



Municipales 2020 :

Nos 25 propositions pour faire d'Argenteuil 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 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 : 109 personnes ont répondu dans notre ville. Une nouvelle enquête va être lancée en septembre et il sera intéressant d'analyser l'évolution des appréciations.

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.

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, 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 direction transports et déplacements.

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 s'assurer de la cohérence des choix techniques au regard des pratiques.

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

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 - Créer 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.

- **Proposition n°3** : créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les départementales et axes à forte circulation.
- **Proposition n°4** : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – gare du Centre, gare du Val, écoles, commerces (rue PVC, centre commercial Côté Seine, marchés...), équipements municipaux (Mairie, médiathèque, Figuiet Blanc, piscine, stades....)
- **Proposition n°5** : créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines (Bezons, Sartrouville, Corneilles, Sannois, Epinay, Colombes...).

3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants d'Argenteuil 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 dans les quartiers résidentiels et le concentrer sur les grands axes (A15, départementales).
- **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 petites rues du centre-ville).
- **Proposition n°8** : Créer des zones à très faible circulation (par exemple rue PVC) 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. **Les villes voisines de Bezons et Gennevilliers viennent également d'annoncer leur passage prochain progressif en ville 30.**



- **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 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

- **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.

- **Proposition n°12** : Offrir plus de stationnement vélo sécurisé, type Véligo gares du Centre et du Val.
- **Proposition n°13** : Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.
- **Proposition n°14** : Installer des vélobox fermés dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.
- **Proposition n°15** : Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics.
- **Proposition n°16** : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création 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°17** : Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur).
- **Proposition n°18** : Appuyer la demande de création de stations Vélib' supplémentaires ; Créer une aide pour l'abonnement Vélib' et pour la location longue durée de VAE IDF Mobilité.

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 ou pérenniser la mise à disposition de locaux pour ces associations
- **Proposition n°20** : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo à Argenteuil

Exemple : La ville de Houilles est en train d'étudier l'implantation d'une maison du vélo à côté de la gare avec un atelier vélo.

5 - Promouvoir une culture vélo à Argenteuil

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. Argenteuil peut 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 pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- **Proposition n°23** : Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école.

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 en proposant aux agents municipaux l'indemnité kilométrique vélo (IKV) :

- **Proposition n°25** : Proposer l'indemnité kilométrique vélo 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 ».