



# **SCEAUX A VELO**

## **2016-2020**

# SOMMAIRE

<b>I. Contexte</b>	<b>3</b>
<b>II. Promouvoir l'usage du vélo pour le bien-être du citoyen et de son environnement</b>	<b>4</b>
1. Prévenir les risques pour la santé et les nuisances sonores	4
2. Agir sur la qualité de l'air	5
3. Améliorer le pouvoir d'achat	5
4. Lutter contre le dérèglement climatique	5
5. Désengorger les transports en commun et la circulation routière	6
<b>III. Sceaux, de la ville cyclable à la ville cycliste</b>	<b>7</b>
1. Une organisation et une composition urbaine qui privilégient les déplacements à vélo (circulation apaisée et sécurisée, distances réduites, qualité de l'environnement)	7
2. Une politique engagée de longue date pour les déplacements doux	8
3. Sceaux, ville cycliste	12
<b>IV. Plan d'action 2016-2020</b>	<b>15</b>
1. Améliorer le confort et la sécurité de la circulation des cyclistes	16
2. Mieux organiser le stationnement des vélos	17
3. Promouvoir l'usage des vélos par une communication renforcée	17
4. Tableau récapitulatif des actions prévues	19
<b>V. Conclusion</b>	<b>21</b>

## I. Contexte

Depuis les années 1970, la ville de Sceaux s'est engagée, à limiter la place de l'automobile sur son territoire. Elle privilégie la marche à pied et le vélo et promeut les transports publics collectifs (RER/BUS) et individuels (Autolib'). La ville de Sceaux a ainsi modifié les comportements et ouvert de nouvelles possibilités en 1975, en fermant sa principale rue commerçante à la circulation automobile. Depuis cet acte fondateur, tous les aménagements de l'espace public contribuent à favoriser les circulations apaisées (piétons et vélo) et permettent aux automobilistes de s'habituer au partage de la voirie.

Au travers de cette politique qui est déclinée et affirmée dans tous ses actes de gouvernance, la Ville entend prendre sa part dans la lutte contre le dérèglement climatique. Elle encourage les habitants de la Ville à dépasser la prise de conscience de cet enjeu global pour emprunter les modes de mobilité alternatifs et construire ensemble un art de vivre la ville durable.

L'aménagement des espaces publics de la ville de Sceaux s'inscrit dans cette politique et vise à satisfaire cet objectif de réduire les nuisances de la circulation motorisée (bruit, particules fines, CO2...) en innovant ou intégrant les nouvelles règles nationales telles que le nouveau Code de la Rue publié en juillet 2008.

En complément des choix adoptés lors des travaux de requalification de ses espaces publics, la ville de Sceaux promeut la découverte ou la pratique du vélo auprès de tous les publics et de toutes les composantes de sa population, depuis les plus jeunes au travers de la préparation au permis vélo pour tous les élèves de CM2, jusqu'aux seniors de la Résidence des Imbergères, avec la promotion de véhicules cyclables adaptés aux réalités de leur quotidien. Enfin le rendez-vous annuel de la journée du vélo en ville décline toutes les dimensions de la pratique de la bicyclette depuis une bourse de véhicules permettant à chacun de vendre ou acheter sa « petite reine », sans oublier un peu de pédagogie autour de la pratique du vélo en ville, et l'opportunité pour toutes et tous de découvrir le vélo à assistance électrique (VAE).

La refonte du premier plan vélo de la Ville édité en 2007 entend consolider toute la politique conduite pour promouvoir et développer la pratique du cycle.

Ce nouveau plan vélo devra intégrer et décliner localement l'évolution du cadre national et les retombées du plan d'action pour les mobilités actives (PAMA ) (incitation économique et fiscale des salariés et des employeurs à développer la pratique du vélo sur les trajets domicile-travail). Il s'adaptera également à l'évolution de l'offre de transport dans l'environnement de la ville (nouvelles lignes de métro, redéfinition du service public de Vélo en Libre-Service de la Métropole). Au sein même de l'administration municipale, des actions permettront de poursuivre et amplifier la politique engagée pour promouvoir le recours au vélo pour tous les trajets courts sur le territoire mais aussi tous les itinéraires domicile-travail dès lors que cela reste compatible avec ce mode de déplacement.

« Sceaux la ville cyclable » doit devenir une ville de cyclistes, le programme d'actions de ce plan vélo devra y contribuer.

## **II. Promouvoir l'usage du vélo pour le bien-être du citoyen et de son environnement**

La qualité du cadre de vie des Scéens, la protection de leur environnement et la lutte contre le dérèglement climatique constituent trois engagements majeurs de la Ville de Sceaux. La ville met en œuvre tous les moyens à sa disposition pour développer la pratique du vélo sur son territoire et ainsi poursuivre ces objectifs.

Les bénéfices sont souvent immédiats et directs pour le cycliste lui-même, pour sa santé, son budget mobilité, ainsi que ses temps de transports.

Les bénéfices sont importants pour la qualité du cadre de vie, avec un effet immédiat sur la réduction des nuisances sonores, la qualité de l'air, la sécurisation des rues et la réduction des risques d'accidents graves de la circulation, mais aussi l'amélioration de l'accessibilité des services et commerces dans la ville (limitation de la demande de stationnement automobile, de la charge des services de transport collectif).

### **1. Prévenir les risques pour la santé et les nuisances sonores**

La pratique d'une activité physique régulière telle que la marche ou le vélo est recommandée par l'OMS (environ 30 minutes par jour). Le bénéfice porte sur la diminution de certaines pathologies chroniques (maladies cardio-vasculaires, diabète de type 1 et 2, hypertension artérielle...). D'autres bienfaits sanitaires non négligeables sont à prendre en compte, comme l'amélioration de la condition physique, le contrôle du poids et l'évolution positive de la santé mentale (réduction du stress, de l'anxiété et de la dépression). La pratique d'une mobilité active, et le vélo en particulier, permettent d'intégrer naturellement l'activité physique indispensable à l'équilibre et à la santé dans son quotidien.

L'exposition des habitants à de hauts niveaux de bruit, notamment dus aux transports motorisés, provoque également des conséquences négatives sur la santé comme les troubles du sommeil, la baisse des performances ou encore l'hypertension.

L'usage du vélo profite donc au cycliste en premier chef, mais a également un impact important sur les dépenses de sécurité sociale de la France sur le volet remboursement de soins médicaux. Trente minutes de coups de pédale par jour seraient suffisantes pour réduire d'un tiers les risques de mortalité. Cette pratique régulière serait bonne contre les maladies cardio-vasculaires, certains cancers, l'obésité, le diabète de type II et même la dépression.

D'après la méthode de calcul de l'OMS, la France économise déjà 5,6 milliards d'euro par an sur ses dépenses de santé grâce aux déplacements effectués par les Français à vélo (environ 3% des déplacements quotidiens.)

## **2. Agir sur la qualité de l'air**

Outre la lutte contre le dérèglement climatique, diminuer l'utilisation de la voiture personnelle agit sur la qualité de l'air. L'exposition chronique à la pollution atmosphérique due aux particules fines issues des émissions de diesel de NOX et de CO2, a des conséquences considérables sur les affections respiratoires (bronchiolites, rhino-pharyngites) et dégrade la fonction ventilatoire (excès de toux, crises d'asthme). Les jeunes Franciliens, notamment, sont de plus en plus touchés par ces problèmes de santé.

Le Plan national santé environnement 2 et le Plan particule encouragent le développement des mobilités actives que sont la marche et le vélo pour notamment améliorer la qualité de l'air. La Fédération européenne des cyclistes a calculé, quant à elle, que si chaque européen pédalait comme les Danois, soit 2.6 km par jour, les émissions de CO2 dans les transports seraient réduites de 15%.

## **3. Améliorer le pouvoir d'achat**

Aujourd'hui en France, seulement 3 % des déplacements quotidiens sont effectués à vélo alors que les trajets de moins de 3 km représentent plus de la moitié des déplacements et pourraient presque toujours être parcourus à bicyclette.

La dépendance à l'automobile représente un coût important pour les particuliers.

Le budget voiture est souvent sous-estimé (entre 1 000 à 1 500 euros par an pour le carburant, l'assurance et l'entretien), soit 1/4 de son coût réel. Lorsque le pouvoir d'achat est limité (étudiants, nombreux à Sceaux, ou les ménages les plus modestes), le choix d'une mobilité à vélo permet de réduire son budget déplacement sans brider pour autant sa mobilité.

Le recours au vélo pour les déplacements sur les courtes distances en complément de l'offre de mobilité disponible à Sceaux (RER/bus/autolib') permet de satisfaire à tous ses besoins de mobilité en réalisant d'importantes économies.

## **4. Lutter contre le dérèglement climatique**

Le bilan carbone effectué sur la Ville en 2008 indiquait que le plus gros poste d'émission de gaz à effet de serre était imputable aux déplacements en voiture (ensemble des circulations sur le territoire : résidents et personnes extérieures à la Ville) avec 10 000 tonnes équivalent CO2 émises sur une année, soit 23% des émissions totales.

Les Scéens, quant à eux, possédaient alors 10 000 voitures et émettaient 7 600 tonnes équivalent CO2 sur une année dont 5 000 tonnes équivalent CO2 sur les trajets pour les achats ou les loisirs. Ces chiffres mettent en perspective les bénéfices à attendre d'un report modal vers le vélo et les transports en commun.

## **5. Désengorger les transports en commun et la circulation routière**

Le recours plus fréquent à la pratique du vélo pour les trajets inférieurs à 5 km permettrait de réduire le nombre d'usagers dans les transports publics collectifs. Ce désengorgement permettrait une meilleure qualité de trajet ainsi qu'une diminution des retards et des incidents voyageurs (malaise, problème de fermeture de portes...). Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo pour des déplacements domicile-travail courts permettrait de décharger nos rues, réduire les encombrements et fluidifier le trafic pour les déplacements motorisés non reportables (livraisons, personnes à mobilité réduite, familles avec enfants ...). La région francilienne étant particulièrement touchée par les encombrements, la généralisation de la pratique quotidienne du vélo participerait à la qualité de vie de l'ensemble des habitants.

### III. Sceaux, de la ville cyclable à la ville cycliste

La ville de Sceaux a anticipé sur la loi de transition énergétique qui instaure des mesures incitatives pour favoriser les déplacements en vélo pour les trajets domicile-travail.

La ville de Sceaux a défini son projet d'aménagement et de développement durable (PADD) intégré au plan local d'urbanisme (PLU) en quatre points auxquels le développement de la mobilité à vélo pourra largement contribuer de manière très directe également : la réduction de la mobilité carbonée avec une généralisation du transfert modal sur le vélo contribuera à « lutter contre le dérèglement climatique » (objectif 1) et « préserver les ressources naturelles et limiter les pollutions » (objectif 4).

La généralisation des mobilités douces dans les rues de la ville contribuera à préserver le cadre de vie et « vivre, travailler et étudier à Sceaux » (objectif 2), et à « valoriser l'identité urbaine et la qualité architecturale et paysagère » (objectif 3).

En effet, la ville assume pleinement son inscription dans une logique d'écologie urbaine en limitant et encadrant l'usage de l'automobile tout en proposant et développant d'autres alternatives, dont l'usage du vélo.

#### **1. Une organisation et une composition urbaine qui privilégient les déplacements à vélo (circulation apaisée et sécurisée, distances réduites, qualité de l'environnement)**

La ville de Sceaux compte beaucoup d'atouts favorables à la pratique d'une mobilité à vélo. Tous les pôles générateurs de déplacements sont distribués sur le territoire d'une ville compacte dont les dimensions ne dépassent pas 3 km :

- Quatre pôles commerciaux de proximité : Centre-ville, Robinson/Quatre-Chemins, Blagis, et Petit Chambord/Bourg-la-Reine.
- Quatre groupes scolaires à moins de 800m des familles (accessibles à pied) complétés par deux cités scolaires à moins de 1500m (accessibles à pied ou à vélo) des familles.
- Une dizaine de pôles sportifs et culturels répartis sur l'ensemble du territoire, le théâtre des Gémeaux (scène nationale), le cinéma Trianon, les studios de répétition et d'enregistrement « La Caisse Claire », trois bibliothèques dont une bibliothèque municipale, une universitaire, une au CSCB, deux grands espaces récréatifs verts, le parc de Sceaux, accessible aux cyclistes depuis 2007 (2,5 millions de visiteurs par an) et la Coulée verte.
- Quatre gares d'accès au RER (dont 2 sur le territoire de la Ville) accessibles à pied par les Scéens (plus de 40% des Scéens utilisent ce service de transport qui relie la Ville à la métropole parisienne).

La mobilité à vélo peut toutefois être contrariée par la géomorphologie du territoire avec un relief sur l'axe nord-sud où l'on mesure des variations d'altitude de l'ordre de 50 à 100m qui

peuvent décourager la pratique quotidienne du vélo tout public. Le vélo à assistance électrique (VAE) constitue une solution pour certains, c'est pourquoi la Ville encourage son usage auprès de son administration et propose une aide à l'achat d'un VAE à l'ensemble des Scéens.

Compte-tenu des caractéristiques de la Ville pour les voitures :

- voies à sens unique, encombrements aux heures d'affluences, saturation des places de stationnement à proximité des services et des commerces.

étant donné les aménagements pour les cyclistes :

- panneaux autorisant à tourner à droite ou aller tout droit aux feux de stationnement, double sens cyclistes, création de nombreuses zones de stationnement.

le déplacement en auto est au moins 50% plus long que le même déplacement à vélo.

Toutes les raisons sont donc réunies pour encourager le report modal de la voiture au vélo pour bon nombre de déplacements dans Sceaux, ce qui constitue un fort engagement de la Ville sur le volet de développement durable.

## **2. Une politique engagée de longue date pour les déplacements doux**

Depuis la création de la première rue piétonne d'Ile-de-France en 1974, la Ville a mené une politique active et souvent novatrice en faveur des circulations douces et de la mixité d'usage de l'espace public.

La persévérance de la politique municipale se traduit notamment par la sauvegarde d'un maillage de sentiers sur l'ensemble du territoire, l'extension des quartiers piétonniers, la multiplication des zones 30, le développement d'un réseau cyclable, la création, dès 2000, de « cours urbaines », devenues « zones de rencontres » dans le code de la route, où les véhicules doivent laisser la priorité aux piétons et cyclistes et où la vitesse est limitée à 20 km/h.

L'approbation par le conseil municipal, le 1<sup>er</sup> octobre 2003, d'un plan de développement des circulations douces, puis, le 1<sup>er</sup> février 2007, d'un plan de développement des déplacements cyclables dit « plan vélo » confirme la volonté de la Ville de poursuivre son engagement en faveur de la pratique du vélo sur son territoire. Les actions envisagées dans le plan vélo de 2007 couvrent les domaines de l'urbanisme, des déplacements et du stationnement. Le plan indique également les projets du Département et de la Région sur les axes d'intérêt départemental ou régional.

### **➤ Urbanisme**

Le plan local d'urbanisme adopté le 12 février 2015 rappelle le choix de la Ville de renouveler la ville sur elle-même autour des quartiers des gares. L'enjeu est précis : favoriser la création de nouveaux logements et le renforcement des pôles urbains là où le territoire est attractif et bien desservi. Sur le secteur des Quatre-Chemins les vélos auront toute leur place, la Ville a mis en place un partenariat avec le département des Hauts-de-Seine et les acteurs des transports (STIF, RATP, communauté d'agglomération des Hauts-de-Seine depuis intégrée au territoire Vallée Sud-Grand Paris), dans le but de restructurer le pôle de la gare de Robinson, retenu par le plan de déplacement urbain (PDU) d'Ile-de-France comme pôle de transport multimodal.



L'identification et la préservation des sentiers piétons/vélos sont assurées sur le plan de zonage du PLU, en cohérence avec le plan vélo.

Le PLU fixe enfin des normes de stationnement minimales pour les vélos : pour toute nouvelle construction, un local dédié doit être aménagé, aisément accessible et d'une surface minimale de 4 m<sup>2</sup> et 3% de la surface de plancher de la construction.

### ➤ Déplacements

Dès 2007, l'ensemble des voies communales est inscrit en zone 30. Selon le principe de hiérarchisation des voies, les voies départementales, dont la vitesse est limitée à 50 km/h, accueillent la circulation de transit, tandis que les voies communales sont réservées à la desserte locale, à vitesse réduite. La signalisation verticale a ainsi été revue tandis que des aménagements spécifiques (plateaux surélevés d'entrées de voie, ralentisseurs, voies étroites en sens unique pour les véhicules avec zones de croisement,) sont réalisés progressivement dans le cadre d'opérations de voirie conséquentes.

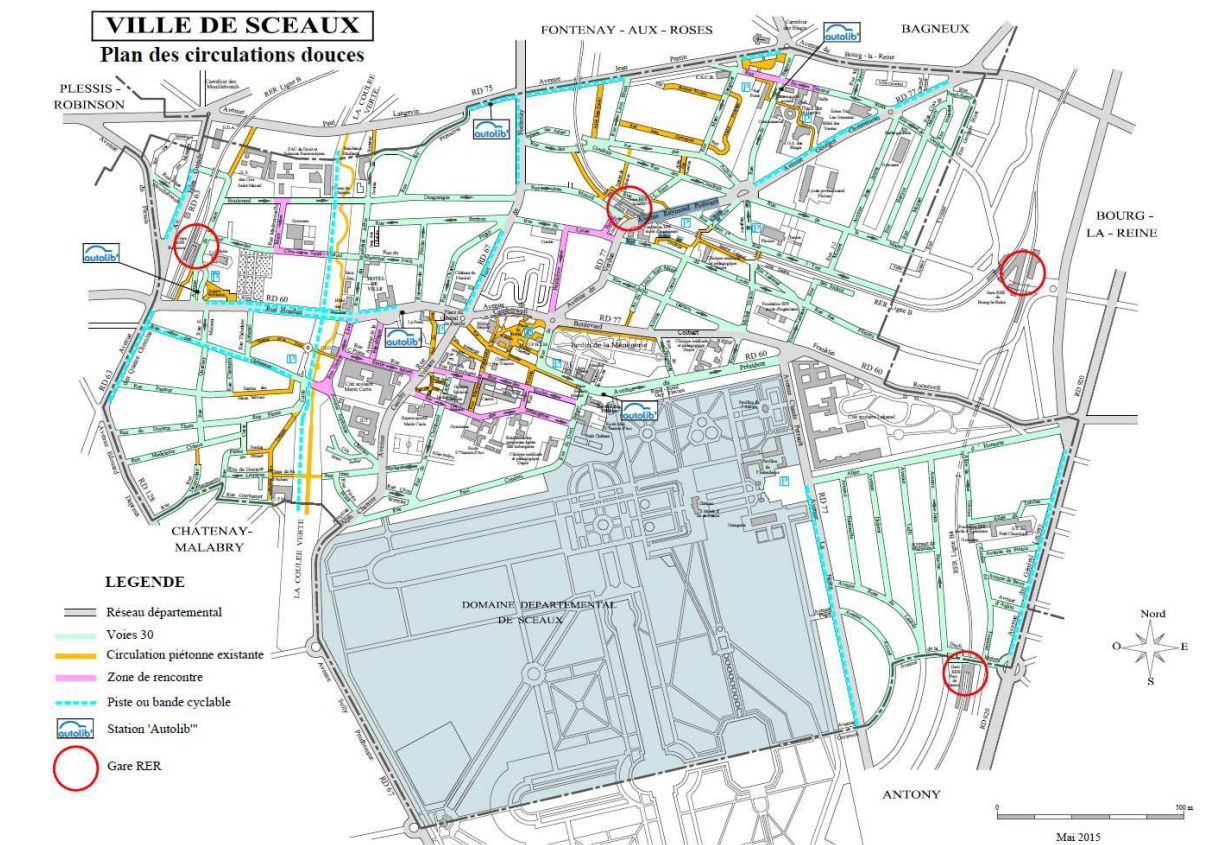
Le décret 2008-754 du 30 juillet 2008, comportant diverses dispositions de sécurité routière, ouvre de nouvelles perspectives en introduisant en particulier la notion de « zone de rencontre ». Complétant l'aire piétonne et la zone 30, ce nouvel espace est un lieu où « l'on souhaite favoriser les activités urbaines et la mixité des usages sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé », lequel s'effectue à vitesse limitée (20 km/h). Ce décret autorise également le double sens cyclable sur les voies en sens unique pour les automobilistes.

Dès lors, les « cours urbaines » créées initialement par la Ville sont converties en zones de rencontre. En 2016, leur nombre est de cinq localisées là où l'activité urbaine est la plus intense (au sud de la rue piétonne en centre-ville, dans le quartier Robinson aux abords du gymnase des Clos-Saint-Marcel, dans le quartier des Blagis au niveau du centre commercial des Blagis, sur le trajet menant de la gare de Sceaux au centre-ville, aux abords de la cité scolaire Marie Curie.)

Parallèlement, la Ville généralise dès 2009 le double sens cyclable sur l'ensemble des voies communales, anticipant la date d'application prévue (2010) pour l'application du décret de 2008 fixé à juillet 2010. Des panneaux de signalisation verticale sont installés, le marquage au sol est renforcé pour une meilleure visibilité, une campagne de communication permet d'informer les usagers du nouveau dispositif.

À quelques exceptions près, comme la rue piétonne où les déplacements à vélo ont été interdits pour préserver le confort des piétons, la circulation des cyclistes est ainsi autorisée sur l'ensemble des voies communales, ce qui rend obsolète la création ou le maintien des bandes ou pistes cyclables. Ces dernières sont donc désormais limitées aux routes départementales.

Enfin, à la suite de l'évolution de la réglementation nationale (arrêté du 12 janvier 2012 visant à autoriser un mouvement directionnel pour les cyclistes dans les carrefours à feux), la Ville a mis en place, en avril 2012, le panneau d'autorisation de tourne-à-droite pour les cyclistes sur la majeure partie des carrefours à feux.



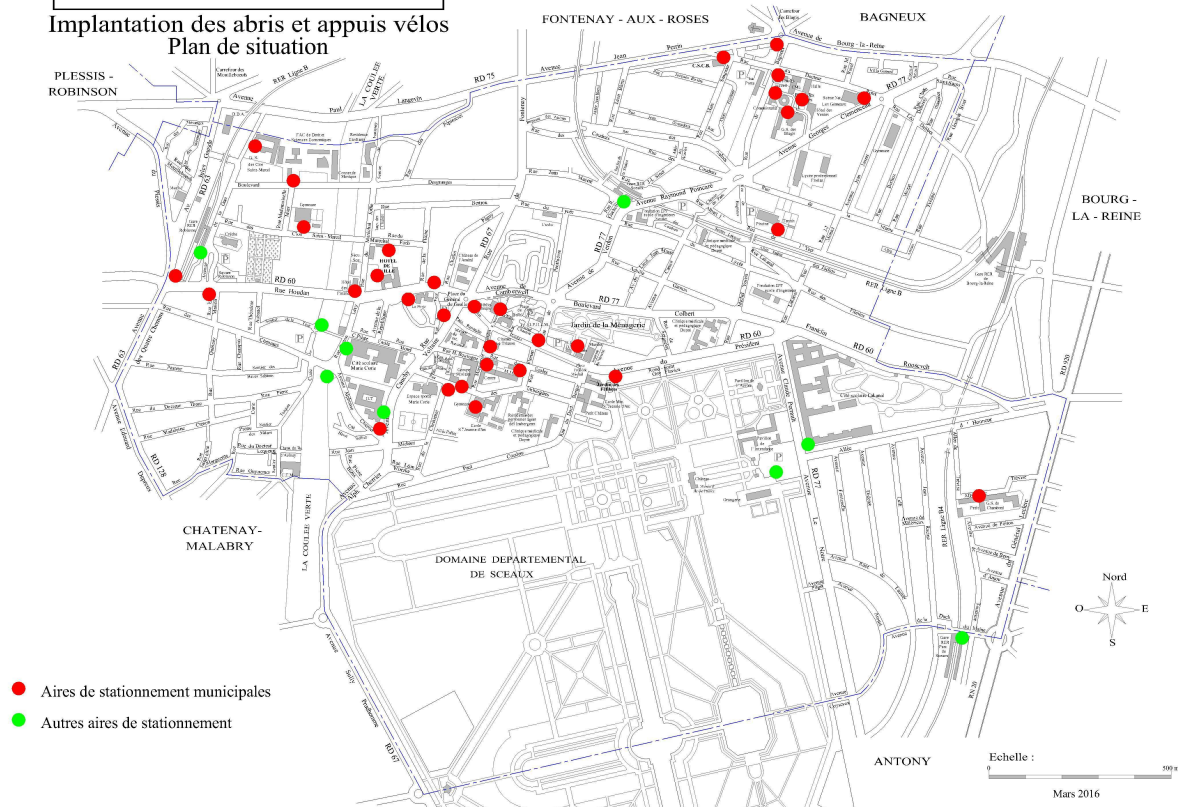
### ➤ Stationnement

Le nombre de sites regroupant des appuis vélos sur le domaine public a été porté de 17 en 2007 à 30 en 2016. Par principe, des appuis ont été systématiquement créés aux abords des pôles d'activité (commerces, établissements publics...). Le modèle retenu permet d'accrocher le vélo en trois points.

Toutefois, ces appuis vélos sont trop souvent utilisés également par les deux-roues motorisés, ce qui se traduit par un conflit d'usage.

# VILLE DE SCEAUX

## Implantation des abris et appuis vélos Plan de situation



### ➤ Axes d'intérêt départemental ou régional

En 2010, la région Ile-de-France a achevé l'aménagement de la Coulée verte sur la section située entre la rue des Clos-Saint-Marcel et la rue des Chéneaux. La Ville a été attentive aux transitions avec les voies traversantes, en œuvrant pour un aménagement spécifique destiné à manifester la priorité de la Coulée verte sur la rue Houdan (RD60) ou la rue des Chéneaux.

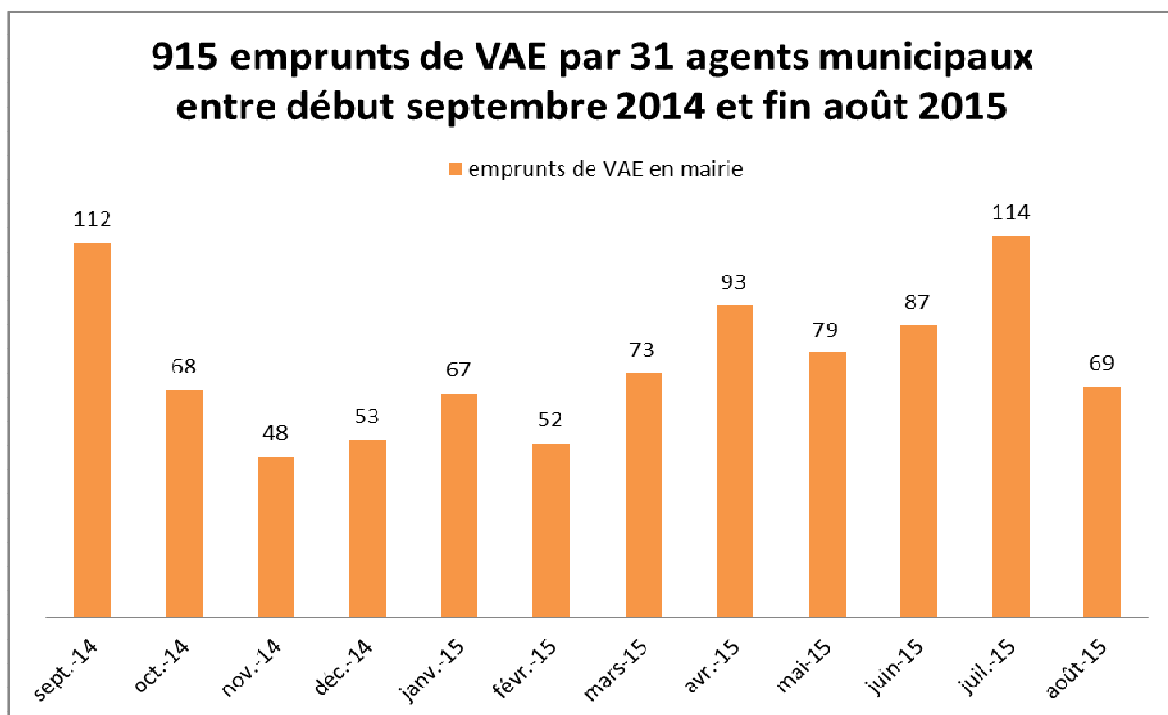
Le principe adopté sur l'ensemble de la Coulée verte, désormais gérée par les services du Département, est celui d'une circulation partagée entre les différents usagers, piétons et cyclistes, dans le respect du plus vulnérable.

Dans le même temps, le Département a poursuivi son programme de création de pistes ou bandes cyclables à l'occasion d'opérations de réaménagement de la voirie. À titre d'exemple on peut citer la rue de Fontenay (RD67) et l'avenue Le Nôtre (RD77), l'avenue du général Leclerc RD 920.

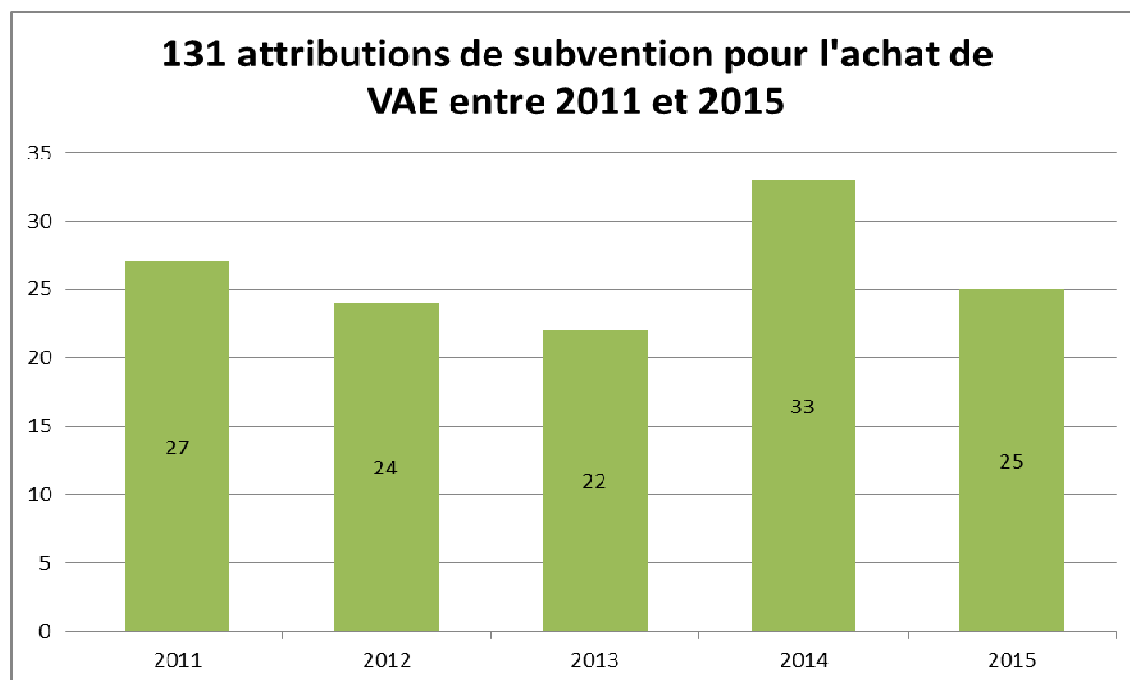
### 3. Sceaux, ville cycliste

L'engagement actif de la Ville en matière de développement des circulations douces et de partage de l'espace public s'inscrit dans une démarche de développement durable.

En plus des cadres de réglementation et d'aménagement, la commune organise une journée « vélo en ville », mène des campagnes de sensibilisation et d'information, propose une subvention à l'achat de vélo à assistance électrique (VAE) ainsi qu'une flotte de vélos pour les étudiants et les agents municipaux. La communication, la sensibilisation et les méthodes d'encouragement à la pratique du vélo se déclinent pour chaque âge.



Le relief vallonné du territoire scéen peut dissuader certains de choisir le vélo comme mode de transport quotidien. Pour y remédier la Ville a mis en place, en 2011, une subvention à l'achat d'un VAE.



Depuis 2010, Sceaux met à l'honneur durant le printemps une journée dédiée au vélo. Les habitants peuvent participer à des animations, effectuer des parcours pédagogiques à bicyclette et participer à une bourse aux vélos. Depuis la première édition près de quatre cents vélos d'occasion ont été vendus et près de sept cents personnes ont participé à la journée « vélo en ville ». Sceaux accueille les services d'un vélociste, « le triporteur », lors de cette journée. Celui-ci est également présent deux dimanches par mois en centre-ville pour réaliser les travaux de réparation ou de maintenance sur les vélos qui lui sont apportés.

Depuis 2011, la Ville, dans son opération « Sceaux Vélo Campus », met à disposition une flotte de vélos et d'appuis vélo auprès des étudiants. L'objectif est de contribuer au développement de l'usage du vélo. Une convention a été établie avec l'association Éco-citoyenne de l'IUT de Sceaux, l'association Glisse & Ecotrip de l'EPF, et le mouvement Move de la Faculté Jean Monnet.

À Sceaux, le « permis vélo » est issu de l'initiative nationale « la journée nationale du vélo à l'école ». Le principe pour la Ville est d'enseigner aux enfants (des écoles primaires de 6<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup>) les règles de circulation à vélo, par des mises en situation. Cette initiative a été mise en place pour la première fois durant l'année scolaire 2013-2014. Ce permis enseigne, au-delà des règles de circulations routières à vélo, la notion de responsabilité individuelle. Les enfants apprennent à assurer leur propre sécurité grâce à un ensemble de précautions, de réflexes et d'astuces. En 2014, les 261 enfants de CM2 des quatre écoles primaires de la Ville ont été formés. Le taux de réussite à ce permis était de 98%. Lors d'une cérémonie officielle, le permis est remis à chaque enfant par Monsieur le maire (écoles du Centre, des Clos Saint Marcel, du Petit Chambord et des Blagis).

La Ville propose depuis deux ans, avec le Centre de ressources et d'innovation mobilité handicap (CEREMH), une action ciblée sur la mobilité des seniors. Cette action a pour but de valoriser la reprise d'activités sportives chez les personnes âgées et de faire la promotion

du déplacement à vélo. Cet atelier présente aussi l'ensemble des solutions permettant de se déplacer quotidiennement, quels que soient les besoins. Il répond aux attentes spécifiques des personnes à mobilité réduite et enseigne les bonnes pratiques pour l'utilisation des bicyclettes et tricycles avec assistance électrique.

### **Sceaux : De la ville cyclable à la ville cycliste**

2000	prix de l'environnement, catégorie déplacement urbain, pour la réalisation de cours urbaines
2003	adoption du plan local de développement des circulations douces
2004	amélioration de la desserte de la gare de Sceaux
2006	création du Conseil local du développement durable CL3D
2007	adoption du plan vélo
2007	classement de l'ensemble de la voirie communale en « zone 30 »
2009	généralisation des double-sens cyclables à l'ensemble de la voirie communale en application du décret du 31 juillet 2008
2009	inauguration à Sceaux de la première « zone de rencontre » francilienne
2010	la fédération française des usagers de la bicyclette décerne le « Guidon d'or » à la ville pour avoir généralisé le double sens cyclable
2010	prix « Territoria » dans la catégorie « Aménagement de l'espace public »
2010	édition du dépliant « Votre code de bonne conduite » pour les cyclistes par la Ville
2011	mise en place du dispositif d'aide aux particuliers pour l'achat de vélos à assistance électrique
2011	création du dispositif «Sceaux Vélo campus », mise à disposition d'une flotte de vélos pour les écoles maternelles.
2012	mise en place sur le territoire scéen du « tourne à droite » sur certains carrefours à feux
2013 / 2014	première remise de permis vélo aux enfants des écoles de Sceaux
2016	actualisation du plan vélo

## IV. Plan d'action 2016-2020

En continuité avec la politique qu'elle a menée jusqu'ici en matière de déplacements et d'aménagement, la Ville encourage la limitation de l'usage de l'automobile et l'usage renforcé des transports collectifs ainsi que les modes de déplacements tels que la marche et le vélo. Suite à l'état des lieux des conditions de la pratique du vélo à Sceaux, la Ville réaffirme ses objectifs :

1. Promouvoir l'usage du vélo dans le cadre du partage de l'espace public et dans le respect de l'usager le plus vulnérable ;
2. Favoriser l'interconnexion entre les modes non-motorisés de circulation et les transports en commun ;
3. Aménager des itinéraires continus, sécurisés et confortables ;
4. Penser chaque nouvel aménagement comme un moyen de réduire la vitesse et de créer de la convivialité ;
5. Poursuivre une politique de stationnement en faveur du partage de l'espace public entre les véhicules.

L'étude de la circulation, du stationnement et des moyens de sensibilisation a permis d'établir l'état des lieux de la place du vélo et des cyclistes à Sceaux pour dégager les axes de travail du plan vélo. Ce plan a notamment pris en compte les avis rendus par le groupe de travail du CL3D.

Le groupe de travail du CL3D « Évolution du plan vélo » a travaillé sur des préconisations. Il a rendu ses conclusions en juin 2015. Les préconisations retenues sont les suivantes :

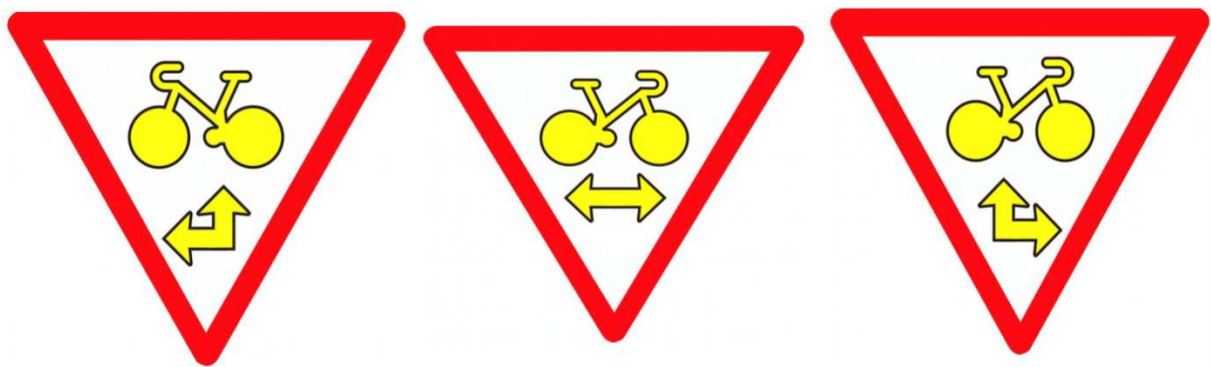
- continuer à aménager des appuis vélos et proposer des places sécurisées à proximité immédiate des services publics, gares, établissements d'enseignement et commerces ;
- homogénéiser, développer et entretenir le marquage au sol sur l'ensemble du territoire ;
- pérenniser la journée annuelle « Vélo en ville », favoriser l'organisation de parcours pédagogiques et diffuser des informations relatives aux bonnes pratiques de déplacement sur les canaux d'information numériques de la Ville ;
- développer la communication relative à la subvention VAE.

Ces préconisations ont été intégrées dans le projet d'aménagement et de développement durable du plan local d'urbanisme de la ville de Sceaux et dans le plan vélo 2016.

## 1. Améliorer le confort et la sécurité de la circulation des cyclistes

Afin d'améliorer encore la sécurité des cyclistes, et améliorer leur sentiment de confort au contact de la circulation motorisée, la signalisation horizontale, en particulier les pictogrammes dessinés sur la chaussée, sera revue, renforcée et sa lisibilité entretenue. Cette signalisation horizontale est particulièrement indispensable au droit des carrefours pour alerter les automobilistes de la présence possible de cyclistes dans les sens de circulation qui leur sont interdits. Cette signalisation est également destinée à dissuader les cyclistes de circuler sur les trottoirs (interdit et dangereux pour les piétons). Le code de la rue impose aux cyclistes de circuler sur la chaussée.

Afin d'améliorer le confort des cyclistes et augmenter encore plus les avantages aux modes de circulation active, l'article R415-15 du code de la route qui autorise à transformer les feux rouge en une obligation de céder le passage pour les cyclistes sera décliné dans l'ensemble des carrefours à feux de la ville. Ces règles de céder le passage seront ouvertes par défaut à tous les mouvements, tourne-à-droite, tourne-à-gauche, et tout-droit sauf exceptions justifiées.



La présence d'anciennes pistes cyclables, vestiges des aménagements réalisés antérieurement au décret du 31 juillet 2008 qui a introduit le partage de la rue, peut se retrouver en inadéquation avec les pratiques actuelles. Leur suppression sera réalisée lors du réaménagement des trois sites concernés aux rues Achille Garnon, Gaston-Pilate et des Chéneaux.

- Jalonnement des itinéraires vélos et piétons

Afin d'améliorer la visibilité des structures culturelles / sportives et de promouvoir les modes actifs pour réaliser les déplacements courts sur la Ville, un jalonnement facilitant le repérage des principaux équipements tout publics de la Ville (bibliothèques, CSCB, théâtre des Gémeaux, piscine des Blagis, cinéma Trianon, ...) sera étudié et implanté en mentionnant les temps d'accès à vélo et à pied à ces équipements. Des installations de type roses des vents sont prévues à partir des gares RER, de la coulée verte, du centre-ville et du centre du quartier des Blagis.



## **2. Mieux organiser le stationnement des vélos**

Le nombre et le positionnement des appuis vélo qui ont été implantés dans les rues de la Ville seront revus pour mieux répondre aux besoins des cyclistes. Ils seront systématiquement installés au plus près des commerces et équipements publics. La Ville ajustera sa réponse aux besoins en fonction de l'évolution des pratiques chaque année.

Une étude a permis d'identifier l'écart entre les pratiques de stationnement et les dispositifs prévus à l'égard des cyclistes et des deux-roues motorisés. Toutes les mesures seront engagées pour supprimer le conflit d'usage entre les vélos et les deux-roues motorisés sur les équipements de stationnement dédiés aux vélos. La réorganisation et la différenciation des deux types de stationnement sont planifiées pour permettre à chacun de trouver sa place sur l'espace public. Un travail sera engagé pour rendre plus visibles et mieux identifiables les aires aménagées et leurs différents destinataires.

En dehors des aires aménagées pour le stationnement des deux-roues motorisés, l'interdiction du stationnement sur les trottoirs leur sera rappelée et toutes les mesures seront mise en œuvre pour que cette règle soit respectée.

Enfin, l'installation d'abris et/ou appuis sécurisés est à l'étude près de la gare de Robinson et du centre-ville notamment. Ces abris sécurisés pourront apporter une réponse aux cyclistes qui ne disposent pas d'offre de stationnement dans leur résidence.

## **3. Promouvoir l'usage des vélos par une communication renforcée**

Toutes les actions de sensibilisation et de communication décrites dans le dossier sont à pérenniser.

Une action va être menée en direction des entreprises scéennes afin de valoriser les nouveaux dispositifs d'aide : réduction de l'impôt sur les sociétés destinées aux organisations qui s'équipent d'une flotte de vélos (classiques ou VAE) pour leurs salariés et indemnités versées aux cyclistes pour les trajets qu'ils effectuent depuis leur domicile jusqu'à leur entreprise.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, une entreprise qui met des vélos (classiques ou électriques) à disposition de ses salariés pour les déplacements domicile-travail peut en effet déduire de son impôt sur les sociétés, les frais générés par cette mise à disposition gratuite. Cette réduction est toutefois limitée à 25 % du prix d'achat de la flotte de vélos.

Une indemnité kilométrique pour les employés qui pédalent entre leur domicile et leur lieu de travail est également entrée en application, elle est facultative et plafonnée. Le montant de l'indemnité kilométrique vélo vise à inciter les salariés du privé à utiliser leur vélo pour aller travailler. Elle a été fixée à 25 centimes d'euro par kilomètre. Le montant cumulé des indemnités perçues par cycliste sera exonéré d'impôt et de cotisations sociales dans la limite de 200 euros par an. Les usagers pourront cumuler avec les indemnités versées pour leurs abonnements de transport collectif ou de service public de location de vélo, à condition que ces abonnements ne couvrent pas les mêmes trajets que ceux effectués à vélo.

Cette mesure va permettre à la Ville de communiquer sur les bienfaits du vélo pour les salariés et donc pour les entreprises. Aujourd'hui le texte n'autorise pas encore la fonction publique à l'appliquer, pourtant Sceaux, se prépare à la mettre en œuvre pour sa propre administration dès qu'un décret le permettra.

De plus, la généralisation de la draisienne (vélo sans pédale) pour les enfants de 2 à 4 ans ouvre des perspectives pour sensibiliser les tout petits au vélo dès la crèche ou la halte-garderie. Les modalités sont à l'étude pour en proposer aux enfants scéens.

En outre, le programme du rendez-vous annuel de « la journée du vélo en ville » sera enrichi afin de toucher tous les publics et promouvoir plus largement les modes actifs pour réaliser les déplacements courts sur la ville.

Par ailleurs, dans une démarche de construction d'un territoire cycliste, la Ville projette de promouvoir un outil de carte interactive accessible en ligne. Celle-ci reprendra son plan de circulation et de stationnement.

Enfin, le partenariat avec les établissements d'enseignement supérieur va permettre d'accentuer la communication en faveur de l'augmentation de la part modale du vélo chez les étudiants. L'adaptation en fonction de la demande, de la flotte de vélo louée par la Ville aux associations d'étudiants et l'amélioration des stationnements vélos autour et dans les établissements font partie des grands objectifs fixés à Sceaux.

Le tableau récapitulatif des différentes actions planifiées par la ville pour la période 2016-2020 qui suit permet une visualisation synthétique et globale.

Un groupe de travail sera mis en place avec pour mission de préciser le calendrier de mise en place du plan vélo 2016 et rédigera des fiches actions permettant d'évaluer le coût et de constituer un calendrier de chacune des propositions actées par la Ville.

#### 4. Tableau récapitulatif des actions prévues

Diagnostic en termes de besoins		Mise en œuvre de solutions
<b>CIRCULATION</b>	signalisation directionnelle et mesure des temps de trajet	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Jalonnement cyclable avec temps de trajet indiqué par des panneaux</li> <li>. Application numérique pour mesurer les temps de trajet</li> <li>. transformation des feux rouge en obligation de céder le passage pour les cyclistes sur l'ensemble des carrefours à feux de la ville</li> <li>. Renforcement de la signalisation au sol de contre-sens cyclable, particulièrement aux intersections et aux carrefours par 3 visuels rapprochés.</li> <li>. Effacement de certaines pistes et bandes cyclables devenus obsolètes avec la généralisation du double sens cyclable</li> </ul>
<b>STATIONNEMENT</b>	Conflit d'usage entre moto et vélo	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Clarification de l'identification des stationnements réservés aux vélos et aux motos</li> <li>. Changement de destination de certains stationnements moto ou vélo selon l'usage réel</li> <li>. Verbalisation des motos mal garées</li> <li>. Ajout d'emplacements sur la chaussée pour les motos</li> <li>. Suppression des stationnements motos sur les trottoirs</li> </ul>
	Manque de stationnement pour les vélos	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Ajout d'appuis vélos</li> <li>. Ajout de 2 abris vélos sécurisés (gare de Robinson, quartier Charaire)</li> <li>. Travail partenarial avec les lycées et les établissements universitaires pour améliorer l'offre de stationnement</li> </ul>
	Manque de visibilité des emplacements	<ul style="list-style-type: none"> <li>. Renforcement du marquage au sol</li> </ul>

	<b>Diagnostic en termes de besoins</b>	<b>Mise en œuvre de solutions</b>
<b>COMMUNICATION/ SENSIBILISATION</b>	Promotion du vélo auprès des étudiants	. Amélioration du partenariat avec les campus, adaptation du nombre de vélos à la demande étudiante
	Promotion du vélo auprès des enfants dans les crèches	. Réflexion sur l'apprentissage de la draisienne dans les lieux d'accueil des tous petits
	Promotion des déplacements domicile-travail à vélo auprès des entreprises	. Campagne de communication sur l'indemnité kilométrique pour les cyclistes et sur les avantages pour les entreprises à créer une flotte de vélos pour les salariés
	Promotion du vélo pour tous	. Changement sur la fête du vélo en ville : organisation d'une balade scénique à vélo accessible à tous, stand expo sur la variété de types de véhicules cycles, activité jeune public, réflexion sur une journée sans voiture pour 2017  . Création d'une carte interactive du plan de circulation et de stationnement, disponible en ligne

## **V. Conclusion**

Sceaux se projette dans une ville dessinée pour le mieux vivre et la santé de ses habitants. C'est pour cette raison qu'elle est tant attachée aux déplacements doux et plus particulièrement à la pratique du vélo sur son territoire. Les mesures énumérées ci-dessus vont permettre de supprimer les obstacles connus aujourd'hui par les cyclistes. Pour que demain, circuler et stationner à vélo à Sceaux soit une évidence. Pour que chacun puisse choisir ce mode de déplacement grâce à une ergonomie de l'espace public pensée pour la pratique du vélo.