



# PLAN VÉLO

**Villiers-le-Bel**

Document Cadre  
2020-2030



## **Édito :** Faire du Vélo, un outil de déplacement du quotidien ...

Le 31 janvier 2020, en adoptant, lors du Conseil Municipal, les grands axes du plan Vélo de la Ville, les élus de la Collectivité posaient la première pierre d'un ambitieux programme d'aménagements cyclables et de sensibilisation à la pratique du vélo pour les dix années à venir. Inscrit au NPRU, au Contrat de Ville, au Contrat Local de Santé ou au programme des cités éducatives, ce plan vise le bien être des habitants et le développement d'une ville harmonieuse, soucieuse des grands enjeux écologiques du 21<sup>e</sup> siècle. Il s'inscrit aussi et s'articulera aux démarches et plans vélos engagés par la Région, le Département et la Communauté d'Agglomération Roissy Pays de France. Enfin il visera à rassembler pour sa mise en œuvre, l'ensemble des acteurs du territoire concernés et particulièrement les habitants.

Faire du Vélo, un outil de déplacement du quotidien est plus qu'un leitmotiv, c'est une véritable état d'esprit qui traduit la dynamique d'une ville éco-citoyenne engagée pour un véritable développement durable.

**Jean Louis Marsac,**  
Maire de Villiers le Bel

**Maurice Maquin ,**  
Adjoint au Maire,  
Chargé du Développement Durable  
et de l'Agenda 21



# SOMMAIRE

1.	Édito	p. 2
2.	Introduction. Le Plan Vélo communal : Qu'est-ce que c'est ?	p. 5
3.	Les Plans Vélo des Collectivités	p. 8
4.	Le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France	p. 8
5.	Le Plan Vélo Régional	p. 8
6.	Le RER-V	p. 10
7.	Le Plan Vélo Départemental	p. 11
8.	Axe 1 : Développer les aménagements et les infrastructures favorisant les déplacements à vélo	p. 12
	○ Développer des pistes et bandes cyclables	p. 14
	○ Un enjeu essentiel de développement: aménager le pôle gare	p. 25
	○ Développer la signalétique	p. 27
9.	Axe 2 : Développer l'usage du vélo par les habitant.e.s	p. 39
	○ Développer la pratique du vélo à l'école	p. 41
	○ Développer la pratique du vélo par les habitant.e.s	p. 43
10.	Axe 3 : Faire de la Ville de Villiers-le-Bel une collectivité exemplaire	p. 50
	○ Acquisition de vélos à assistance électrique	p. 52
	○ Sensibiliser les agents à l'usage du vélo	p. 54
	○ Inciter financièrement les agents à l'usage du vélo	p. 55
11.	Axe 4 : Soutenir le développement d'une économie sociale et solidaire centrée sur le vélo	p. 57
	○ Mettre en place avec la CARPF une structure d'insertion ESS centrée sur le vélo	p. 60
12.	Financements du plan vélo	p. 62
13.	Programme d'investissements pluriannuels	p. 66
14.	La Gouvernance du Plan Vélo	p. 67
15.	Annexes	p. 70





# Introduction

## 1. Le Plan Vélo communal : Qu'est-ce que c'est ?

La Ville de Villiers le Bel met en place, dans le cadre de son Agenda 21, un Plan vélo communal.

Le Plan Vélo est un document qui traduit **la volonté politique de la municipalité en matière d'aménagement urbain et d'action pour favoriser et développer l'usage du vélo en ville**. Il trace les grandes ambitions municipales en matière de développement des usages et propose un plan d'actions. Il favorise également les accès à vélo aux gares, aux principaux lieux urbains, pôles d'emplois, établissements scolaires, ainsi qu'aux lieux à enjeux touristiques et de loisirs. Il recense tous les aménagements cyclables existants sur le territoire de la Ville, propose des itinéraires conseillés et signale les aménagements existants dédiés aux cyclistes (parcs à vélos, points d'eau, bornes de réparation...). Par ailleurs, il devra s'inscrire dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui sera élaboré par la CARPF

### Plan de Déplacements Urbains (PDU)

Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser :

- Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire.
- L'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.

Exemple : les actions du PDU de l'Ile-de-France visent, sur cinq ans, à :

- Une diminution de 3 % du trafic automobile, exprimé en (véhicules x km), différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs.
- Une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2%.
- Le doublement du nombre de déplacements à vélo.





L'objectif de ce plan vélo est de faire du vélo **un mode de transport à part entière** s'inscrivant dans une logique intermodale pour les habitant.e.s, écolier.e.s et salarié.e.s dont les agents de la collectivité, du territoire dans leurs déplacements quotidiens. La mise en place d'un Plan Vélo permettra également de répondre par une politique globale aux besoins des cyclistes en matière d'aménagements cyclables, de stationnements sécurisés, de services et d'information.

Une des finalités, est de faire évoluer notre conception collective de la ville en promouvant **un nouveau partage de l'espace public**.

Enfin, la mise en place d'un plan vélo représente la volonté de la Ville de lutter contre la pollution de l'air principalement due aux émissions de gaz à effet de serre par le secteur des transports.

**Source FUB**



## 2. Les Plans Vélo des Collectivités

### 2.1. Le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'agglomération Roissy Pays de France (source CCTP CARPF)

Votée en décembre 2019, la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) a permis l'évolution du code des transports afin de garantir le « droit à la mobilité alternative à l'automobile ». Cette loi met en avant des actions fortes permettant au vélo de devenir un mode de transport à part entière, notamment à travers le développement du Plan Vélo inscrit dans la loi. Cette dernière a pour objectif d'augmenter la part modale du vélo, en s'appuyant sur le fait que la majorité des déplacements sont de courtes distances (3/4 des déplacements font moins de 7 km).

C'est dans ce contexte, dans le cadre du plan Vélo régional approuvé en mai 2017, et dans la continuité de l'approbation en mai et juin 2020 par les deux conseils départementaux de Seine-et- Marne et du Val d'Oise de leur schéma cyclable, que la communauté d'agglomération Roissy Pays de France engage l'élaboration de son propre schéma directeur cyclable.

### 2.2. Le Plan Vélo Régional :

Entre 2010 et 2018, le nombre de déplacements à vélo a augmenté de 30% en Île-de-France. C'est ce qui a poussé la Région à mettre en place un plan régional pour développer le vélo au quotidien avec **100 millions d'euros d'investissement pour tripler la pratique du vélo sur 4 ans (2017-2021)**.

L'objectif du **Plan Vélo Régional** est de favoriser la pratique quotidienne de ce mode de transport en développant les infrastructures, le stationnement et les nouveaux services aux cyclistes pour privilégier la pratique utilitaire du vélo en complémentarité des itinéraires de loisirs. Parmi les nombreuses mesures phares, la **mise à disposition de Vélos à Assistance Electrique (VAE)**, dans le cadre d'un système de location longue durée, est mise en place par Île-de-France Mobilités. Le conseil régional d'Île-de-France a également mis en place une subvention dans le cadre du plan vélo





pouvant aller jusqu'à 50% du financement (pour un plafond allant jusqu'à 70% maximum de subvention et cumulable avec les autres aides existantes). Les grandes priorités du plan vélo régional sont :

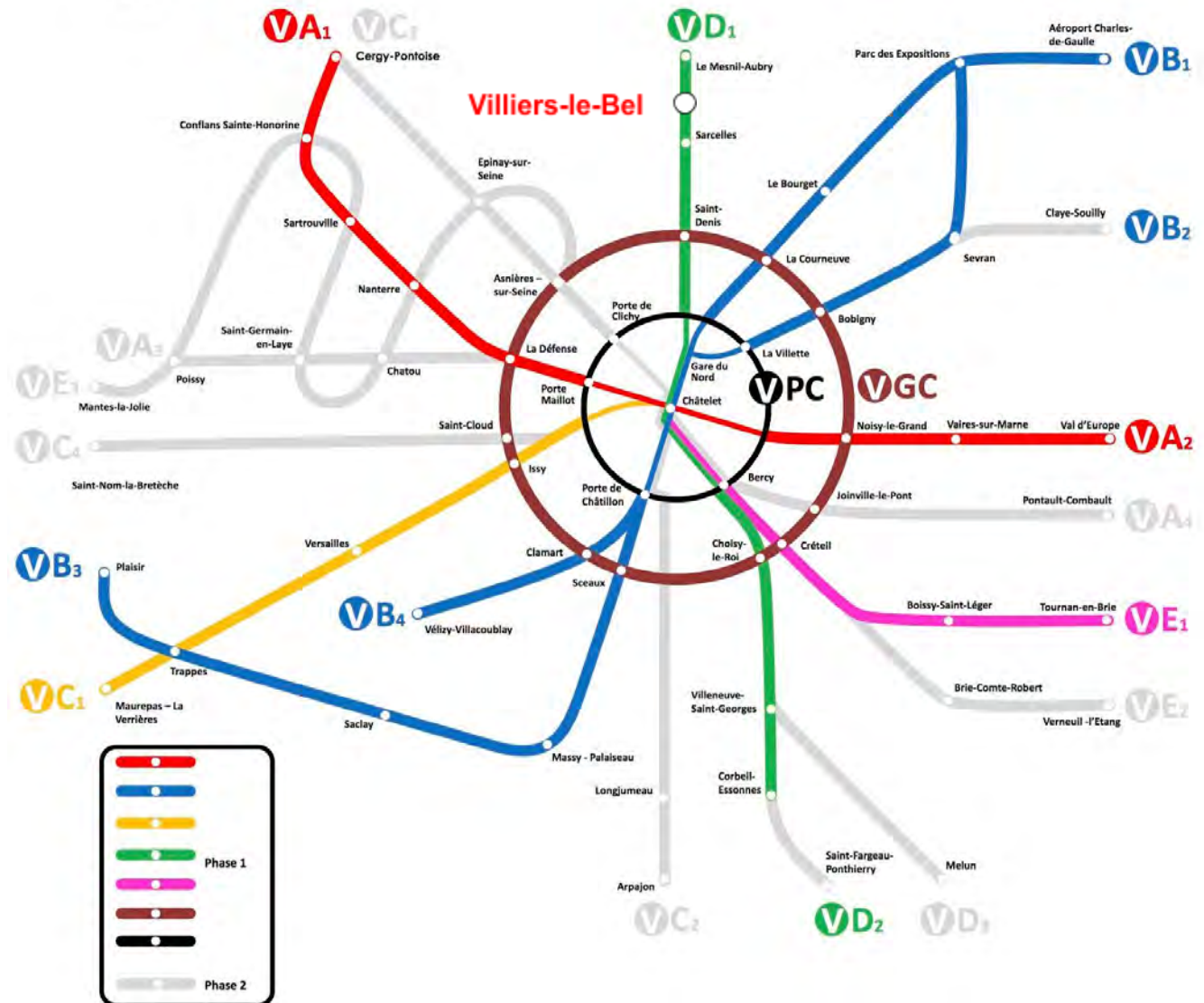
- **Faire du vélo un mode de transport du quotidien**: Pour y parvenir, les efforts d'investissement vont porter essentiellement sur la pratique du vélo au quotidien grâce à des aménagements adaptés (stationnement, renforcement du réseau cyclable, résorption des coupures urbaines...);
- **Répondre aux besoins des usagers et des territoires** : Disposer d'un réseau cyclable en continu, alliant aménagements dédiés au vélo, zones de circulation apaisées, équipements et jalonnement, reste au cœur des préoccupations des usagers du vélo dans leurs pratiques quotidiennes. Alors que ces dernières années l'accent avait été mis sur les grands itinéraires du type véloroute , les aides régionales s'inscrivent désormais dans une véritable stratégie territoriale de développement du vélo comme mode de transport du quotidien ;
- **Offrir plus de services** : En partenariat avec Île-de-France Mobilités, autorité organisatrice des mobilités, la Région entend accélérer le développement des services aux usagers. Le manque d'espaces de stationnement étant un des principaux freins à la pratique, la Région soutient de plus en plus de nouveaux stationnements vélo dans l'espace public et dans les lycées. L'action de la Région s'inscrit en complément de celle d'Île-de-France Mobilités, qui offre des espaces de stationnement Véligo à proximité des gares et des stations de métro de la Région.
- **Promouvoir le choix du vélo** : Via des aides pour les particuliers pour l'achat ou la location de VAE, comme pour les collectivités dans le cadre des aménagements cyclables et des financements régionaux pouvant être accordés aux différents projets de celles-ci.



## 2.3. Le RER-V

La Région a également adopté en mai 2020 **un dispositif de soutien au projet de RER-V**, conçu comme un réseau d'itinéraires cyclables continus, confortables, sécurisés et assimilables à des véritables lignes de transport. La CARPF est concernée par :

- Les lignes B1 et B2 du RER-V, dont l'objectif est de relier Paris à la plateforme aéroportuaire Roissy Charles de Gaulle.
- La ligne D1 (Paris - Le Mesnil-Aubry), qui traverse plusieurs communes de la CARPF **dont Villiers le Bel.**



### 3. Le Plan Vélo Départemental :

C'est dans le cadre du plan vélo régional, que le Val d'Oise ont élaboré leurs plan Vélo départemental.

En Val d'Oise, plus de 900 km de voies ont déjà été aménagés pour les cyclistes. Le Département a approuvé successivement sa stratégie le 20 décembre 2019 puis son programme d'actions triennal le 29 mai 2020. Pour sa mise en œuvre, le département prévoit d'agir sous plusieurs angles répondant à différents objectifs :

Tout d'abord, en tant que maître d'ouvrage pour **améliorer le maillage territorial**, en soutenant les projets communaux et en accroissant les réalisations cyclables sur le réseau routier départemental afin d'assurer la continuité des itinéraires. Les voies doivent faciliter le rabattement vers des équipements de transports, comme les pôles-gares, la desserte d'établissements d'enseignement et des pôles d'emplois. C'est particulièrement le cas du pôle de Roissy avec la présence d'infrastructures routières et des vitesses de circulation importantes.

Un autre objectif est de **développer des services à destination des cyclistes**, notamment à travers un stationnement adapté et sécurisé. Dans les collèges, le Département va compléter les dispositifs de stationnement destinés aux vélos mais également aux nouveaux modes de déplacement comme la trottinette

Les deux autres objectifs du plan vélo du Val d'Oise concernent :

- le développement de la pratique du vélo des agents du Département.
- la promotion de l'usage du vélo comme moyen de transport du quotidien.



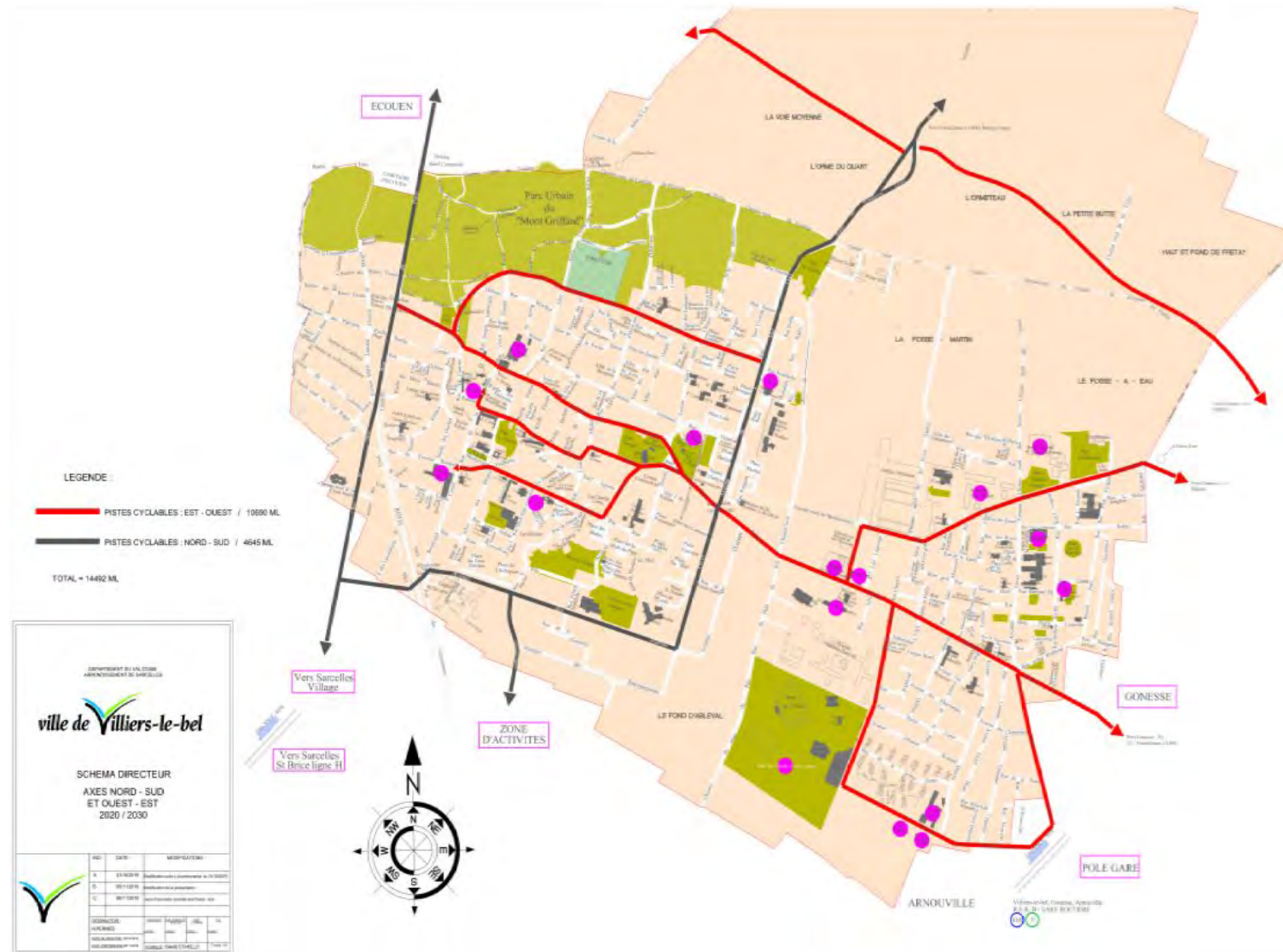
# Axe 1

Développer les  
aménagements et les  
infrastructures favorisant les  
déplacements à vélo



# Axe 1 : Développer les aménagements et les infrastructures favorisant les déplacements à vélo

Le premier axe a pour objectif d'élaborer durant la décennie 2020-2030, un maillage Nord-Sud et Est-Ouest cohérent du territoire permettant un rabattement vers des pôles multimodaux. Ce maillage complet permettra aux habitant.e.s d'utiliser le vélo dans tous les aspects de leurs déplacements quotidiens (trajet domicile-travail, études et scolarité, sports, loisirs, tourisme). Ce maillage évoluera en fonction des opportunités et des opérations de travaux programmées.



Plan Vélo Villiers le Bel - Décembre 2020





# 1. Développer des pistes et bandes cyclables

## 1.1. Définitions

La **piste cyclable** constitue un espace protégé exclusivement réservé aux vélos. Elle est physiquement séparée de la chaussée, mais également des cheminements piétons. Ce type d'aménagement important est mis en œuvre sur les itinéraires où le trafic et les vitesses sont élevés.

Elle est physiquement séparée de la chaussée, mais également des cheminements piétons. Ce type d'aménagement important est mis en œuvre sur les itinéraires où le trafic et les vitesses sont élevés.





La **bande cyclable** se matérialise quant à elle par une ligne de peinture continue qui rend les cyclistes visibles par les autres usagers de la route. Celle-ci est préconisée sur les chaussées qui supportent un trafic compris entre 3 000 et 7 000 véhicules par jour. A Villiers-le-Bel il en existe 2 types :



## 1.2. Vers de nouveaux aménagements cyclables

Le plan vélo propose de résorber les discontinuités cyclables, de développer de nouvelles pistes cyclables et de réaliser de nouveaux aménagements tels que, par exemple, les zones de rencontres ou encore les chaussées à voie centrale banalisée.

La **zone de rencontre** est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf indication contraire.

A Villiers-le-Bel, une zone de rencontre a été mise en place à l'angle de l'avenue Alexis Varagne et Pierre Corneille. Cependant, les piétons étaient confrontés aux multiples flux (Blus, véhicules...) et à la fréquence de passage, ainsi pour des raisons de sécurité, la zone de rencontre s'est transformée en un espace limité à 30km/h.



La **chaussée à voie centrale banalisée** (CVCB) permet de donner rapidement un espace protégé de circulation aux cyclistes sans réduire de manière trop importante, l'espace alloué aux voitures.



Il s'agit dans une rue à double-sens pas assez large pour permettre en même temps deux voies de circulation et des aménagements cyclables, de matérialiser la présence des cyclistes par des lignes discontinues en pointillés de chaque côté de la route. Les automobilistes rencontrant un autre véhicule, doivent ralentir et peuvent emprunter la rive droite dédiée aux cyclistes.





### 1.3. Programme d'investissements aménagements pistes et bandes cyclables 2020 → 2025 → 2030

Pour élaborer ce maillage cohérent, le plan vélo propose de réaliser 15,49 km durant les dix prochaines années. Plusieurs voies sont d'ores et déjà à l'étude dans le cadre de grandes opérations d'aménagements NPRU, BHNS. Le Conseil Départemental projette, par exemple, dans le cadre de son Plan Vélo, d'aménager 2 km (avenue Pierre Sémard et route de Bouqueval).

En dehors des opérations financées par l'ANRU et le Conseil Départemental, le plan prévoit 5,3 km d'aménagements directement pris en charge par la Ville sur son budget propre, permettant entre autre la résorption des discontinuités cyclables. Ces aménagements devront faire l'objet d'une enveloppe budgétaire qui sera présentée et votée annuellement au Conseil Municipal.

#### EXEMPLE DE COÛTS

**Total de mètres linéaires à réaliser par la Ville : 13,54 km**

En s'appuyant sur une moyenne de 40,00€/m\* pour l'aménagement d'une bande cyclable, le coût de réalisation de la moitié du mètre linéaire, soit 6,77 km s'élèverait à environ 271 000,00€

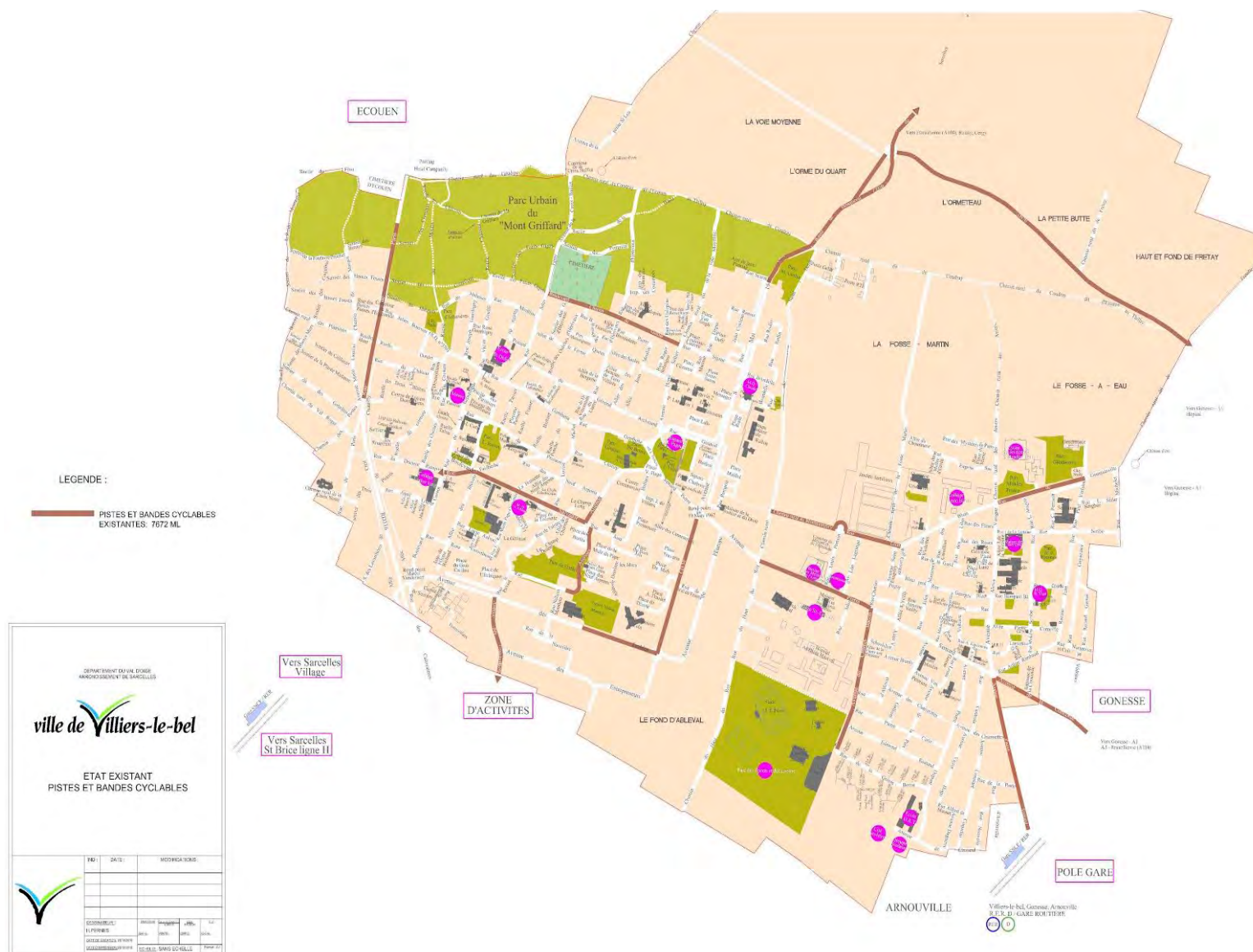
Si le reste est aménagé en piste cyclable (avec une moyenne de 350,00€/m\*), les coûts seront compris dans l'investissement global des aménagements des voiries.

\* coût extrait d'une étude de CEREMA 2018

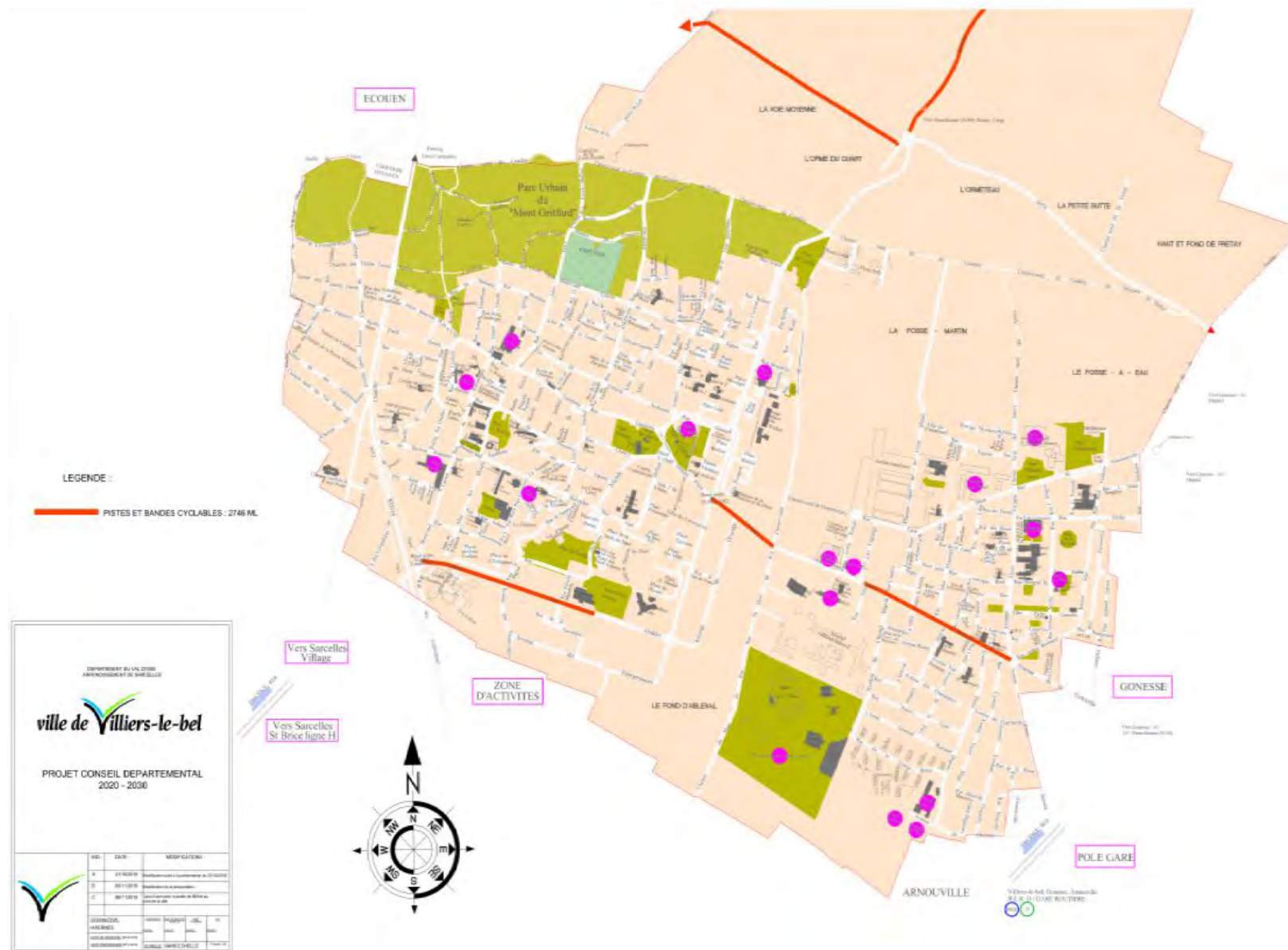


# Carte des pistes existantes .

Janvier 2020



# Carte des projets du Conseil Départemental du Val d'Oise



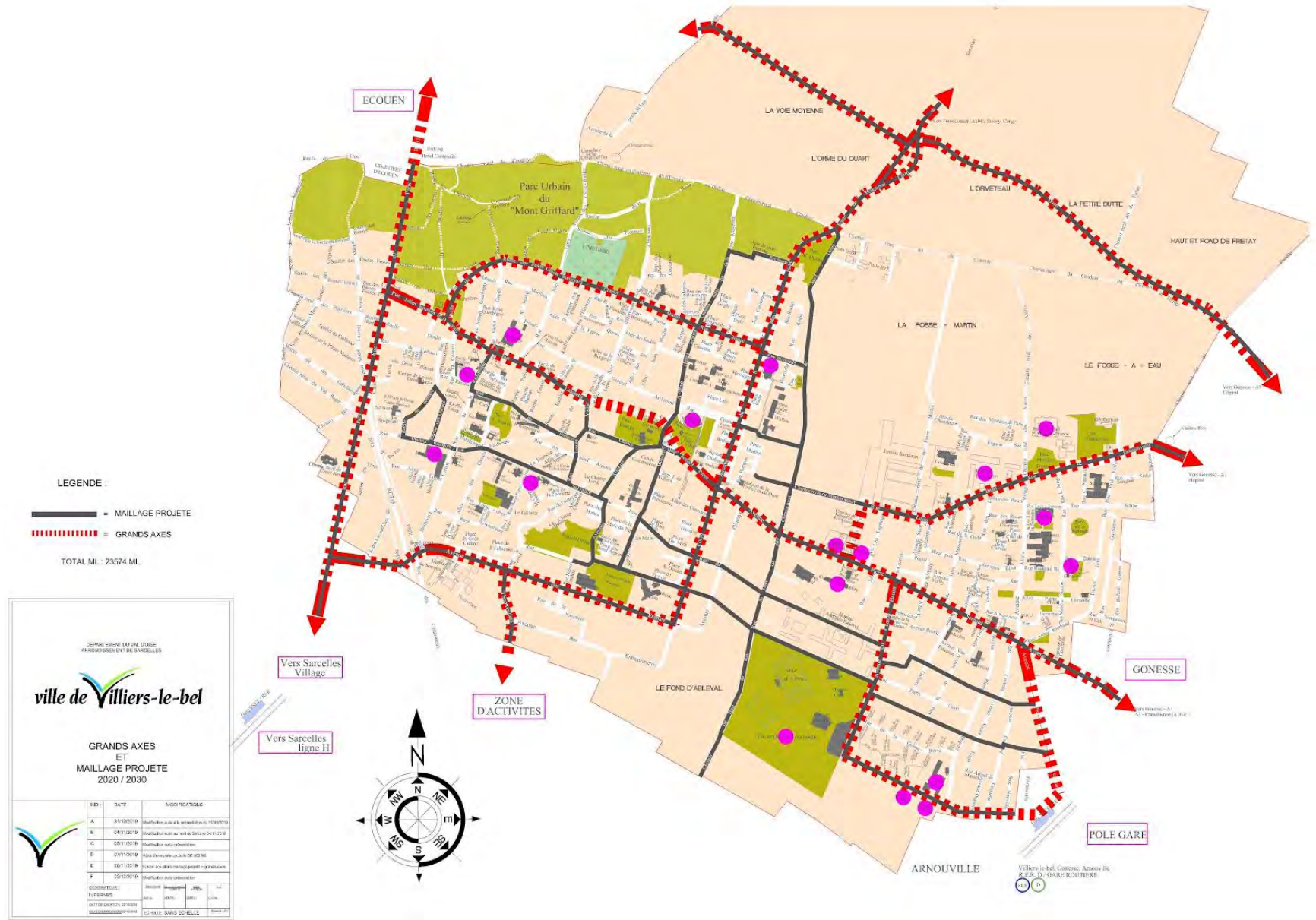








# Carte du maillage final projeté



Plan Vélo Villiers le Bel - Décembre 2020



#### **1.4. Propositions 2020 → 2025 → 2030**

Le plan vélo propose par ailleurs que le Conseil Départemental, la CARPF et la ville travaillent ensemble la question de l'entretien de leurs pistes cyclables respectives. Il est nécessaire que chacune des parties prévoit les budgets liés à la maintenance et au nettoyage de celles-ci.

Enfin, une réflexion doit être faite concernant l'élaboration de cheminements cyclables à travers le Mont Griffard et dans les chemins ruraux environnants.



## 2. Un enjeu essentiel de développement: aménager le pôle gare



Le Pôle Gare, c'est aujourd'hui **23 000 passages/jour.**

L'aménagement du pôle Gare sera une étape déterminante du développement de la pratique du Vélo à Villiers le Bel.

Il s'agit pour la Commune de **peser sur ce dossier d'aménagement et de développement** pour impulser la réalisation d'un réseau de voies cyclables qui amène vers la gare et ouvre le voyageur arrivant sur une diversité d'itinéraires professionnels, pratiques, culturels et sportifs, pour développer l'intermodalité des usages et les services liés au vélo

Il s'agit

• de développer à

### Aménager les quartiers de gare

L'aménagement ou le réaménagement des quartiers de gare doit viser à optimiser leur fonctionnement urbain et à faciliter l'accès aux pôles d'échanges multimodaux ainsi qu'aux stations de tramway et de T Zen. Cet aménagement doit :

- permettre l'installation des équipements nécessaires pour assurer l'inter modalité dans de bonnes conditions (gare routière, parc relais, arrêts de bus, stationnement vélo) ;
- faciliter les cheminements à pied et à vélo pour accéder au pôle, et faciliter l'accès en bus grâce à une voirie adaptée, en particulier dans un rayon de 1 000 m autour des pôles.

Programmation de tous les services à la mobilité complémentaire d'un pôle d'échange de cette

taille : véligo, etc.-

Améliorer les circulations piétonnes sur le périmètre de rabattement : pont de l'Avenue de la Concorde, passerelle ville-ville au dessus des voies, amélioration du confort des piétons sur le parvis nord, etc.

Conforter les aménagements cyclables aux abords du pôle d'échanges (avenue de la Concorde, etc.)

*(source rapport indigo juillet 2017)*





partir de la gare un réseau de voies cyclables et d'itinéraires variés : vie quotidienne, sport et loisirs, tourisme

- d'installer des équipements dédiés
  - Parking vélo sécurisé
  - Borne de réparation
- de travailler avec la SNCF l'accessibilité des vélos aux trains
- de développer des services liés au vélo par le biais d'une structure ESS multiservice (vente, location, réparation, gardiennage...)



**En 2017 la ville a répondu au questionnaire organisé par l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) portant sur le développement de l'intermodalité**

L'AOM a en charge la gestion des transports collectifs, mais aussi le développement de tous les autres modes et usage alternatifs. Il est de son ressort de les rendre complémentaires et de les interconnecter au mieux pour renforcer leur efficacité. De plus, cette loi a institué les schémas régionaux de l'intermodalité (SRI), qui devront prendre en compte le vélo comme composante à part entière de l'offre de mobilité développée par les collectivités locales.

Le développement du vélo est d'autant plus essentiel qu'il participe à la mise en œuvre de politiques de mobilité durable efficaces visant à améliorer la qualité de l'air et à lutter contre le changement climatique. Il permet également de rééquilibrer le partage de la voirie au profit des modes non motorisés, de satisfaire au principe de « droit à la mobilité » et, enfin, d'apporter un gain majeur en terme de santé publique.

(Source : « Les pratiques d'intermodalité vélo-transports collectifs » étude GART, Août 2015)





## 3. Développer la signalétique

### 3.1. Définitions

L'amélioration de la signalétique en faveur du vélo est un élément incontournable du plan. La transformation programmée de la Ville entraîne une signalétique nouvelle. En effet, la signalétique peut se caractériser par un marquage au sol (comme les pistes et bandes cyclables actuelles à Villiers-le-Bel) ou encore des panneaux de signalisation. Ainsi, il est nécessaire de **renforcer la signalétique existante** et de **marquer significativement la place faite au vélo dans la Ville** par la mise en place de nouvelles signalétiques telles que le SAS vélo, le tourne-à-droite, les zones de rencontres . Il nous faut affirmer la place des cyclistes sur la route et leur permettre une meilleure sécurité.





Le panneau d'interdiction aux vélos d'une rue se fait avec ce panneau lorsqu'il existe une piste cyclable permettant aux cyclistes de circuler dans le sens de circulation considéré.



Ce panneau signifie l'obligation pour les cyclistes de circuler sur la piste cyclable ou la bande à l'entrée de laquelle ce dernier est placé. Il décrit en outre l'interdiction implicite pour les autres véhicules et les piétons d'utiliser cette voie.



Ce panneau indique aux cyclistes qu'il est conseillé d'utiliser la piste ou la bande cyclable introduite par cette signalisation. Il est donc interdit aux piétons et aux autres véhicules de l'utiliser.



Ce panneau indique que la voie est réservée aux transports en commun (typiquement les voies de bus) et aux vélos. Bien entendu, en l'absence du petit vélo sous le panneau bleu circulaire, il est strictement interdit aux vélos de prendre les voies de bus.



Ce panneau autrement appelé « sens interdit sauf vélos » indique qu'il y a un sens unique classique pour les autres véhicules alors qu'il est bi-directionnel pour les vélos. Dans les zones de rencontre et les zones 30, toutes les rues à sens unique sont à double sens pour les cyclistes à moins d'une indication contraire.



Le **SAS vélo** est un espace réservé aux cyclistes, entre la ligne d'arrêt des véhicules et un passage piéton à un carrefour à feux tricolores. Il permet aux cyclistes de se placer du côté de la chaussée vers lequel ils vont tourner et bien en vue devant les véhicules motorisés pour démarrer en toute sécurité. Actuellement, il n'existe pas de SAS vélo à Villiers-le-Bel.



Plan Vélo Villiers le Bel - Décembre 2020





Le **tourne-à-droite** permet aux conducteurs de deux-roues non motorisés de s'orienter vers la droite ou d'aller tout droit lorsqu'un feu est rouge, mais uniquement après avoir cédé-le-passage aux autres véhicules. Le tourne-à-droite apporte un meilleur confort pour circuler en raccourcissant la durée du parcours des cyclistes car ils ne sont pas contraints de patienter lors d'une phase rouge si aucun autre usager n'est présent au niveau de l'intersection, qu'il s'agisse de véhicules motorisés ou de piétons. Le tourne-à-droite n'a pas encore été mis en place dans la Ville.







## Zone de rencontre

La **zone de rencontre** est une section ou un ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers.



Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules qui sont limités à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf indications contraires.





*Illustration 5: Panneau de communication utilisé par Nantes Métropole*

La **chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)** permet de donner rapidement un espace protégé de circulation aux cyclistes sans réduire de manière trop importante l'espace alloué aux voitures.

Il s'agit dans une rue à double-sens pas assez large pour permettre en même temps deux voies de circulation et des aménagements cyclables, de matérialiser la présence des cyclistes par des lignes discontinues en pointillés de chaque côté de la route. Les automobilistes rencontrant un autre véhicule, doivent ralentir et peuvent emprunter la rive droite dédiée aux cyclistes.

### **3.2.Sensibilisation aux nouveaux aménagements de la Ville**

La mise en place d'une nouvelle signalétique complexe telle que les zones de rencontre ou encore les SAS vélo, nécessite une sensibilisation au code de la route. Le projet de restructuration du Village intègre l'instauration d'une zone de rencontre au sein de l'îlot rue de la République – rue Gambetta – rue Louise Michel, ainsi il est nécessaire d'informer la population et les différents usagers de la route sur le fonctionnement de la circulation à cet endroit. Il est proposé que ce type d'aménagements s'accompagne **d'une campagne de communication pédagogique** sur le partage de l'espace public.





## 4. Les pistes cyclables temporaires

**Le vélo** : un moyen de transport idéal pour respecter la distanciation sociale

En cette période de Pandémie, se déplacer en vélo représente sans doute la meilleure solution pour éviter la promiscuité dans les transports en commun et garantir la distanciation sociale. Un peu partout dans le monde et en France, des pistes cyclables temporaires font leur apparition afin de répondre aux besoins de déplacements pendant cette crise sanitaire. En Île-de-France, l'une des régions les plus touchées par le Covid-19, une centaine de kilomètres d'aménagements cyclables provisoires dans le Grand Paris. L'objectif principal des collectivités franciliennes est d'**éviter l'afflux**

**des voyageurs dans les transports en commun** en cette période de déconfinement et **soulager les itinéraires les plus chargés**.

A Villiers le Bel aussi, La Municipalité étudie la mise en place de tracés temporaires, prémices d'aménagements futurs programmés.



## 5. Développer des parkings vélos sécurisés

### 5.1. Définitions

Afin de sécuriser les habitant.e.s dans leurs déplacements à vélo, le plan vélo propose de développer des parkings vélos sécurisés.

Le stationnement cyclable désigne l'ensemble des infrastructures et des équipements permettant le stationnement d'un vélo. Il existe différents types de stationnement cyclables, qui peuvent aller du rangement organisé et sécurisé dans un bâtiment fermé et protégé, à de simples arceaux à vélo dans l'espace public.

Un arceau à vélo est un type de mobilier destiné au stationnement cyclable. C'est un objet qui permet de tenir attaché un vélo avec un antivol par le cadre et une roue. Les arceaux peuvent être disposés individuellement ou par groupes de quelques exemplaires dans l'espace public ou bien être dans un espace dédié plus important. On parle alors de garage ou de parc à vélo, pouvant être couverts, sécurisés, ou même avec gardiennage. Il existe également des garages à vélos sous forme de containers fermés, d'une grande variété de taille et de forme, à un ou plusieurs étages. Ces systèmes sont les plus souvent installés dans des pôles de multimodalité.



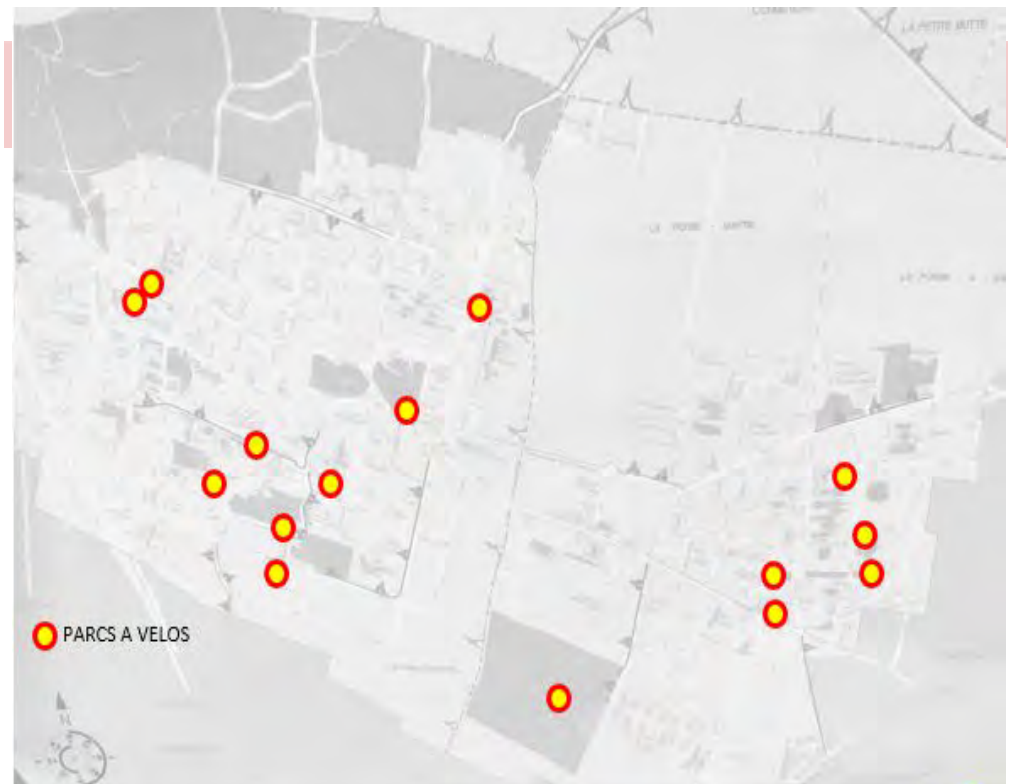
## 5.2.Diagnostic



Depuis quelques années, les services techniques de la Ville ont installé des parkings à vélo aux abords d'équipement de la Ville et sont au nombre de 15 actuellement.

De nombreux.es. observateur.rice.s ont constaté que ces aménagements sont encore trop peu utilisés. Le faible taux de pratique et la peur du vol semblent expliquer ces constats. En effet, très peu de personnes utilisent le mobilier spécifique aux vélos pour stationner leur. De plus, on constate par exemple que nombre d'utilisateurs de

la Mairie préfèrent attacher leur vélo sur les barrières situées près de l'entrée à la vue des personnes présentes dans le Hall d'accueil plutôt que d'utiliser les équipements réalisés. Ainsi, la sécurisation et la visibilité de ces espaces de parkings sont des éléments essentiels à prendre en compte dans leur implantation future. pour leur utilisation



### 5.3. Propositions

Le plan vélo prévoit de poursuivre l'effort d'aménagement entrepris en installant des **parkings vélos sécurisés aux abords d'espaces publics stratégiques** (mairie, maisons de quartier, maison Jacques Brel, Parc des Sports et des Loisirs, espace Marcel Pagnol, Gymnase) et de prévoir des locaux intégrés dans toute nouvelle construction ( Maison des services, Gymnase Didier Vaillant ...)

**Exemple de coûts:** Les coûts relatifs aux parkings vélos sécurisés permettant de stocker 12 vélos s'élèvent à 12 000€ par parking. Ainsi, en implantant 9 parkings vélos sécurisés, les coûts d'investissement s'élèvent à 108 000€.

Le plan prévoit un travail avec les établissements scolaires du secondaire (Collège Martin Luther King, Collège Léon Blum, Collège St Exupéry Cité scolaire la ORT, Lycée professionnel Pierre Mendès France) pour développer les infrastructures de parking sécurisé en leur sein .





Le **Code de la construction et de l'habitation** impose depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 l'obligation d'anticiper la construction de parcs à vélos dans les bâtiments neufs. Elle consiste, dans certains types de bâtiments neufs comportant un parc de stationnement, à prévoir un espace réservé pour les stationnements des vélos qui doit être clos et couvert et se situer au rez-de-chaussée ou au premier sous-sol du bâtiment. Il peut également se trouver à l'extérieur du bâtiment mais sur la même unité foncière. Cet espace doit avoir un système de fermeture sécurisée et des dispositifs fixes sur lesquels attacher les vélos.

### **Collaborer avec les bailleurs**

Un travail engagé avec les bailleurs est à poursuivre et à développer au cœur des copropriétés pour impulser l'installation de parkings sécurisés

Ces parkings vélos sécurisés permettent aux usagers de stationner leur vélo en toute sécurité. Seuls les détenteurs d'un badge ou d'un code ont accès à ce parking. L'aménagement du parc à vélo sécurisé au cœur de la résidence Lucie Aubrac par EFIDIS ( CDC Habitat) dans le quartier de la Cerisaie est un exemple intéressant à développer.



La mission Agenda 21 portera un travail de coordination des bailleurs en lien avec le MRU et le service Développement Local pour faire avancer ce dossier d'implantation au cœur du parc social





## 6. Installer des bornes de réparation autonome

Le plan prévoit aussi le développement de services liés au vélo. Cela pourrait se traduire par exemple par l'installation de bornes de réparation autonomes. Une borne de réparation permet à des cyclistes de réaliser dans l'espace public des petites réparations et des entretiens de bases. Ces bornes ont un véritable intérêt en termes d'image pour signifier l'engagement de la Ville pour la pratique du vélo.

Des bornes de réparation autonomes en libre service ont été installées récemment à Paris notamment au bord de la piste cyclable de la rue de Rivoli dans le 4<sup>ème</sup> arrondissement. Ce support permet de placer le cycle à hauteur d'homme pour faciliter la réparation.



### 6.1. Propositions

Le plan vélo propose d'installer des bornes de réparations dans des endroits à fort contrôle social tels que la Mairie, la Maison des Services ou encore le Parc des Sports et des Loisirs.

**Exemple de coût** Le coût unitaire d'une borne de réparation est estimé à 1 600€, soit un coût pour 3 bornes de réparation de 4 800€.



## Axe 2

Développer l'usage du vélo  
par les habitant.e.s



## Axe 2 : Développer l'usage du vélo par les habitant.e.s

### **Un constat : Le peu de pratique du vélo à Villiers-le-Bel**

---

Le plan vélo part d'un constat; peu d'habitants pratiquent le vélo dans leurs déplacements au quotidien.

Plusieurs habitant.e.s, beaucoup de femmes notamment, rencontré.e.s lors des animations de sensibilisation, évoquent le fait de ne pas savoir faire du vélo ou de se sentir trop en insécurité à vélo dans l'espace public.

L'objectif est de travailler avec les habitant.e.s et les acteurs de l'éducation à développer la pratique du vélo dès le plus jeune âge et pour toutes les catégories de la population. Le plan vélo vise particulièrement à développer ou à renforcer l'autonomie d'une partie des habitant.e.s qui n'a pas les moyens d'avoir de véhicule.

En effet, le taux de motorisation des ménages à Villiers-le-Bel est de 0,8. Il doit permettre une certaine forme d'émancipation et d'autonomisation plus particulièrement des femmes dans l'espace public (Programme d'Investissement pour l'Avenir). Inscrit dans le contrat local de Santé, le plan vélo vise par la pratique au développement et à l'entretien de la santé physique des habitant.e.s et par la réduction des véhicules et l'utilisation des vélos à une meilleure qualité de l'air. Enfin, un des objectifs est de pacifier l'espace public et d'instaurer un respect sur la route.



## 1. Développer la pratique du vélo à l'école

Le plan Vélo prévoit de développer des cycles d'apprentissage vélo à l'école comme il existe des cycles d'apprentissage de la natation . Pour cela il est nécessaire de faire un état des lieux de la pratique , des moyens et des projets au sein des établissements scolaires de la ville . L'objectif est de créer les conditions d'un développement des projets portés par les équipes enseignantes . Un premier questionnaire a été diffusé en octobre 2019 aux directeurs des écoles primaires pour amorcer cet état des lieux

### Questionnaire directeur.rice.s d'écoles

Ce questionnaire diffusé aux écoles permet de faire un diagnostic (matériel et activités) de la pratique du vélo dans le cadre scolaire, il permet également de prendre en compte les propositions de développement de la pratique du vélo en s'appuyant sur les recommandations des équipes enseignantes.

19 écoles sur 22 ont répondu au questionnaire :

- 11 écoles proposent déjà des activités vélos qui sont dispensées par les enseignants
- Cependant, les professeurs ne sont pas formés
- 14 écoles ne disposent pas de la totalité du matériel nécessaire pour une bonne pratique du vélo (pas de vélos ou bien pas de casques, pas d'accompagnateur qualifié...) et 17 écoles ne disposent pas de matériel permettant d'effectuer un circuit vélo dans la cour (plot, panneaux...)
- 4 écoles ont déjà mis en place un permis vélo
- Les écoles souhaiteraient qu'il y ait un travail sur la sécurité routière qui soit fait avec la police municipale
- Elles souhaiteraient également qu'il y ait des intervenants afin de dynamiser la pratique du vélo et de pouvoir expérimenter des parcours à l'extérieur de l'école





## Savoir Rouler à Vélo

Le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) est un nouveau dispositif lancé le 17 avril 2020 par le gouvernement concernant l'apprentissage du vélo pour les 6-11 ans. Cette mesure vise d'ici 2022 à la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège.

## 1.2. Propositions

Afin de permettre l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge, il est nécessaire de soutenir le développement des cycles d'apprentissage du vélo et de la sécurité routière à l'école. Ces cycles d'apprentissage pourront déboucher sur l'obtention d'un permis vélo en travaillant étroitement avec les

encadrants du centre loisirs jeunes de la police nationale (CLJ) et de la Police Municipale.

L'action sera proposée aux scolaires, aux accueils de loisirs, aux maisons de quartier et aux habitants en individuel.

Dans le cadre scolaire, l'inspectrice de l'Éducation Nationale Mme Kuntz et la conseillère technique Mme Quinquempoix se sont dit d'ors et déjà très favorable au projet

Le responsable du Centre de Loisirs de la Police (CLJ) a lui aussi fait connaître son intérêt à intégrer le projet à la rentrée septembre. Il forme chaque année une vingtaine de classes de CM2 à la pratique du Vélo et à la sécurité routière et se propose d'intervenir dans le cadre de cette base et de mettre à disposition son circuit Sécurité routière. Ainsi nous pourrions dans le cadre du dispositif des cités éducatives et du programme "Savoir Rouler" envisager la formation annuelle d'une ou deux classes d'âge CE2 et CM2 à l'instar de ce qui se pratique en natation.

- Cycle "savoir rouler" à destination des CE1 et CE2 de la ville (service des sports /ASAC) Annexe 9
- Développement du permis vélo à destination des CM2 (service des sports /CDLJ)

L'objectif du plan est de former progressivement environ 30 classes par an soit environ 750 enfants. Des séances d'apprentissage du vélo pourront être mises en place et animées par un intervenant qualifié (environ 10 séances par classe, soit 300 séances par an soit environ 7500 séances enfant/an).

Les accueils de loisirs pourraient intégrer dans leur projet éducatif et pédagogique cet axe d'apprentissage et bénéficier des ateliers tout au long de l'année



## 2. Développer la pratique du vélo par les habitant.e.s

### 2.1. Diagnostic

On le sait le taux de pratique du vélo à Villiers le Bel est faible. Les habitant.e.s interrogé.e.s évoquent régulièrement 3 raisons : le sentiment d'insécurité routière, la peur du vol, et ne pas savoir en faire.

L'objectif du plan est de développer des activités de sensibilisation , d'apprentissage et de pratique par tous et aussi particulièrement des adultes.

Le Service des Sports développe depuis 3 ans des activités régulières autour du Vélo. Cette action vise un public adolescent. Il bénéficie d'un pool de Vélo acquis par la Mission Jeunesse et mis à la disposition des animateur.rice.s sportif.ve.s. Chaque mercredi aux beaux jours, des jeunes ados s'adonnent aux joies de la pratique et de la découverte sur les chemins de randonnée environnants. Le Service des Sports participe à l'initiative randonnée vélo organisée depuis 3 ans dans le cadre des journées de la santé et du développement durable (JSDD).

La Maison de quartier Boris Vian participe elle aussi aux JSDD. Il semble évident que les Maisons de quartier sont aussi les relais pertinents pour développer des actions de formation et de pratique avec des public adultes notamment. Toujours dans le cadre des JSDD, l'Agenda 21 a proposé un diagnostic en roulant. L'objectif est dans le cadre d'une randonnée vélo d'élaborer avec les habitant.e.s participants un état des lieux des aménagements cyclistes. Cela a permis de repérer les points noirs, d'apprécier les nouveaux aménagements, d'évaluer le sentiment de sécurité ou d'insécurité des cyclistes, d'échanger sur les projets futurs et les attentes des participant.e.s.



Outre ses actions qui ont déjà été mises en place, un questionnaire à destination des habitant.e.s a été diffusé.

### Questionnaire habitant.e.s

Ce questionnaire à destination des habitant.e.s nous permet de mieux connaître leur pratique du vélo et de prendre en compte leurs propositions afin de répondre à leurs besoins autour du vélo.

### Quelques éléments de résultats :

73 habitant.e.s ont répondu au questionnaire :

- $\frac{1}{3}$  des habitant.e.s estiment avoir un bon niveau à vélo
- certains habitant.e.s le pratiquent régulièrement (1 fois par semaine voire tous les jours)
- très peu l'utilisent pour leur trajet domicile-travail
- presque la moitié des habitant.e.s ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils font du vélo en ville
- Cette insécurité est due à la dangerosité des grands axes (avenue pierre semard, avenue du 8 mai, rond point)
- plus de la moitié des habitant.e.s seraient intéressé.e.s par le développement d'une vélo école
- $\frac{3}{4}$  des habitant.e.s seraient intéressé.e.s par le développement d'une structure d'entretien et de réparation vélo
- Si l'intermodalité était facilités,  $\frac{3}{4}$  des habitant.e.s seraient prêt.e.s à utiliser le vélo pour leur déplacement



## 2.2. Propositions

### 1. Le Parc des Sports et des Loisirs, pôle stratégique vélo

Pour permettre l'apprentissage du vélo pour les enfants et adultes, il est proposé de faire du Parc des Sports et des Loisirs (PDSL) **un pôle stratégique de l'apprentissage et de la pratique du vélo**. Il est proposé que dans le cadre du plan vélo, des programmes annuels de sensibilisation et de formations à la pratique du vélo et à la sécurité routière soient élaborés et menés dans différents cadres (écoles, école des sports, maison de quartier, mission Santé ou Agenda 21).

Pour cela, l'objectif est de concentrer les moyens d'investissement et de gestion. Afin de permettre aux enfants, jeunes et adultes l'apprentissage du vélo en toute sécurité, plusieurs aménagements sont proposés à l'étude au sein du PDSL : l'aménagement d'un plateau d'évolution sécurité routière, d'une piste circulaire et d'un parcours VTT qui rejoint le projet de boucle pédestre.

**Exemple de coûts:** Les coûts d'investissement liés aux aménagements sont estimés entre 200 000 – 250 000€.



Le PDSL dispose d'un pool vélo conséquent pour tout âge (enfants, jeunes, adultes) dédié à l'apprentissage de la pratique du vélo. Celui-ci a été acquis dans le cadre du dispositif "Cités Éducatives"





## 2. Acquisition :

Dans le cadre des Cités Éducatives la ville a fait l'acquisition d'un parc de vélos destinés à la formation des habitants

- 15 vélos ville par an pour l'apprentissage des adultes
- 10 VTT par an pour les jeunes et les adultes afin d'alimenter le pool du PDSL
- 25 vélos 16 pouces pour l'apprentissage des 5 à 6 ans
- 25 vélos 20 pouces pour l'apprentissage des 7 à 9 ans
- 25 vélos 24 pouces pour l'apprentissage 9 à 12 ans
- 15 draisienne

## 3. Une première expérimentation durant l'été

Cet été 2020, dans le cadre de l'axe 2 " **Développer l'usage du vélo par les habitant.e.s**" du plan Vélo, la mission Agenda 21 a expérimenté l'organisation d'**une base vélo** à destination des habitants de Ville, petits et grands. L'objectif est de développer la pratique du vélo chez les enfants, les jeunes et les adultes par la mise en place de séances gratuites d'initiation et de sensibilisation à la conduite à vélo en ville ou en tout terrain.

Pour mener à bien l'action durant l'été, ce projet a bénéficié d'une subvention d'investissement de 16 500 euros du dispositif "Cités éducatives" pour l'achat des équipements. Cependant la crise a retardé le nombre de livraisons. Le service des sports et l'association Asac ont mis eux aussi leur flotte de vélos à disposition.



La base vélo a fonctionné en séance d'initiation et de pratique chaque jour du lundi au jeudi, le vendredi étant réservé pour la randonnée . Chaque séance dure 1h30

Cette première expérimentation s'est appuyé sur la mobilisation d'un agent du service des sports et sur 2 intervenants de l'association de Garges Lès Gonesse, l'ASAC avec qui l'Agenda 21 collabore depuis quelques années .

Les 3 parkings neutralisés durant l'été et reconvertis en parcours sont utilisés pour les séances d'apprentissage et de pratique.

Faisant le tour du parc, un parcours de Vtt a été délimité

Les réservations sont faites sur place ou par le biais de l'application Doodle.

Enfin chaque vendredi les encadrants ont proposé des randonnées à travers la ville et les chemins ruraux. Les participants des séances ayant montré leur capacité à rouler en ville pouvaient ainsi y accéder .

Les objectifs pour l'été ont été atteints. Malgré le protocole COVID qui nous a amené à réduire notre capacité d'accueil , la base a accueilli chaque jour entre 20 et 35 participants . Si les enfants et les jeunes sont les publics majoritaires, une trentaine d'adultes sont venus s'essayer à la pratique. Plusieurs groupes enfants jeunes et adultes des accueils de Loisirs et des Maisons de Quartier sont venus participer à l'activité

#### **4. Poursuivre l'expérimentation .**

Fort de la réussite de ces premières semaines dans une période de déconfinement qui a vu le vélo prendre une place nouvelle dans la ville en ile de France, il est proposé de poursuivre et développer l'expérimentation durant l'année .



Un partenariat s'élabore avec le Centre de Loisirs Jeunes de la Police Nationale qui souhaite s'appuyer sur la base Vélo pour y développer son programme Permis Vélo et Sécurité Routière en direction des CM2

### **5. Promouvoir la location de vélo à assistance électrique**

Enfin, pour les habitant.e.s souhaitant faire de la location longue durée de vélo à assistance électrique, il convient de renforcer et populariser Véligo. Depuis septembre 2019, Île-de-France Mobilités propose aux Franciliens un nouveau service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE). L'objectif étant de favoriser l'utilisation du vélo notamment pour les trajets domicile-travail.

### **6. Des aides à l'achat de VAE**

Le plan vélo prévoit d'étudier la mise en place d'une aide municipal pour tout achat d'un vélo à assistance électrique VAE et de relayer toute les informations concernant les aides existantes pour ce territoire

Depuis le 1 décembre 2019 ile de France Mobilité propose par exemple, aux Franciliens, une aide pour tout achat d'un vélo à assistance électrique VAE. Les demandes d'aides pourront être effectuées depuis un site internet



d'Île-de-France Mobilités qui est disponible depuis le mois de février 2020, sur présentation de la preuve d'achat.





Pour inciter les Franciliens à utiliser le vélo, Île-de-France Mobilités a mis en place une aide à l'achat de :

- 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 €
- Certains accessoires de sécurité : panier, casque, antivol, si ces derniers sont présentés sur la même facture que le vélo. Prise en charge comprise dans les plafonds précédemment cités

Par ailleurs le Ministère de la transition écologique propose lui aussi une prime à l'achat d'un vélo à assistance électrique. Le cumul des deux aides (aide de l'Etat versée par l'ASP et aide allouée par une collectivité territoriale) est au maximum égal au plus faible des deux montants suivants :

- 20 % du coût d'acquisition du cycle à pédalage assisté toutes taxes comprises ;
- 200 euros.

### **7. soutien au développement associatif lié à la pratique du vélo**

Le plan vélo propose de favoriser le développement d'une association vélo à Villiers-le-Bel affiliée à une fédération. Cela permettra de développer l'usage du vélo. Les habitant.e.s pourront, à travers les différentes sorties et ateliers organisés par cette association, développer leur pratique. Enfin, la mise en place de ce plan vélo devrait permettre de favoriser la mixité de la pratique du vélo et donner autant de place aux femmes et aux hommes sur l'espace public.





## Axe 3

Faire de la Ville de  
Villiers-le-Bel une collectivité  
exemplaire en développant  
l'usage du vélo chez les  
agents de la Ville



# Axe 3 : Faire de la Ville de Villiers-le-Bel une collectivité exemplaire en développant l'usage du vélo chez les agents de la Ville

L'objectif de cet axe est de favoriser dans la collectivité la pratique du vélo pour les déplacements professionnels de courte distance tels que des trajets d'une structure de la Ville à l'autre (Maisons de Quartier, Mairie, CTM, Maison des Services, MRU...). De plus, en développant l'usage du vélo chez les agents de la collectivité, cela permettra de réduire à terme le parc automobile de la Ville.

## 1. Diagnostic

### 1.1. Questionnaire pour les agents de la collectivité

Un questionnaire a été diffusé aux agents de la collectivité afin de prendre connaissance de leur pratique du vélo. Ce questionnaire nous permet également de prendre en compte leurs différentes propositions afin de développer la pratique du vélo dans la collectivité.

### 1.2. Quelques éléments de résultats

90 agents ont répondu au questionnaire soit 15% de l'effectif:

- 43 agents possèdent un vélo
- 12 agents utilisent le vélo pour leur trajet domicile-travail
- 47 agents ne se sentent pas en sécurité lorsqu'ils pratiquent le vélo dans la ville
- les axes majeurs tels que l'avenue Pierre Séward, avenue du 8 mai 1945 ou encore les rond point ont été identifiés comme étant des lieux de pratique dangereux



- 59 agents souhaiteraient qu'il y ait plus de balades à vélo au sein de la Ville
- 63 agents seraient incités à utiliser les VAE de la Ville pour effectuer leur déplacement professionnel
- 50 agents seraient prêts à utiliser un vélo pour leur déplacement si des incitations financières étaient mises en place

## 2. Acquisition de vélos à assistance électrique

Dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan, 3 VAE ont été acquis en 2019 4 le sont en 2020 pour un coût global équipement compris d'environ 16 000€. Le choix s'est porté sur des vélos à assistance électrique pour favoriser le confort d'utilisation des agents et éviter les désagréments liés à l'effort sportif.



Il s'agit de vélos de marque Kalkhoff de taille S M et L. Ces vélos disposent d'une aide au démarrage ainsi que de 4 niveaux d'assistance (Eco, Tour, Sport, Turbo).

La mise en service est effective depuis juillet 2020 sur un premier Pôle situé à la Maison des Services .

L'objectif est d'atteindre un pool de 12 vélos afin de doter les structures telles que la Mairie, la Maison des Services, les Maisons de Quartier, le Parc des sports

et des loisirs, la Maison Jacques Brel et le CTM et de permettre une utilisation



continue des VAE pour les déplacements entre ses sites. Pour ce faire, il est proposé de poursuivre l'achat de 7 VAE en 2021 afin de rendre efficiente la liaison inter sites.

Pour chacun de ses sites, un local de remisage sécurisé devra être réalisé. Ces locaux sont distincts des parkings vélo publics sécurisés qui sont eux aussi à l'étude dans le cadre du plan vélo.

Parallèlement, la Mission Agenda 21 étudie l'acquisition d'un ou de deux vélos cargo à destination du centre technique municipal, du CCAS ou du services des appariteurs destiné à de petites interventions sur sites ou des opération de portage ne nécessitant pas l'utilisation de VL. Ce projet doit être discutés avec les utilisateurs potentiels afin d'obtenir leur adhésion

**Exemple de coûts :** Les coûts liés à l'achat des VAE et des vélos cargo électrique, sont estimés entre 30 000 – 34 000€.



Dans la mise en œuvre de ce nouveau mode de déplacement professionnel, les utilisateurs auront accès dans chaque futurs locaux de remisages à des équipements individuelles d'hygiène, de protection et de sécurité (charlotte, casque, gants, gilet, antivol, vêtement de pluie). L'utilisation des EPI est obligatoire pour tout agent désireux d'utiliser les vélos de la collectivité.

Un règlement d'utilisation a été élaboré et diffusé à l'ensemble des agents en Juin 2020





### 3. Sensibiliser les agents à l'usage du vélo



La mise à disposition de VAE aux agents de la Ville nécessite de mettre en place un plan de formation vélo. En effet, deux types de formations sont proposées : une formation obligatoire pour tout agent souhaitant utiliser les VAE pour leur déplacement professionnel et une formation pratique pour les agents débutants.

La première formation, qui est obligatoire, est une formation de prise en main et de sécurité routière

pour tout utilisateur des VAE de la Ville. Cette formation de sensibilisation d'une durée de 1h30 et par petit groupe, a été menée par l'association ASAC de Garges et le service des sports.

#### **Le forfait mobilités durables**

Le forfait mobilités durables, qui remplace l'indemnité kilométrique vélo (IKV) permet la prise en charge, par la collectivité, des frais de trajets des agents qui se rendent au travail en vélo ou par covoiturage. Ce forfait prévoit que les employeurs puissent rembourser jusqu'à 400€ par an aux salarié.e.s utilisant ses modes des transports.



La seconde formation est destinée aux agents débutants et souhaitant apprendre à faire du vélo. Pour avoir une formation complète et efficace, 8 séances seront nécessaires (coût de 8 séances pour 10 agents estimé à 1 800€).



Enfin, tout au long de l'année, il est proposé d'organiser des séances de sensibilisation et d'animation pour les agents afin d'ancrer la pratique du vélo comme moyen de transport quotidien.

#### 4. Inciter financièrement les agents à l'usage du vélo

Enfin, pour inciter les agents à délaisser la voiture au profit du vélo pour leur déplacement professionnel, le plan vélo propose de mettre en place des incitations financières. La mise en place d'un forfait mobilités durables et la prise en charge de 50% du forfait Véligo pour les agents souhaitant faire de la location de vélo à assistance électrique longue durée pour leurs déplacements

domicile-travail sont à l'étude. La loi d'orientation des mobilités, adoptée définitivement par un vote de l'Assemblée nationale le 19 novembre 2019, prévoit dans son article 26 qu'à compter du 1er janvier 2020 les employeurs auront la possibilité de contribuer aux frais de déplacement domicile-travail de leurs salariés sous la forme du versement d'un forfait mobilité durable destiné à encourager les mobilités actives et partagées.



Comme le prévoit le décret n°2020-541 du 9 mai 2020. Ce forfait pourra être versé aux agents ayant recours au vélo, y compris à assistance électrique, au covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ou à tout autre service de mobilité partagée (voiture, scooter, trottinette...) pour effectuer ce type de déplacement.



Le montant annuel du forfait, totalement exonéré de cotisations sociales et non soumis à l'impôt sur le revenu, pourra s'élever à 400 € maximum. Il pourra en outre être cumulé avec la prise en charge à 50 % d'un abonnement aux transports en commun dans la limite d'un plafond annuel de 400 €. Pour les employeurs, le montant du forfait mobilités durables est exonéré de charges sociales et fiscales.

Le décret 2020-543 du 9 mai 2020 et son arrêté d'application 2020-543 ne porte que pour la fonction publique d'Etat. un projet de décret portant les mêmes dispositions a été soumis début juillet au CSFPT (avec effet rétroactif au 11 mai)

**Exemple de coût.** Le coût lié à la mise en place de ses deux incitations financières est d'environ 13 200€ pour 60 agents.





# Axe 4

Soutenir le développement  
d'une économie sociale et  
solidaire centrée sur le vélo





## Axe 4: Soutenir le développement d'une économie sociale et solidaire centrée sur le vélo

A l'instar des projets d'économie sociale et solidaire déjà soutenus de l'association IMAJ et le projet Ressourcerie et de l'association Esperer 95 et le chantier du Mont Griffard, la ville souhaite poursuivre son engagement en faveur d'une économie responsable en créant avec les acteurs du territoire, les conditions de développement d'une activité économique solidaire centrée sur le vélo.

Mise en place d'un Repair'Café

Expérimentation du Repair'Café Camille Claudel et pôle Ressource emploi VDF

### 1. Développer une dynamique d'entraide autour de la réparation de vélo

#### 1.1. Définition d'un Repair Café

Le Repair Café est un lieu dédié à des petites réparations dans le cadre de la réduction des déchets et du réemploi des matériaux. Autrement dit, le Repair Café consiste en la mise en place d'ateliers repair, sous formes de permanences, au sein de la Maison de Quartier Camille Claudel à des créneaux précis où des apprenants accueillent le public sous la forme d'atelier afin de leur transmettre leur savoir sur la réparation d'objets.



**REPAIR'CAFÉ CAMILLE CLAUDEL**



- Plus de 100 bénévoles
- Plus de 250 visiteurs

**LIMITES DU REPAIR'CAFÉ CAMILLE CLAUDEL**

- Le local se trouvant au sous-sol de la Maison de Quartier, était non visible de l'extérieur et difficilement accessible, s'en est suivie une série de défaillances sanitaires et sécuritaires.
- Les bénévoles étaient motivés au départ mais ils ont fini par se lasser à cause des conditions d'accueil. Or, ce sont les bénévoles qui déterminent l'offre.

2020

58



## **1.2. Le Projet Repair Café dans le cadre du Programme Investissement Avenir**

*Suite* à l'expérimentation du Repair Café de la Maison de Quartier Camille Claudel, un projet de Repair Café porté par la Gestion Urbaine de Proximité (GUP) est en cours d'élaboration dans le cadre des financements obtenus dans le dispositif Programme d'Investissement D'avenir (PIA). Ce projet, qui ne concerne pas que le vélo, cherche à développer des ateliers de réparations vélo animés par des habitant.e.s bénévoles.



## 2. Mettre en place avec la CARPF une structure d'insertion ESS centrée sur le vélo

Il est également proposé que la Ville, en travaillant étroitement avec la CARPF, accompagne la mise en place d'une structure d'insertion centrée sur le vélo permettant de proposer une nouvelle offre de services aux habitant.e.s (location, vente, réparation, entretien, gardiennage de vélos...). Des services de maintenance de la flotte de vélos de la collectivité et des différents services pourront alors être délégués à cette structure et servir d'amorçage à ce projet



L'agglomération **Roissy Pays de France** travaille actuellement avec l'association **Etudes et Chantiers** à la création d'un Atelier et Chantier d'Insertion sur le territoire, à l'instar de ceux existant de la Ressourcerie IMAJ et ESPERER 95. Celui-ci serait centré sur le « cycle ».

Une étude de faisabilité est en cours qui préfigurerait la mise en œuvre de la Fabrique à Vélo. Cette action est soutenue dans le cadre de l'ANRU+.



**Etudes et Chantiers** travaille l'étude de faisabilité de plusieurs services liés au Vélo : Location , vente , réparation, gardiennage. **Le Pôle Gare d'Arnouville Villiers le Bel** pourrait être son lieu de localisation . L'implantation de ce projet au pôle gare nécessite un fort soutien des élus déjà affirmé dans l'Axe 4 du Plan Vélo et l'avancée du projet de restructuration du pôle.

Parmi les autres scénarii , la localisation dans les anciens locaux de l'hôpital Adélaïde Hauteval pourrait permettre la création d'un véritable pôle ESS sur le territoire rassemblant des structures comme IMAJ, EPDH, Solicycle ...)

Une réunion des villes avoisinantes ( Gonesse, Sarcelles, Garges) organisée le 15 juillet 2020 par la CARPF a montré que la Ville de Villiers le Bel disposait de nombreux atouts pour l'amorçage de ce projet



le





# Les Financements du plan vélo



## Les Financements du plan vélo

Avec la loi d'orientation des Mobilités 2019, qui a pour objectif de donner des alternatives aux voitures individuelles en développant de nouvelles solutions de mobilités afin de faciliter la transition énergétique, les collectivités peuvent s'appuyer sur des aides gouvernementales pour financer un projet de mobilité. En effet, une enveloppe de 500 millions d'euros au niveau national est ouverte à toutes les communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) pour soutenir leurs projets. Le Plan « Vélo et mobilités actives », porte une ambition inédite pour faire du vélo un mode de transport à part entière. Il vise l'objectif de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %. Pour y parvenir, il s'articule autour de quatre grandes orientations : la sécurisation des déplacements à vélo, la lutte contre le vol, la mise en place d'un cadre incitatif notamment fiscal, et la promotion d'une véritable culture du vélo.

### 1. Financement via la Dotation de soutien à l'Investissement Local

Depuis 2018, la Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL) consacre 100 millions d'euros aux aménagements vélo. Ce montant peut donc être utilisé par les collectivités pour financer leurs plateformes de mobilité et d'aménagements ainsi que l'installation pour la pratique de mobilités actives.

### 2. Financements dédiés

La collectivité peut mettre à contribution les fonds mobilités durables qui dépendent du Ministère de la Transition Écologique d'un montant de 200 millions d'euros par an. Ces fonds visent à soutenir le déploiement d'itinéraires cyclables dans tous les territoires. Parmi les mesures clés du plan, le Gouvernement avait annoncé la mobilisation inédite de 350 M€ pour la création d'un « fonds mobilités actives » consacré au cofinancement par l'Etat, aux côtés des collectivités, d'infrastructures cyclables. Ce fonds est consacré à la résorption de discontinuités d'itinéraires cyclables



(franchissements de gares, d'autoroutes, etc.), qui pénalisent la sécurité et la qualité du trajet des cyclistes. Il est inscrit dans la programmation des infrastructures du projet de loi d'orientation des mobilités.

Dans ce cadre, le ministère de la Transition écologique et solidaire a lancé le 13 décembre 2018 l'Appel à projets « Fonds mobilités actives - Continuités cyclables » afin d'identifier les projets dans les territoires éligibles à ce financement. La ville de Villiers le Bel a déposé en 2020 un dossier de demande de subvention dans ce cadre

Les collectivités peuvent aussi compter sur le programme ALVÉOLE 2 qui accompagne les bénéficiaires dans la constitution du dossier de financement jusqu'à l'obtention de la prime. Ce programme peut alors, dans le cadre des dispositifs des certificats d'économie d'énergie (CEE), financer à hauteur de 60% les dépenses liées au stationnement des vélos mais également les dépenses liées aux actions de sensibilisation qui sont elles, financées à 100%.

En effet, les bailleurs peuvent, en partenariat avec le programme ALVÉOLE, financer des actions de sensibilisation à la pratique du vélo et à la sécurité routière. C'est le cas du bailleur CDC Habitant qui a développé une vélo-école gratuite à Beaumont-sur-ois

### 3. Financements Politiques de la Ville et éducation

Pour accompagner les habitants à la pratique du vélo, le plan prévoit le recours aux dispositifs de financement de la politique de la Ville et des cités éducatives . Les projets "ô vélo" ont ainsi été retenus pour permettre la sensibilisation et la formation à la pratique du vélo d'enfants de jeunes et d'adultes .



## 4. Les Plans Vélos des collectivités

### 1. La Région

la Région a mis en place un plan régional pour développer le vélo au quotidien avec **100 millions d'euros d'investissement** pour tripler la pratique du vélo sur 4 ans (2017-2021).

### 2. Le Département

Le plan Vélo départemental prévoit que le Conseil départemental agisse en tant que maître d'ouvrage sur le réseau départemental mais également en tant que financeur. En effet le Conseil Départemental peut apporter une subvention aux projets d'investissement en faveur du vélo (aménagement d'itinéraire, stationnements, jalonnements) réalisés par les communes ou les intercommunalités dans le cadre de l'aide aux communes.

### 3. La CARPF

Après l'île de France et le Département du Val d'Oise qui ont élaboré leur plan vélo fin 2019, la Communauté d'Agglomération Pays de France à son tour, a lancé ces dernières semaines l'élaboration de son schéma directeur cyclable avec l'aide du cabinet Citec et le concours des villes de l'agglo. La réalisation d'un schéma directeur cohérent et l'articulation de subventions des différentes collectivités qui a défini ou est en voie de le faire son pourcentage de subventionnement, peuvent permettre de soutenir le développement de notre propre plan





## 5. Programme d'investissements pluriannuels

Pour mener à bien la mise en oeuvre du plan, une programmation pluri annuelle est prévue durant la période 2020-2030

Un comité technique (Cotech) est chargé chaque année de la mettre en oeuvre et de programmer puis de faire valider et financer les aménagements de l'année suivante

- **Janvier - mars** : Coordination Services techniques, MRU, A21 au sein de la détermination du programme d'aménagements cyclables n+1
- **Avril** : transmission des dossiers de demande de subvention ( DSIL, ALVEOLE..)
- **janvier à Juin** : études et projections financières
- **Juillet à Septembre** : Élaboration du Budget prévisionnel n+1
- **Octobre** : Présentation du Programme n+1 en commission des travaux
- **Octobre** : Présentation du Programme n+1 au comité de pilotage du Plan vélo
- **Mars n+1** : Vote du budget
- **Janvier juin** : lancement des programmes d'aménagement n+1

Les aménagements prévus dans le cadre du NPRU du DLM PLM et du Village feront s'ils sont validés, l'objet d'une programmation à partir des années 2025



# La Gouvernance du Plan Vélo



# La Gouvernance du Plan Vélo.

## 1. Le Comité de pilotage.

Pour assurer la gouvernance du projet, un Comité de pilotage (COFIL) est prévu. Il se réunira une fois par an pour échanger sur l'avancée du Plan et de ses 4 axes, enrichir et valider les propositions de la programmation d'aménagements cyclables et des activités de sensibilisation et de formation à la pratique du vélo préparée par le Comité Technique. Il est présidé par le Maire ou son représentant. Il est composé de 12 membres désigné par le Maire :

### COLLÈGE " ÉLUS "

- du Maire
- de l'Élu en charge de l'Agenda 21
- de l'Élu à la Santé
- de l'Élu aux Sports

-----

### COLLÈGE " INSTITUTIONS "

- d'un représentant de l'état
- d'un représentant du Conseil Régional
- d'un représentant du Conseil Départemental
- d'un représentant de la CARPF

-----

### COLLÈGE ASSOCIATIONS ET COLLECTIFS HABITANTS

- d'un représentant du Comité Agenda 21
- d'un responsable d'une association liée au Cycle
- d'un représentant d'une association locale
- d'un représentant d'une fédération cycliste

### TECHNICIENS

Plusieurs techniciens de la Ville participeront à titre consultatif au Comité de pilotage du Plan vélo .

- Le responsable des services techniques
- Le responsable du programme NPRU de la Maison de la Rénovation Urbaine
- Le responsable du service des sports
- Le chef de Projet AGENDA 21 en charge du Plan Vélo
- Le responsable du Développement Local
- Le responsable de la Police Municipale
- Le responsable de la Politique de la Ville
- Le Responsable de l'Éducation

Pourront également être invités à participer aux travaux du comité toute personne dont l'audition paraît utile aux membres du COFIL (Experts, usagers, représentants associatifs ou institutionnels)



2. **Le Comité technique** . Pour assurer le suivi de la mise en œuvre et préparer la programmation de l'année suivante, un Comité Technique (COTECH) est prévu. Il aborde la programmation d'aménagements cyclables et des activités de sensibilisation et de formation à la pratique du vélo

Il se réunira 3 à 4 fois par an. Il est composé :

- De l'Élu en charge de l'Agenda 21 et du Plan Vélo
- Du Chef de Projet Agenda 21 en charge du Plan Vélo
- Du responsable des services techniques
- Du responsable du Pôle Infra
- Du responsable du service des sports
- D'un responsable des Maisons de Quartier

Plusieurs autres acteurs (techniciens, élus , experts, responsables associatifs ...) peuvent être amenés à siéger ponctuellement au comité technique du Plan Vélo en fonction des dossiers d'aménagement ou d'animation étudiés





# ANNEXES



## ANNEXE 1: Programme d'aménagements cyclables 2021

Ce tableau est présenté à titre indicatif sous réserve de l'obtention des subventions et des arbitrages budgétaires lors de l'élaboration du BP 2021.

Libellé		Dépenses prévisionnelles HT	Dépenses prévisionnelles TTC	FONDS MOBILITÉS ACTIVES	% sur HT	ALVEOLE	%	Reste à la charge de la commune
Réalisation Piste cyclable	rue Léon Blum jusqu'à la rue de Goussainville	53 442,40 €	66 803,00 €	42 753,92 €	80,00%			24 049,08 €
Réalisation Piste cyclable	Chantier Gélinière création d'une rue liaison avec Sarcelle	124 904,00 €	149 884,80 €	99 923,20 €	80,00%			49 961,60 €
réalisation Piste cyclable	Avenue Léon Blum	48 000,00 €	60 000,00 €	38 400,00 €	80,00%			21 600,00 €
Réalisation d'une Piste cyclable	Rue de goussainville	8 817,60 €	11 022,00 €	7 054,08 €	80,00%			3 967,92 €
Piste cyclable	Avenue des charmettes (PLU)	35 149,60 €	43 937,00 €	28 119,68 €	80,00%			15 817,32 €
Réalisation Piste cyclable	Rue Louise Michel	8 431,20 €	10 539,00 €	6 744,96 €	80,00%			3 794,04 €
Réalisation d'une Piste cyclable	rue du docteur rampont	8 207,20 €	10 259,00 €	6 565,76 €	80,00%			3 693,24 €
Piste cyclable	avenue Edmond Rostand (PLU)	37 716,80 €	47 146,00 €	30 173,44 €	80,00%			16 972,56 €
Parking Public Sécurisé	Maison Jacques Brel	5 600,00 €	7 000,00 €	4 480,00 €	80,00%	672,00	60%	1 848,00 €
Parking Public Sécurisé	Maison de Quartier Salvador Allende	5 600,00 €	7 000,00 €	4 480,00 €	80,00%	672,00	60%	1 848,00 €
Parking Public Sécurisé	Maison de Quartier Camille Claudel	5 600,00 €	7 000,00 €	4 480,00 €	80,00%	672,00	60%	1 848,00 €
Parking Public Sécurisé	Mairie	5 600,00 €	7 000,00 €	4 480,00 €	80,00%	1 512,00	60%	1 008,00 €
2 bornes de recharge pour vélo assises. électrique VAE & 2 supports 1 vélo	Maison des services	1 180,00 €	1 416,00 €	944,00 €	80,00%	283,20	60%	188,80 €
2 bornes de recharge pour vélo ass. électrique VAE & 2 supports 1 vélo	Mairie	1 180,00 €	1 416,00 €	944,00 €	80,00%	283,20	60%	188,80 €



2 bornes de recharge pour vélo ass. électrique VAE & 2 supports 1 vélo	Mq Camille Claudel	1 180,00 €	1 416,00 €	944,00 €	80,00%	283,20	60%	188,80 €
2 bornes de recharge pour vélo ass. électrique VAE & 2 supports 1 vélo	MQ Salvador ALLENDE	1 180,00 €	1 416,00 €	944,00 €	80,00%	283,20	60%	188,80 €
2 bornes de recharge pour vélo ass. électrique VAE & 2 supports 1 vélo	Maison Jacques Brel	1 180,00 €	1 416,00 €	944,00 €	80,00%	283,20	60%	188,80 €
Borne de réparation autonome	Parvis de la Maison des Services	2 400,00 €	3 000,00 €	1 920,00 €	80,00%	648,00	60%	432,00 €
2 bornes de recharge pour vélo ass. électrique VAE & 2 supports 1 vélo	Espace Marcel Pagnol	1 180,00 €	1 416,00 €	944,00 €	80,00%	283,20	60%	188,80 €
1 borne de recharge pour vélo ass. électrique VAE & support 1 vélo	Centre Technique municipal	590,00 €	708,00 €	472,00 €	80,00%	141,60	60%	94,40 €
1 borne de recharge pour vélo ass. électrique VAE & support 1 vélo	Parc des Sports et des Loisirs	590,00 €	708,00 €	472,00 €	80,00%	141,60	60%	94,40 €
Borne de réparation autonome	Parvis de la Mairie	2 400,00 €	3 000,00 €	1 920,00 €	80,00%	648,00	60%	432,00 €
Borne de réparation autonome	Parc des Sports et des Loisirs	2 400,00 €	3 000,00 €	1 920,00 €	80,00%	648,00	60%	432,00 €
Local de rangement et de petite réparation pool vélos	Parc des Sports et des Loisirs	4 700,00 €	5 640,00 €	3 760,00 €	80,00%	1 128,00	60%	752,00 €
Pose de barrières Parking pour plateaux d'évolution vélo et sécurité routière	Parc des Sports et des Loisirs	13 200,00 €	16 500,00 €	10 560,00 €	80,00%			5 940,00 €
		<b>380 428,80 €</b>	<b>468 642,80 €</b>	<b>304 343,04 €</b>		<b>8 582,40 €</b>		<b>155 717,36 €</b>

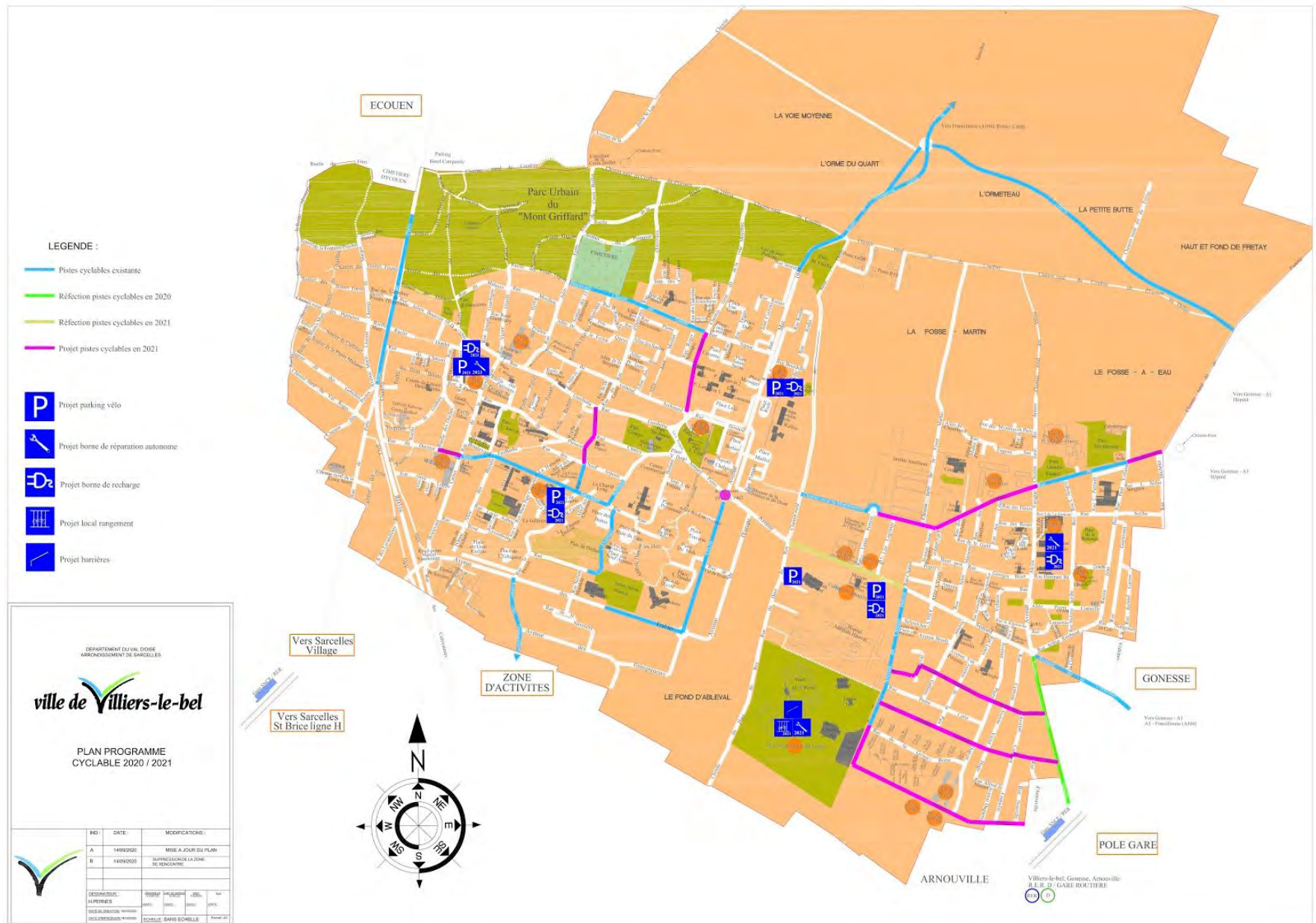
*La ville de Villiers le Bel a déposé en 2020 un dossier de demande de subvention dans ce cadre du Fond de mobilité actives. Les aménagements liés au stationnement cyclables pourront faire l'objet d'un remboursement dans le cadre du programme ALVÉOLE 2 et des dispositifs des certificats d'économie d'énergie (CEE), financés à hauteur de 60%*



## ANNEXE 2

# Carte Programme d'aménagement cyclable 2021

*Ce plan est présenté à titre indicatif sous réserve de l'obtention des subventions et des arbitrages budgétaires lors de l'élaboration du BP 2021.*





## ANNEXE 3 Programme d'animation tout public base Vélo 2021

Ce tableau est présenté à titre indicatif sous réserve de l'obtention des subventions et des arbitrages budgétaires lors de l'élaboration du BP 2021.

Libellé	Jours d'intervention	Nombre d'heures / Semaine	Nombre d'heures / an	Nbre Heures Ville / an	Animateur coord Ville	Nbr heures Intervenant	coûts intervenants / an
<b>Animation école</b>	Semaines Scolaires <b>Lundi mardi jeudi Vendredi</b> 9h-11h et 14h-16h	16h / Semaine X 2 encadrants	864	432	9 504 €	432	19 440 €
<b>Entretien réparation semaine scolaire</b>	<b>Semaines Scolaires Mercredi</b>	2h / Semaine	62	62	1 364 €		
<b>Animation Accueil de loisirs, MQ , Tout public</b>	Semaines Scolaires <b>Mercredi Samedi</b> 14h 17h	6h/ Semaine	217	109	2 387 €	109	4 883 €
<b>Animation Vacances Accueil de loisirs, MQ , Tout public</b>	Vacances Scolaires <b>Lundi mardi Mercredi jeudi Vendredi</b> 9h-12h et/ou 14h-17h	15h/ Semaine	320	160	3 520 €	160	7 200 €
<b>Entretien Vacances</b>		2h / Semaine	20	20	440 €		
<b>Forfait entretien annuel</b>	Decembre janvier Fevrier		140	140	3 080 €		
<b>Total</b>			1623	923	20 295 €	701	<b>31 523 €</b>



## ANNEXE 4 Programme d'acquisition VAE et de Formation des Agents 2021

Programme d'acquisition VAE			Coûts
Acquisition VAE	4 vélos + accessoires		10 272 €
Acquisition VAE type Cargo	1 vélo Cargo		5 000 €
<b>Total</b>			<b>15 272 €</b>
Programme de Formation des Agents			Coûts
formation à la pratique du VAE et à la sécurité routière	30 agents formés/ an	1 séance de formation de 2 h pour 5 participants soit 6 séances de formation / an	1 080 €
Formation renforcée à la conduite VAE	5 agents formés par an	8 séances de formation de 2 h pour 5 participants	1 440 €
<b>Total</b>			<b>2 520 €</b>

*Ce tableau est présenté à titre indicatif sous réserve des arbitrages budgétaires lors de l'élaboration du BP 2021.*



## ANNEXE 5 Programme de Soutien à une structure d'économie solidaire centrée sur les services au Vélo

Libellés			Coûts
<b>Soutien à la mise en place par la CARPF d'une structure d'insertion par l'économique</b>	Prestation d'entretien du parc d'une douzaine de VAE neufs (7 achetés en 2020 , 5 prévu en 2021) de la Collectivité	8 vélos de marque KALKHOFF Endeavour 1.B Move 8G 11,1Ah 36V CO55L 28.0 Gris ( 4 2020, 4 2021) 3 vélos de marque KALKHOFF Endeavour 1.B Move 8G 11,1Ah 36V TR45S 28.0 blanc (2019) 1 vélo Cargo Yuba Electric SuperCargo White ( 2021)	385 €
	Prestation d'entretien du parc d'une centaine de vélo neufs de notre base Vélo au parc des sports et des loisirs	25 VTT ENFANT ROCKRIDER ST 500 20 POUCES 6-9 ans Jaune Fluo 25 VTT ENFANT ROCKRIDER ST 500 24 POUCES 9-12 ans Noir 15 DRAISIENNES 15 VTT ST 100 JAUNE 27,5" 20 VTT ENFANT ROCKRIDER ST 100 20 POUCES 6-9 ans BLANC 20 VTT ENFANT ROCKRIDER ST 100 24 POUCES 6-9 ans BLANC 12 VÉLO DE VILLE ELOPS 100 CADRE BAS NOIR	2 981 €
	Mise en place d'un programme d'ateliers dans les quartiers de sensibilisation à l'Auto réparation	10 ateliers / an 550 euros X 4	2 200 €
<b>Soutien à la mise en place d'un REPAIR CAFÉ</b>	Soutien à la Mise en place d'un REPAIR CAFE (dont activités bénévoles d'aide à l'autoréparation vélo ) dans le cadre du NPRU 2 PLM DLM	Soutien à la mise en place d'une association de gestion d'un repair Café en 2021	NC
<b>TOTAL</b>			<b>5 566 €</b>

*Ce tableau est présenté à titre indicatif sous réserve des arbitrages budgétaires lors de l'élaboration du BP 2021 .*



## ANNEXE 6: La loi LAURE 1996

### Article 20

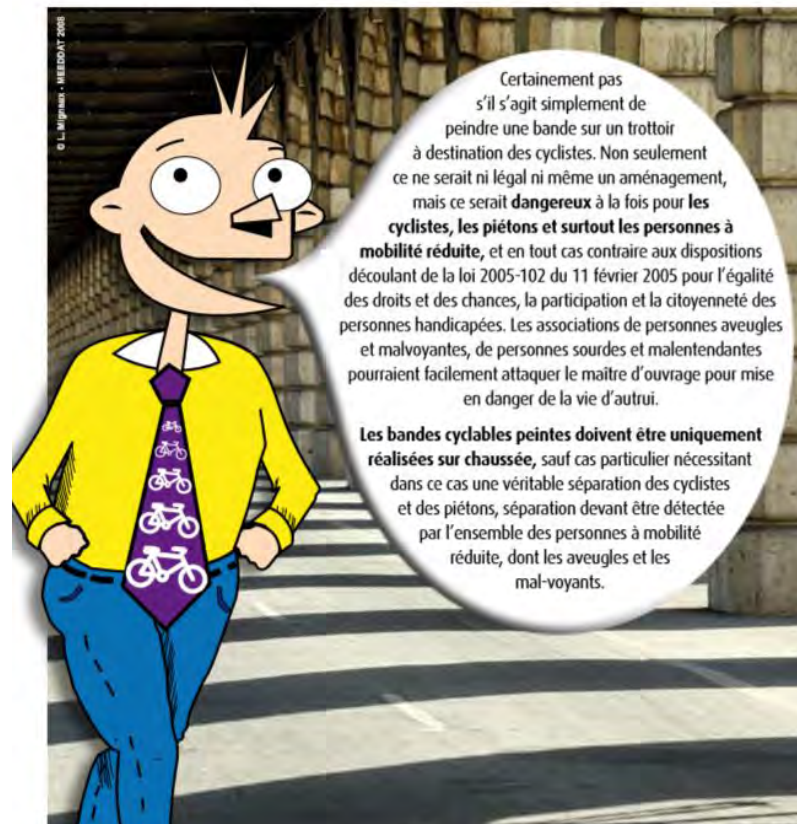
Abrogé par [Ordonnance n°2000-914 du 18 septembre 2000 - art. 5 \(V\) JORF 21 septembre 2000](#)

A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.

L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe.

Source : *L'aménagement d'itinéraires cyclables - Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du territoire*

Une bande sur trottoir pour les cyclistes peut-elle être considérée comme un aménagement cyclable urbain ?





## ANNEXE 7: Panneaux de signalisation Circulation Cycliste



### Accès interdit aux cyclistes



Le panneau d'interdiction aux vélos d'une rue se fait avec ce panneau lorsqu'il existe une piste cyclable permettant aux cyclistes de circuler dans le sens de circulation considéré.



### Piste ou bande cyclable obligatoire



Ce panneau signifie l'obligation pour les cyclistes de circuler sur la piste cyclable ou la bande à l'entrée de laquelle ce dernier est placé. Il décrit en outre l'interdiction implicite pour les autres véhicules et les piétons d'utiliser cette voie.



### Piste ou bande cyclable conseillée



Ce panneau indique aux cyclistes qu'il est conseillé d'utiliser la piste ou la bande cyclable introduite par cette signalisation. Il est donc interdit aux piétons et aux autres véhicules de l'utiliser.

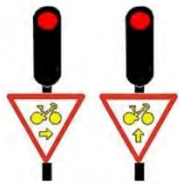


### Voie réservée aux véhicules de transport en commun et aux cycles



Ce panneau indique que la voie est réservée aux transports en commun (typiquement les voies de bus) et aux vélos. Bien entendu, en l'absence du petit vélo sous le panneau bleu circulaire, il est strictement interdit aux vélos de prendre les voies de bus.





### Tourne-à-droite

Ce panneau donne l'autorisation aux vélos à un feu de tourner à droite ou d'aller tout droit alors que le feu est rouge. Il ne dispense pas néanmoins du respect de la priorité envers les piétons notamment. C'est le seul cas où il est possible de griller un feu à vélo. Sans signalisation, il s'agit d'une infraction qui entraîne une amende forfaitaire de 135€.



### Zone de rencontre

Ce panneau autrement appelé « sens interdit sauf vélos » indique une zone de rencontre entre véhicules à moteurs (voitures, cyclomoteurs), piétons et cyclistes. Dans cette zone la priorité est donnée aux piétons et la vitesse maximale est de 20km/h.



### Double-sens Cyclable

Ce panneau autrement appelé « sens interdit sauf vélos » indique qu'il y a un sens unique classique pour les autres véhicules alors qu'il est bi-directionnel pour les vélos. Dans les zones de rencontre et les zones 30, toutes les rues à sens unique sont à double sens pour les cyclistes à moins d'une indication contraire.



## ANNEXE 8 : Présentation du dispositif "Savoir Rouler à vélo"

« Le Savoir Rouler à Vélo » permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo pour l'entrée au collège .

Le 9 janvier 2018, le Comité Interministériel à la Sécurité Routière (CISR), présidé par le Premier ministre, a adopté une mesure visant à « accompagner le développement de la pratique du vélo en toute sécurité ». L'opération « Savoir Rouler à Vélo » permet de porter cette mesure qui vise la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants avant l'entrée au collège. Cette mesure a été reprise dans le cadre du Plan Vélo lancé le vendredi 14 septembre 2018.

### En 10 heures, le "Savoir Rouler" à Vélo permet aux enfants de 6 à 11 ans de :

- Devenir autonome à vélo,
- Pratiquer quotidiennement une activité physique,
- Se déplacer de manière écologique et économique.

### Les 3 étapes du "Savoir rouler à vélo"



Pour obtenir mon attestation, je réalise les 3 étapes du "Savoir Rouler à Vélo" détaillées dans le socle commun des compétences.

- **1ère étape : Savoir pédaler** : maîtriser les fondamentaux du vélo.

Il s'agit d'acquérir un bon équilibre et d'apprendre à conduire et piloter son vélo correctement : **pédaler, tourner, freiner.**

- **2e étape : Savoir circuler** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.

Il s'agit de savoir rouler en groupe, communiquer pour informer les autres d'une volonté de changer de direction, et découvrir les panneaux du code de la route.

### 3e étape : Savoir Rouler à Vélo : circuler en situation réelle

Il s'agit d'apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'appropriier les différents espaces de pratique.

source <https://sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo/>



# CONTACTS

Mairie

**Maurice MAQUIN**

Adjoint au Maire

Délégué aux Travaux, à l'Agenda 21,  
et au Développement Durable  
[mmaquin@ville-villiers-le-bel.fr](mailto:mmaquin@ville-villiers-le-bel.fr)

Mission Agenda 21

**Alain SARTORI**

Chef de projet Agenda 21

Chargé de mission du Plan Vélo  
[asartori@ville-villiers-le-bel.fr](mailto:asartori@ville-villiers-le-bel.fr)

06 79 74 62 84

