



“Faire de Boulogne-Billancourt une ville cyclable”

Municipales 2020

Propositions communes des associations

Paris en Selle, Mieux se Déplacer à Bicyclette & À vélo sans âge



I. Qui sommes-nous ?	2
II. Faire de Boulogne-Billancourt une ville cyclable	3
III. Constat et bilan	5
IV. Nos propositions	8
1. L'aménagement des grands itinéraires cyclables structurants	8
1.1. Axe Priorité 1 : rte. de la Reine - av. du Maréchal de Lattre de Tassigny - pt. de St Cloud	9
1.2. Axe Priorité 2 : quais de la Seine	11
1.3. Axe Priorité 3 : av. Général Leclerc - av. Edouard Vaillant - pt. de Sèvres	12
1.4. Axe Priorité 4 : av. Charles de Gaulle - bvd. Jean Jaurès - pt. de Billancourt	14
1.5. Axe Priorité 5 : av. André Morizet - bvd. de la République - pt. d'Issy	15
1.6. Carrefour Priorité 1 : Rond-Point Marcel Sembat	18
1.7. Carrefour Priorité 2 : Rond-Point Rhin et Danube	19
1.8. Carrefour Priorité 3 : Secteur du Pont de Sèvres	19
2. Des quartiers tranquilles pour les boulonnais et les boulonnaises	20
3. Liste complète des actions	23
Action 1 : Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté	23
Action 2 : Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées	23
Action 3 : Des connexions avec les villes voisines	23
Action 4 : Interdire les camions aux heures de pointe	25
Action 5 : Passer la ville en zone 30 (hors axes principaux)	26
Action 6 : Créer des zones à très faible circulation	27
Action 7 : Piétonniser le centre-ville	27
Action 8 : Généraliser double-sens cyclables, sas vélos, cédez-le-passage cycliste au feu (panneaux M12)	28
Action 9 : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes	28
Action 10 : Aménager des parkings vélo près des passages piétons	30
Action 11 : Étendre l'aide à l'achat à tous les types de vélos	32
Action 12 : Réprimer fermement le stationnement illicite	34
Action 13 : Lancer un plan de communication	36

I. Qui sommes-nous ?

Paris en Selle



Créée en 2015, l'association Paris en Selle compte plus de 1300 adhérents. Notre objectif est de "faire du vélo une évidence" - en d'autres termes, rendre le vélo accessible au plus grand nombre. Notre mission consiste ainsi à identifier les freins que rencontrent celles et ceux qui n'osent pas se mettre au vélo, et à tout faire pour les lever. Pour cela, nous participons au débat public et discutons avec les acteurs locaux.

Compte Twitter du groupe local de Boulogne-Billancourt [@pes_boulogne](https://twitter.com/pes_boulogne)

Contact: Paris en Selle – Pete Sedcole – pete.sedcole@parisenselle.fr 06 68 07 23 45

Mieux se Déplacer à Bicyclette



L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette, présente à Paris et en Île-de-France depuis 1974 compte aujourd'hui plus de 1500 adhérents dans 32 antennes locales. Nous oeuvrons au niveau local et départemental pour faire du vélo un moyen de déplacement pratique, sûr et confortable pour tous les Franciliens quels que soient leur âge ou leur niveau. Nous agissons à la fois en proposant des services aux cyclistes et en dialoguant avec les acteurs de la mobilité sur les projets d'aménagement.

Compte Twitter du groupe local de Boulogne-Billancourt [@MDB_BB](https://twitter.com/MDB_BB)

Groupe Facebook pour la mobilité à Boulogne-Billancourt [Mobi BoulBi](https://www.facebook.com/MobiBoulBi)

Contact: MDB-BB – Frédéric Caroff – frederic.caroff@gmail.com 06 67 89 30 47

A Vélo Sans Âge



L'association A Vélo Sans Âge créée en France en 2015, emmène en promenade avec un triporteur à assistance électrique, des seniors qui ont du mal à se déplacer ou des personnes en situation de handicap. Elle utilise les pistes cyclables et est donc très sensible au travail des associations partenaires dans ce domaine afin que les déplacements de ses passagers se fassent en toute sécurité.

Contact: A Vélo Sans Âge – Soizic Le Tallec – soizic.letallec@laposte.net 06 13 07 57 75

II. Faire de Boulogne-Billancourt une ville cyclable

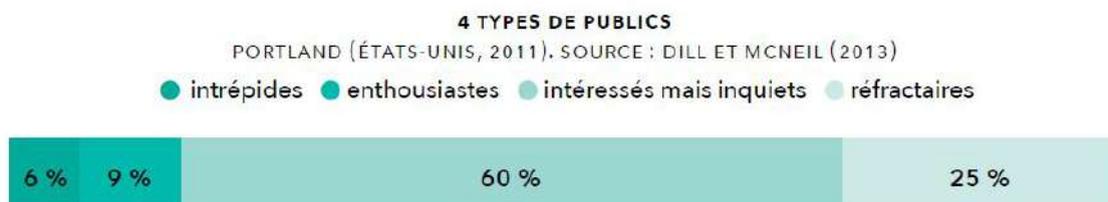
Un potentiel peu exploité

Un urbanisme fortement tourné vers la voiture, au détriment des modes de déplacement actifs et des espaces verts, une forte densité de stationnement en voirie, des axes de circulation hautement capacitaires font de Boulogne-Billancourt une ville dominée par les véhicules motorisés et hostile aux déplacements à vélo.

Pourtant, la ville a un fort potentiel pour le développement des modes actifs. Elle est plate et de superficie restreinte, avec de nombreux commerces, services et équipements de proximité : elle dispose donc de beaucoup d'atouts qui permettront de favoriser les déplacements à vélo et à pied.

Notre vision pour demain : le vélo pour tous

L'objectif n'est pas d'améliorer le confort pour les cyclistes existants, mais de **donner l'opportunité à de nombreux bouloonnais de pouvoir utiliser le vélo en toute sécurité et ainsi d'éviter les transports inutiles en voiture**. En effet, nous savons que le sentiment d'insécurité est un des principaux freins à l'augmentation de la pratique du vélo.



Les études montrent que les personnes "intéressées mais inquiètes" représentent 60 % de la population.

Il n'est pas question d'opposer la voiture au vélo mais bien de **rééquilibrer les usages en fonction de la distance parcourue**. Cela aura pour effet de fluidifier la circulation automobile et de désaturer les transports en commun, permettant ainsi aux personnes qui en ont vraiment besoin de pouvoir circuler ou se garer.

Notre vision : avant la fin de la prochaine mandature, les grands axes de la ville assureront une continuité de réseau permettant aux cyclistes de tous les âges de se déplacer en sécurité, enfants et grands-parents compris. Dans les quartiers résidentiels débarrassés des nuisances (pollution, bruit, congestion, stationnement opportuniste), piétons et cyclistes cohabiteront paisiblement et les enfants pourront se rendre seuls à l'école sans risque.

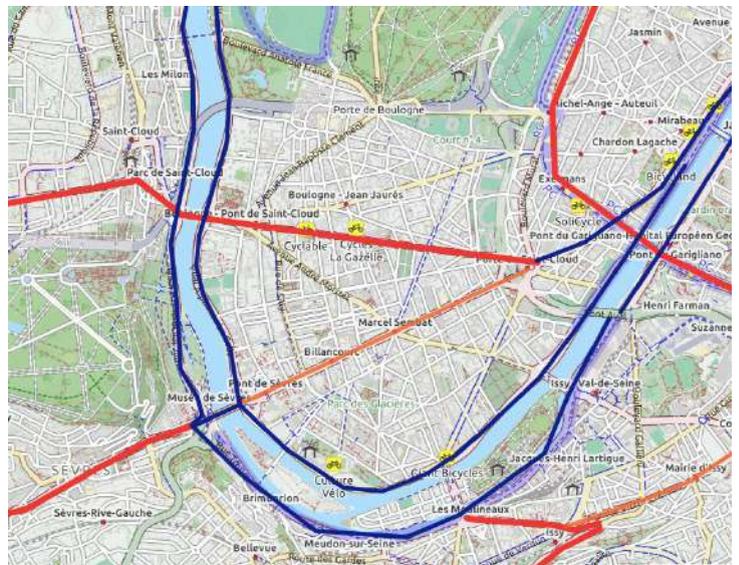
Comment faire de Boulogne-Billancourt une ville cyclable ?

Faire de Boulogne-Billancourt une ville cyclable nécessite la mise en place de 2 éléments complémentaires :

1. **L'aménagement des grands itinéraires cyclables structurants** par le biais d'infrastructures dédiées, larges et confortables, sans rogner sur l'espace piéton déjà restreint mais bien sur le stationnement motorisé ou les voies de circulation aujourd'hui prédominantes. Ces grands axes et grandes places cyclables offriront aux futurs cyclistes bouloonnais (aujourd'hui encore inquiets et hésitants), la sécurité et l'agrément nécessaires pour sauter le pas. Ces infrastructures s'intégreront dans un réseau plus large : le **RER Vélo**, proposé par le Collectif Vélo Île-de-France, et permettront aussi aux habitants des communes environnantes de traverser Boulogne-Billancourt à vélo.
2. **L'apaisement du trafic routier pour réduire les risques et la mortalité.** Dans les quartiers résidentiels en particulier, la révision du plan de circulation permettra de **préserver les petites rues du trafic de transit opportuniste**. Cela bénéficiera aux riverains et aux commerçants de quartier, et permettra également aux cyclistes et aux piétons de se réapproprier l'espace public apaisé.



Le Réseau Express Régional Vélo (RER V) assurera la continuité et la connexion des infrastructures cyclable à l'échelle de la métropole.

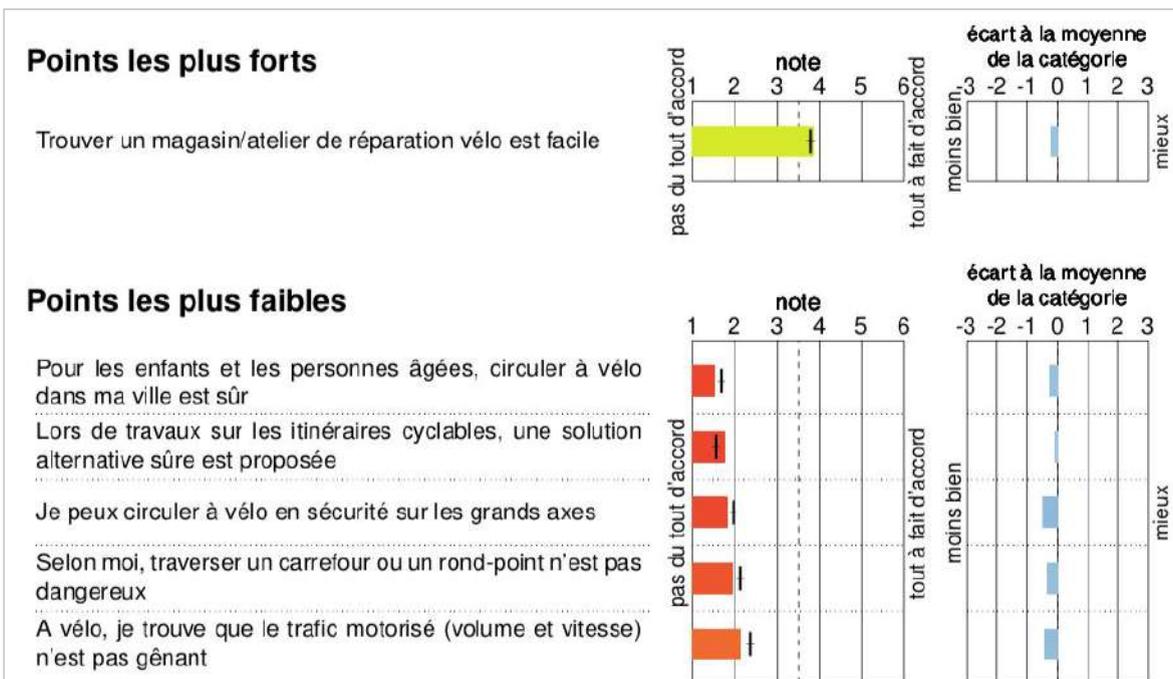
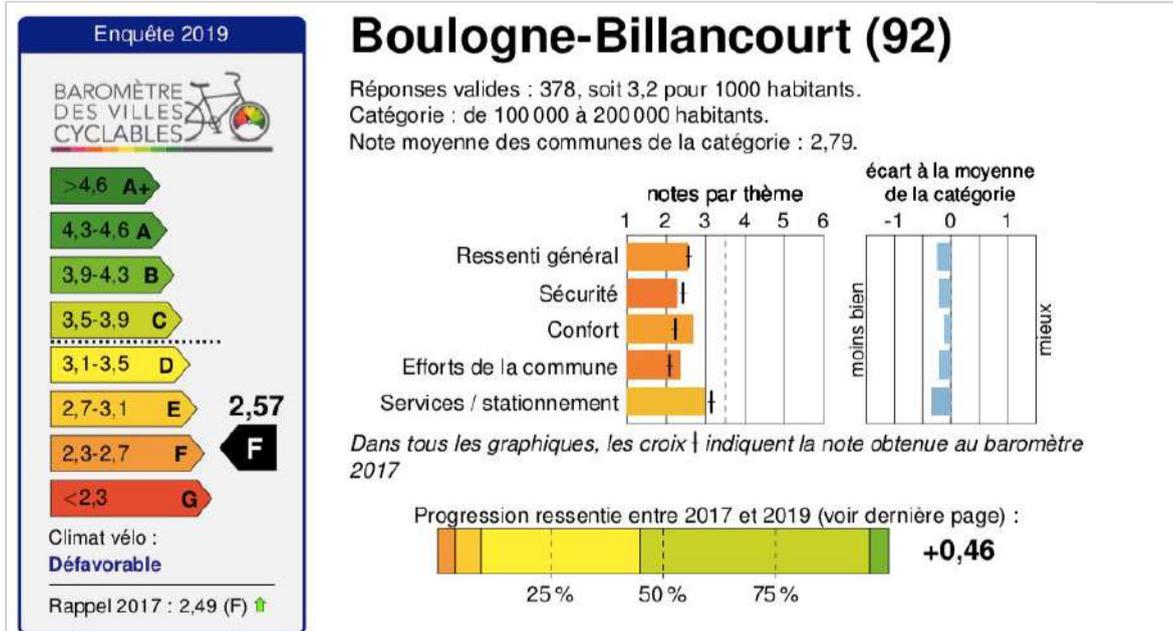


Le RER V à Boulogne-Billancourt et alentours.

III. Constat et bilan

Cyclabilité en légère progression, avec une grande marge d'amélioration

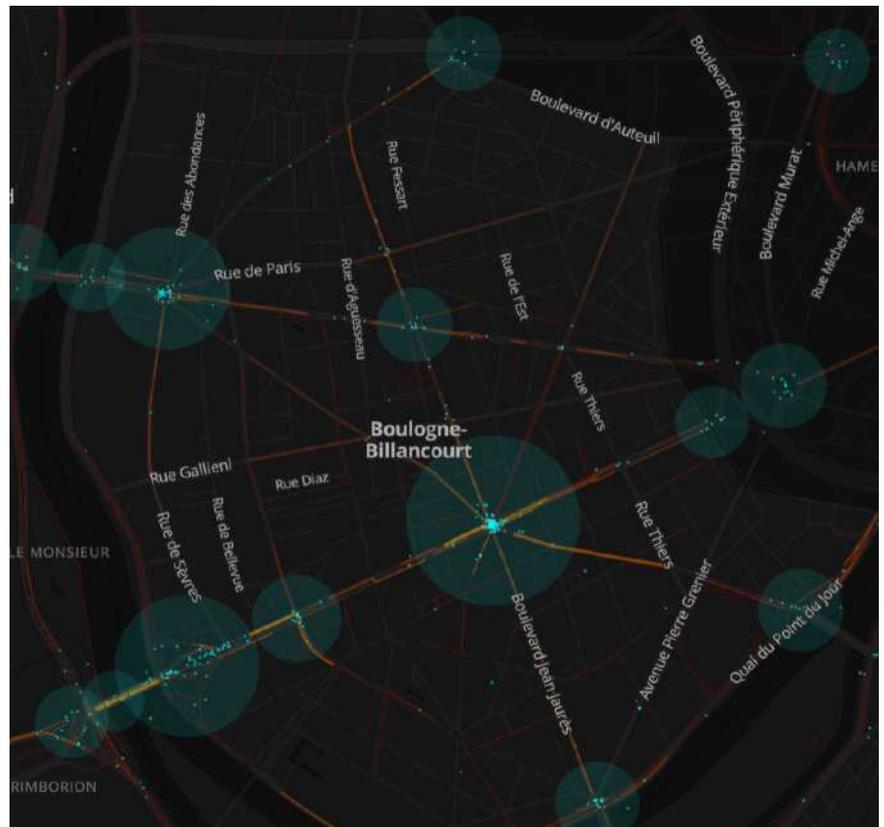
Quel est le constat actuel de cyclabilité à Boulogne-Billancourt ? Le dernier baromètre des villes cyclables *Parlons vélo*, organisé par la Fédération française des usagers de la bicyclette, a donné à la ville **une note de 2,57/6**, une légère progression depuis 2017 (2,49/6).



Fort besoin d'infrastructures cyclables sécurisées

Issue du baromètre des villes cyclables *Parlons vélo*, cette carte présente les axes et croisements désignés par les habitants comme étant les plus problématiques. Un des freins principaux au développement du vélo en tant que mode de transport au quotidien reste le manque d'infrastructure cyclable sécurisée.

Par **infrastructure sécurisée** il faut entendre **piste cyclable séparée physiquement de la circulation générale**. Ainsi, des **bandes cyclables**, matérialisées par des lignes de peinture sur la chaussée, ne contribuent pas à la sécurité réelle ou ressentie des usagers, à l'exception des bandes en double-sens cyclable.

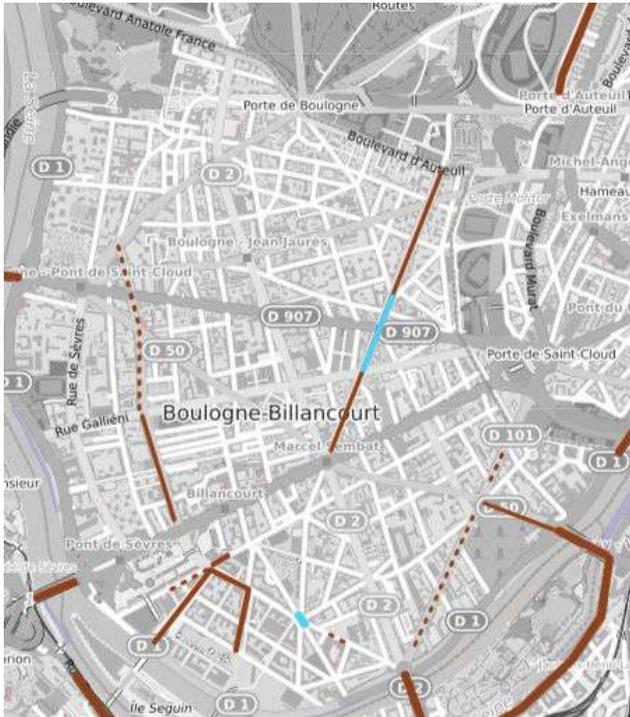


Extrait du site <https://carto.parlons-velo.fr/> présentant les résultats de l'enquête 2019 de la FUB (carrefours et axes problématiques)

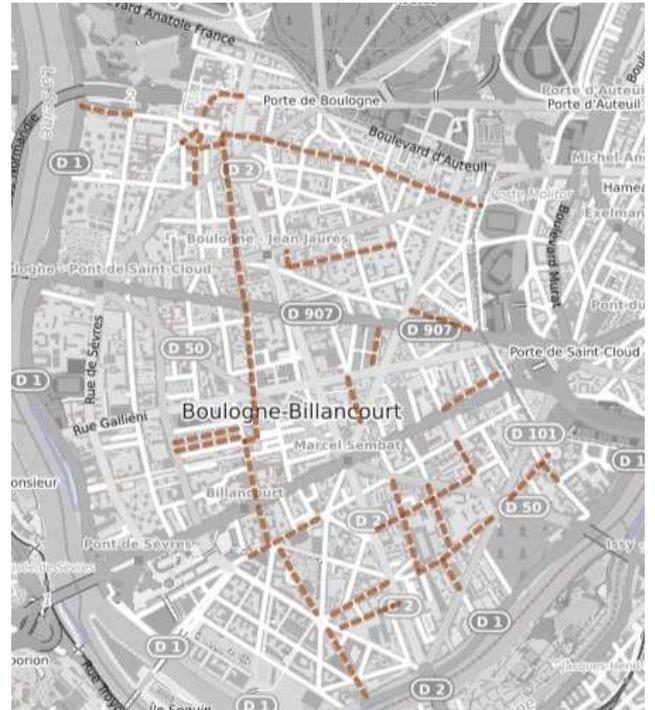
Progression des aménagements mais manque de pistes cyclables

A Boulogne-Billancourt, il existe très peu de pistes cyclables. Pendant la dernière mandature, la progression des infrastructures cyclables a été très limitée : moins de 400 m de pistes cyclables aménagées. En revanche, environ 10 km de rues à sens unique ont été mis en double-sens cyclable en 2019. Ceci est significatif car il n'existait aucun DSC (double sens cyclable) dans la commune l'année d'avant. Le stationnement vélo a également progressé, surtout en centre-ville, même si certaines zones (dans les parties nord et sud de la ville) restent dépourvues d'arceaux.

Les trois cartes (page suivante) présentent les aménagements existants.



Pistes (lignes continues) et bandes (pointillés) cyclables existantes, janvier 2020. Bleu : réalisées pendant la dernière mandature.



Rues en sens unique aménagées en double-sens cyclables, janvier 2020 (source GPSO).



Stationnement vélo, janvier 2020 (source GPSO).

IV. Nos propositions

1. L'aménagement des grands itinéraires cyclables structurants

Sur les axes et carrefours à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont la condition indispensable pour permettre à chacun (femmes, hommes, enfants, personnes âgées) de se déplacer librement et sans danger à vélo dans Boulogne-Billancourt. Les pistes protégées et continues permettent d'assurer une sécurité réelle et perçue aux cyclistes tout au long de leurs trajets.

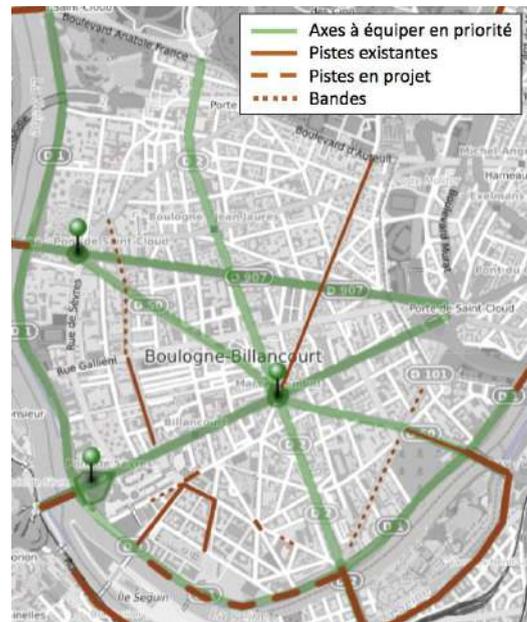
Nous proposons d'aménager en priorité certains axes et carrefours, et que ceux-ci soient réalisés dans la première partie de la prochaine mandature afin de permettre une augmentation rapide de la pratique cyclable par la création d'un réseau continu de pistes dans la ville. Dans un premier temps, il serait acceptable de mettre en place des aménagements provisoires, préfigurant les futurs aménagements. Ceci afin que le réseau soit opérationnel le plus rapidement possible, avant de pérenniser l'infrastructure grâce à des aménagements de qualité.

Les 5 principaux axes à aménager sont :

- Route de la Reine - avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - pont de Saint Cloud (RD907)
- Quais de la Seine (RD1)
- Avenue Leclerc-Vaillant - pont de Sèvres (RD910)
- Avenue Charles de Gaulle - boulevard Jean Jaurès - pont de Billancourt (D2)
- Avenue André Morizet - boulevard de la République - pont d'Issy (RD50)

Les 3 principaux carrefours à aménager sont :

- rond point Marcel Sembat
- rond point Rhin et Danube
- secteur du Pont de Sèvres



La réalisation des pistes sur les routes départementales passera évidemment par une collaboration entre la ville et le département. Notamment, il sera crucial de réduire la quantité de stationnement automobile sur ces axes, afin de libérer l'espace nécessaire à la création de pistes cyclables dignes de ce nom.

1.1. Axe Priorité 1 : route de la Reine - avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - pont de Saint Cloud

NB : L'axe fait partie du niveau 1 du RER V (ligne C), et il est donc indispensable au niveau régional.

Constats

Route de la Reine : La route de la Reine accueille un trafic modéré, autour de 450 - 850 véhicules par heure (selon le sens de circulation) à l'heure de pointe¹. La largeur de la chaussée est globalement surdimensionnée.

Av. du Maréchal de Lattre de Tassigny : L'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny assure la connexion entre le rond-point Rhin et Danube et le pont de Saint Cloud. Aujourd'hui il n'y a rien à part des logos vélo peints sur la chaussée, or des pictogrammes sur la chaussée n'apportent rien en matière de sécurité cyclable. Le trafic sur ce tronçon est plus dense que sur la route de la Reine, jusqu'à 1100 véhicules par heure aux heures de pointe, mais il est quand même possible de réduire le nombre de voies de circulation, car c'est l'aménagement qui induit le trafic et jamais l'inverse.



Pont de Saint Cloud : La piste du pont de Saint Cloud est une bidirectionnelle, d'un seul côté du pont. Cela ne facilite pas son accès d'autant plus que côté Saint-Cloud, elle ne donne accès à rien en dehors du Parc. C'est pratique pour les ballades mais pas pour aller travailler. Les cyclistes qui viennent de Rhin et Danube par la voie de bus restent sur la chaussée ou roulent sur le trottoir. Par ailleurs la piste bidirectionnelle ainsi tracée prend toute la place et les piétons ne peuvent plus circuler sur le trottoir. C'est un exemple de ce qu'il faut éviter de faire en terme de répartition de l'espace public : réduire la place des piétons pour mettre une piste cyclable n'est pas une solution qui fonctionne.



Le nombre de véhicules par heure aux heures de pointe sur l'axe entre la porte de Saint-Cloud et le pont de Saint-Cloud.²

¹ Source : opendata.hauts-de-seine.fr

² Source : opendata.hauts-de-seine.fr

Propositions

Route de la Reine : Cet axe dispose d'une largeur plus que suffisante pour y créer des pistes bilatérales, tout en conservant une voie de circulation dans chaque sens ainsi que du stationnement. Par ailleurs, une **solution provisoire d'urgence** serait de tracer des bandes cyclables sur toute la longueur de la route de la Reine.



La solution proposée pour la route de la Reine.

Av. du Maréchal de Lattre de Tassigny : Il est proposé de garder deux voies de circulation dans chaque sens, et d'utiliser l'espace restant pour réaliser des pistes bilatérales.

Pont de Saint Cloud : Un réaménagement de la place Georges-Clemenceau est prévu dans le cadre du projet départemental RD 7, qui réduira le nombre de voies de circulation sur le pont. Il est proposé de transformer dès que présent une voie dans le sens est-ouest en une piste unidirectionnelle, et convertir la « bande cyclable sur trottoir » de l'autre côté du pont en une vraie piste et un trottoir bien distinct de la piste.



1.2. Axe Priorité 2 : quais de la Seine

NB : Les quais de la Seine font également partie du niveau 1 du RER V (ligne S).

Constats

Les quais sont composés de différents tronçons qui nécessitent des traitements individuels. Pourtant, pour garder la continuité tout au long des quais, il est important de limiter autant que possible la variation du type de la piste.

Propositions

Pour cette raison, une piste bidirectionnelle côté Seine est fortement conseillée : le nombre de croisements avec les véhicules motorisés en sera réduit, cela évitera également les conflits d'usage entre cyclistes et piétons devant les bâtiments.

Le tronçon entre Paris et le pont d'Issy fait l'objet d'une [proposition](#) à part.

Entre le pont d'Issy et la rue Emile Duclaux, la chaussée est suffisamment large pour y aménager une piste bidirectionnelle, quitte à réaliser un aménagement provisoire et de largeur réduite dans un premier temps.

De la rue Emile Duclaux jusqu'au quai de Stalingrad, une voie de circulation côté Seine pourra être convertie en piste bidirectionnelle, y compris sous le pont de Billancourt. Il faudra créer des accès au pont par les bretelles.



Le quai Georges Gorse fait déjà l'objet d'un projet d'aménagement : avant et pendant les travaux il faudra assurer le cheminement sécurisé des déplacements à vélo par des pistes protégées temporaires.

Au nord du pont de Sèvres jusqu'au pont de Saint Cloud, la circulation aux heures de pointe est deux fois moins dense dans le sens sud-nord que le sens nord-sud. Il est possible de réduire les 2x2 voies à 3 voies (2 dans le sens nord-sud et 1 dans le sens sud-nord) pour y faire place à une piste bidirectionnelle côté Seine.

Par ailleurs, nous proposons une solution provisoire d'urgence : transformer une voie de circulation côté Seine entre le pont d'Issy et Paris en piste unidirectionnelle, protégée par une séparation temporaire (plots en plastique ou blocs de béton par exemple).

1.3. Axe Priorité 3 : avenue Général Leclerc - avenue Edouard Vaillant - pont de Sèvres

NB : Cet axe fait partie du niveau 2 du futur RER V, et la future gare du Grand Paris Express se situera au pont de Sèvres : il est donc vital pour assurer une véritable intermodalité.

Constats

Av. Edouard Vaillant et Av. du Général Leclerc : L'axe qui relie la porte de Saint Cloud avec le pont de Sèvres est un des principaux points noirs de la ville. Il est presque impossible à éviter sans faire un important détour, le trafic motorisé y est dense et rapide, et il n'y a quasiment pas d'aménagements cyclables. Il est pourtant pourvu de contre-allées et de rangées de stationnement superflues, qui ne présentent actuellement que peu d'intérêt et qui pourraient être converties en pistes cyclables de qualité.



Pont de Sèvres : La piste du pont de Sèvres a le désavantage d'être d'un seul côté du pont malgré les demandes répétées des associations de Boulogne, de Sèvres et de Chaville. Les associations ont préconisé (et matérialisé par des logo sur le pont) une piste acceptable qui serait de chaque côté entre la route et les lampadaires. Par ailleurs, l'accès au pont de Sèvres est aujourd'hui rendu extrêmement compliqué à cause des travaux de la future gare de Métro.



Propositions

Av. Edouard Vaillant et Av. du Général Leclerc : Il s'agit de convertir les contre-allées et les rangées de stationnement superflues en pistes cyclables de qualité. Ces pistes devront se connecter naturellement au Pont de Sèvres. Une fois l'accès facilité, il sera important de l'indiquer par une signalétique claire (installation de panneaux). Par ailleurs, nous proposons la **solution provisoire d'urgence suivante** : transformer une rangée de stationnement dans chaque contre-allée en piste unidirectionnelle, protégée par une séparation temporaire (plots plastiques...)

Pont de Sèvres : Tout d'abord, la **mise en place d'un itinéraire bis pendant les travaux** pour les vélos en plus de l'itinéraire piéton est essentiel. Ensuite, nous proposons l'aménagement d'une piste de chaque côté du point, entre la route et les lampadaires.



Implantation possible d'une piste unidirectionnelle.

NB: De manière générale, nous recommandons que des itinéraires bis vélo soient systématiquement mis en place lors de travaux qui bloquent une piste cyclable existante.

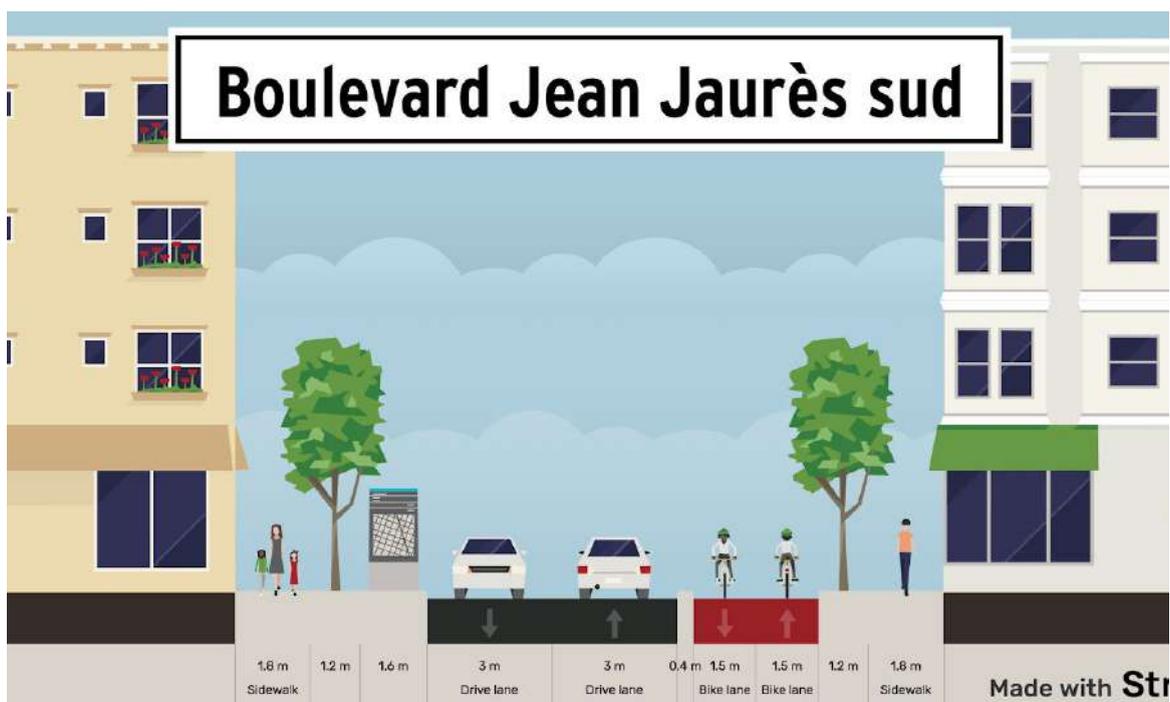
1.4. Axe Priorité 4 : avenue Charles de Gaulle - boulevard Jean Jaurès - pont de Billancourt

Constats

Le boulevard Jean-Jaurès est aujourd'hui un axe difficile à emprunter pour les cyclistes. Le pont de Billancourt est équipé de pistes cyclables sur les trottoirs, peu lisibles pour les usagers et avec des insertions dangereuses en angle droit : les cyclistes sont renvoyés sur la chaussée sans visibilité. Pourtant, cet axe est le principal itinéraire reliant le nord au sud de la ville et de nombreux commerces et services y sont installés. Ce sont autant de lieux fréquentés par ceux qui habitent ou travaillent à Boulogne-Billancourt et qui bénéficieraient économiquement d'un afflux de cyclistes supplémentaire.

Propositions

Boulevard Jean Jaurès : La partie centrale du boulevard, entre la place Marcel Sembat et la route de la Reine, bénéficierait d'une piétonisation. Les autres tronçons, entre le pont de Billancourt et la place Marcel Sembat, et entre la route de la Reine et l'avenue Jean-Baptiste Clément, sont trop étroits (pour des axes de transit). Néanmoins, il serait difficile de réorganiser la circulation de la ville autrement, surtout en tenant compte du passage des bus de la ligne 12. Nous proposons que le boulevard soit apaisé via une limitation de la vitesse à 30km/h et la suppression du stationnement d'un côté, qui permettrait l'implantation d'une piste bidirectionnelle.



Pont de Billancourt : des améliorations de la qualité de l'implémentation sont possibles. Nous préconisons de sécuriser le rond point par une piste cyclable de couleur, protégée par un muret sur les extérieurs. (Sur la photo, au niveau de la camionnette blanche en stationnement).



Avenue Charles de Gaulle : la largeur de la chaussée est suffisante pour l'installation de pistes latérales sur l'avenue Charles de Gaulle. Cependant, la transition entre une piste bidirectionnelle sur l'avenue Jean Jaurès et deux pistes latérales serait difficile à réaliser, nous préconisons que la piste bidirectionnelle soit prolongée jusqu'au Bois de Boulogne.

1.5. Axe Priorité 5 : avenue André Morizet - boulevard de la République - pont d'Issy

Constats

Entre 1000 et 1500 passages de vélos en direction de Boulogne-Billancourt sont enregistrés tous les jours ouvrés sur le pont d'Issy³. Cela souligne l'urgent besoin de sécuriser les itinéraires qui passent par le boulevard de la République. Le pont lui-même est plutôt bien équipé grâce à une piste cyclable de chaque côté. Il reste à améliorer l'accès au pont depuis Boulogne et la sortie du pont vers Boulogne.

Pour accéder au pont à vélo, il faut emprunter la piste de l'avenue de la République qui est située sur le trottoir. Celle-ci n'est pas distincte du trottoir et les piétons ne comprennent pas qu'il s'agit d'une piste. Il serait facile d'ajouter un revêtement de couleur sur ce tronçon.



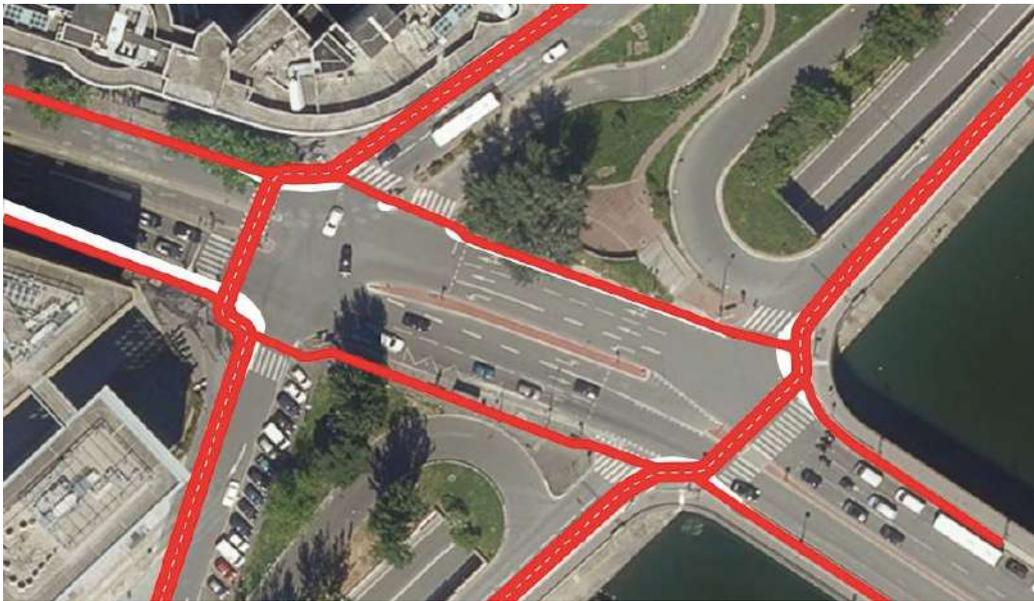
En fin de piste, devant Canal Plus, l'espace dédié au vélo est encombré par les scooters garés le long de la rue et la piste se termine perpendiculairement à la chaussée au niveau d'un feu rouge ce qui n'est pas pratique pour s'insérer dans le trafic.



³ Source <http://data.eco-counter.com/ParcPublic/?id=6062#>

Propositions

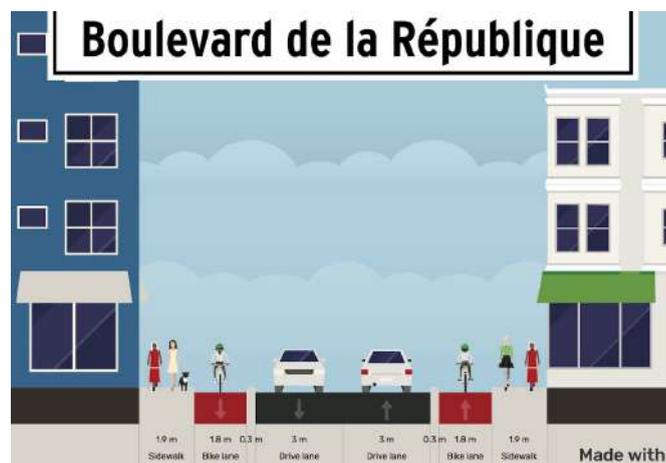
Accès au Pont d'Issy : Idéalement, le carrefour devant Canal Plus serait entièrement aménagé à *la néerlandaise*, avec des pistes protégées et continues. Certains éléments de cet aménagement pourraient être réalisés dès aujourd'hui, en attendant des travaux plus conséquents. Notamment, la protection par un séparateur physique de la bande entre le pont et le boulevard de la République, ainsi que l'insertion depuis la piste actuelle dans l'autre sens.



Boulevard de la République :

En supprimant une certaine d'emplacements de stationnement entre le pont d'Issy et la place Marcel Sembat, il serait possible d'aménager deux pistes latérales, même si la largeur de ces pistes devrait être réduite à 1,8m sur certains tronçons.

Av. André Morizet : Étant donné que l'avenue André Morizet est plus large, une quantité de stationnement pourrait être conservée, tout en ajoutant deux pistes latérales.



Une **solution provisoire d'urgence** sera de transformer une rangée de stationnement dans les contre-allées avenue André Morizet en piste unidirectionnelle, protégée par une séparation temporaire, tels que des plots plastiques.

1.6. Carrefour Priorité 1 : Rond-Point Marcel Sembat

Constat

Principal point noir identifié par le baromètre des villes cyclables (organisé en 2019 par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette) pour la ville de Boulogne-Billancourt, ce rond point est la hantise des cyclistes Boulonnais, et un frein majeur pour les néophytes.

Proposition

Malgré les contraintes connues, des solutions simples existent pour améliorer la cyclabilité de cet aménagement, et même fluidifier le trafic motorisé.

En voici un exemple en action ici : https://youtu.be/FR5I48_h5Eo

Ces solutions sont évidemment adaptables à des rond-points de plus grande taille. Il n'y a donc pas de raison particulière pour des réalisations futures de moindre qualité.

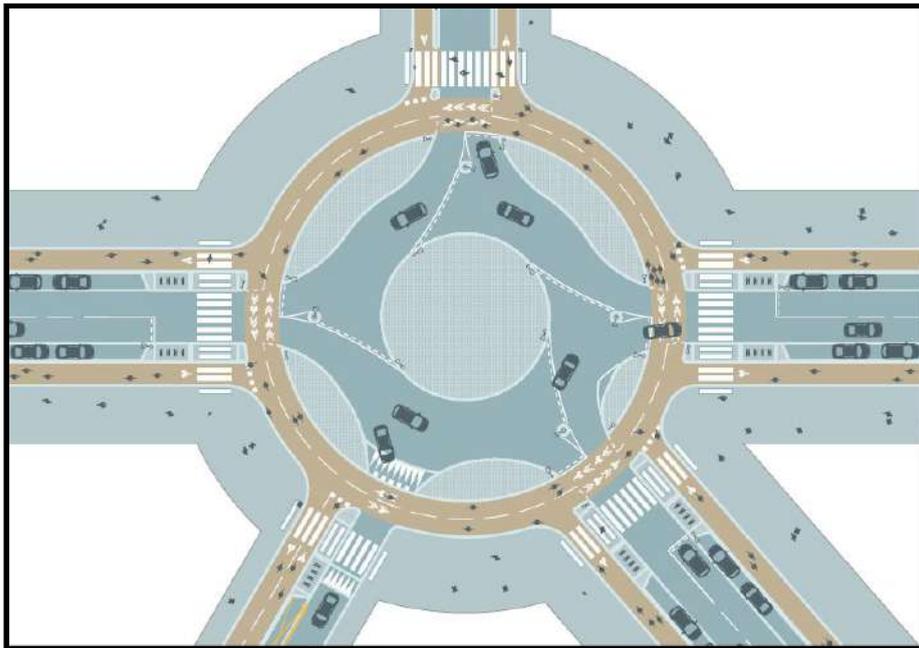


Schéma (à titre d'exemple) de rond-point cyclable

(Source : Guide des aménagements cyclables - Paris en Selle, page 133)

Dès à présent, une **solution provisoire d'urgence** serait de réduire chaque entrée à une voie de circulation générale, et aménager l'autre voie en piste cyclable protégée par une séparation physique provisoire.

1.7. Carrefour Priorité 2 : Rond-point Rhin et Danube

Cf. solutions proposées pour le rond-point Marcel Sembat ci-dessus.



1.8. Carrefour Priorité 3 : Secteur du Pont de Sèvres

Constat

Cet échangeur est particulièrement problématique pour les cyclistes, et mérite un traitement d'urgence.

Proposition

Nous proposons de traiter cet échangeur en urgence par des aménagements temporaires pour assurer sans attendre des itinéraires cyclables continus et directs. Il devra faire l'objet d'une attention particulière pour les infrastructures cyclables définitives.

2. Des quartiers tranquilles pour les boulonnais et les boulonnaises

Les habitants de Boulogne-Billancourt souffrent aujourd'hui du trafic de transit dans les quartiers résidentiels. Bien que la ville se trouve sur le chemin de migrations pendulaires entre la banlieue et Paris, l'augmentation du trafic de transit dans les rues secondaires est un problème récent. Le recours généralisé aux applications GPS (Waze notamment) favorise le passage des automobilistes dans les petites rues pour optimiser leur temps de trajet au détriment de la tranquillité des riverains. Ce trafic est source de bruit, de pollution et accroît le risque d'accident. Il génère un fort sentiment d'insécurité chez les piétons et les cyclistes, y compris quand la vitesse est limitée à 30 km/h car cela ne suffit pas à apaiser ces rues.

Les rues particulièrement atteintes par ce trafic de transit sont :

- rue Marcel Dassault / rue du Vieux Pont de Sèvres
- rue du Point du Jour
- rue du Dôme
- rue Yves Kermen
- rue de Billancourt
- rue d'Aguesseau
- rue Anna Jacquin
- rue de Paris
- rue du Château

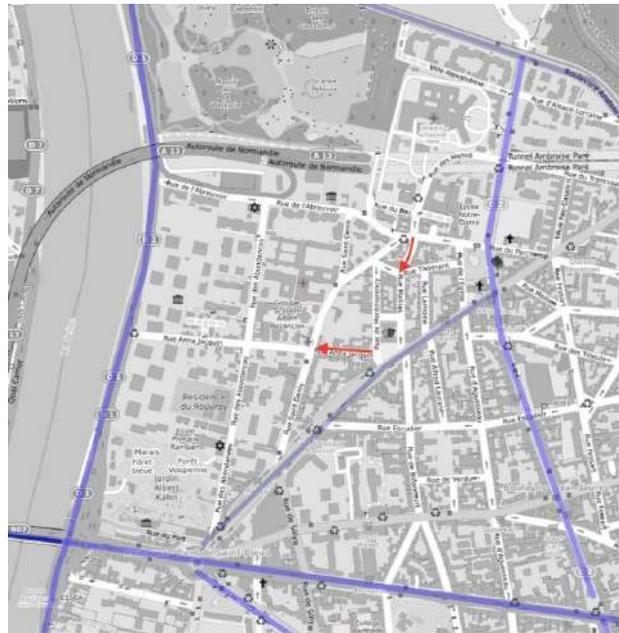
Bien plus que la réduction de la vitesse, la réduction du nombre de véhicules motorisés dans les quartiers résidentiels est le facteur clé pour améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants de Boulogne-Billancourt. Pour retrouver le calme dans ces quartiers et limiter la circulation aux seuls riverains, il est nécessaire de renvoyer le trafic de transit sur les grands axes. Cela suppose de modifier le plan de circulation en instaurant des sens uniques en tête-bêche sur les axes traversants et en créant des impasses pour contraindre le trafic de transit à contourner le quartier, tout en maintenant la possibilité pour les cyclistes de rouler dans les deux sens de circulation et pour les riverains et visiteurs d'accéder à toutes les rues en voiture.

Idéalement, le plan de circulation devrait être conçu au niveau de la commune. Néanmoins, dans la pratique, il est possible de traiter le plan secteur par secteur, où un secteur est délimité par des axes principaux. Pour prendre un exemple concret, prenons le secteur nord du quartier Parchamp -



Albert Kahn. La rue Anna Jacquin fait partie d'un itinéraire malin, facilement identifiable par l'application Waze. Cet itinéraire permet le contournement du rond-point Rhin et Danube, au détriment du cadre de vie des habitants.

Heureusement, une simple modification du plan de circulation supprimerait ce raccourci. Il suffit d'inverser le sens de circulation entre la rue Saint-Denis et la rue Montmorency. Un deuxième itinéraire malin dans le sens sud-nord pourrait être supprimé en même temps, si un tronçon de la rue Mahias était traité dans la même façon, entre la rue Tisserant et la rue du Parchamp. Il serait toujours possible pour les riverains de circuler facilement dans le quartier, mais le trafic de transit serait reporté sur les axes principaux.



Nous proposons d'appliquer ce genre de raisonnement quartier par quartier précédé par une campagne de sensibilisation.

3. Liste complète des actions

Action 1 : Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté

Les infrastructures cyclables sont peu chères : elles ne représentent qu'une fraction du coût des infrastructures routières. Néanmoins leur réalisation exige une planification et un budget sérieux. Avec un coût moyen de 500 k€ par kilomètre de piste cyclable, les pistes proposées (qui représentent 20 km) nécessiteraient un investissement de 10 M€. La piétonisation du centre-ville (même si elle ne constitue pas *stricto sensu* un aménagement cyclable) pourrait être réalisée pour un coût de 5 M€ (à titre de comparaison : 2,9 M€ pour la place Jules Guesde, 4 M€ pour l'aménagement complet de l'avenue Victor Hugo). Les investissements nécessaires pour les changements du plan de circulation et les aménagements associés à la mise en place des zones 30 s'élèveraient également à 5 M€. En comptant 1 M€ pour réaliser les autres actions, le total de 21 M€ représenterait un investissement de 30 € par habitant et par an sur la durée du prochain mandat municipal (6 ans). Ceci correspond aux bonnes pratiques observées aux Pays-Bas, et plus largement dans toutes les villes qui se dotent actuellement d'un plan vélo digne de ce nom.

Pour étudier les plans détaillés, faire des recommandations, suivre les travaux et remonter les retours des usagers, nous préconisons la mise en place d'un comité vélo qui se réunira au moins 4 fois par an.

Action 2 : Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées

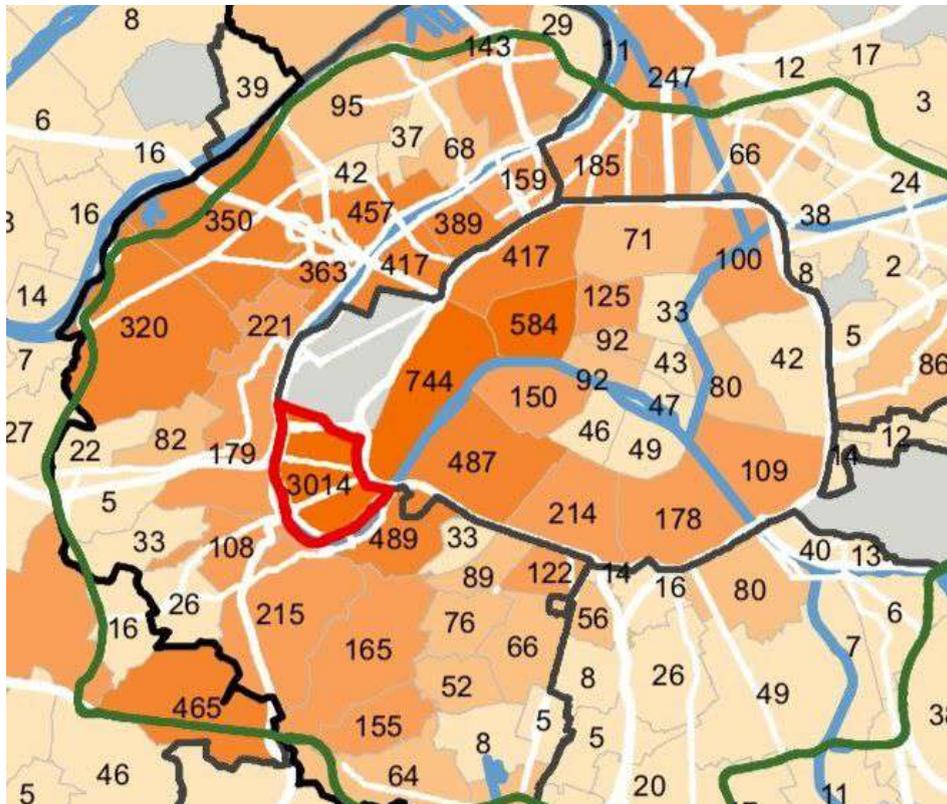
Voir [1. Des aménagements protégés sur les grands axes et carrefours.](#)

Action 3 : Des connexions avec les villes voisines

Permettre aux Boulonnais de rejoindre les villes voisines à vélo est prioritaire pour réduire le trafic aux heures de pointe en offrant aux Boulonnais qui travaillent dans les villes adjacentes la possibilité d'y aller en vélo plutôt qu'en voiture.

Le plan ci-dessous est issu d'une étude de l'Apur et présente le nombre de Boulonnais qui se rendent au travail en voiture, selon leur ville de destination.

- Boulogne est la destination n°1 avec plus de 3000 Boulonnais allant au travail dans Boulogne en voiture.
- Paris est la destination prioritaire avec en particulier le 16e, 8e, 15e et 17e (2232)
- La Défense est la 2e destination prioritaire après Paris (1170)
- Issy-les-Moulineaux est la destination importante la plus proche (489)
- Vélizy-Villacoublay vient ensuite (465) mais son accès à vélo est rendu compliqué à cause du dénivelé
- Neuilly et Levallois sont des destinations importantes (417 et 389)



On peut en tirer plusieurs enseignements. Tout d'abord que l'accès à la piste Parisienne des quais de Seine est prioritaire. Viennent ensuite la porte de Saint-Cloud et le bois de Boulogne. Le bois de Boulogne permet non seulement de rejoindre Paris et la porte Maillot mais aussi La Défense, Neuilly et Levallois. C'est un axe très important. Enfin les ponts de la Seine sont des axes prioritaires permettant d'aller travailler à Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Chaville, Viroflay, Versailles et Saint-Cloud.

Pour rejoindre Paris plus facilement, il faudrait :

- Aménager une piste bidirectionnelle sur le quai du Point du Jour entre Paris et le pont d'Issy ([Axe Priorité 2 : quais de la Seine](#)).
- Aménager une piste bidirectionnelle sur l'avenue Charles de Gaulle ([Axe Priorité 4 : avenue Charles de Gaulle - boulevard Jean Jaurès - pont de Billancourt](#)).
- Apaiser l'avenue Jean-Baptiste Clément entre le boulevard Jean-Jaurès et Paris, en supprimant le trafic de transit ([2. Des quartiers tranquilles pour les boulonnais et les boulonnaises](#)).
- Aménager le rond-point du Pavillon des Princes de la même façon que le rond-point de la place Marcel Sembat par exemple (voir [1.6. Carrefour Priorité 1 : Rond-Point Marcel Sembat](#)).

Pour rejoindre les ponts de Boulogne et franchir la Seine, il faudrait en priorité améliorer les accès aux ponts car si les pistes existent sur les ponts, elles sont souvent difficiles à rejoindre. Les ponts font partie de 4 des axes à aménager en priorité :

- Pont de Saint Cloud, voir [Axe Priorité 1 : route de la Reine - avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny - pont de Saint Cloud.](#)
- Pont de Sèvres, voir [Axe Priorité 3 : avenue Général Leclerc - avenue Edouard Vaillant - pont de Sèvres.](#)
- Pont de Billancourt, voir [Axe Priorité 4 : avenue Charles de Gaulle - boulevard Jean Jaurès - pont de Billancourt.](#)
- Pont d'Issy, voir [Axe Priorité 5 : avenue André Morizet - boulevard de la République - pont d'Issy.](#)

Action 4 : Interdire les camions aux heures de pointe

Boulogne-Billancourt est saturée de camions de livraison aux heures de pointe. Compte tenu du coût des loyers, les supérettes n'ont pas de stock en dehors du rayonnage et doivent se faire approvisionner régulièrement. Cet approvisionnement se fait par des poids lourds qui circulent y compris dans les petites rues et stationnent le plus souvent en double file faute de places de livraison adaptées. Ces camions livrent en pleine heure de pointe entre 8h et 9h ce qui correspond aussi à l'heure où les écoliers sont dans la rue pour rejoindre leurs établissements scolaires. Le décès d'une jeune fille de 11 ans, renversée par un poids lourd le 13 janvier 2020 dans le 16e arrondissement de Paris doit nous rappeler la dangerosité de ces véhicules pour les piétons et les cyclistes. C'est la première cause de mortalité des cyclistes en ville.



Interdire les camions en ville ou à minima les interdire en heure de pointe et de déposer des enfants à l'école permettrait de réduire le risque d'accidents mortels mais aussi de réduire la congestion automobile liée à leurs stationnements gênants en double file.

Cela a été mis en place avec succès dans plusieurs villes de France ou d'Europe comme Barcelone par exemple.

Action 5 : Passer la ville en zone 30 (hors axes principaux)

A Boulogne, la circulation automobile est peu fluide : rues embouteillées, carrefours bloqués par des véhicules motorisés trop nombreux, stationnements en double file...

Une manière simple de fluidifier le trafic et de réduire la frustration des conducteurs est de limiter la vitesse à 30 km/h. Cela ne fait pas diminuer les temps de parcours, mais simplement les temps d'attente aux feux et les accélérations violentes. On sait désormais que la vitesse moyenne d'une voiture en ville est autour de 15 km/h⁴ (en comptant justement les temps d'attente aux feux et aux croisements). Limiter la vitesse maximale à 30 km/h ne fait que limiter les pointes de vitesse, sans rallonger les trajets.

Il serait donc intéressant pour les automobilistes comme pour les riverains de passer toute la ville en zone 30, à l'exception des grands axes.

Un grand nombre de rues obligent d'ores et déjà à diminuer la vitesse, par la présence de ralentisseurs ou en présence d'un des 46 établissements scolaires ou de la cinquantaine de crèches répartis sur le territoire. Une circulation à 30km/h sur ce réseau secondaire permettrait de fluidifier la circulation et d'apaiser les rues.



Une proportion significative de la voirie municipale est d'ores et déjà limitée à 30km/h (en vert).

Action 6 : Créer des zones à très faible circulation

Voir [2. Des quartiers tranquilles pour les boulonnais et les boulonnaises.](#)

Action 7 : Piétonniser le centre-ville

Le Boulevard Jean Jaurès entre la place Marcel Sembat et la route de la Reine est très fréquenté : il est également le théâtre de nombreuses infractions (stationnement en double file, piétons qui traversent en diagonale, non respect des feux de signalisation, circulation sur les trottoirs...)

Entre la rue Galliéni et la route de la Reine, le boulevard est déjà en sens unique (malheureusement sans panneaux pour en informer les usagers). Il serait judicieux de le piétonniser en supprimant le stationnement des deux côtés et en aménageant la file de bus, qui servirait également aux cyclistes.



Exemple de rue piétonne à Lyon.

Après une phase de test (conduite sur une période de 6 à 12 mois), suivrait une étude sur la possibilité de prolonger la piétonisation depuis la place Marcel Sembat, qui devra être aménagée en conséquence pour faciliter la dépose minute de passagers à l'entrée du boulevard (sans autoriser de stationnement).

Action 8 : Généraliser les double-sens cyclables, les sas vélos, les cédez-le-passage cycliste au feu (panneaux M12)

En 2019 la ville a aménagé environ 10 km de rues à sens unique en double-sens cyclables (DSC). Les DSC sont appréciés par les cyclistes car ils permettent des trajets plus directs. De plus, ce sont des aménagements très sûrs : aucun accident lié aux DSC n'a été à déplorer. Cependant leur succès reste mitigé à cause du trafic de transit (cf. action numéro 6) et du stationnement bilatéral, ce qui fait que la chaussée reste inconfortable car étroite.



Il est proposé que les double-sens cyclables soient généralisés à toutes les rues à sens unique, en supprimant du stationnement dans les rues où la largeur de la voie de circulation est inférieure à 3,5 m.



La ville a récemment équipé la majorité des carrefours à feux avec des panneaux M12 (cédez le passage cycliste au feu) autorisant les cyclistes à les franchir. Cela améliore la sécurité et le confort des cyclistes : ils devraient être généralisés à tous les carrefours. L'autorisation de tourner à droite devrait être étendue à aller tout droit quand la visibilité le permet.

Action 9 : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes

Les rues résidentielles de Boulogne-Billancourt sont saturées par le trafic de transit aux heures de pointes. Dans les rues où sont situées des écoles, ce phénomène s'additionne à celui de la dépose des enfants par les parents, le plus souvent en voiture. Elles sont saturées matin et soir rendant la tâche des ASVP extrêmement compliquée et augmentant le risque d'accident pour les enfants. Ce phénomène s'est largement amplifié ces 3 dernières années avec la démocratisation des applications GPS. De nombreuses solutions existent pour réduire ou supprimer la circulation automobile à l'heure de dépose des enfants :

- Barrières amovibles gérées par les ASVP (il existe plusieurs modèles)



- Zones de rencontres ou rue à sens uniques avec priorité aux piétons (ne fonctionne que dans les rues sans trafic de transit)



- Sens interdits en fonction des horaires (difficile à faire respecter)

NB: Nous recommandons également que chaque rue d'école, collège ou lycée soit cyclable pour permettre de s'y rendre à vélo en toute sécurité.

Action 10 : Aménager des parkings vélo près des passages piétons

La loi interdit aux véhicules de stationner à moins de 5 m d'un passage piéton, sauf exception lorsqu'une mairie autorise le stationnement avec une place de parking identifiée. C'est le cas à Boulogne-Billancourt où la plupart des passages piétons sont entourés de place de parking qui nuisent à la visibilité et augmentent le risque d'accident.

Ci-dessous un exemple où le passage piéton est masqué par un camion.



Ci-contre, Passage piéton rue Saint Denis, à côté de l'école Albert Besançon.

Même l'ASVP, qui travaille à ce carrefour, est masqué par les camions, camionnettes ou les SUV qui peuvent stationner à cette place.

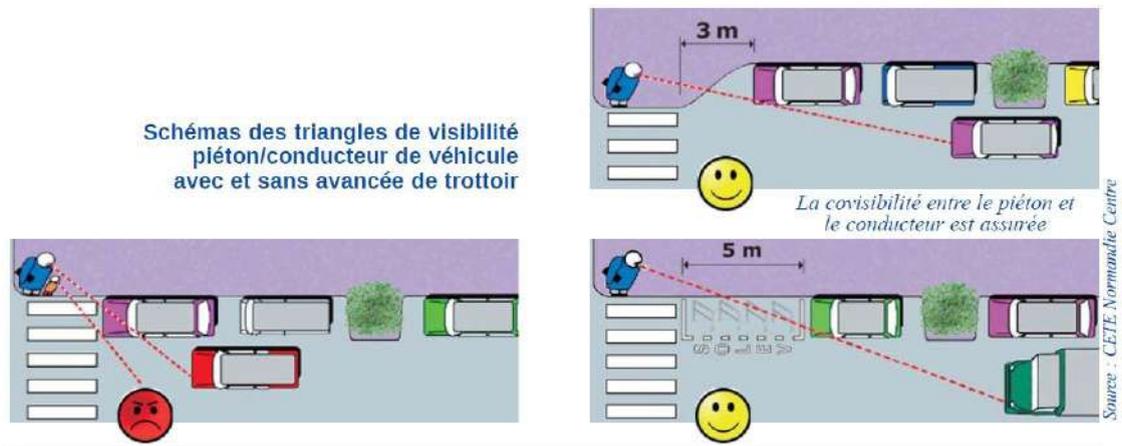
Ci-dessous, passage piéton Avenue du Général de Gaulle, à côté de l'hôpital.

L'exemple, ci-contre, est symptomatique. Non seulement le véhicule cache la visibilité des piétons mais il cache aussi les véhicules venant de la priorité à droite. Supprimer le dernier stationnement et le remplacer par un parking vélo comme le recommande la CEREMA⁵ permettrait d'améliorer la situation à plusieurs titres:

- Améliorer la visibilité des piétons et réduire le risque d'accident piéton/voiture
- Améliorer la visibilité des voitures et réduire le risque d'accident voiture/voiture
- Augmenter le nombre de stationnements vélo dans la ville.



⁵ Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la transition écologique et solidaire et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.



Dans le centre-ville de Lyon tous les passages piétons sont précédés d'un parking vélo. Le parking vélo est protégé par un plot en béton solide plutôt que par un potelet en métal.



Il sera également important de mettre en place des parkings vélos sécurisés dans les rues ou les habitants le souhaitent afin de pallier au manque de stationnement dans les copropriétés, comme sur la photo de gauche ci-dessous, prise à Grenoble.



Des stations de parking vélo sécurisées devront également être mises en place dans les grandes gares Boulonnaises comme Pont de Sèvres et Pont de Saint Cloud afin de permettre le stationnement pour les personnes effectuant des trajets multimodaux (Vélo + Bus, Vélo + métro...)

Action 11 : Étendre l'aide à l'achat à tous les types de vélos

Le coût à l'achat d'un VAE peut constituer un frein à la pratique du vélo au quotidien. Divers financements sont disponibles pour les Boulonnais souhaitant acheter un vélo :

- 200€ pour l'achat d'un VAE par ménage (Ville de Boulogne)
- 200€ pour l'achat d'un VAE par ménage (Grand Paris Seine Ouest)

et en Île-de-France (déduction faite des aides locales):

- Vélo à assistance électrique (VAE) neuf : 50 % du prix TTC, plafonnée à 500 €
- Vélo cargo avec assistance électrique neuf : 50 % du prix TTC, plafonnée à 600 €
- Location longue durée VÉLIGO de Vélo à assistance électrique (VAE) 40€/mois



Seuls les VAE sont subventionnés, alors que de nombreux Boulonnais n'en ont pas la nécessité pour se rendre à leur travail ou circuler en ville. Ces aides concernent les habitants de Boulogne et sont nominatives. Elles ne concernent pas les entreprises et les artisans qui pourraient utiliser un vélo cargo plutôt qu'une voiture. Enfin, si l'on constate que la location de VÉLIGO est un véritable succès, il manque la prise en compte des vélos-cargo pour les Boulonnais qui souhaitent (par exemple) transporter leur enfants en vélo. En 2014, une opération de financement ponctuelle de 100 vélos cargo avait été menée en collaboration entre la mairie de Boulogne (300€) et l'entreprise Michel et Augustin (600€).



Autre frein à l'utilisation quotidienne du vélo comme moyen de transport, le manque de place pour garer son vélo dans les copropriétés. Les locaux à vélos sont souvent exigus (quand ils existent) et systématiquement encombrés de vélos inutilisés car inaccessibles.

GPSO pourrait aider les copropriétés à organiser leur local vélo de la même manière qu'ils apportent expertise et logistique pour les composteurs.



Enfin le vol de vélo est aussi une crainte récurrente (à juste titre d'ailleurs) qui rebute la pratique du vélo et l'achat d'un vélo électrique. Le vol de vélo est une pratique très répandue à Boulogne comme à Paris et les Boulonnais n'utilisent pas toujours les bons antivols pour protéger leurs vélos à domicile comme dans la rue. Là encore un financement et de la communication peuvent être utiles pour aider les Boulonnais à acheter le bon modèle d'antivol à un prix réduit. La mairie pourrait acheter des lots d'antivols chez les fabricants avec un tarif négocié et les revendre au détail. Il existe même des antivols avec assurance incluse.



Nous préconisons :

- L'ouverture de la subvention GPSO aux vélos cargos non électriques
- La création d'une subvention pour les entreprises de livraison et les artisans
- La négociation d'une nouvelle campagne de financement avec une entreprise.
- La mise en place d'un système de prêt de 2 ou 3 vélos cargos dans les écoles de la ville pour les familles qui souhaitent essayer avec leurs enfants.
- La mise en place d'un système de location de vélos cargos à tarif négocié avec un commerçant de Boulogne ou du territoire de GPSO 50 ou 60€/mois maximum.
- La mise en place d'un accompagnement des copropriétés pour les aider à aménager leur local à vélo avec des crochets en hauteur ou des racks à vélo sur le modèle de l'accompagnement pour la mise en place des composteurs.
- L'achat par la mairie d'antivols de qualité à des tarifs négociés.

Action 12 : Réprimer fermement le stationnement illicite

Les infractions des automobilistes et conducteurs de 2 roues motorisés au code de la route sont extrêmement fréquentes (stationnement en double file, sur les passages piétons et sur trottoir, circulation et stationnement sur les bandes cyclables, non respect des feux tricolores, arrêts sur les SAS vélo...) et il semble que les verbalisations soient plutôt rares compte tenu de la multiplication de ces infractions.



Trop de tolérance vis à vis du stationnement sauvage 2RM sur les trottoirs équivaut à offrir un stationnement gratuit et illimité à ces engins, ce qui incite fortement les Boulonnais à les acheter. Par ailleurs, accepter leur stationnement sur les trottoirs a aussi pour conséquence leur circulation sur les trottoirs (pour venir se garer). Cela doit cesser, compte tenu du risque pour les piétons et en particulier les enfants, ainsi que de la nuisance sonore occasionnée.

LES TROTTOIRS, C'EST POUR LES PIETONS !



TROTTOIRS LIBRES !



L'article R417-11 stipule *l'arrêt ou le stationnement sont interdits sur les trottoirs et passages piétons => PV=135 €*
Changeons nos mauvaises habitudes !

Des caméras de vidéosurveillance sont installées en de nombreux points de la ville, et devraient être utilisées pour *a minima* verbaliser les infractions devant les écoles et lieux publics.

L'action ciblée des ASVP dans les lieux et aux heures les plus à risque (autour des écoles et lieux publics) pour verbaliser ces infractions est également primordiale, si l'on souhaite un véritable changement des comportements. Il ne faut plus que le risque de se faire verbaliser pour stationnement dangereux après 18h ou près d'une école frôle le zéro.

Des PV plus nombreux (10 à 20 véhicules en quasi permanence devant les Passages rue Gallieni, les voitures en double file des 2 côtés de l'avenue Édouard Vaillant près de la place Marcel Sembat, les véhicules en double file rue de Clamart, les voitures sur piste cyclable avenue Pierre Grenier...) pourrait même permettre de financer quelques-unes des mesures en faveur des mobilités actives (piétons et cyclistes).

Action 13 : Lancer un plan de communication

Les échanges souvent électriques entre usagers de l'espace public doivent nous alerter. Rendre enfin notre ville cyclable, loin d'être une Nième mobilisation de pas de porte, bénéficiera à toutes les catégories de population sans exception.

C'est le message qu'il sera important de porter auprès des Boulonnais : la cyclabilité de la ville est à la fois la clé de voûte d'un système de transport efficace et fluide ainsi que d'un espace public apaisé et agréable. Une projection du film "Why We Cycle" ouverte à tous, en présence des élus et des associations serait un bon premier pas pour faire passer ce message.

L'inauguration des nouvelles infrastructures est une autre occasion de communiquer positivement sur les avantages d'une ville cyclable.

Il est bien sûr possible d'utiliser différents canaux de communication (réseaux sociaux, panneaux d'affichage, panneaux lumineux, presse,), il est surtout primordial de les utiliser pour démontrer aux Boulonnais qu'ils ont tous à y gagner.



La mise en place des panneaux M12 à Saint-Cloud a été accompagnée d'un affichage explicatif clair sur les feux rouge en dessous de panneaux. Cette bonne pratique pourrait être appliquée à Boulogne-Billancourt.

Ce type de communication permet d'informer les habitants directement lors de la mise en place de nouvelles signalisations ou de nouvelles règles. Elle permet non seulement d'informer les premiers utilisateurs, ici les cyclistes, mais aussi les autres usagers de la route, automobilistes et motards qui ne seront pas surpris de voir un cycliste passer au rouge et ne penseront pas à tort qu'il ne respecte pas le code de la route.

Le BBI est également un superbe outil de communication et il serait parfaitement adapté pour informer, dans chaque édition, de l'avancement des mesures et des actions mises en place pour le vélo pour en faire un rendez-vous ponctuel et cadencé avec les Boulonnais.

Au delà des objectifs de développement durable, les bénéfices tangibles et immédiats au niveau personnel et collectif sont énormes. Ils peuvent être rappelés dans les futures communications autour du vélo.

Pour n'en citer que quelques-uns : exercice physique en plein air, impact positif sur le chiffre d'affaire des commerçants de quartier, gains de temps et de liberté dans les déplacements (pour le travail ou pour les loisirs), économies sur le budget voiture (achat, essence, assurance, entretien, stationnement...)

Sous l'angle réglementaire, on pourra informer autour de la loi LAURE (création d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations / rénovations des voies urbaines), et des basiques du code de la route : régimes de priorités à respecter, nouveautés comme les panneaux M12 «Cédez le passage cycliste au feu», le double sens cyclable, le sas vélo, ainsi que les amendes encourues.

Il est nécessaire de rappeler les règles du bien vivre ensemble régulièrement par des campagnes multisupports mais aussi des interventions de communication de la police municipale sur le terrain avant de verbaliser systématiquement les contrevenants.



Il serait aussi intéressant que les citoyens puissent signaler via l'application SoNet les zones d'incivilités récurrentes pour en informer la police municipale.

TAKE AWAY MESSAGE

Si vous ne deviez retenir que cela.

Constat:

Boulogne-Billancourt une ville **dominée par les véhicules motorisés** et **hostile aux déplacements à vélo**. Pourtant, la ville a un fort potentiel pour le développement du vélo. Elle est **plate** et **dense** avec de nombreux commerces, services et équipements de **proximité** vers lesquels les Boulonnais pourraient circuler à vélo ou à pied.

Vision:

Notre objectif est de **donner l'opportunité à de nombreux boulonnais de pouvoir utiliser le vélo en toute sécurité et ainsi d'éviter les déplacements inutiles en voiture**. En effet, le sentiment d'insécurité est un des principaux freins à la pratique du vélo.

Liste des actions que nous proposons pour rendre la ville cyclable:

Action 1: Adopter un plan vélo ambitieux, financé et concerté

Le budget du plan vélo doit être conséquent, et planifié sur chaque année du mandat. Les travaux doivent faire l'objet d'une concertation avec les habitants et les associations.

Action 2: Créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées

Fini les marquages au sol qui ne protègent pas les cyclistes des incivilités motorisées. Les futures pistes cyclables doivent être protégées et continues sur l'ensemble du parcours.

Action 3: Des connexions avec les villes voisines

Le futur réseau cyclable de la ville doit être cohérent avec les besoins des futurs cyclistes et permettre aux Boulonnais de rejoindre les villes voisines comme Paris et Saint-Cloud pour aller travailler au quotidien.

Action 4: Interdire les camions aux heures de pointes

La circulation des poids lourds doit être interdite aux heures de dépose des enfants à l'école tout comme les livraisons en double-file afin de fluidifier la circulation aux heures de pointe

Action 5: Passer la ville en zone 30 (hors axes principaux)

Afin d'apaiser la circulation et de réduire les risques d'accidents mortels, l'ensemble des rues doivent être limitées à 30 km/h en dehors des routes départementales.



Action 6: Créer des zones à faible circulation

Afin de réduire le trafic de transit, il est nécessaire de revoir le plan de circulation pour créer des quartiers résidentiels apaisés avec des zones partagées à faibles circulation.

Action 7: Piétonniser le centre-ville

Nous proposons de créer une zone piétonne sur le Boulevard Jean Jaurès entre Marcel Sembat et route de la Reine afin de créer un véritable centre ville piéton et agréable.

Action 8: Généraliser les doubles-sens cyclables, les sas vélo, les cédez-le-passage cycliste aux feux rouges (Panneaux M12)

Ces équipements sont aujourd'hui parsemés sans véritable cohérence, nous proposons de les généraliser et de les faire respecter par tous les usagers de la route.

Action 9: Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles aux heures d'entrée et de sortie des classes

Afin de réduire le risque d'accident touchant les enfants, nous proposons de mettre en oeuvre des fermetures à la circulation devant les écoles par les ASVP avec des barrières.

Action 10: Aménager des parkings vélo avant les passages piétons

Afin de respecter la loi et d'améliorer la visibilité des piétons mais aussi des priorités à droite, des parkings vélos seront implantés sur les 5m précédant chaque passage piéton.

Action 11: Étendre l'aide à l'achat pour tous les types de vélos.

Nous proposons d'élargir l'aide à l'achat des Vélo à Assistance Électrique (VAE) à tous les vélos cargos mais aussi aux vélos professionnels afin d'aider les entrepreneurs à se convertir au vélo. Des opérations de financement avec des entreprises Boulonnaises pourront être réalisées et une offre de location courte durée doit aussi permettre aux Boulonnais de tester les vélos cargos ou PMR pour leurs déplacements en ville.

Action 12: Réprimer fermement le stationnement illicite.

La police municipale ne doit plus tolérer le stationnement des véhicules sur les pistes cyclables, ni le stationnement et la circulation des 2RM sur les trottoirs.

Action 13: Lancer un plan de communication.

Afin d'améliorer le partage de la route par tous les usagers, la mairie doit mieux communiquer sur les nouvelles règles du code de la route et en particulier lors de la mise en place de nouveaux équipements (Sas Vélo, panneaux M12, Double sens cyclables).