

Municipales 2020



**Nos propositions pour
faire de Courbevoie une ville 100 % cyclable !**



1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat	4
2 - Développer un réseau cyclable cohérent	6
3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous	8
4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo	10
5 - Promouvoir une culture vélo à Courbevoie	12
Pacte pour le vélo à Courbevoie	14
Les 4 engagements clés	14
Les propositions du plan vélo	15
Éléments de chiffrage pour les infrastructures	18

Pour nous contacter :

- mdb92courbevoie@sfr.fr
- <https://twitter.com/CourbevoieMdb>



Le vélo : une demande forte des habitants !

Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de votre commune. Si le vélo ne représente aujourd'hui que 2% des déplacements, la demande est immense !

Le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 2001.

En atteste également l'augmentation des ventes de VAE (Vélo à Assistance Électrique) en 2017 : + 90% par rapport à 2016 et un total de 255 000 VAE vendus.

Le nombre de répondants au Baromètre des villes cyclables, grande enquête menée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette, est lui aussi révélateur : 227 réponses à Courbevoie en 2019 contre 107 en 2017.

Cette enquête a également révélé que Courbevoie est mal classée par rapport aux villes de sa catégorie (niveau "F", le pire étant "G")

Le principal frein au développement du vélo est aujourd'hui le sentiment d'insécurité des pratiquants. Les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique pour 41% des répondants. Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité.



Carte du ressenti sécurité (version de travail)



Source : MDB Courbevoie, carte du ressenti sécurité

- **vert** : sécurité, on y ferait rouler un enfant de 10 ans sans appréhension
- **jaune** : acceptable pour un cycliste moyen
- **orange** : mise en danger partielle (à cause de la circulation, du comportement des autres usagers)
- **rouge** : zone dangereuse, pour cycliste expérimenté uniquement.

Nous vous proposons ici cinq leviers sur lesquels vous pouvez agir pour rendre votre commune cyclable et accueillante pour les piétons et les cyclistes et répondre à cette demande des habitants.

1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat

Adopter un plan vélo ambitieux, **financé** (entre 8 et 20 euro/an/habitant), et **concerté** dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat.

L'objectif d'un plan vélo est de définir un **réseau cyclable communal** et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de rallier les différents pôles d'attractivité et de transport de la commune de manière rapide,

sécurisée et confortable.

Ce réseau doit être **cohérent** et **sans interruption**; Il est essentiel que les **axes structurants (principalement les départementales) soient priorités**.

Une fois le réseau en place, il est important de **maintenir le réseau en bon état** pour conserver de bonnes conditions de circulation.

- **Proposition n°1** : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal.

Exemple : la communauté d'agglomération de Saint Quentin en Yvelines est dotée d'un schéma directeur cyclable depuis 2009. *"Son utilisation ne concerne pas que les loisirs. Ce plan se veut utilitaire. C'est pour cette raison que des pictogrammes des principaux équipements (collèges, gymnases, mairies...) y figurent"*, précise Yann Maublanc, de la direction transports et déplacements.

- **Proposition n°2** : Mettre en place un comité vélo régulier.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de **dialoguer** régulièrement, en particulier en amont des projets, avec les représentants des cyclistes. Cette concertation permettra de mieux adapter les projets aux besoins des habitants et des cyclistes et s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

A ce titre nous recommandons la mise en place d'un(e) **interlocuteur(e) vélo** unique représentant la municipalité..

Exemple : grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92) a été classée première au baromètre des villes cyclables de la FUB ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux*, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. *Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux.* »

2 - Développer un réseau cyclable cohérent



Lorsque la circulation automobile est dense et rapide (50 km/h), les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de faire du vélo son moyen de déplacement.

Un carrefour, un pont sans aménagement cyclable peut suffire à dissuader les habitants d'utiliser le vélo comme mode de déplacement.

Exemple : Pont de Courbevoie



Source : twitter.com

Pont de Courbevoie : Les bordures en ciment ne permettent pas une évacuation d'urgence dans le cas où un véhicule se rabat sur le cycliste

Une succession d'aménagements déconnectés les uns des autres restera souvent inutilisés à l'image d'une route qui serait constamment interrompue par des passages non carrossables. La continuité du réseau est un critère de sécurité majeur et la condition pour permettre le développement du vélo.

Pour permettre des déplacements rapides, les itinéraires doivent être le plus direct possible.

Pour cela, au vu du contexte mille-feuille administratif territorial, il est également crucial de **soutenir la création d'un réseau à plus grande échelle dans les différents instances (intercommunalité, département,...)**

- **Proposition n°3** : créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation.
- **Proposition n°3bis** : Donner la priorité aux cyclistes dans les aménagements de voirie (priorité à la piste cyclable lors de croisement de rue, vélorue)

- **Proposition n°3ter** : Sur les axes principaux, modifier le rythme des feux pour créer des ondes vertes à 20km/h
- **Proposition n°4** : Mettre en place des itinéraires cyclables **jalonnés** et identifiés par des panneaux dédiés "itinéraire vélo" pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – gare de Bécon et Courbevoie Centre, écoles, Lycées, commerces, équipements municipaux, La Défense.
- **Proposition n°5** : créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines (Puteaux, Neuilly, Nanterre, Levallois, La Garenne Colombes), et soutenir la création de réseaux territoriaux (par exemple RERV).

Exemple : passage de Courbevoie à Puteaux



Source : Google Maps

Passer de Courbevoie à Puteaux suppose de franchir ce tunnel sous la Défense mal éclairé et non aménagé. Le ressenti d'insécurité est maximum.

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Courbevoie souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic - largement constitué de véhicules en transit ne faisant que traverser notre ville - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. **Favoriser le vélo c'est aussi construire une ville où les nouvelles générations**

ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer seul dans la rue, où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité et où le commerce de proximité se développe à nouveau.

Une ville pour ses habitants et non pour le trafic automobile

Les quartiers résidentiels souffrent aujourd'hui des nuisances liées au trafic de transit. Le développement des applications GPS comme Waze a transformé des rues calmes en itinéraire malin pour automobilistes pressés. Rediriger ce trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour un calme retrouvé pour les quartiers résidentiels et pour la pratique du vélo dans ces quartiers apaisés.

Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet à moyen terme de fluidifier la circulation, de **réduire les embouteillages et donc les nuisances** qu'ils produisent en limitant l'usage de la voiture aux déplacements et aux personnes pour lesquelles la voiture est nécessaire (personnes handicapées ou ayant des difficultés à marcher, déplacement de marchandises lourdes...)

- **Proposition n°6** : Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit automobile dans les quartiers résidentiels (ex : Rue Jean-Pierre Timbaud) et les centres villes (rue de Bezons, Bécon) et le concentrer sur les grands axes.
- **Proposition n°7** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. Par exemple, rendre la zone 20 de Bécon effective.
- **Proposition n°8** : Créer des zones à très faible circulation par exemple certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.

Exemple : Fontainebleau en Seine et Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : *“On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable en contresens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !”* Virginie Perrachon (LR), adjointe au maire en charge des déplacements.

Encourager les moyens de déplacement alternatifs à la voiture

Une ville accueillante est une ville où la voiture ne monopolise pas l'espace public, c'est une ville où il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette ou en vélo. **Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.**



- **Proposition n°9** : Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux.
- **Proposition n°10** : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.

On peut par exemple rendre l'espace public aux piétons en passant les rues concernées en sens unique, en élargissant les trottoirs et en empêchant le stationnement sur trottoir ou en double file.

- **Proposition n°11** : Maintenir payant le stationnement en surface pour les voitures; Remplacer les parkings deux roues sur trottoir comme la ville en a multipliés ces dernières années par des parking vélos. Verbaliser les stationnements 2RM sur trottoir.
- **Proposition n°11bis** : Rendre payant le stationnement des 2RMs

Exemple d'aménagement : Vélorue



4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo

Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier,

notre commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d'activité et de transport. Cela favorise l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun, mais aussi l'attractivité de ces pôles où se concentrent habitants et activités économiques. Associer vélo et commerces de proximité, notamment en centre-ville, est une bonne idée pour l'économie locale ! Les cyclistes sont des clients plus réguliers, et finalement dépensent plus que les automobilistes. Le stationnement aux abords de ces commerces permet de favoriser cette dynamique.

A noter que la loi LOM adoptée le 19 novembre 2019 crée une nouvelle obligation en matière de stationnement :

« Art. L. 118-5-1. – Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

- **Proposition n°12** : Offrir du stationnement vélo sécurisé (exemple Veligo ou Vélobox) dans l'espace public à proximité des pôles d'activité et écoles, ainsi pour du stationnement résidentiel
- **Proposition n°13** : Planter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Supprimer les places de stationnement 5 mètres avant les passages piétons.
- **Proposition n°14** : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création/réfection de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

Soutenir l'achat de vélo

Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes. Soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en place. Ce soutien peut prendre la forme d'une aide à l'achat (potentiellement sous conditions de ressources) comme c'est le cas aujourd'hui pour le vélo à assistance électrique (VAE) dans de nombreuses communes.

- **Proposition n°15** : Maintenir l'aide à l'achat d'un VAE pour les particuliers. Créer une aide pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur)
- **Proposition n°16** : Maintenir et renforcer l'implantation de services de location courte durée (L'APUR recommande 18 Stations Vélib pour une ville telle que Courbevoie)



Exemple : La ville de Suresnes a mis en place une aide à l'achat de vélo à assistance électrique et en 2016, 66 personnes ont bénéficié de cette aide.

Soutenir les services vélo comme les vélo-écoles et les ateliers

Favoriser le vélo c'est aussi permettre le développement de biens et services qui y sont liés, et surtout des entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...). Augmenter les déplacements à vélo c'est créer des emplois non délocalisables, et dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°17** : Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations
- **Proposition n°18** : Créer une maison des mobilités actives accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans votre ville. Un conseiller mobilité durable accompagnera les 10 000 utilisateurs de la voiture individuelle à faire la transition pour leur trajet domicile-travail

Sécuriser la pratique du vélo

Les infrastructures cyclables (pistes et bandes cyclables , sas aux feux) sont des éléments essentiels de la sécurité à vélo.

Bien des accidents peuvent arriver lorsque ceux ci ne sont pas respectés. Par exemple en cas de non respect du sas vélo, le cycliste est moins visible des autres usagers de la route et risque un accident lorsque le feu passe au vert.

La vidéo-verbalisation est un moyen particulièrement efficace, sa mise en place rue de l'Alma a produit un effet immédiat. A contrario, la piste rue Armand Silvestre qui n'en bénéficie pas est systématiquement encombrée par des véhicules en stationnement.

- **Proposition n°19** : Faire respecter les infrastructures , notamment par le développement de vidéo-verbalisation

5 - Promouvoir une culture vélo à Courbevoie

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité.

Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Favoriser le vélo, et notamment son



apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6^e doit être capable de rouler à vélo. Courbevoie peut accompagner cette mesure !

- **Proposition n°20** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°21** : Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.

Exemple : la ville de Meudon, pionnière en la matière a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à tous et toutes, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !

Le vélo pour les services et les agents municipaux

Enfin, **le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux**. Les communes peuvent promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas par exemple. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

Développer le vélo, c'est enfin montrer l'exemple en proposant aux agents municipaux le forfait mobilité durable :

- **Proposition n°22** : Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts,...).
- **Proposition n°22bis** : Remplacer l'ensemble des 2 roues motorisés municipaux par des vélos électriques.
- **Proposition n°22ter** : Créer/développer des brigades à vélo de policiers municipaux dans le but d'améliorer leur proximité avec les citoyens et mieux lutter contre le stationnement abusif en double file.
- **Proposition n°23** : Proposer le forfait mobilité durable aux agents municipaux.

Exemple : La ville des Mureaux a été la première commune d'Île-de-France à proposer l'IKV pour ses agents dès la rentrée 2018. Depuis, Michel Carrière, maire-adjoint chargé des mobilités, estime « *c'est évident qu'il y a une montée en puissance. Le nombre*



d'agents qui viennent à la mairie à vélo a sensiblement augmenté ».



Pacte pour le vélo à Courbevoie

Les 4 engagements clés

En tant que candidat(e) à l'élection municipale de Courbevoie, je m'engage si je suis élu(e) à :

	Oui	Non
1. Adopter un plan vélo financé (800K€ à 1.7M€ / an) en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal.		
2. Mettre en place un comité vélo régulier.		
3. Modifier le partage de l'espace public pour favoriser les mobilités douces		
4. Soutenir activement le vélo à l'échelle territoriale (POLD, département)		

Fait à Le

Signature :



Les propositions du plan vélo

Nous avons établi une liste de propositions détaillées qui pourront faire partie du futur plan vélo, **vous pouvez également exprimer votre accord ou désaccord par rapport à celles-ci.**

- Les propositions rapides à mettre en place sont en **vert**,
- les moyens terme en **orange**,
- Les long terme sont en **rouge**

Proposition N°		Oui	Non
Niveau 1 : Permettre à Courbevoie de rattraper son retard en terme d'aménagement et de culture vélo			
1	Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal.		
2	Mettre en place un comité vélo régulier.		
3	Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation.		
4	Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – gare de Bécon et Courbevoie Centre, écoles, Lycées, commerces, équipements municipaux, La Défense.		
7	Maintenir la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité. (Par exemple, rendre la zone 20 de Bécon effective)		
9	Généraliser les double-sens cyclables et les cédez-le-passage cycliste aux feux.		



11	Maintenir payant le stationnement en surface pour les voitures; Remplacer les parkings deux roues sur trottoir comme la ville en a multipliés ces dernières années par des parking vélos. Verbaliser les stationnements 2RM sur trottoir.		
13	Planter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces. Supprimer les places de stationnement 5 mètres avant les feux et passages piétons.		
5	créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines (Puteaux, Neuilly, Nanterre, Levallois, La Garenne Colombes), et soutenir la création de réseaux territoriaux (par exemple RERV).		
14	Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création/réfection de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social		
16	Maintenir et renforcer l'implantation de services de location courte durée (passer à 18 Stations Vélib)		

Proposition N°		Oui	Non
Niveau 2: Rejoindre le peloton de tête des villes cyclables des Hauts-de- Seine			
15	Maintenir l'aide à l'achat d'un VAE pour les particuliers. Créer une aide pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur)		
9	Créer des zones à très faible circulation par exemple certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles.		
10	Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles, crèches, VAL aux heures d'entrée et de sortie des classes.		



12	Offrir du stationnement vélo sécurisé (exemple Veligo ou Vélobox) dans l'espace public (à proximité des pôles d'activité et écoles), ainsi pour du stationnement résidentiel		
21	Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.		
22	Equiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts).		
23	Proposer le forfait mobilité durable aux agents municipaux		

Proposition N°		Oui	Non
Niveau 3: Avoir une politique vélo ambitieuse et faire de Courbevoie une ville leader en France			
6	Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit automobile dans les quartiers résidentiels (ex : Rue Jean-Pierre Timbaud) et les centres villes (rue de Bezons, Bécon) et le concentrer sur les grands axes.		
3bis	Donner la priorité aux cyclistes dans les aménagements de voirie (priorité à la piste cyclable lors de croisement de rue, vélorue)		
3ter	Sur les axes principaux, modifier le rythme des feux pour créer des ondes vertes à 20km/h		
17	Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations		
18	Créer une maison des mobilités actives accueillant un conseiller mobilité durable, et les acteurs associatifs vélo		
19	Faire respecter les infrastructures , notamment par le développement de vidéo-verbalisation		

11bis	Rendre payant le stationnement des 2 roues motorisés		
20	Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.		
22bis	Remplacer l'ensemble des 2 roues motorisés municipaux par des vélos électriques.		
22ter	Créer/développer des brigades à vélo de policiers municipaux dans le but d'améliorer leur proximité avec les citoyens et mieux lutter contre le stationnement abusif en double file.		
	Déployer des compteurs vélos pour mesurer la progression des déplacements à vélo		

Éléments de chiffrage pour les infrastructures

Les éléments de chiffrage suivants sont donnés à titre indicatif et peuvent varier selon la qualité d'infrastructure et les contraintes d'aménagement.

ml = mètre linéaire

Ratios d'aménagement :

- Doubles-sens cyclables en zone 30 : 10 €/ml
- Bandes cyclables ou couloirs mixtes bus-vélos sans reprise de chaussée : 50 €/ml
- Bandes cyclables ou couloirs mixtes bus-vélos avec reprise de chaussée et carrefours : entre 150 et 500 €/ml
- Pistes cyclables sans reprise de chaussée : entre 300 et 500 €/ml
- Pistes cyclables avec reprise de chaussée et carrefours : entre 500 et 1500 €/ml
- Voie verte : entre 100 et 150 €/ml (stabilisé) ou entre 300 et 400 €/ml (enrobé)

Source : Grand Lyon (2010)

