



Municipales 2020

Les 25 propositions de Colombes à vélo pour faire de Colombes une ville 100 % cyclable !

Le vélo : une demande forte des habitants !

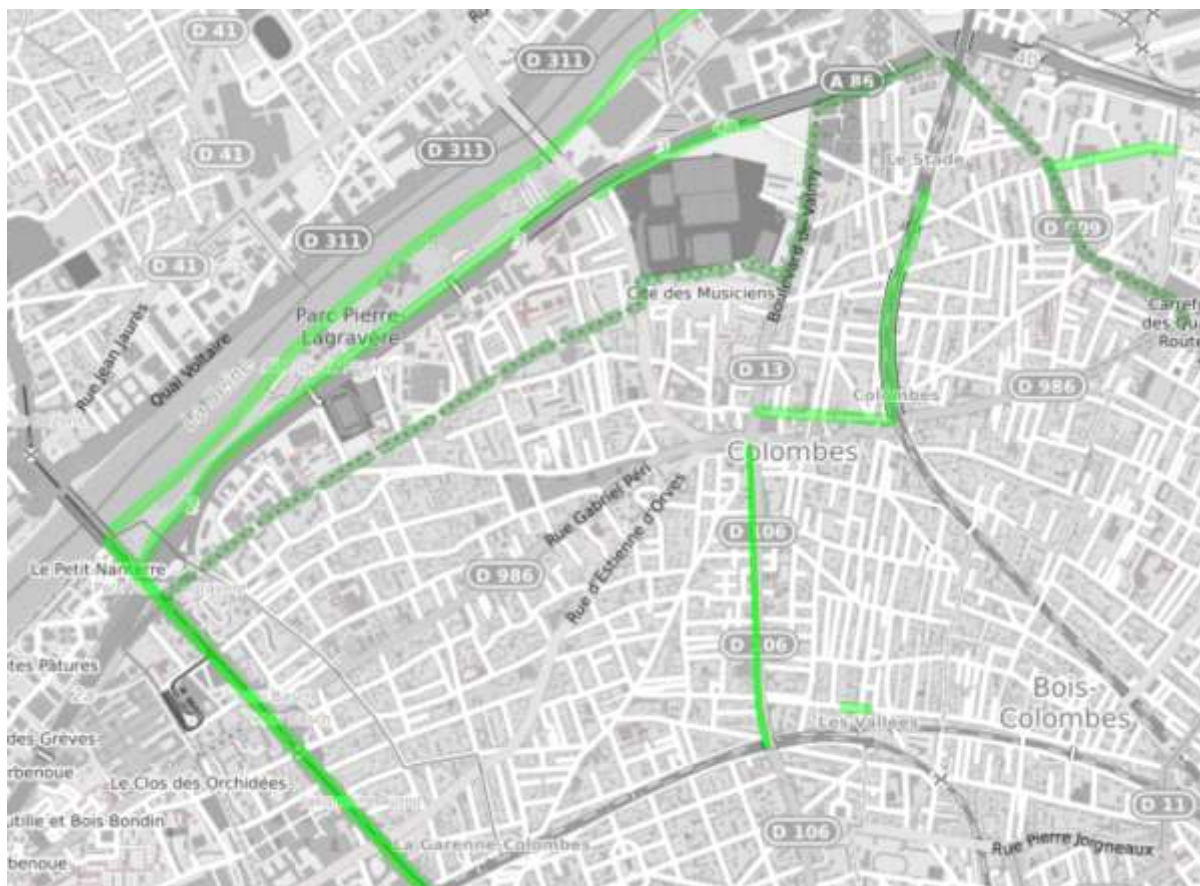
Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants de notre commune.

Nous constatons que les transports en commun sont saturés sur Colombes et en particulier les bus.

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 [Baromètre des villes cyclables](#), grande enquête menée en 2017 par la Fédération des usagers de la bicyclette, est lui aussi révélateur : 170 personnes ont répondu dans notre ville et 113 000 dans toute la France.

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 et d'anticiper la pratique croissante du vélo dans les déplacements à l'avenir (9% des déplacements selon les objectifs du plan vélo national)

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.



Réseau cyclable actuel et planifié (T2)

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

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, 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 interruptions. Par ailleurs un plan vélo local est la condition pour bénéficier de financements de la Région. Afin de répondre aux attentes des habitants, il est important de concerter ce plan vélo pour prendre en compte l'ensemble des usages.

- **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

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est essentiel de dialoguer régulièrement, et surtout 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 de s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

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

Ce comité vélo pourrait rassembler les commissions vélos des conseils de quartier, les associations de vélos, les élus en charge des mobilités et des aménagements.

Il aurait la charge de superviser la réalisation effective du plan vélo sur la ville et l'adaptation de celui-ci aux besoins des habitants.

Ce comité aurait la charge d'organiser la concertation au plus près des besoins et propositions des habitants.

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. 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.

Colombes à vélo met à contribution un plan d'aménagement qui pourrait entrer dans les concertations de début de mandat pour un réseau cyclable sincère sur notre ville : <http://u.osmfr.org/m/340227/>

- **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 suivants et en particulier : **[4 Routes/4 Chemins], [Pont neuf / pont Charlebourg], [Pont d'Argenteuil / Pont de la puce]** ; dans l'Hyper centre, autoriser les vélos à rouler sur les voies de bus.
- Ces pistes doivent être connectées avec le réseau cyclable des communes voisines : Argenteuil ; Nanterre université ; Vers courbevoie et vers Asnières ; et travailler à la maille de l'intercommunalité et des territoires du grand Paris pour garantir les continuités entre les villes.



Axes Cyclables sécurisés et itinéraires BIS envisageables

- **Proposition n°4** : Mettre en place des « itinéraires cyclables familles » jalonnés et avec priorité aux mobilités douces pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – Gares (Centre, Les Vallées, Le Stade et La Garenne Colombes), Arrêts T2 (Jacqueline Auriol, Victor Basch), Hypercentre (mairie, rue St Denis), Zone culturelle (Conservatoire, MJC, Avant-Seine), Zone scolaire Mautpassant-Tour d'Auvergne, Zone sportive de l'Île Marante (Piscine, Patinoire, Tennis). Ces itinéraires cyclables pourraient être définis avec les habitants des quartiers. Les rues sélectionnées devenant des zones apaisées à priorité vélo/trottinettes et personnes à mobilité réduite.



Itinéraires cyclables familles avec priorité aux mobilités douces et zones de rencontres

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Colombes 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°5** : Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes. C'est notamment le cas de la **rue d'Estienne d'Orves** qui devrait être favorable aux vélos, et en double sens cyclable, le trafic étant relayé sur l'A86 – c'est le cas aussi de la **rue des Champarons** que les automobilistes utilisent comme un raccourci, alors que nous la souhaiterions à 30 km/h avec un double sens cyclable ou encore de la **rue Colbert** qui sert d'itinéraire de délestage de l'avenue Charles de Gaulle.
- **Proposition n°6** : 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) – en particulier dans les rues Moslard et Salvador Allende. A l'inverse de l'aménagement récent de la rue de l'agent Sarre qui donne la priorité aux voitures et ne permet pas un déplacement sécurisé en vélo.
- **Proposition n°7** : Développer des zones de rencontre (limitée à 20 km/h) dans les zones à forte présence de piétons et notamment devant toutes les écoles.
- **Proposition n°8** : Réduire le stationnement voiture de surface pour permettre de construire des voies pour mobilités douces (Colombes à vélo estime à 30 stades de foot la surface dédiée aux parkings de voitures en surface sur Colombes)

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.
- **Proposition n°11** : Rendre payant le stationnement en surface dans les zones d'activités pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner l'avantage aux autres modes de déplacement

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.

- 1 - **Proposition n°12** : Offrir du stationnement vélo sécurisé de type véligo à proximité de l'ensemble des nœuds d'intermodalités de la ville (Gares et arrêts de tram notamment).
- 2 - **Proposition n°13** : Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces et des lieux d'activités (gares ; centre sociaux ; médiathèque...) en substitution de places de parkings voiture en surface.
- 3 - **Proposition n°14** : Installer des vélobox fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.
- 4 - **Proposition n°15** : Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.
- 5 - **Proposition n°16** : Subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social en construction ou existant.

- **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°17** : Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur). Aider au développement d'un marché de l'occasion accessible par le développement des ateliers de remise en état de vélos inutilisables.
- **Proposition n°18** : favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée et proposer des aides à la location (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

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°19** : Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations
- **Proposition n°20** : Créer une maison de la mobilité accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans votre commune ainsi que des services pour permettre d'éviter l'achat d'une voiture. Disposer d'une flotte de vélos de prêts pour inciter les habitants à s'équiper.

5 - Promouvoir une culture vélo à Colombes

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. La ville de Colombes doit accompagner cette mesure !

- **Proposition n°21** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°22** : Créer des lieux d'apprentissage du vélo ouverts à tous.
- **Proposition n°23** : Organiser un service de prêt de vélo adapté à chaque classe d'âge pour fiabiliser l'apprentissage et inciter les familles à acheter un vélo pour leur enfant (pour faire suite aux sessions d'apprentissages).

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.

- **Proposition n°24** : 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, police municipale).

Développer le vélo, c'est enfin montrer l'exemple :

- **Proposition n°25** : Proposer le forfait mobilité (nouvelle forme de l'Indemnité Kilométrique Vélo) aux agents municipaux pour inciter à l'utilisation du vélo pour se rendre au travail

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* ».

Annexe : Pacte pour le vélo à Colombes

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

★ *Priorités Colombes à vélo*

Proposition N°		Oui	Non
	1 - Adopter un plan vélo		
	- 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 -		
	2 - Créer un réseau cyclable		
3	- Créer des pistes cyclables sur les axes à forte circulation et créer les interconnexions cyclables avec les villes voisines		
4	- Mettre en place des itinéraires cyclables familiaux en concertation avec les associations de vélo et les conseils de quartier		
	3 - Construire une ville apaisée pour tous		
5	- Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes		
6	- Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h sur l'ensemble des voies communales, avec double sens cyclable, en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective		
7	- Développer des zones de rencontres limitées à 20 km/h dans les espaces à forte densité piétonne et devant les écoles		
8	- Réduire le stationnement voiture de surface		
9	- Généraliser les cédez-le-passage cycliste aux feux		
10	- Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes.		
11	- Renforcer le stationnement payant en surface des zones d'activités pour les voitures et les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement.		
	4 - Actionner tous les leviers nécessaires au développement du vélo		
12	- Offrir du stationnement vélo sécurisé de type véligo à la station Victor Bach T2 et au carrefour des 4 routes (T1), ainsi qu'aux Courtilles (M13)		

13	- Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces, et des lieux d'activité.		
14	- <i>Installer des vélobox fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.</i>		
15	- Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.		
16	- Subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.		
17	- Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur).		
18	- Favoriser l'implantation de service de location de vélo à courte et longue durée		
19	- Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations		
20	- Créer une maison de la mobilité accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans notre ville		
5 - Promouvoir une culture vélo			
21	- Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école		
22	- Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo		
23	- Organiser un service de prêt de vélo adapté à chaque classe d'âge		
24	- Équiper les services municipaux en vélos et vélo-cargo pour réaliser déplacements et certaines livraisons municipales à vélo (repas à domicile, entretien des espaces verts, police municipale, ...)		
25	- Proposer le forfait mobilité aux agents municipaux		

Fait à

Le

Nom :

Signature :