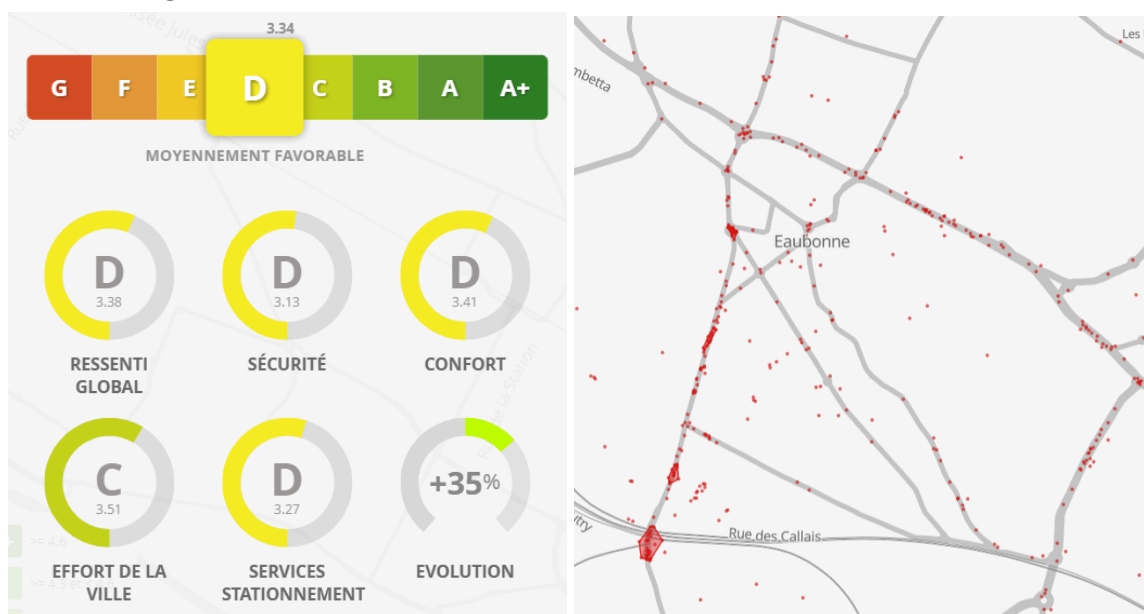


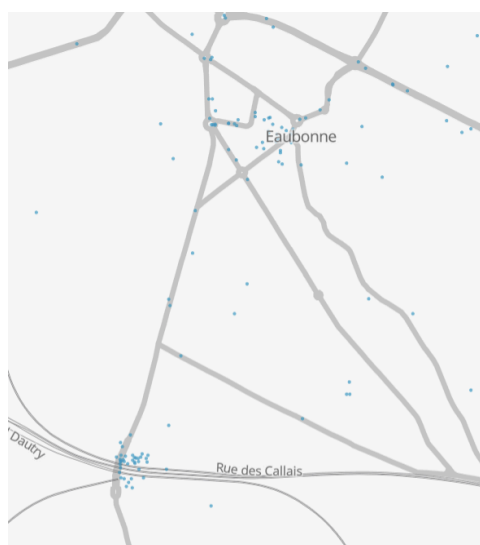
Propositions pour le vélo à Eaubonne

Constat : Eaubonne est évaluée comme une ville moyennement cyclable par le dernier Baromètre des villes cyclables.



La carte des **points rouges** désignent les principaux axes et ronds points, sans surprise.

En termes de **stationnement**, sans surprise l'accent est mis par les usagers sur le pôle gare et le centre ville.





Le vélo transforme le quotidien de manière immédiate

Dans les petites communes comme dans les grandes villes, le vélo offre une réponse concrète aux enjeux de proximité : se déplacer sereinement, à moindre coût, tout en préservant la qualité de vie. **Il transforme le quotidien de manière immédiate** – des rues plus apaisées, des trajets plus sûrs pour les enfants, un accès facilité aux services, et des déplacements plus simples pour toutes et tous.

Nous souhaitons qu'à Eaubonne faire du vélo soit une **solution accessible, efficace et bénéfique pour tous**.

Le positionnement de MDB n'est pas celui d'"idéologues jusqu'au-boutistes qui n'ont d'autre volonté que celle d'imposer leurs pistes cyclables envers et contre tout". Il n'est pas non plus celui d'usagers résignés à attendre d'improbables arbitrages. **Nous souhaitons pouvoir travailler avec les équipes municipales et leurs services** et partager le savoir-faire reconnu de nos associations faitières que ce soit la FUB ou le Collectif vélo Ile-de-France.

A ce titre, nous constatons que **l'ambition des différentes équipes municipales ces dernières années en matière cyclable demeure faible**. Le logiciel qui continue malheureusement à dominer est celui consistant à ne céder aucun espace pris aujourd'hui par les véhicules motorisés, que ce soit en termes de stationnement ou de révision des plans de circulation. Certes, la ville a légèrement progressé dans le dernier baromètre, mais nous ne pouvons nous contenter d'une ville "moyennement cyclable".

C'est pourquoi nous souhaitons vous proposer de signer la **Charte Vélo de la FUB** pour confirmer votre engagement résolu en faveur du vélos et des mobilités actives : https://municipales2026.fub.fr/charte/pdf?code_insee=95203.

A minima, nous vous demandons, une fois élu, de replacer les besoins des habitants au cœur des décisions un **comité vélo** réunissant : élus, services techniques, associations d'usagers et autres acteurs concernés (parents d'élèves, commerçant-es, etc.).



Recommandations aux candidats

Aménager la ville pour apaiser la circulation et permettre une meilleure cohabitation

Apaiser la circulation, c'est faciliter la cohabitation entre tous les modes de transports. Une circulation automobile moins dense et moins rapide permet de laisser plus de place aux mobilités actives dans la ville, et de réduire le nombre d'accidents et leur gravité.

- **Réduire la vitesse : faire du 30km/h la norme en ville**

En cas de collision avec un 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. La limitation de la vitesse est la première mesure de sécurité routière. La baisse de la vitesse, en augmentant la sécurité réelle et perçue (moins de bruit, circulation automobile moins impressionnante), encourage le développement des mobilités actives.

La première mesure d'apaisement de la ville est le passage au 30 km/h. En Île-de-France, de plus en plus de villes passent à 30 km/h, quelle que soit leur couleur politique et qu'elles soient en petite ou en grande couronne : Soisy-sous-Montmorency, Boulogne-Billancourt, Massy, Aulnay-sous-Bois, Romainville, Saint-Ouen, Brétigny-sur-Orge, Antony... [Pour aller plus loin](#) : Le Cerema a sorti en août 2023 [une étude sur les enjeux et bénéfices de la ville 30](#).

A Eaubonne : passer Eaubonne à 30 km/h

- **Rendre le passage à 30 km/h effectif grâce à des aménagements contraignants**

Pour faire respecter le 30 km/h, les panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h ne suffisent pas. Un réaménagement de la voirie est nécessaire pour rendre effectif la mesure, ce qui permet d'éviter au maximum le recours à la sanction à laquelle les mairies sont souvent peu enclines. C'est plus coûteux pour la commune, mais sur le long terme cela sert le choix de passer la ville à 30. Il existe des solutions d'aménagements qui permettent de limiter la vitesse de circulation en contraignant la circulation automobile :

-> Réduire la largeur des voies : plus une voie est étroite, moins il est possible d'aller vite. À 3 mètres en sens unique avec double sens cyclable, vous contraignez fortement la vitesse mais l'espace est restreint pour se croiser. 4 mètres sont plus confortables mais incitent moins à réduire la vitesse automobile.



- > Des coussins ou dos d'ânes
- > Des plateaux traversants aux intersections
- > L'alternance du stationnement de part et d'autre de la chaussée
- > La création de chicanes

A Eaubonne : mettre en place un plan de déploiement tactique d'aménagements contraignants

- **Limiter le trafic de transit en travaillant le plan de circulation.**

Moins de trafic, c'est réduire la probabilité d'une collision entre un véhicule motorisé et un usager vulnérable de l'espace public. Un travail sur le plan de circulation de la commune permet de concentrer le trafic de transit sur un nombre limité d'axes, où un aménagement cyclable séparé doit être mis en place. Cela permet de libérer les rues résidentielles du trafic automobile, et de les rendre cyclables (avec notamment la mise en place de double-sens cyclables) et agréables pour les piétons. Les riverains en profitent également grâce à la baisse des nuisances (insécurité routière, pollution et bruit). Les élus ne sont pas favorables a priori à modifier le plan de circulation juste pour les cyclistes, mais ils sont pour lutter contre les effets de Waze et les conséquences d'une circulation automobile trop intense en secteur résidentiel.

Exemple : la ville de Montreuil a modifié le plan de circulation du quartier résidentiel Solidarité / Carnot pour limiter le trafic de transit et créer des "squares de poches". La démarche a été construite conjointement avec les associations vélo et les habitants.

A Eaubonne :

- le **Schéma directeur cyclable** mis en œuvre, s'il a le mérite d'exister, manque cruellement d'ambition, ne comportant quasiment aucun nouveau tronçon sécurisé. Sa remise à plat concertée est plus que souhaitable
- il faut **revoir les axes vélos où il y a un fort transit** : le Double Sens Cyclable n'est pas une solution sur un axe vélo structurant : Axe 1, la rue d'Estienne d'Orve exclut les cyclistes non aguerris (enfants, seniors, débutants) : vers la gare, les cyclistes subissent la pression des véhicules qui l'utilisent comme un axe de transit. Vers la mairie, aux heures de pointe, certains tronçons sont impraticables même pour des cyclistes aguerris, comme la rue d'Estienne d'Orve ou encore la rue Alexandre Dumas.
- il faut **préserver la Chaussée Jules-César du transit motorisé** sur son ensemble (surtout sur la partie entre la rue du Général Leclerc et la rue Jean-Jaurès) et plaider pour en faire un axe structurant départemental, conformément au souhait de Val Parisis : cette demande forte des associations n'a eu quasiment aucun soutien par les équipes municipales d'Eaubonne. On se contente dès lors d'un immobilisme là



encore complet alors que des avancées sont constatées sur les tronçons Nord. La solution est pourtant identifiée, travaillée avec le Collectif Vélo IdF, avec une révision indispensable du plan de circulation est une approche de type **vélorue**.

- Créer des aménagements séparatifs sur les principales artères à fort transit

A Eaubonne :

- traiter au plus vite l'**avenue Voltaire et l'avenue de Paris sur la D928** : on ne peut que déplorer l'immobilisme complet sur cet axe malgré plusieurs accidents impliquant les cyclistes et malgré une volonté de soutien du département. Ce constat est valable pour les deux derniers mandats. Le dernier blocage en date serait en partie dû à la volonté de l'équipe municipale actuelle de maintenir de quelques places de parking à grand gabarit dédiée à des camionnettes : cela n'est ni fondé ni acceptable. Au final, sur la totalité de l'avenue de Paris, les avancées ont été réalisées sur les portions Soisy et aucunement sur Eaubonne. Et les fonds du département voire de la région sont probablement désormais réalloués à d'autres priorités où le soutien municipal est plus manifeste.
- travailler avec la ville de Soisy pour **réduire la coupure urbaine** que représente l'avenue de Paris.
- travailler avec Ermont sur la **continuité vers la gare d'Ermont-Eaubonne** actuellement défaillante. La ville doit tenir son rôle au sein de Val Parisis et doit être moteur pour le réaménagement du pôle gare. Là encore, l'immobilisme persistant est inacceptable.
- **Apaiser faciliter l'accès aux écoles et apaiser leurs abords**
- *Créer un accès sécurisé jusqu'à l'entrée des collèges Jules-Ferry et André Chenier. Apaiser les abords des écoles primaires afin de permettre aux enfants et parents accompagnateurs de venir à vélo. Éviter les déposes minutes qui sont un appel à venir en voiture.*

Entretenir les infrastructures existantes pour limiter le risque d'accident

- *Pour les vélos, plus encore que pour les véhicules motorisés, l'état de la voirie est clef : à cet égard et les innombrables nids de poules qui jalonnent les rues d'Eaubonne sont extrêmement problématiques et mettent en danger les cyclistes et toutes les mobilités actives. Eaubonne mérite mieux qu'une voirie dans un*



déplorable depuis plus de 12 ans. Un plan résolu de réfection des chaussées s'impose et à cette occasion il faudra **que soit respecté l'article L. 228-2 du code de l'environnement** qui oblige de prévoir des aménagements cyclables lors de ces réfections

- Ne pas utiliser d'**enrobé projeté** sur la chaussée : ils dégradent le confort des cyclistes qui n'ont pas d'amortisseurs (sur les tronçons des axes 1 et 2, rue des jardins, rue du bel air).
- Entretien et rénover la **piste du Champ-de-Courses** qui est déformée par les racines.

Reprendre les carrefours dangereux

Les carrefours sont des lieux spécialement dangereux pour les cyclistes et les piétons, du fait des girations qui accentuent le phénomène des angles morts et le risque de collision. Des solutions existent pour limiter les accidents, notamment l'aménagement à la hollandaise et la mise en place d'îlots amandes, ou une modification du phasage de feux.

A Eaubonne :

- **Réaménager le rond point Aristide Briand** : ce rond point cumule tous les travers : non sécurisation pour les cycliste et stationnement sauvage illégal. Identifié depuis près de 10 ans, il n'est pas acceptable qu'aucune perspective d'amélioration ne se soit fait jour depuis. Les travaux de 2019 (simple élargissement du rond central et réfection de l'enrobé) sont une occasion totalement ratée. Et depuis, aucun plan n'a été porté par les acteurs communaux et départementaux. La prochaine équipe municipale doit vigoureusement porter ce dossier auprès du département en favorisant une option sécurisée, conforme aux recommandations du CEREMA. En outre, une verbalisation constante des véhicules stationnés sur le rond-point en toute illégalité et qui menace la circulation des cyclistes doit être impérativement menée.
- **Rond point de la mairie** : nombreux accidents de cyclistes déjà répertoriés.
- **Rond point au début du bd de la république** : vitesse élevée des véhicules, aucune sécurisation malgré un espace largement disponible. Un aménagement aux normes Cerama s'impose d'autant plus qu'une continuité avec le bd de la république est indispensable.

Développer une culture vélo

L'enjeu est de montrer que l'espace public n'est pas uniquement dédié à la voiture et que tous les usagers y ont leur place. Selon le magasin cyclable, Eaubonne est la ville où la vente de vélo cargo est la plus importante en Val d'oise. Pourtant, aujourd'hui à Eaubonne,



le sentiment des cyclistes - dont le nombre ne cesse d'augmenter - n'est clairement pas celui d'usagers bienvenus sur la voie publique, avec de multiples agressions verbales et conduites agressives constatées.

- Favoriser l'émergence d'une culture vélo

A Eaubonne :

- Favoriser l'installation d'un **vélociste** en centre ville
- Pérenniser et amplifier l'opération **Tous en selle**
- Se saisir pleinement de la présence de la **Maison du Vélo en gare d'Ermont-Eaubonne**. La ville doit clairement collaborer et promouvoir les offres et services de cet outil clef pour notre territoire

- Communiquer sur la ville apaisée et sur le respect des usagers vulnérables

L'explication facilite la compréhension d'une mesure. Le passage d'axes à 30 km/h peut être accompagné d'une campagne de communication. De la même manière, la ville peut communiquer sur les règles de partage de l'espace public.

A Eaubonne :

- globalement l'objectif des **axes vélo** mis en place est très mal compris et très peu approprié : la communication doit être améliorée avec la publication d'une carte par exemple
- se saisir de l'opportunité d'un **passage à 30km/h** pour communiquer sur l'objectif de ville apaisée.

- Former tous les enfants à la pratique du vélo en ville.

Former les enfants à la pratique du vélo, c'est transmettre aux futurs cyclistes les bons réflexes en matière de sécurité. C'est aussi créer de nouvelles habitudes de mobilité, et inciter à développer une ville cyclable à hauteur d'enfants : si on leur apprend à se déplacer maintenant il faut leur donner les moyens de le faire dans une espace public sûr. Le Savoir Rouler à Vélo est un dispositif national qui vise à rendre tous les enfants d'une classe d'âge autonomes dans la circulation à vélo. Ce savoir est dispensé à l'école primaire et sa mise en place est largement financée par le dispositif "[Génération vélo](#)". Les communes doivent être motrices en généralisant cet apprentissage dans leurs écoles primaires. Des intervenants extérieurs peuvent être mobilisés dans un premier temps, avant que le personnel municipal soit formé pour pérenniser le dispositif.

A Eaubonne : Financer et mettre en place le **Savoir Rouler à Vélo** dans toutes les écoles de la ville



Sanctionner les infractions

Si la prévention et l'aménagement de la ville sont indispensables pour assurer la sécurité des cyclistes, ils ne sont pas suffisants. La sanction reste efficace pour faire appliquer les règles et éviter que des mauvaises habitudes s'installent.

- Mobiliser la police municipale pour sanctionner les comportements dangereux

Aujourd'hui, la police nationale a désinvesti ses fonctions de police de la circulation. Ce sont les policiers municipaux qui ont repris cette tâche.

A Eaubonne : sensibiliser la police municipale aux comportements réellement dangereux pour les usagers vulnérables, qui nécessitent prévention et verbalisation. Par exemple :

- > stationnement automobile sur trottoir, passage piéton ou piste cyclable
- > non respect du passage piéton, par les automobilistes comme par les cyclistes
- > circulation automobile sur les aménagements cyclables
- > excès de vitesse automobile (l'acquisition de radars jumelle est nécessaire)

- Utiliser les caméras de vidéo protection existantes à des fins de verbalisation.

Aujourd'hui, un [grand nombre de villes franciliennes](#) ont un système de vidéoprotection, qu'elle soit de droite comme de gauche. Ces caméras existantes pourraient être mobilisées à des fins de vidéo-verbalisation, après décision du conseil municipal et demande auprès de la préfecture.

La vidéo verbalisation consiste en une verbalisation à distance par des agents assermentés (ASVP pour le stationnement uniquement, ou policier municipal pour tout type d'infraction), suite à des infractions constatées en temps réel par caméra. La vidéo-verbalisation automatique n'est pas légale.

À noter que l'infraction la plus simple à verbaliser est le stationnement gênant (double-file, stationnement sur aménagement cyclable ou voie bus), car le véhicule est à l'arrêt la plaque d'immatriculation bien lisible. Les infractions avec des véhicules en mouvement (non-respect du sens interdit, circulation en aire piétonne ou sur piste cyclable) sont plus difficiles à vidéo-verbaliser car la lecture des plaques en mouvement est plus difficile. La vitesse ne peut pas être verbalisée par les caméras, qui ne sont pas des radars.

L'effet de la vidéo-verbalisation est de verbaliser de manière plus systématique, et donc d'influencer durablement le comportement des usagers.



Exemple : le maire communiste de Montreuil (93) a mis en place la vidéo-verbalisation sur un de ses axes principaux particulièrement touché par le stationnement gênant. Après 4 années, le nombre annuel de verbalisations a été divisé par deux, de 10 000 à 5 000, signe qu'un changement de comportement a eu lieu. Des panneaux de communication particulièrement voyants sur la présence de vidéo-verbalisation ont été déployés.

Améliorer sensiblement l'offre de stationnement vélo

L'installation de stationnements vélos est la clef pour favoriser et encourager la pratique du vélo au quotidien. Les stationnements sécurisent les vélos contre les vols et permettent de rassurer les usagers. Il s'agit aussi de dédier des espaces au stationnement des vélos et ainsi éviter l'encombrement des espaces publics ou le stationnement sur du mobilier urbain non adapté. Pour accompagner l'augmentation de l'usage du vélo au quotidien, la création de stationnements est donc nécessaire.

- Aménager des stationnements accessibles, visibles et adaptés

Les critères d'aménagement de l'espace de stationnement sont l'accessibilité, la visibilité, l'éclairage du stationnement ou encore la séparation avec les véhicules motorisés. L'enjeu est aussi de prévoir suffisamment d'espace pour circuler, manœuvrer et stationner avec aisance les vélos. Différents exemples de dispositions avec les valeurs minimales d'espacement entre les supports d'attache sont illustrés dans ce guide. Les supports d'attache doivent respecter un certain nombre de critères pour répondre aux besoins de praticité et de sécurisation contre le vol. Les vélos doivent pouvoir être attachés au niveau du cadre et de la roue avant avec un antivol en U. La stabilité du vélo, l'attache rapide, facile et sans gêne doivent pouvoir être satisfaites.

A Eaubonne :

- Déployer une offre de stationnements dans tous les lieux du quotidien

S'assurer que les besoins de stationnements sont pourvus pour chaque type de lieu : les sites employeurs (entreprises, collectivités, associations, etc.), l'habitat collectif (copropriétés privées, habitat collectif, etc.), les espaces publics (centres-villes, services publics, commerces, sites culturels et sportifs, etc.), les pôles intermodaux (gares, sites de covoiturage, etc.) et les établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, etc.).



A Eaubonne : s'appuyer sur [Le guide de stationnement vélo \(édition novembre 2025\)](#) de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).