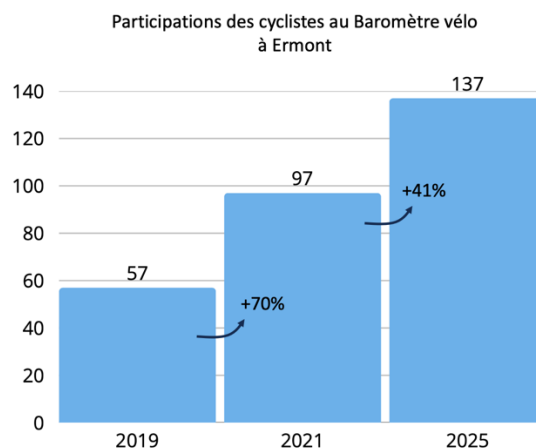


## Comment faire d'Ermont une ville apaisée où chacun·e puisse se déplacer à vélo, de manière simple et sûre ?

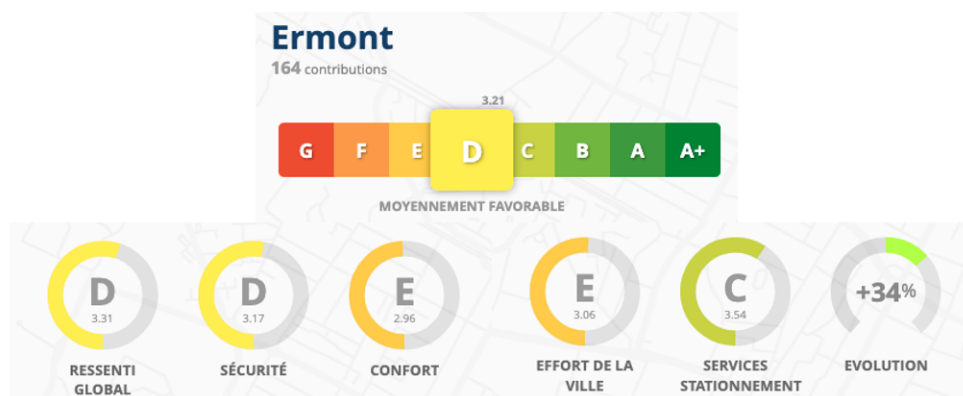
Une ville apaisée et cyclable, c'est une ville plus agréable pour tout·es les citoyen·nes, avec des rues qui ne servent plus exclusivement à faire transiter ou garer les véhicules motorisés. Grâce à l'augmentation de la place accordée aux piétons, aux personnes à vélo ainsi qu'à l'apaisement général de la circulation, la ville devient moins bruyante, plus sûre et plus respirable. C'est une ville où les enfants peuvent aller à l'école à pied ou à vélo sans que les parents craignent pour leur sécurité. C'est une ville où les piétons et les personnes à vélo prennent plaisir à se déplacer, à déambuler et s'arrêter. C'est une ville dans laquelle nos voisins des villes limitrophes aiment et peuvent se rendre à pied ou à vélo. C'est finalement une ville où l'espace public redevient un lieu de vie.

La pratique du vélo gagne du terrain partout en Île-de-France. Selon une récente étude du Ministère de l'aménagement du territoire, 26% des habitants de petite couronne et 23% en grande couronne sont des cyclistes réguliers<sup>1</sup>. Le **Baromètre vélo**, enquête nationale sur le vélo du quotidien, le démontre bien : à chaque édition, le nombre de participations à Ermont augmente.



**Pour autant, Ermont ne permet pas encore aux personnes souhaitant se déplacer à vélo de le faire partout, de manière simple et sûre.** Des rues ont vu leur cyclabilité améliorée, telle que la rue de Stalingrad ou la rue du 18 juin (hors centre-ville), les données du Baromètre vélo le démontrent (voir points verts des résultats du Baromètre vélo ci-dessous). En revanche, d'autres axes sont encore hostiles à la pratique du vélo tels que l'avenue du Général Georges Pompidou, la rue de Sannois ou la rue du Professeur Dastre, mais également des intersections telles que la place de la gare à la gare d'Ermont-Eaubonne, le croisement devant le conservatoire ou la place Robert Bichet.

<sup>1</sup> Un·e cycliste régulier·ère est une personne qui fait du vélo au moins une fois par semaine



Résultats du Baromètre vélo 2025 :  
Points rouges : endroits à améliorer / Points verts : améliorations

Pour faire d'Ermont un lieu de vie toujours plus agréable pour ses citoyen·nes, nous vous soumettons nos préconisations selon trois axes détaillés ici.

## 1. Retrouver le plaisir d'être dans l'espace public

L'espace public est un lieu de vie où le premier réflexe devrait être de pouvoir se déplacer à pied ou à vélo, que ce soit pour des raisons d'apaisement, de santé, des raisons économiques ou de protection de l'environnement. Malheureusement, **l'espace public d'Ermont est encore largement dominé par la voiture**, que ce soit pour la circulation ou le stationnement.

Il est nécessaire de procéder à un rééquilibrage de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes, et de prendre des mesures pour éviter le transit automobile.

La majorité des habitants d'une ville sont favorables à une réduction de la place de la voiture, si cela permet l'amélioration du cadre de vie : une enquête sur l'acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture publiée par l'Ademe et le bureau de recherche 6t montre que **la piétonnisation et la réduction de la vitesse sont des mesures largement plébiscitées par les habitants (79% et 65%)**<sup>1</sup>.

### **Mesure 1 : Passer la ville à 30km/h**

**La première mesure d'apaisement de la ville est le passage au 30 km/h.**

La baisse de la vitesse encourage le développement des mobilités actives et favorise l'envie de déambuler dans la rue.

- Une sécurité bien réelle est apportée : en cas de collision avec un véhicule motorisé, les chances de survie d'un piéton percuté sont de 95% si le véhicule roule à 30 km/h, contre 55% si le véhicule roule à 50 km/h.
- Mais il existe également une sécurité perçue : on se sent plus en sécurité à vélo en étant dépassé par un véhicule roulant à 30 km/h plutôt qu'à 50 km/h, surtout lorsqu'il n'existe pas d'aménagement cyclable, comme c'est le cas sur la rue de Sannois (voir commentaire de point noir du Baromètre vélo ci-contre).

**La limitation de la vitesse est la première mesure de sécurité routière.**



Exemple de commentaire pour la rue de Sannois au Baromètre vélo

Certaines rues d'Ermont sont déjà limitées à 30 km/h, d'autres à 50 km/h. Connaître la limitation de vitesse d'une rue n'est jamais aisée : un passage de la ville à 30 km/h permettrait également de s'assurer que chaque automobiliste connaisse la vitesse à respecter, car il n'y en aurait plus qu'une.

### **Mesure 2 : Continuer le travail sur le plan de circulation**

Un travail sur le plan de circulation est un outil incontournable pour apaiser la ville rapidement et à peu de frais. Ce travail doit interroger l'utilisation des voiries existantes, et déterminer celles qui sont des axes principaux, secondaires ou des dessertes locales. Il est impératif de limiter le trafic de transit automobile aux seuls grands axes prévus à cet effet, pour redonner de la qualité de vie aux rues résidentielles et de centre-ville. Une rue apaisée, c'est une rue plus accueillante pour les piétons et les cyclistes. Sur les grands axes,

<sup>1</sup> Enquête " Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture", Avril 2024, Ademe et bureau de recherche 6t.

il sera nécessaire d'assurer la sécurité des cyclistes via des aménagements séparatifs. Le plan de circulation rue de Stalingrad et rue du 18 juin a limité le trafic de transit et a été salué par les cyclistes. Il est essentiel de continuer ainsi.

### **Mesure 3 : S'assurer de la sécurisation des infrastructures piétonnes et cyclables déjà en place grâce à l'action de la police municipale**

Des passages piétons et des aménagements cyclables existent, mais le non-respect par certain-es automobilistes en annule tous les effets bénéfiques. La rue de Stalingrad, par exemple, voit ses passages piétons fréquemment non respectés et les bandes cyclables régulièrement occupées par des véhicules en double file. C'est une source de dangers qui obligent les cyclistes à passer sur la voie centrale dédiée aux voitures, parfois à contre-sens, et les piétons à redoubler de vigilance. Il en est de même pour le stationnement partiel ou complet sur trottoir. Celui-ci rend la circulation à pied difficile et très désagréable, voire parfois dangereuse. La mise en place d'une ville cyclable et piétonne passe donc également par l'éducation et le respect des règles en mobilisant la police municipale pour sanctionner les comportements dangereux et protéger les plus fragiles.

Afin de permettre une meilleure co-visibilité entre piétons, automobilistes et cyclistes, il sera nécessaire (et obligatoire à partir de décembre 2026) de retirer les places de stationnement à moins de 5m de chaque passage piéton. En effet, un véhicule stationné trop près d'un passage piéton agit comme un obstacle et ne permet pas de voir si un enfant s'apprête à traverser.

## **2. Éduquer au vélo pour permettre de choisir sa mobilité**

Il est nécessaire de garantir à chacun-e de faire le choix de sa mobilité. Les formations et apprentissages donnent l'opportunité de découvrir et d'essayer de nouvelles manières de se déplacer. Ils permettent également d'assimiler les règles de conduite à vélo et de diffuser les bons comportements à adopter par les cyclistes dans l'espace public.

### **Mesure 4 : Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles**

L'apprentissage peut commencer dès l'école primaire, avec la mise en place du Savoir Rouler à Vélo. Ce dispositif vise à apprendre à tous les élèves de primaire à rouler à vélo en ville avant leur passage au collège et à devenir autonome dans leurs déplacements. La meilleure façon de les encourager est de continuer à se déplacer à vélo plus tard et à adopter les bons comportements.

Le Savoir Rouler à Vélo pourra commencer avec une école pilote la première année et voir le dispositif se généraliser sur l'ensemble des écoles élémentaires d'Ermont.



### **Mesure 5 : Encourager l'apprentissage du vélo pour les adultes**

Pour les adultes, il existe la vélo-école gérée par des bénévoles de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette. Il s'agit d'apprendre à faire du vélo, ou de profiter d'une remise en selle avant de se déplacer à vélo en ville. La demande est grande. Déjà 25 personnes formées lors de sa première année de création et 25 en cours à la rentrée 2025-2026. Une cinquantaine de personnes se trouvent en liste d'attente.

Il est nécessaire de poursuivre la mise à disposition d'un box de stockage pour les vélos de la vélo-école et de la cour de l'école Victor Hugo afin de pouvoir donner les cours dans un lieu sécurisé aux apprenant-es.

Ces formations contribuent à sécuriser les cyclistes en leur inculquant les bons usages sur la route, pour une cohabitation plus fluide avec les automobilistes.

## **3. Connecter les quartiers de la ville et les communes voisines avec des itinéraires cyclables sécurisés et continus**

Le vélo représente une alternative pertinente à la voiture sur des distances courtes, par exemple pour se déplacer entre les quartiers de la ville, rejoindre les communes voisines ou permettre à nos voisin-es de parcourir nos rues et notre centre-ville.

Pour encourager les déplacements à vélo, il faut garantir aux cyclistes de pouvoir se déplacer de manière sûre sur un trajet continu.

Les cyclistes et non cyclistes décrivent dans le Baromètre vélo 2025 une infrastructure cyclable incomplète et non sécurisée à Ermont, malgré certains progrès au centre-ville. Ils réclament continuité, sécurité et stationnements protégés pour que le vélo devienne un mode de déplacement du quotidien.

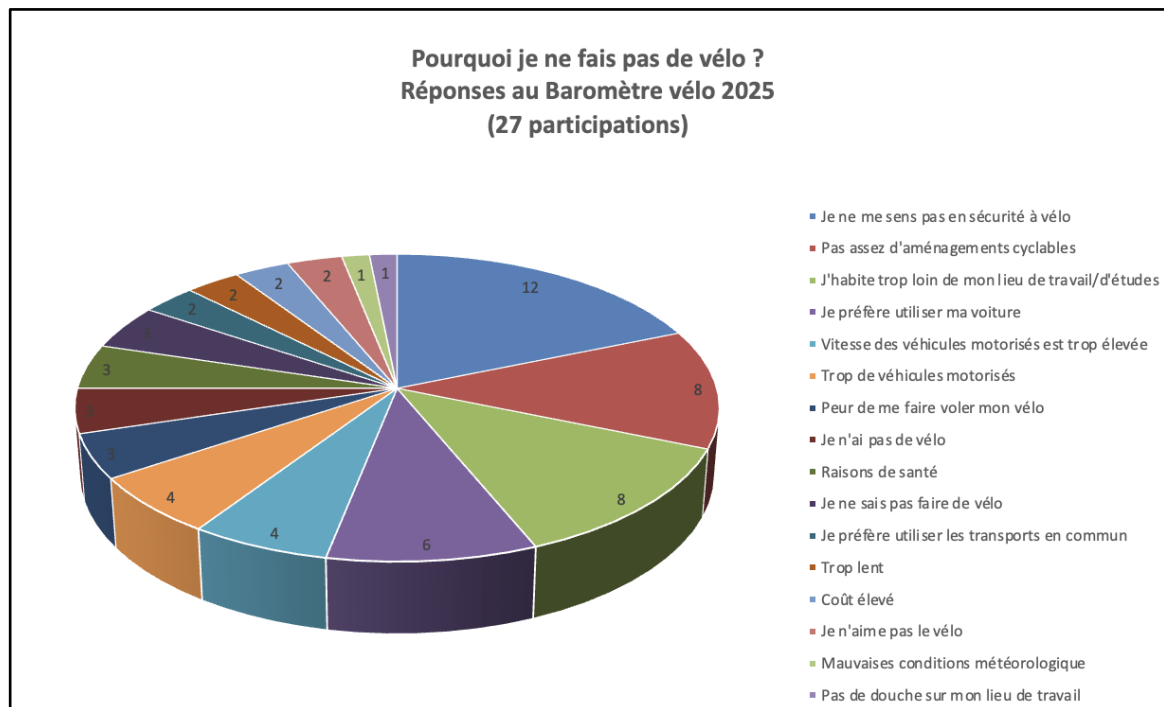
*« Des efforts faits ponctuellement avec des nouvelles voies cyclables, mais sans réflexion d'ensemble, donc avec beaucoup de discontinuité et sans concertation avec les communes voisines. »*

*« Les trajets vélos ne sont pas assez sécurisés, avec des coupures. Je serais plus sereins pour mes 3 filles, lorsqu'elles vont à leurs activités, s'il y avait des pistes adéquates. »*

*« Discontinu et dangereux »*

Extraits des commentaires libres au Baromètre vélo 2025 à Ermont

La première préoccupation des Ermontois-es qui envisagent de se déplacer à vélo, mais qui n'osent pas le faire, est la sécurité, comme l'indiquent les chiffres du Baromètre vélo 2025 (graphique 1).



Graphique 1

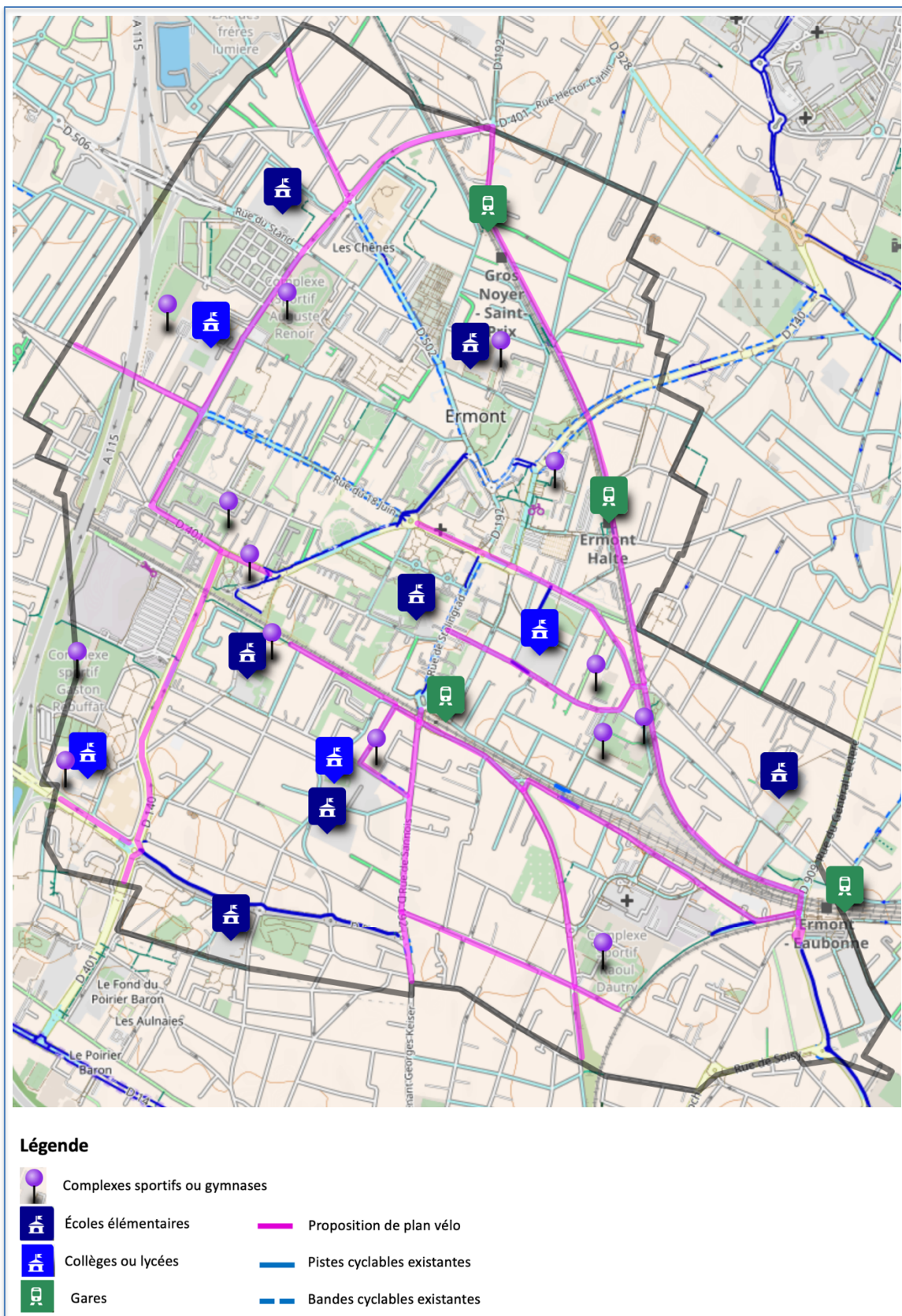
**Il est donc nécessaire de proposer un plan vélo avec des itinéraires cyclables sécurisés et continus**, et d'apporter un soin particulier aux carrefours qui sont les zones les plus accidentogènes, afin que plus d'Ermontois-es osent prendre le vélo pour se déplacer en ville.

#### **Mesure 6 : Développer un plan vélo qui relie les grands pôles de la commune (gares, écoles, gymnases)**

Afin que les Ermontois-es se aient envie de prendre leur vélo et se sentent en sécurité, il est nécessaire qu'ils puissent, en sortant de chez eux, rallier un aménagement cyclable sécurisé leur permettant de se déplacer partout dans la ville, pour aller faire leurs courses, participer à leurs activités locales ou se déplacer vers les villes voisines. Il en est de même pour que nos voisin-es aient envie de se rendre dans nos commerces du centre-ville ou au marché. Malheureusement, les aménagements existants ne sont qu'épars et non connectés.

Ce plan vélo doit être permettre de relier les grands pôles de la ville et doit être également pensé avec la communauté d'agglomération du Valparisis et le Département du Val d'Oise pour les connexions soient également faites avec les villes voisines.

Nous proposons de compléter les aménagements existants par le plan vélo ci-dessous.



Proposition de plan vélo



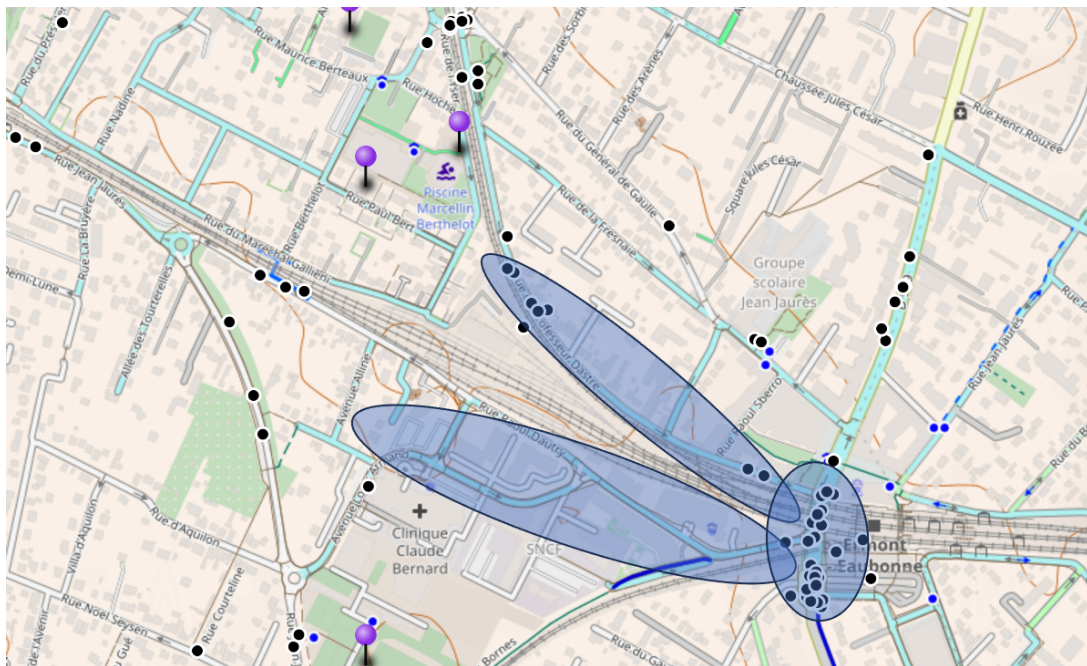
### Mesure 7 : Développer des aménagements qui desservent les grands pôles de la commune (gare, écoles, gymnases) et permettre le stationnement vélo

Il est nécessaire d'aménager les abords des grands pôles de la commune pour que chacun-e puisse y accéder sans craindre pour sa sécurité à vélo.

Un grand nombre de pôles ne sont pas desservis par des aménagements cyclables, ne permettant pas ainsi aux Ermontois-es de se rendre à vélo à la gare, à l'école ou à leurs activités sportives ou culturelles.

Parmi ces grands pôles il est possible de retrouver :

- Les **4 gares, et plus particulièrement celle d'Ermont-Eaubonne** qu'aucun aménagement ne dessert, que ce soit au sud de la voie ferrée menant à Pontoise ou au nord de la voie ferrée menant à Valmondois. Ces aménagements seront essentiels pour la nouvelle Maison du Vélo d'Île-de-France Mobilités, qui ouvrira ses portes début janvier pour un service de location courte et longue durée de vélos électriques, musculaires mais également adaptés, destinés aux personnes en situation de handicap.



Zones d'accès à la gare d'Ermont-Eaubonne qui ne sont pas aménagées, en bleu, avec l'ensemble des points noirs issus du Baromètre vélo 2025

- **Les complexes sportifs**, tels que Gaston Rebuffat, Auguste Renoir ou Raoul Dautry, où de nombreux Ermontois-es se rendent, adultes comme enfants véhiculés par leurs parents car aucun aménagement ne sécurise leur trajet



Accès au complexe Raoul Dautry, sans aucun aménagement sécurisé nécessaires aux adultes comme aux enfants

- **Les établissements scolaires** tels que le lycée professionnel Gustave Eiffel ou les 2 collèges de la ville, qui devraient permettre aux élèves de venir en toute autonomie à vélo



Accès par le sud et le nord au collège Saint-Exupéry, où la place de la voiture est prédominante, sans aménagement cyclable pour les collégien-nes



L'aménagement des abords de ces pôles ainsi que l'installation de stationnement adéquat inciteraient plus d'usagers à se convertir à la pratique du vélo.

### Mesure 8 : Mettre en place les double-sens cyclables, le cédez-le-passage au feu et les sas vélo

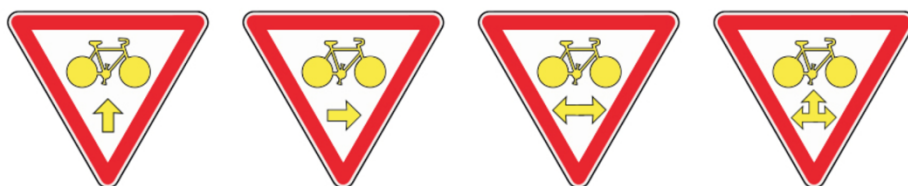
D'autres aménagements, peu onéreux et d'une mise en place rapide, pourraient rendre le vélo encore plus attractif car plus rapide que la voiture et plus sécurisé.

Le passage à 30 km/h sur l'ensemble de la ville faciliterait la mise en place de doubles-sens cyclables, permettant aux cyclistes de passer par la grande majorité des rues d'Ermont, **rendant leur trajet rapide**, contrairement à un trajet plus contraint en voiture grâce au plan de circulation. Ces aménagements permettent aux voitures et aux cyclistes de se croiser sereinement. Cette mesure a déjà été mise en place avec succès dans la ville d'Eaubonne.



Avenue de l'Europe à Eaubonne

L'ajout de **panneaux M12** (panonceaux d'autorisation conditionnelle de franchissement pour cycles) offrirait une circulation plus fluide et plus sécurisée aux cyclistes, leur permettant de passer au feu rouge si les conditions le permettent (priorité aux voitures engagées qui ont le feu vert et aux piétons qui traversent) et qu'ils aillent dans la direction indiquée par la ou les flèches jaunes. Le M12 évite aux cyclistes de s'arrêter et de devoir redémarrer, mais surtout de devancer les automobilistes et camions au départ de ces croisements, qui pourraient ensuite tourner et avoir les cyclistes dans leur angle mort.



Panonceaux M12 « Cédez-le-passage cycliste »



Enfin, les **sas vélos aux feux de signalisation** réduiraient le stress des cyclistes au démarrage, lorsqu'aucune voie cyclable sécurisée n'est disponible pour circuler indépendamment. En effet, en l'absence de sas, il est particulièrement pénible et dangereux pour les cyclistes d'être côte-à-côte avec les voitures lorsque le feu passe au vert.



Sas vélo au sol et panneau M12 sous le feu tricolore, au croisement de la Chaussée Jules César et de rue du Général Leclerc à Eaubonne

La combinaison de ces trois préconisations améliorerait l'expérience globale de circulation en apportant sécurité et fluidité aux cyclistes.

#### **Mesure 9 : Mettre en place un comité vélo avec les usagers pour assurer un suivi des projets d'aménagements**

Dans une volonté de promouvoir l'usage du vélo au sein de la commune, et de permettre à de plus en plus d'usagers de le pratiquer, un comité vélo pourrait être mis en place pour communiquer sur les avancées des projets d'aménagements et créer une dynamique vertueuse. Le support et l'appui des cyclistes au sein de ce comité seraient l'occasion de fédérer et de rendre de plus en plus visible ces usagers, qui pourraient devenir des ambassadeurs soutenant ces décisions courageuses.

## **Comment faire d'Ermont une ville apaisée où chacun·e puisse se déplacer à vélo, de manière simple et sûre ?**

### **1. Retrouver le plaisir d'être dans l'espace public**

L'espace public est un lieu de vie où chacun·e doit pouvoir apprécier de flâner, se déplacer à pied ou à vélo parce que la ville est apaisée et accueillante. Malheureusement, **l'espace public d'Ermont est encore largement dominé par la voiture**, que ce soit pour la circulation ou le stationnement. Il est nécessaire de procéder à un rééquilibrage de l'espace public au profit des piétons et des cyclistes, et de prendre des mesures pour éviter le transit automobile.

- **Mesure 1 : Passer la ville à 30km/h**
- **Mesure 2 : Continuer le travail sur le plan de circulation**
- **Mesure 3 : S'assurer de la sécurisation des infrastructures piétonnes et cyclables déjà en place grâce à l'action de la police municipale**

### **2. Éduquer au vélo pour permettre de choisir sa mobilité**

Il est nécessaire de garantir à chacun·e de faire le choix de sa mobilité. Les formations et apprentissages donnent l'opportunité de découvrir et d'essayer de nouvelles manières de se déplacer. Ils permettent également d'assimiler les règles de conduite à vélo et de diffuser les bons comportements à adopter par les cyclistes dans l'espace public.

- **Mesure 4 : Mettre en place le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles**
- **Mesure 5 : Encourager l'apprentissage du vélo pour les adultes**

### **3. Connecter les quartiers de la ville et les communes voisines avec des itinéraires cyclables sécurisés et continus**

Le vélo représente une alternative pertinente à la voiture sur des distances courtes. Pour encourager les déplacements à vélo, il faut garantir aux cyclistes de pouvoir se déplacer en sécurité sur un trajet continu pour rejoindre les grands pôles de la ville et les communes voisines.



- **Mesure 6 : Développer un plan vélo qui relie les grands pôles de la commune (gare, écoles, gymnases)**
- **Mesure 7 : Développer des aménagements qui desservent les grands pôles de la commune (gare, écoles, gymnases) et permettre le stationnement vélo**
- **Mesure 8 : Mettre en place les double-sens cyclables, les cédez-le-passage au feu et les sas vélo**
- **Mesure 9 : Mettre en place un comité vélo avec les usagers pour assurer un suivi des projets d'aménagements**