

Atelier de diagnostic urbain, Master 1 École d'urbanisme de Paris, 2019-2020

Dans un contexte général de prise de conscience des **enjeux écologiques** dans l'aménagement des villes, et d'accroissement des mobilités douces, la Direction Départementale du Territoire du Val d'Oise souhaite évaluer les capacités de son territoire à contribuer au **développement des mobilités cyclables**. Le vélo est présenté comme un mode de déplacement écologique actif, et le développement de sa pratique comme capable de répondre à de multiples enjeux, auxquels l'ensemble des territoires est désormais confronté.

Cette commande concerne plus particulièrement Argenteuil et Villiers-le-Bel, deux villes aux différents contextes urbain, ce qui permet une approche comparative.

Ainsi, la commande consiste en la **réalisation d'un diagnostic des mobilités cyclables**, permettant d'identifier les **leviers** et les **freins** à leur développement. La DDT du Val d'Oise se questionne sur la réalité des déplacements en vélo sur son territoire, et souhaite, au travers de ce diagnostic, avoir un regard plus **omniscient** sur la réalité du terrain et comprendre comment les divers acteurs interagissent.

Notre diagnostic questionne l'état du réseau cyclable actuel et la façon dont les usagers se l'approprient. En quoi ces territoires sont à la fois l'objet d'appropriation par les usagers du vélo et le support de politiques cyclables par les acteurs institutionnels ? Et dans quelle mesure existe-t-il une prise en compte de ces appropriations dans le développement des politiques cyclables ?

Carte de localisation des territoires dans le Val d'Oise



Le secteur étudié à Argenteuil est le **sud-ouest de la ville**. Ensemble urbain dense situé à la limite de la grande couronne de la région parisienne, il est délimité par les voies rapides et les chemins de fer, et se trouve séparé de la petite couronne par la Seine. L'ensemble de la commune de Villiers-le-Bel constitue le second secteur d'étude. Située plus en retrait dans la métropole, il s'agit d'une **commune « rurale »**, dans la mesure où elle est composée de deux ensembles urbanisés, séparés par une trame agricole. Cet espace fait office de **rupture**, et pèse sur les déplacements entre l'est et l'ouest de la commune.

S'il y a un écart important entre le nombre d'habitants dans les deux villes (Villiers-le-Bel en compte 27 247 contre 110 210 à Argenteuil), leur **profil socio-économique est relativement proche**. Le taux de pauvreté y est bien plus élevé que la moyenne nationale (14%) : il est de **26%** à Argenteuil et de **35%** à Villiers-le-Bel. Enfin, dans les deux villes, la catégorie socio-professionnelle la plus représentée est celles d'**employé**.

Les objectifs :

- Faire l'**état des lieux des aménagements cyclables**
- Rendre compte du **système d'acteurs**
- Observer les différents **usages** qui sont faits du réseau cyclable
- Capturer les **représentations** des usagers

→ Tout cela pour mieux saisir la spécificité de la question des mobilités cyclables pour chaque ville

La méthodologie :

- L'**observation** : **7** points d'observation à Argenteuil, **5** à Villiers-le-Bel = **33 heures** d'observation.
- **7 entretiens semi-directifs** ont été menés, avec **6** acteurs institutionnels et **1** acteur associatif.
- Le **questionnaire** est venu consolider notre démarche d'observation. **104** personnes, cyclistes ou non cyclistes, ont été interrogées (**56** à Villiers-le-Bel et **48** à Argenteuil).

De plus, en raison de la modification du code de la route par le décret du 23 octobre 2019, qui soumet les engins de déplacements personnels (EDP) à la même réglementation que les vélos, nous avons décidé de les inclure à notre diagnostic.

Échelles et compétences d'un système d'acteurs

Nous constatons **l'absence d'un projet global** porté par l'ensemble des acteurs pour le développement du réseau cyclable. Ceci peut s'expliquer par la complexité du système d'acteurs. Ceux qui disposent de compétences sur les terrains d'étude sont de différentes natures (services déconcentrés de l'État et collectivités territoriales). De plus, les compétences sont partagées entre les différentes échelles sans qu'existe une coopération systématique. La collaboration et la communication dans le processus d'élaboration des politiques cyclables se font difficilement.

En parallèle de ces difficultés de coopération, les acteurs de l'aménagement sont confrontés à un réseau cyclable discontinu, **issu d'un autre temps**. L'infrastructure cyclable, notamment encadré par la loi LAURE qui prévoit l'instauration de piste à chaque création ou rénovation de voirie, résulte en un réseau discontinu de pistes, réalisé sans vision d'ensemble. Les acteurs de l'aménagement sont ainsi aujourd'hui confrontés à ces difficultés et leur prise en compte, à l'heure où l'idée d'un « système vélo » (F. Héran) émerge.

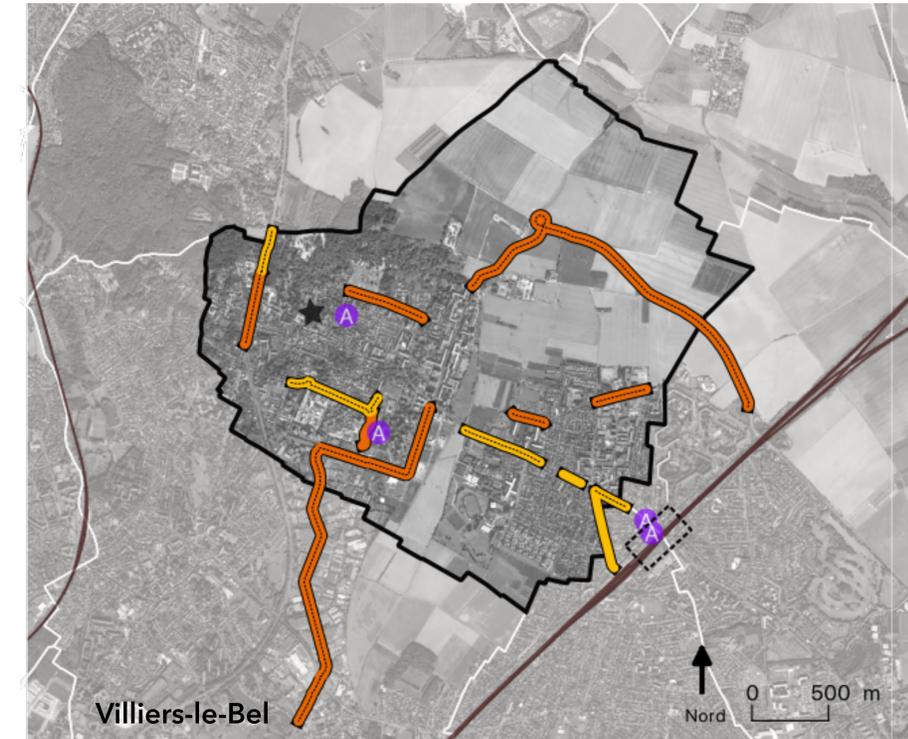
Un réseau cyclable imparfait

Cartes des aménagements cyclables



Éléments de localisation	Infrastructures de stationnement	Types de voies cyclables
La Seine	Véligo	Piste
Chemins de fer	Vélib	Piste double sens
Mairie	Vélo	Bande
Gare		Bande double sens
		Double sens cyclable

Le secteur d'étude à Argenteuil est délimité par des infrastructures faisant office de **coupures urbaines** (les voies ferrées et la Seine). Ces infrastructures influent sur la pratique du vélo dès lors qu'un franchissement est nécessaire pour effectuer un trajet.



fond de carte IGN, données OpenStreetMap
réalisation : Atelier

Villiers-le-Bel a une morphologie particulière, dans la mesure où elle est coupée en deux par une **large zone agricole**, traversée par une unique route qui relie l'est et l'ouest. Cela provoque certains problèmes en termes de circulation, qui influent sur le réseau cyclable.

L'état du réseau et des aménagements cyclables à Argenteuil et Villiers-le-Bel est assez **similaire**. Le **réseau est discontinu**, et parfois difficilement praticable. Les deux villes présentent en effet peu d'aménagements cyclables, et la majeure partie des pistes contiennent des **ruptures nettes**, si bien que les cyclistes se retrouvent soudainement sur la chaussée, dans une position **dangereuse**.

Si ce sont les pistes cyclables qui sont majoritaire à Villiers-le-Bel, ce sont les bandes cyclables qui dominent à Argenteuil, dans les rues commerçantes, et à proximité de la gare du Val. À Villiers, les voies cyclables suivent plutôt les grands axes, et permettent la liaison avec les communes voisines.

Les deux communes proposent globalement **peu d'options pour stationner son vélo**, y compris aux gares, où se succèdent seulement quelques arceaux, et où on observe finalement beaucoup plus de **stationnement sauvage**. Argenteuil propose tout de même un service de stationnement Véligo, ainsi que 3 bornes Vélib', ce qui encourage à la pratique du vélo, tandis qu'à Villiers-le-Bel, ces services n'existent pas, et la ville possède tout au plus une vingtaine d'arceaux. Ces stationnements non sécurisés **découragent les cyclistes** à y laisser leur vélo. Malgré une implication des acteurs locaux, l'état actuel de l'infrastructure cyclable peut constituer un frein au développement des mobilités cyclables, du fait des dangers de la route, des vols ou dégradations des vélos stationnés, de la praticité de la piste. Ces défauts infrastructurels peuvent être ressentis ou vécus par les usagers ou potentiels usagers.

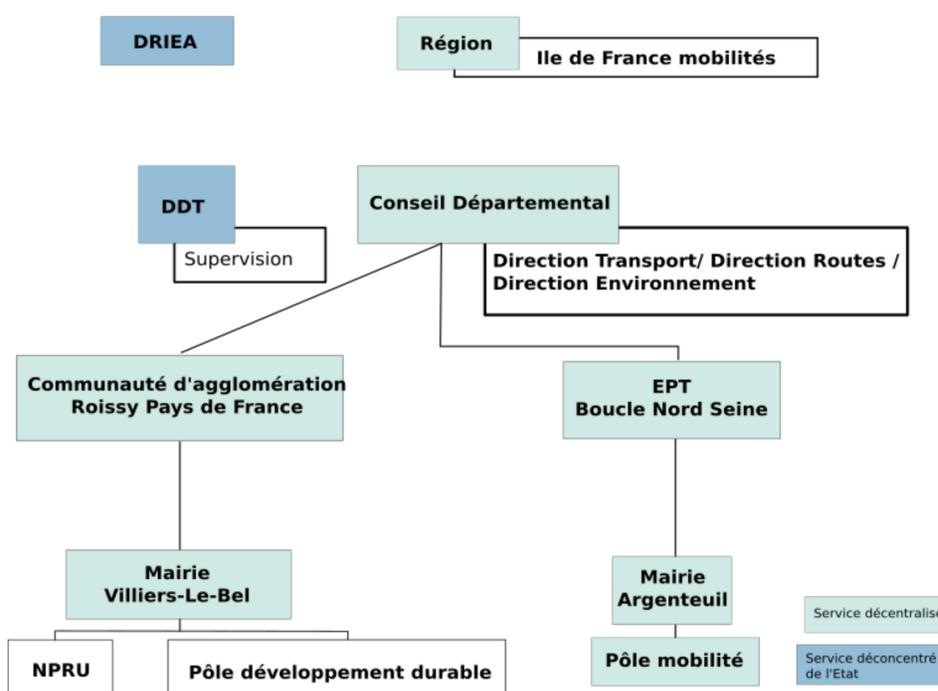


Schéma 1 : Système d'acteurs



Un développement des mobilités cyclables en dépit des infrastructures : des pratiques différenciées

Malgré ses discontinuités, le réseau cyclable accueille divers types d'usagers et de véhicules **qui se différencient par leurs pratiques**. Dans le discours des acteurs de l'aménagement ainsi que dans celui des non cyclistes, la distinction entre deux types de pratiques, qui sont identifiées comme tout à fait opposées, revient souvent. Il s'agit de la pratique **utilitaire**, qui s'exprime en une utilisation opportuniste du vélo comme mode de déplacement pratique et rapide pour effectuer des trajets motivés par un but (travail, courses), et la pratique de **loisir**, qui consiste à faire du vélo hors d'un motif de déplacement précis mais pour la pratique même du vélo, et qui est souvent associée à l'idée de la santé et du bien être. À cette deuxième pratique est donc associé un côté sportif. Si nous avons pu faire la distinction entre ces deux types de pratiques lors de nos observations, nous avons surtout vu qu'elle n'était **pas systématique**. Les pratiques observées sur le terrain sont plus complexes, et les **liens** entre elles sont nombreux, comme en témoigne le schéma ci-dessous.

Une pratique autre s'est en effet dégagée au gré des observations. Les cyclistes concernés se distinguent par un niveau supérieur d'équipements adaptés à la pratique du vélo et par la maîtrise de leurs déplacements. Cette pratique, nous l'avons qualifiée d'« **experte** », dans la mesure où ces usagers développent une expertise et une connaissance du terrain qui leur permet de s'adapter et de dépasser les possibilités offertes par l'infrastructure cyclable. Elle consiste en des **tactiques de contournement** : dépasser, couper et longer les voies cyclables pour gagner du temps, si bien que son émergence pose question pour les aménageurs. Cette pratique amène à remettre en question l'infrastructure cyclable, qui a été faite de façon à ce que les cyclistes roulent les uns derrière les autres afin d'aboutir à une meilleure séparation des usages de la voirie. Les usagers experts démettent cette division car, n'hésitent pas à **faire fi de ces aménagements** pour gagner du temps.

Des socialisations différentes à la pratique du vélo

Il existe différents rapports à la mobilité cyclable, qui se traduisent par différentes pratiques.

La pratique des **jeunes** observée dans les deux villes est intéressante en ce qu'elle se traduit majoritairement par un **usage récréatif** du vélo, et par des pratiques parfois peu sécurisées. Leur utilisation du vélo se fait souvent en **groupe**. Nous avons observé cette pratique dans des **espaces dévolus à une pratique de loisir**, comme dans un skatepark sur les berges à Argenteuil ou au Parc des sports de Villiers-le-Bel, mais parfois, elle n'a **pas d'espace support dédié**, et s'exprime tout de même dans la ville. Les enfants et adolescents utilisent l'infrastructure cyclable d'une autre façon que celle pensée par les aménageurs ; et leur représentation loisir du vélo coïncident peu avec la vision du vélo comme mode de déplacement.

Les femmes sont les grandes absentes parmi les cyclistes à Argenteuil et à Villiers-le-Bel. En trois mois, seules **19 femmes** ont été observées sur environ **500 cyclistes et usagers d'engins de déplacement personnel**. Cette pratique plus faible, les acteurs rencontrés l'expliquent par le fait que les femmes ne savent pas faire de vélo. Deux femmes parmi les non cyclistes interrogées nous ont effectivement dit ne pas savoir faire de vélo. Nous ne pouvons pas généraliser ce résultat, mais souhaitons mettre en avant l'impact du genre sur la mobilité cyclable. Nous nous appuyons sur les concepts de socialisation différenciée et de clivage sexué de la pratique du vélo (Sayagh, 2017), ainsi que sur l'idée d'un rôle social contraignant sur les tâches et la mobilité des femmes au quotidien (Demoli, 2017), pour essayer de comprendre ce phénomène.

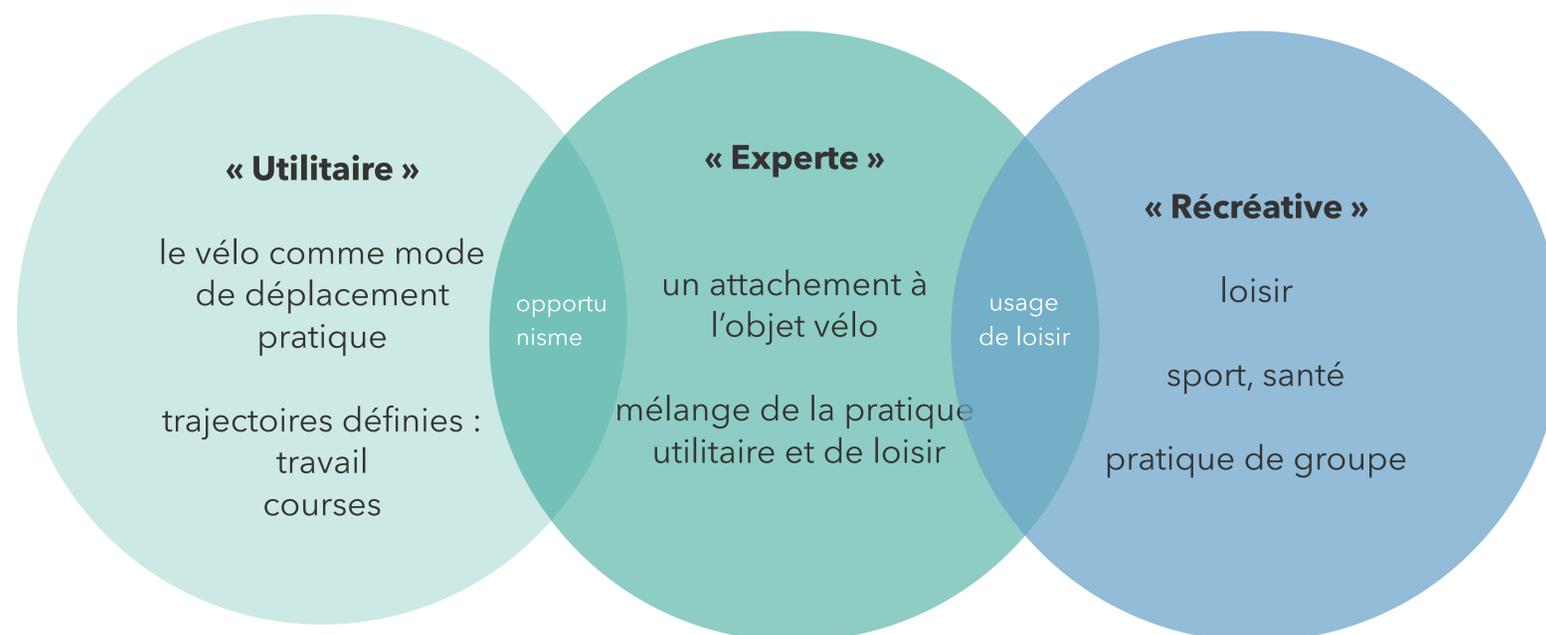


Schéma 2 : les différentes pratiques observées



Les politiques et projets actuels

Les communes d'Argenteuil et de Villiers-le-Bel se sont chacune dotées d'un « **Plan vélo** » en 2019 afin de répondre aux difficultés des territoires. Pour chaque commune, le plan vélo comprend deux volets : un **volet sensibilisation** à la pratique du vélo et un **volet aménagement cyclable**.

Le volet de sensibilisation consisterait en des actions de **formation des habitants** à la pratique du vélo. Dans les deux communes, ces actions sont envisagées pour les plus jeunes. La mairie de Villiers-le-Bel, dans le cadre du « Plan vélo », a consulté les habitants par le biais de questionnaires. L'objectif est de mettre en place des **politiques inclusives** créées en collaboration avec les habitants. Ainsi, la mairie réfléchit à une façon de former les femmes à la pratique du vélo. Par ailleurs, les deux communes incitent les agents de la ville à utiliser le vélo pour leurs trajets quotidiens.

Ces mesures visent à une meilleure accessibilité au vélo et au développement de la pratique cyclable **pour tous**, notamment **pour les profils les moins inclus dans le réseau cyclable actuel**.

Pour le volet aménagement, les deux communes ont **l'ambition d'étendre leur réseau cyclable, d'en réduire les coupures, d'aménager de nouveaux équipements et de proposer de nouveaux services cyclables**. Par ailleurs, un développement du nombre de stations Vélib' est attendu à Argenteuil. À Villiers-le-Bel, le plan vélo projette de développer des équipements annexes (bornes de réparation par exemple). Les deux communes songent à mettre en place des projets d'aménagement d'abris à vélos sécurisés. Ces différents équipements contribueraient à **simplifier l'accès et optimiser la pratique du vélo**.

Nos réflexions et perspectives

L'analyse des politiques cyclables nous conduit au constat suivant : les mobilités cyclables **augmentent** et se traduisent par des **pratiques différentes** qui trouvent de moins en moins leur place dans l'infrastructure actuelle. Ainsi, **une simple extension du réseau cyclable nous semble insuffisante**. Notre analyse nous a permis d'élaborer une série de réflexions et de propositions d'aménagement visant à développer les mobilités cyclables pour l'ensemble des pratiques identifiées précédemment.

Des actions de sensibilisation et de formation à la pratique du vélo pourraient se concentrer davantage sur les **profils les moins présents** sur le réseau cyclable actuel comme les femmes et les jeunes. Une telle sensibilisation pourrait montrer à ce public en quoi le vélo peut constituer un mode de déplacement mais aussi un facteur d'autonomie et d'émancipation. De même, des actions de formation à l'égard des plus **jeunes** prévus dans les « Plans vélo » des deux villes gagneraient à être présentées aux adolescents, profils qui semblent plus à même d'avoir **l'indépendance suffisante** pour une utilisation du vélo « utilitaire » et non seulement « récréative ».

Pour ce qui est des **propositions d'aménagement**, nous avons imaginé un réseau le plus **inclusif** possible. Ainsi, nous pensons que les **pistes pourraient être à couloirs multiples**, de manière à ce que les cyclistes les plus rapides puissent dépasser les autres en toute **sécurité** (cf schéma ci-contre). De même, l'accessibilité pourrait être améliorée sur les grands axes, notamment les départementales problématiques: la D311 à Argenteuil et D370 à Villiers-le-Bel.

Face au constat de **l'ambivalence de la voie** unique, qui **sécurise** les cyclistes en les séparant de la chaussée mais les **contraint** à avoir tous la même allure et à rouler les uns derrière les autres, voici une alternative consistant à créer des **pistes à couloirs multiples**, qui permettrait aux usagers rapides de dépasser les cyclistes plus lents sans encombre, et sans se mettre en danger.

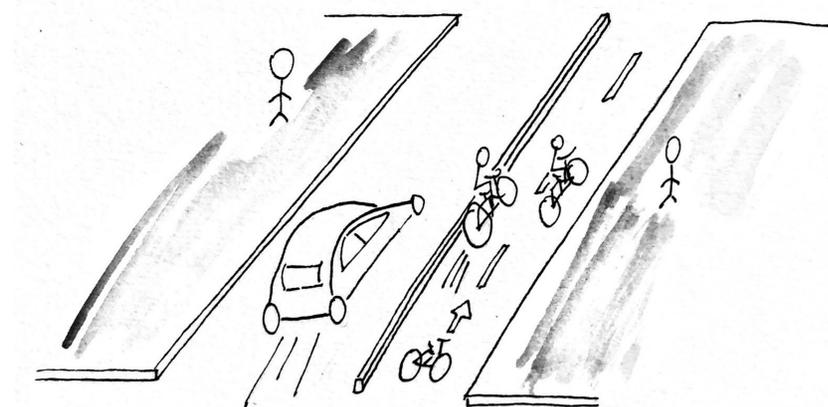


Schéma 3 : Une piste à couloirs multiples permettant l'inclusion de diverses pratiques.

En somme,

face à un réseau discontinu et un manque d'infrastructure dans les deux villes, les acteurs institutionnels portent l'ambition d'un « **système vélo** ». Des similitudes émergent également dans le rapport des usagers avec cette infrastructure. Tous s'adaptent à l'urbain dans leur déplacement à vélo, jusqu'à développer pour certains une expertise à part entière, remettant en question l'infrastructure existante. Des socialisations à la mobilité cyclable plurielles et clivées entraînent **différents rapports au vélo et à l'infrastructure**. Cela se traduit dans des pratiques (et absence de pratique) cyclables, que les acteurs territoriaux peinent à prendre en compte dans leur diversité, pour l'élaboration du réseau de demain.