alternatifs de ce type repose sur :

- la matérialisation : reconnaître l'itinéraire
- La signalétique : savoir s'orienter
- La communication : connaître et choisir son itinéraire : plan de communication, cartes, et Web.
- La capacité de stationner son vélo en sécurité aux points d'arrivée.