

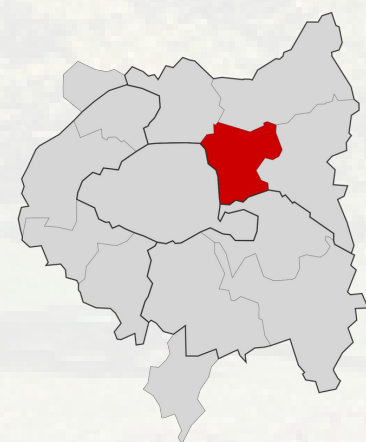
LA COMMANDE

Dans un contexte global d'essor de la pratique et des politiques publiques en faveur des mobilités actives, renforcé par la crise de la Covid-19, le **service de développement économique de l'Établissement Public Territorial Est Ensemble** nous a chargé de mener une étude sur les **mobilités actives au sein de la Plaine de l'Ourcq**.

L'objectif de cette étude est de faire un **état des lieux des pratiques et représentations** associées aux vélos ainsi que de **l'économie du vélo** au sein de la Plaine de l'Ourcq. L'étude a ainsi pour objectifs opérationnels de **quantifier et qualifier les pratiques** du vélo le long du canal de l'Ourcq sous leurs différentes formes et **d'émettre des recommandations** aux décideurs publics et privés en vue de développer les usages du vélo et par extension des autres modes actifs.

En effet, l'EPT s'est donné comme projet politique, à travers son PLUi, de **"développer et diversifier les moyens de se déplacer" alternatifs à la voiture particulière** via le développement des mobilités actives, **et en particulier du vélo en raison de sa large prédominance**. D'où notre parti-pris d'analyser les mobilités douces à travers l'exemple du vélo.

LE PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE



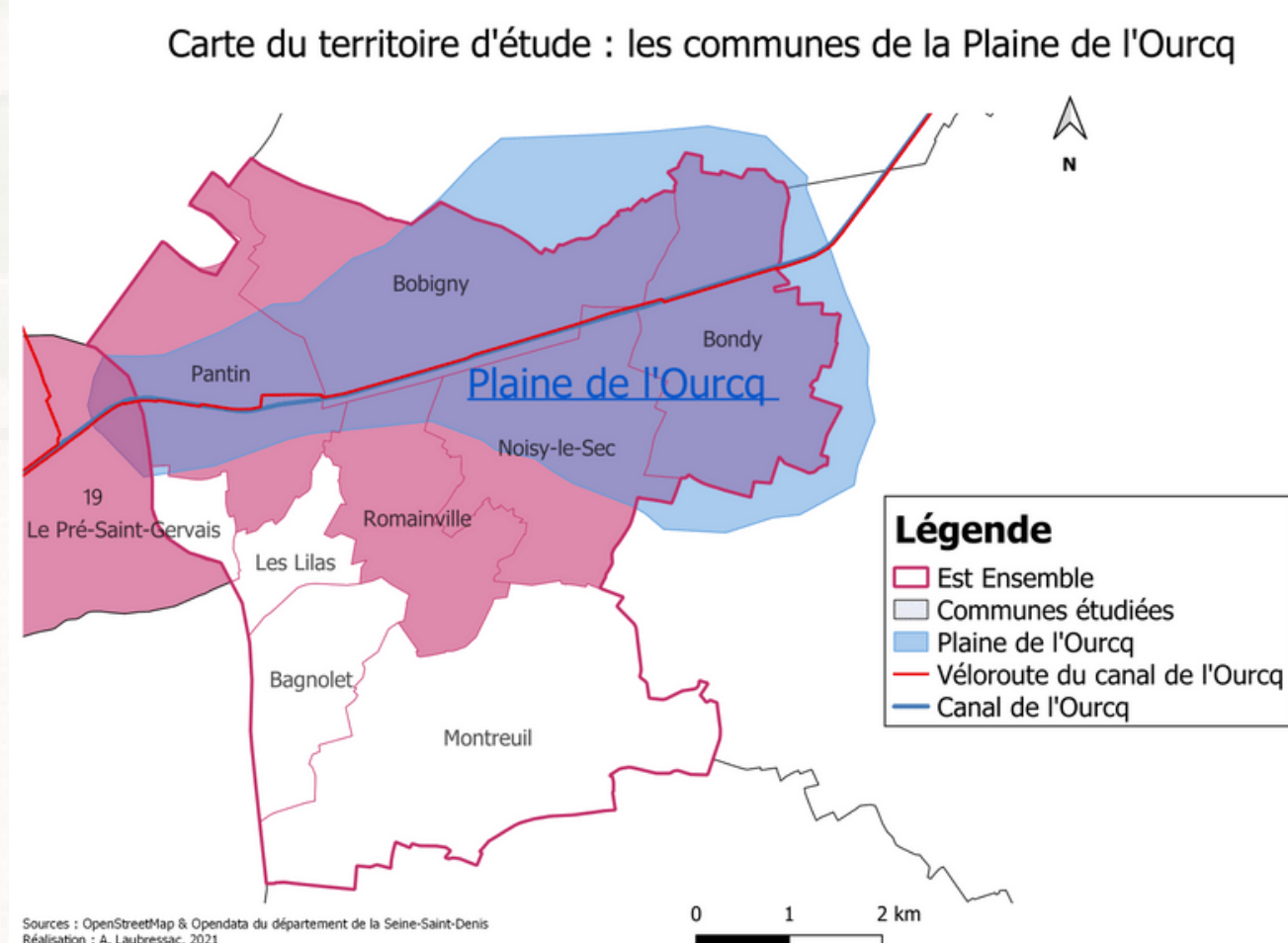
Notre territoire d'étude se déploie à plusieurs **échelles** :

- A l'échelle **régionale** : en région Île-de-France, dans le département de la Seine-Saint-Denis (93).
- A l'échelle **intercommunale** : sur le territoire de l'Établissement Public Territorial (EPT) Est Ensemble, créé en 2016 lors de la mise en place de la Métropole du Grand Paris (MGP). Donc, sur les communes de la **Plaine de l'Ourcq**, caractérisées par le passage du **canal de l'Ourcq**.
- A l'échelle **locale** : notre travail de terrain se déroule le long du canal de l'Ourcq en se focalisant sur la véloroute, localisée sur les rives du canal d'Est en Ouest.

La piste que nous étudions est un axe structurant du réseau cyclable de la Plaine de l'Ourcq, et une partie de l'Eurovélo 3. A la fois utilisée pour les trajets domicile-travail, pour le loisir et le sport, elle concentre de multiples usages.

Une véloroute se définit comme un aménagement cyclable continu sur une longue distance. L'Eurovélo 3 traverse l'Europe depuis la Norvège jusqu'au Portugal en passant par le centre de Paris.

Elle est ici **représentative des pratiques cyclables** observées dans la Plaine, c'est pourquoi nous nous sommes concentrés sur cette infrastructure et ses environs proches.



LES CONCEPTS CLÉS

Mobilités actives : modes de déplacement « dont le moteur principal est l'énergie musculaire des protagonistes » (Adam, 2020). La mobilité active est parfois aussi appelée « mobilité douce » mais il ne semble pas y avoir de consensus sur cette dernière appellation car certains incluent dans la mobilité douce, en plus des modes actifs, les modes motorisés qui ont un plus faible impact sur l'environnement. Dans cette étude, nous nous intéresserons aux mobilités actives grâce à l'exemple du vélo.

L'économie du vélo :

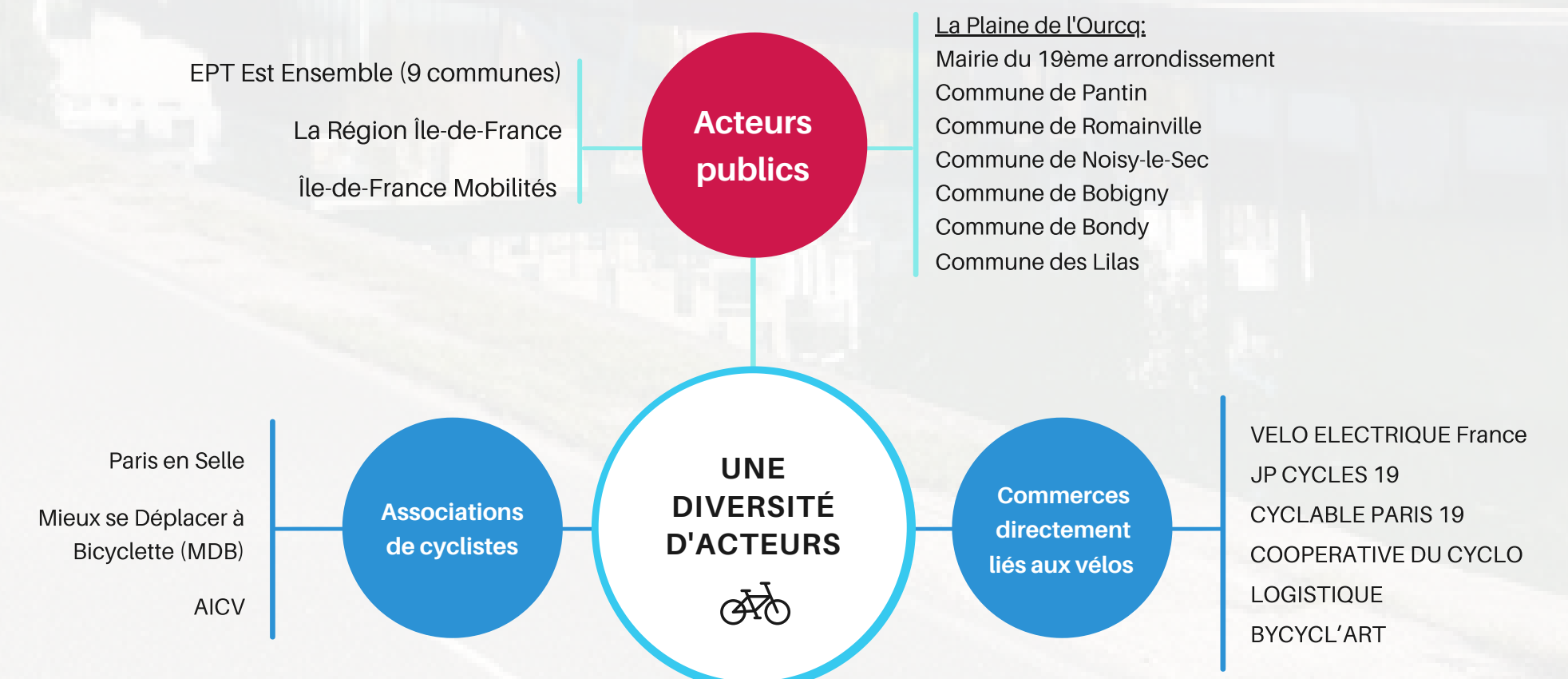
- La production, distribution des modes doux et des accessoires
- Les services liés aux vélos (location, réparation...)
- Les structures de développement et d'animation de la pratique, tels que les clubs de sports et animation des événements sportifs, les associations de promotion du vélo
- La construction des infrastructures (voies cyclables, stationnement vélo...)

NOS AXES DE RECHERCHE

Trois axes de recherches :

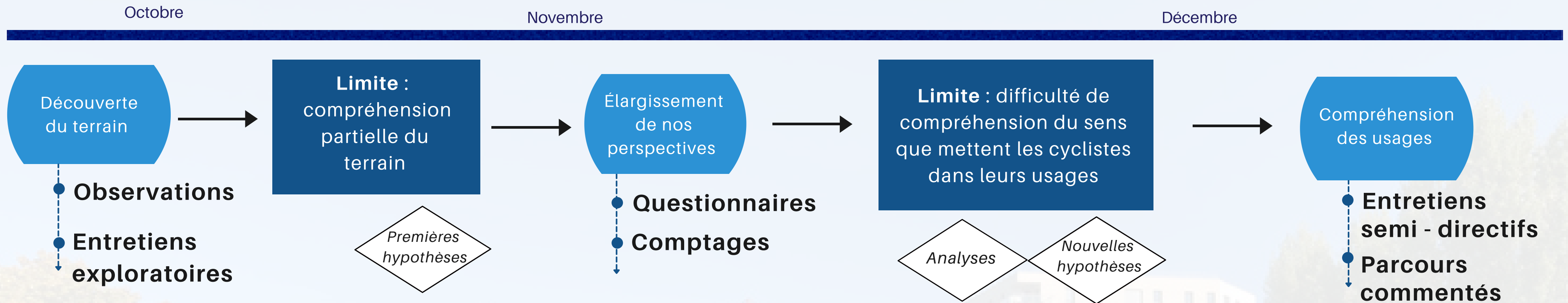
- Un état des lieux du vélo au sein de la Plaine de l'Ourcq
- Une étude des impacts économiques du vélo
- Des préconisations d'aménagements et des possibilités d'amélioration

LES ACTEURS CONCERNÉS



MÉTHODOLOGIE

Une complémentarité des méthodes

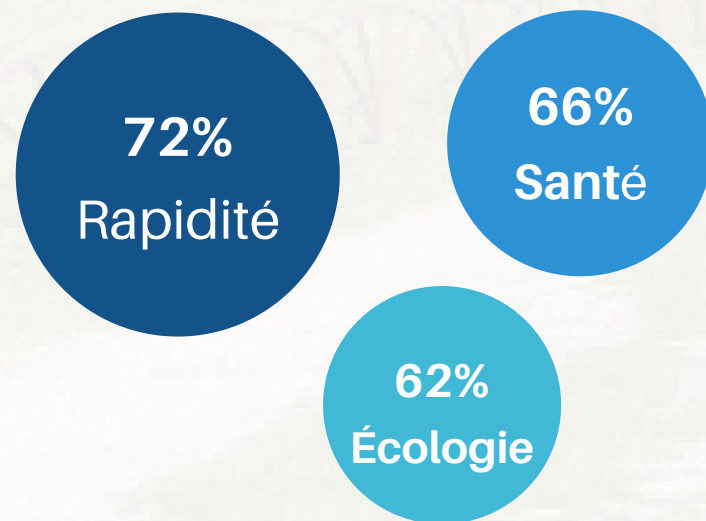


DÉFINIR LES USAGES ET LA FRÉQUENTATION DE LA VÉLOROUTE

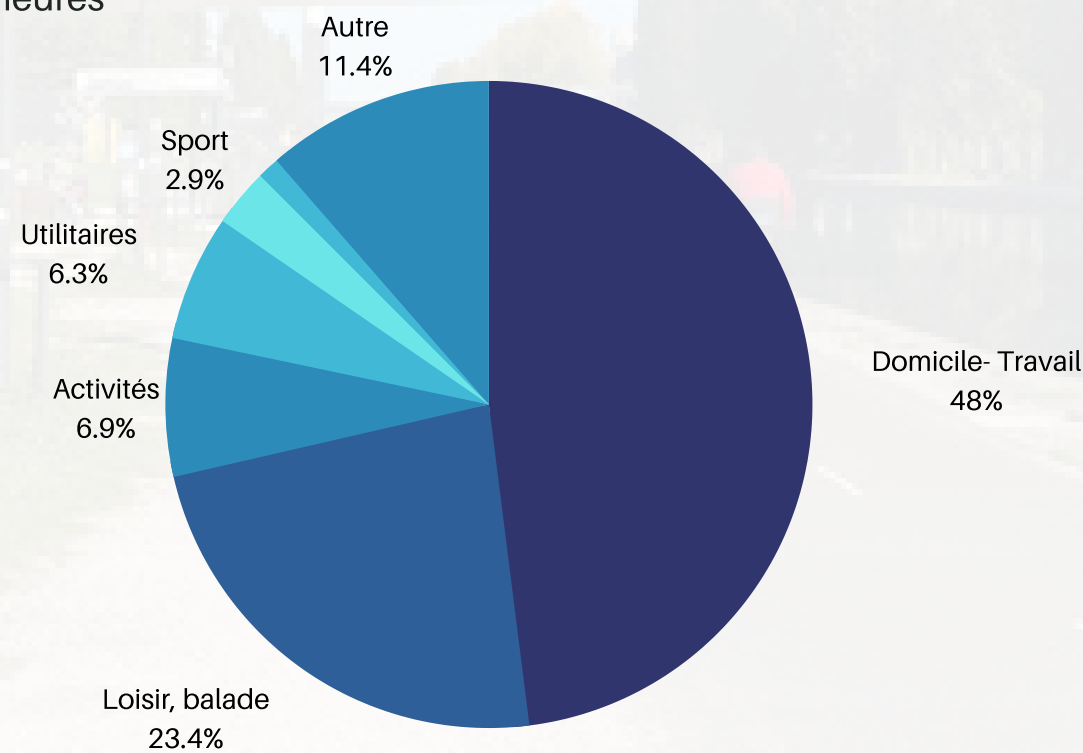
• Qui sont les usagers ?

80% des usagers ont entre 25 et 44 ans
 65% sont des cadres ou professions intellectuelles supérieures
 1/3 sont en couple et 1/3 ont au moins un enfant

• Quels sont les motifs invoqués ?



• Répartition des types de flux



• De nouveaux usagers ?

Croissance du nombre de femmes qui décident d'acheter un vélo électrique pour pouvoir se déplacer plus facilement avec leur(s) enfant(s), mais aussi par sécurité, en particulier la nuit. Le vélo électrique s'avère être un moyen de transport garant de sécurité pour les femmes (en opposition des transports en commun ou du vélo mécanique).

• Comment se déplacent-ils ?

80% avec un vélo personnel
 7% vélo non-personnel

• Quel est le niveau de fréquentation ?

La **fréquentation de la véloroute est inégale**. Le flux d'usage suit un gradient centre-périphérie : plus on s'éloigne de Paris, plus le nombre de cyclistes décroît. La **fréquentation varie en termes d'horaires et de conditions météorologiques**. Le nombre de cyclistes est plus important le soir par rapport au matin, par contre il décroît considérablement les jours de pluie. Certains week-ends ensoleillés, les cyclistes sont tellement nombreux à fréquenter la véloroute que des problèmes de **sur-fréquentation** apparaissent.



Lecture : plus de 300 vélos sont passés à Pantin entre 18h30 et 19h30

Réalisation: O.Kotbi, 2021
 Source: Opendata du département de la Seine-Saint-Denis & IDF mobilités- données 2021.

IDENTIFIER LES ATOUTS ET DIFFICULTÉS DE LA VÉLOROUTE

Des atouts certains

Une piste appréciée pour sa qualité et sa continuité

- Piste continue, plate et régulière
- Espace cyclable sécurisé : séparé des voies automobiles

ATOUTS CERTAINS

Qualité paysagère et environnementale

- Circulation le long du canal donnant un cadre agréable à la mobilité
- Espace calme
- Impression de ville nature
- Richesse culturelle avec les tags



Des conflits d'usage récurrents

En général, les conflits de cohabitation entre les utilisateurs de la véloroute ne sont pas rares, parmi eux on peut souligner :

- La **sur-fréquentation et la vitesse excessive de certains cyclistes**, peuvent s'avérer dangereux pour la circulation ou la traversée de la véloroute, notamment pour les clients des bars et des restaurants.



Des défauts ponctuels

La véloroute, malgré ses qualités, présente quelques défauts. Ils concernent certaines portions ou encore les équipements annexes de la piste cyclable.

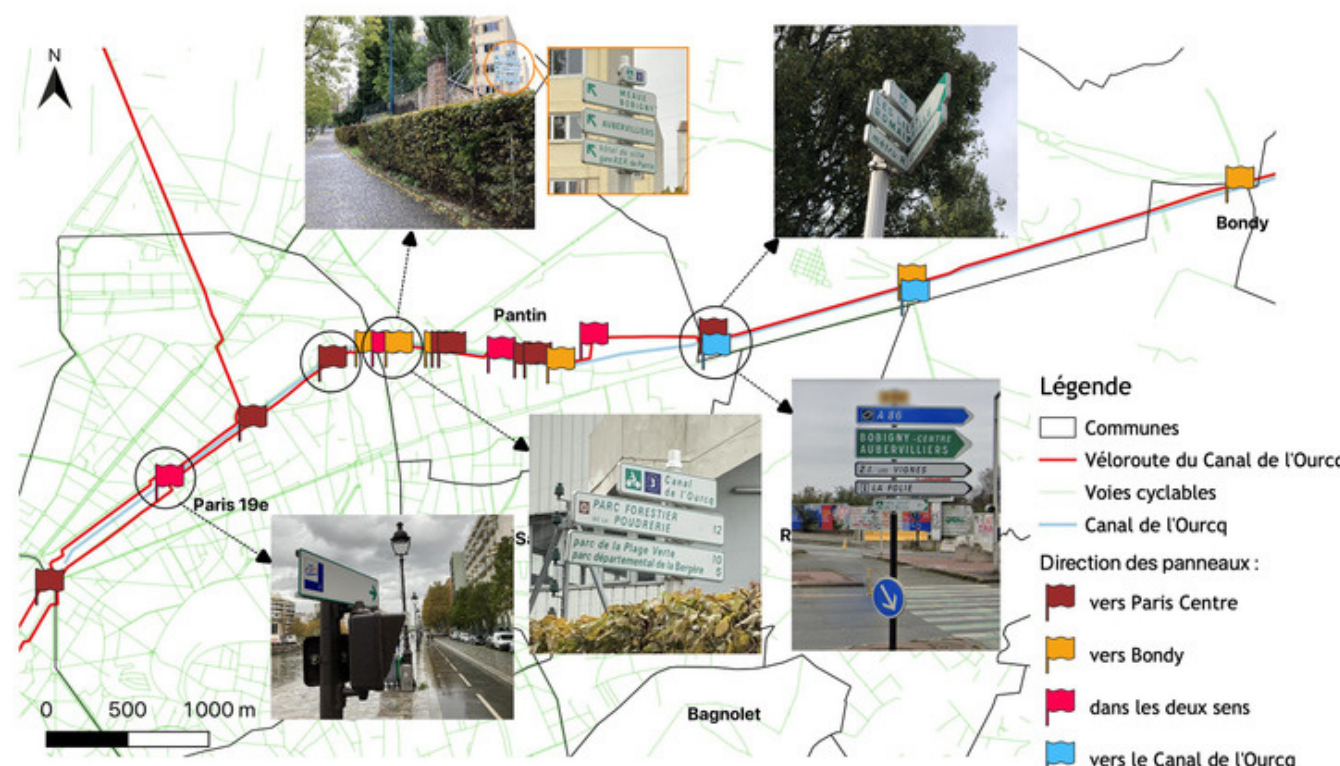
- **Des défauts liés au revêtement de la piste** : pavés, morcelements, nids de poules, étroitesse ponctuelle, rives du canal inégalement équipées en piste cyclable.
- **Un éclairage insuffisant** : l'éclairage le long du canal de l'Ourcq est irrégulier, ce qui ne permet pas de sécuriser les trajets.
- **Une signalisation discrète** : les panneaux sont peu visibles en raison des emplacements choisis aussi bien sur la piste que pour l'accès au canal et de la taille d'écriture des panneaux. Le nombre de panneaux est assez faible et inégalement répartis le long du canal. Il y en a peu à Paris et au-delà de Bobigny. Les panneaux ne donnent pas la même précision d'informations, voire sont vides.

- **Les passages dangereux sous les ponts**, soit en raison de la sinuosité du chemin empêchant la visibilité, soit en raison de l'étroitesse du passage.



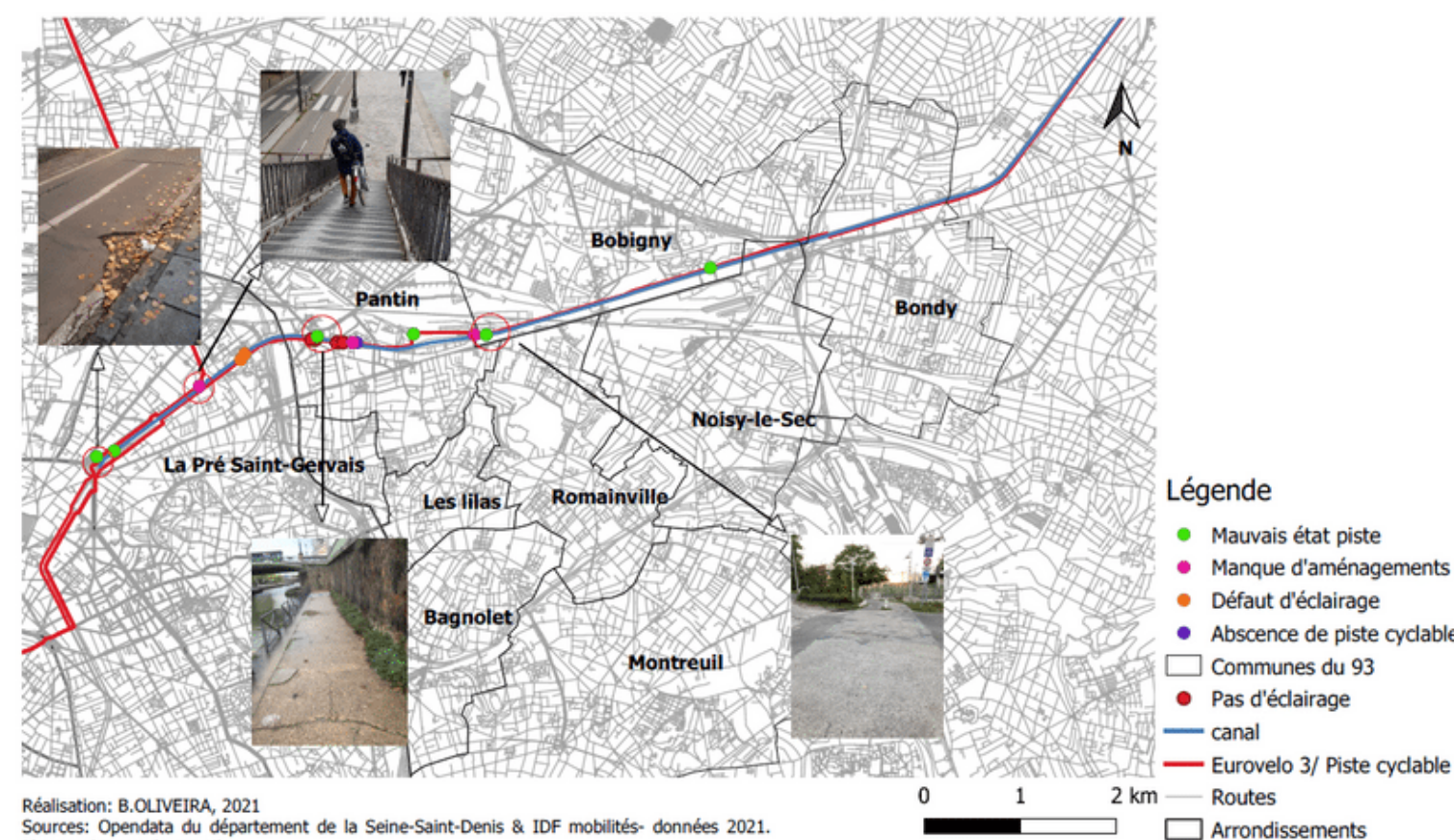
- **L'absence de piste cyclable** conduit les cyclistes à emprunter des tronçons qui ne leur sont pas adaptés, ce qui peut rendre difficile la cohabitation avec les autres usagers, tels que les piétons.

Carte de la signalisation sur le Canal de l'Ourcq



Réalisation : M. Ivrel
Sources : Opendata du département de Seine-Saint-Denis, de la ville de Paris, observations personnelles, 2021
Photos : Google Earth, photos personnelles (Octobre, Novembre 2021)

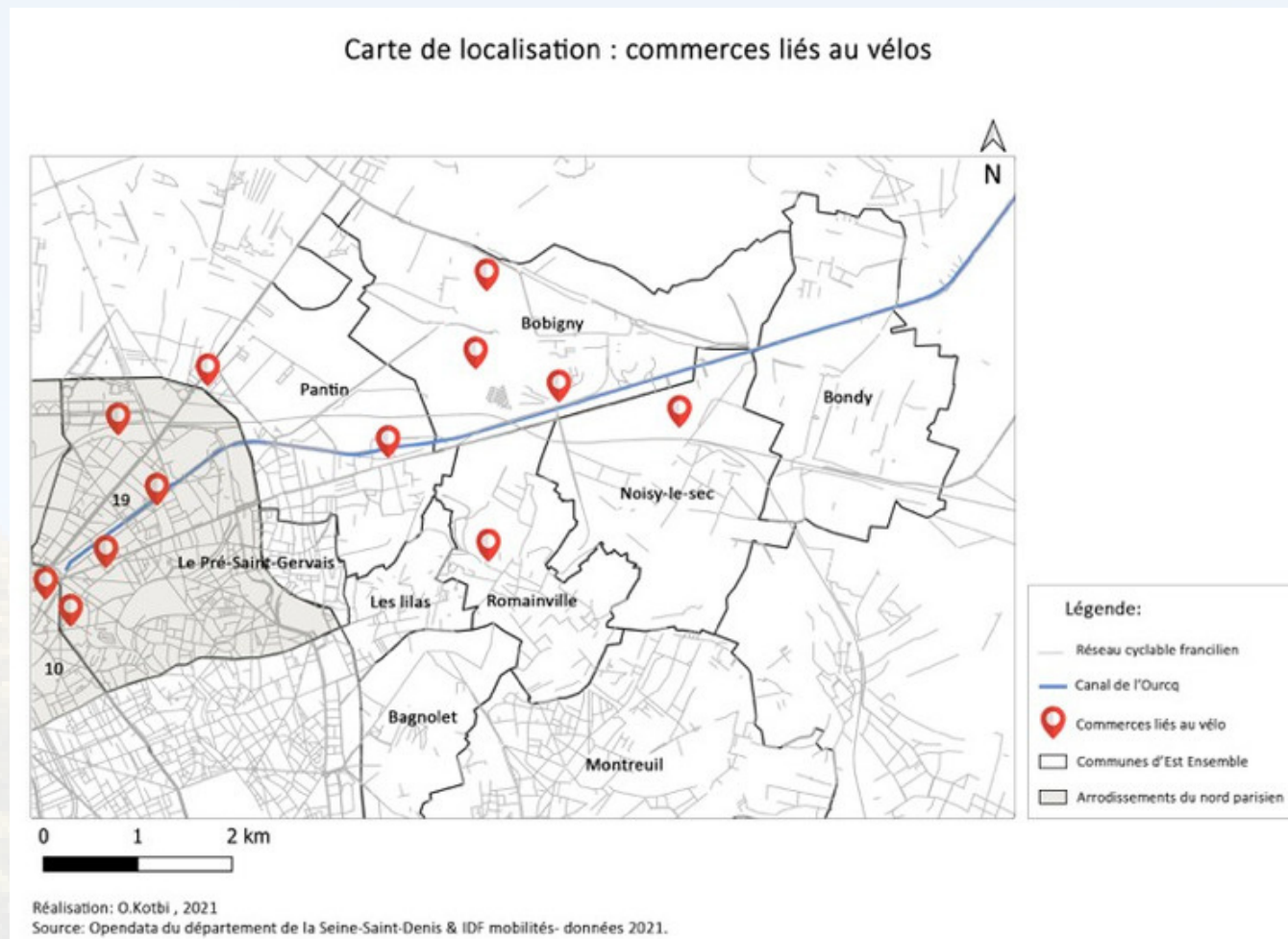
Carte de localisation: Les problèmes liés à la qualité de la voie cyclable



Réalisation: B.OLIVEIRA, 2021
Sources: Opendata du département de la Seine-Saint-Denis & IDF mobilités- données 2021.
Photos: Groupe de travail

DÉTERMINER LES IMPACTS ÉCONOMIQUES

- Une présence de commerces liés au vélo encore faible sur le territoire d'Est Ensemble



Bien que le canal de l'Ourcq soit l'une des véloroutes avec le plus d'aménités du bassin parisien, **peu d'ateliers de réparation de vélo se trouvent sur son territoire**, comme le montre la carte ci-dessus. Notons que l'utilisation du vélo dans les territoires urbains, comme mode de déplacements quotidiens est aujourd'hui en plein développement. Cela a pour conséquence une **augmentation des activités commerciales qui lui sont liées** - commerces de vente et de réparation, associations ou encore cyclo-cafés.



- Des magasins aux situations différentes

Les magasins de vélos présents sur le territoire ont des situations différentes :

- **Leur spécialisation n'est pas la même.** Pour éviter toute forme de concurrence, chacun s'est spécialisé dans une branche de la réparation ou de vente de vélo : les vélos électriques, les vélos musculaires de bonne qualité, ceux bon marché... Ce panel permet aux différents publics de se retrouver dans une offre de proximité, bien que certains commerçants nous fassent part de la concurrence que représente internet.

- **Les revenus sont inégaux :** selon la spécialisation, les activités sont plus ou moins bien rémunératrices. A titre d'exemples, certains magasins de réparations ont des difficultés à embaucher de nouvelles personnes alors qu'ils en auraient besoin pour répondre à la demande locale. Au contraire, des magasins de vente de vélos électriques envisagent de s'étendre au vu du développement de leurs activités.

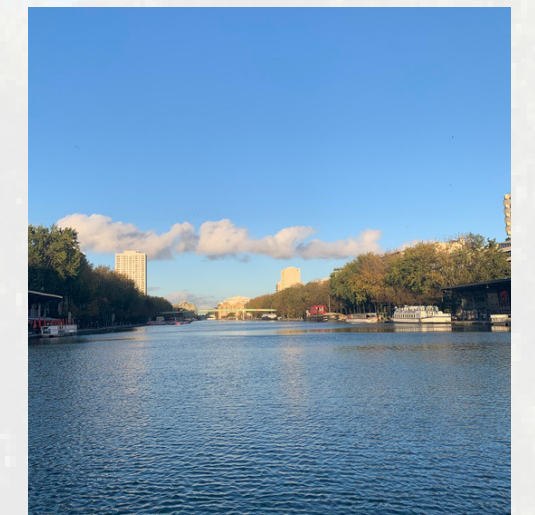
- Des associations aux ambitions diversifiées

Des associations liées au vélo sont également présentes aux abords du canal de l'Ourcq. Elles répondent à **des objectifs variés** tels que la promotion de la pratique du vélo, l'auto-réparation ou l'insertion par l'activité économique.

- Le cyclotourisme sur le canal de l'Ourcq

Le cyclotourisme est **encore peu développé sur le canal de l'Ourcq** bien qu'il fasse partie du tracé de l'Eurovélo 3. Cet itinéraire à vélo est touristique mais n'est pas encore fréquenté par les publics peu expérimentés, comme les familles. En conséquences, les cyclotouristes :

- sont des hommes seuls avec leur propre vélo
- habitent près de l'Eurovélo 3
- viennent en été



PRÉCONISATIONS

1

Signalisation et éclairage

Améliorer l'**éclairage** public de la véloroute et repenser la **signalisation** le long du canal est la priorité pour développer l'attractivité de la véloroute. Installer un système d'éclairage pérenne et prévenir le vandalisme des poteaux électriques permettrait aux usagers de se sentir en sécurité. La signalisation pourrait être améliorée en installant des panneaux, indiquant les directions avec la distance (en km).

2

Les services pour les cyclistes

D'après les retours des questionnaires, les services tels que **les stations de gonflage** le long du canal de l'Ourcq seraient des initiatives à développer. Nous avons recensé deux stations le long du canal dont une qui ne semble pas fonctionner correctement. Nous pouvons aussi préconiser d'implanter des espaces de stockage pour vélo, au regard des réponses des usagers.

3

La connectivité

Un dernier point important serait l'enjeu de la connectivité et de la **multimodalité**. Nous pensons que sécuriser les pistes en faisant des axes en site propre entre les gares (surtout celles de l'Est et du Nord de Paris) et la véloroute renforcerait son attractivité. Favoriser la multimodalité transport en commun - vélo pourrait intensifier les usages.

CONCLUSION

Certains points de notre commande restent toutefois en suspens. L'analyse de l'impact économique du vélo aurait notamment nécessité un traitement plus exhaustif. En effet, cette étude comporte de nombreuses limites : la temporalité du diagnostic ne nous a pas permis de quantifier et qualifier la présence de cyclotouristes le long de l'Ourcq de manière suffisamment détaillée, les réticences des commerçants à nous livrer leurs données nous ont empêché de tirer des conclusions précises sur la "santé" de l'économie du vélo, l'étude des incitations à l'usage du vélo par les entreprises locales n'a pas pu être menée faute de temps, etc. Nos résultats lacunaires concernant l'économie du vélo constituent donc autant de pistes de réflexion qui mériteraient d'être poursuivies.

Enfin, **le problème de la sur-fréquentation de la véloroute constitue un défi majeur des politiques de mobilités actives à l'avenir.** En effet, le Plan "Vélo et mobilités actives" de 2018 prévoit de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %. Or, en l'état actuel de la véloroute, cet objectif semble déraisonnable dans la mesure où **l'infrastructure, déjà en état de saturation, est incapable d'accueillir un tel report modal.**

Commanditaire : EPT Est Ensemble

Étudiants : BONNAL Oriane, CARTRON Eva, IVREI Mathilde, KLARIC Tamara, KOTBI Ouïam, LAUBRESSAC Alix, MOULIN Baptiste, OLIVEIRA Beatriz, RAPING Marc et TREVINAL Tim

Encadrants : MONNET Jérôme et TOPETE Alondra

Les graphiques, cartes et photographies utilisés ont été produits par les étudiants entre septembre 2021 et janvier 2022