

Mobilité Douce

Promouvoir et faciliter le déplacement doux au sein de la commune de Suresnes

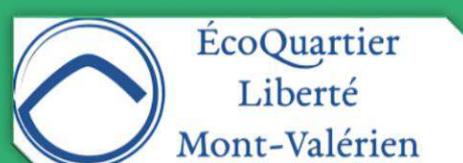
2019-2020

14 FEVRIER 2020

Equipe : Bastien BRETON, Axel COMIN, Rémi Goubet, Caroline LANGE, Alexis QUINAUX et Lyse VIAROUGE

Tuteur : Emmanuel HUE
Président de l'association Cyclonade

Localisation du projet : Suresnes



Remerciements

Tout d'abord, nous remercions l'ISE de nous permettre de mener un projet étudiant afin d'acquérir une expérience de gestion de projet en contact avec des professionnels. Nous remercions aussi Madame Maurine VERHOYE pour son accompagnement et ses précieux conseils donnés tout au long du projet.

Nous souhaitons également remercier :

- Monsieur Emmanuel Hue, Président de Cyclonade, pour son enthousiasme à porter le développement du vélo dans la ville de Suresnes,
- Monsieur Philippe LAKAS, Président de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien, pour son aide et sa disponibilité sur notre projet.

De plus, nous sommes reconnaissants envers toutes les personnes qui se sont montrées disponibles pour répondre à notre questionnaire.



Table des matières

Remerciements	2
Introduction	4
Présentation de l'équipe	6
Présentation des associations	7
1. Localisation du projet	7
2. Cyclonade	8
3. LMV	9
Problématique	10
Diagnostic	12
1. Les objectifs du projet	13
2. État des lieux	14
3. Les enjeux	16
4. Les acteurs	16
Les livrables	19
1. Recensement des besoins et des contraintes sur la commune	20
2. Réalisation d'une cartographie des équipements (parking, pistes)	25
3. Propositions de solutions pour développer l'utilisation du vélo à Suresnes.	27
4. Proposition d'un plan d'actions pour développement l'utilisation du vélo à Suresnes ...	28
Analyse du projet	33
1. Les réussites	34
2. Les difficultés	35
3. Ressenti global	35
Conclusion	37
Annexes	39
1. La note de cadrage	40
2. Les outils de la note de cadrage	40
3. Les comptes-rendus	40
4. L'article	40
5. Le questionnaire	40
6. Le planning du projet	40
7. La législation	40
8. La bibliographie / webographie	40



Introduction



S'il existe plus de 30 668 km de pistes cyclables en France, la part du vélo dans les déplacements des français a chuté de 10 % en 1970 à 2,7 % aujourd'hui.

Il s'agit plus particulièrement des trajets domicile-travail alors que ces derniers sont un moyen rapide pour se déplacer jusqu'à une destination qui se trouve entre 3 et 6 Km.

Alors pourquoi l'usage du vélo n'est-il pas plus développé ?

En France, les principaux freins relevés à l'usage de ce mode de transport sont :

- Le sentiment d'insécurité par rapport aux autres automobilistes,
- Les discontinuités du réseau cyclable,
- Le risque de vol sur la voie publique quand celui-ci est garé,
- Enfin, l'obstacle culturel car la pratique du vélo n'est guère ancrée en France.

Conscient de ce manque d'appétence à la pratique du vélo, le gouvernement a présenté en 2018 des propositions de son « plan vélo » afin de faire progresser la pratique du vélo en France.

C'est dans ce cadre que notre projet porte sur la promotion et faciliter le déplacement à vélo dans la ville de Suresnes.

Pour relancer l'usage du vélo, nous explorerons plusieurs pistes notamment dans l'aménagement d'un réseau cyclable plus complet, plus cohérent en adéquation aux besoins des usagers. Il faudra également s'assurer de la sécurisation de ce moyen de transport par rapport aux autres et envisager des campagnes de communication afin de soutenir le développement d'une culture favorable à l'utilisation du vélo.



Présentation de l'équipe



L'équipe est composée de :

Bastien BRETON qui a rejoint ISE après deux ans de prépa Physique Chimie à Hoche, Axel COMIN et Caroline LANGE diplômés d'un BTS A Gestion et Protection de la Nature, Lyse VIAROUGE issue du parcours Bachelor en Environnement et chef de projet sur la mobilité douce, Alexis QUINAUX et Rémi GOUBET diplômés d'un BTS Métier de l'eau.

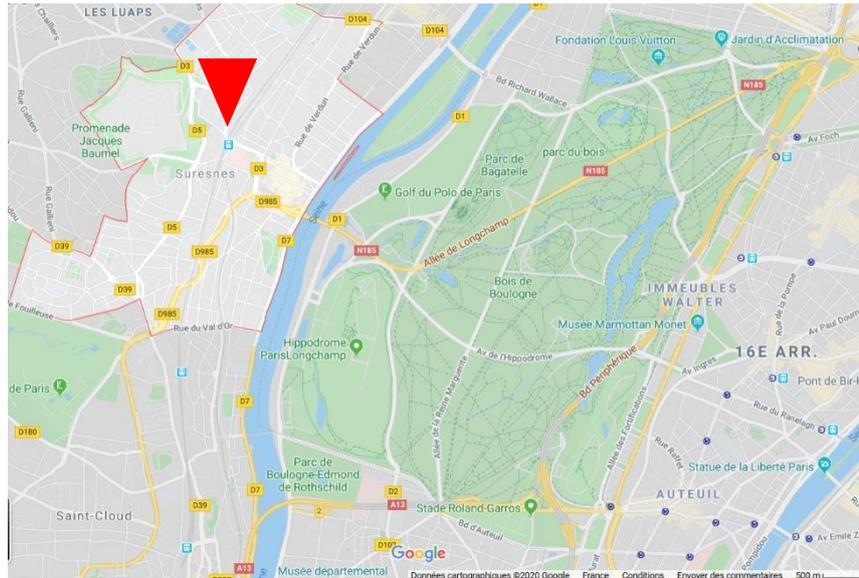
Une équipe avec des profils variés et diversifiés avec des compétences complémentaires, ce qui fait notre richesse et force pour ce projet.



Présentation des associations

1. Localisation du projet

Suresnes est située dans la région Île-De-France, sur la rive gauche de la Seine dans le département des Hauts-De-Seine. En face se trouve le Bois de Boulogne et au sommet de la ville, la colline du Mont Valérien culmine à 162 mètres d'altitude. C'est une ville de 48 620 habitants, juste à côté de Paris (12Km) et du quartier de la Défense auxquelles elle bénéficie d'un accès direct avec les transports en commun. La ville est divisée en 6 quartiers qui comprennent une mixité de logements (pavillons, logements sociaux).



La commune de Suresnes possède un Écoquartier appelé « Liberté Mont-Valérien ».



2. Cyclonade



Cyclonade, association Suresnoise, souhaite promouvoir la mobilité douce. Elle a été créée en février 2019, son bureau est constitué de trois habitants de Suresnes (dont deux membres sont au Conseil Consultatif de Quartier Liberté de Suresnes). Cyclonade est animée par Monsieur Emmanuel HUE, notre commanditaire du projet.

Ce dernier souhaite à travers son association implantée à Suresnes, promouvoir la mobilité douce dans sa ville.

Ses objectifs sont de participer à la démocratie locale en faisant le lien entre les citoyens et la mairie. Elle établit un réseau avec d'autres acteurs dans le domaine de la mobilité douce que ce soit au niveau de l'Ile-de-France ou national. Outre, la promotion de l'usage du vélo, Cyclonade a comme ambition de rendre sa pratique plus accessible en proposant des solutions pour fluidifier et sécuriser les trajets à bicyclette.

Les principales missions de l'association sont donc :

- De participer à la démocratie locale en faisant le lien entre les citoyens et la mairie,
- D'établir un réseau avec d'autres acteurs dans le domaine de la mobilité douce que ce soit au niveau de l'Ile-de-France ou national,
- De promouvoir et faciliter l'usage du vélo.



3. LMV



C'est le premier écoquartier d'initiative citoyenne en France et a été labellisé « Écoquartier ». Il a pour objectif principal de gérer durablement un quartier urbain de densité moyenne à forte.

Les ambitions de cet écoquartier sont d'améliorer la qualité de vie, répondre aux enjeux climatiques et sociétaux, maintenir une ville durable, adaptable et attrayante et aussi de renforcer le lien social.

Les objectifs pour 2020 sont répartis sur plusieurs piliers :

- L'énergie : produire 1000 MWh/an d'énergie renouvelable,
- La biodiversité : renaturer 13700m² d'espaces minéralisés,
- La mobilité : augmenter de 2% le nombre d'utilisateurs d'un vélo pour le trajet domicile-travail,
- Les déchets : réduire de 30% le volume de déchets de la poubelle grise,
- L'économie : établir un marché de fermiers (farmers market),
- L'éducation : partager les bonnes pratiques éco-responsables entre les établissements.



Problématique



Dans le cadre de notre projet tutoré, nous avons été amenés à échanger avec l'association Cyclonade et LMV sur la question suivante :

Comment promouvoir et faciliter la pratique du vélo au sein de la commune de Suresnes ?



Diagnostic



1. Les objectifs du projet

Afin de répondre à notre thématique principale « la promotion et le développement des déplacements doux », nos objectifs principaux avaient pour ligne directrice l'utilisation principalement du vélo au sein de la ville de Suresnes. Par l'intermédiaire de l'écoquartier LMV et de l'association Cyclonade, notre but était de réaliser un diagnostic approfondi de l'état actuel du déplacement doux à Suresnes.

Pour ce faire, nous avons réalisé une cartographie de la ville recensant les points territoriaux clés de notre commande. Cette étape nous a permis ainsi de confirmer et d'approfondir les études précédemment réalisées par la Mairie de Suresnes.

Dans un premier temps, il s'agissait de répertorier et identifier les emplacements des pistes cyclables, des parkings à vélos, des stations et des passages à risques de la ville. Puis, nous y avons ajouté les points géographiques (la topographie, les obstacles et les lieux de franchissement) et sociaux (les zones de densité humaine) impératifs à notre thématique.

Enfin, cette cartographie permettra une compréhension plus précise des besoins et des contraintes de la mobilité douce pour répondre aux futurs enjeux de développement pour la prochaine élection municipale de mars 2020.

Nos travaux se sont également appuyés sur des interviews et questionnaires visant à récolter les différents avis, attentes et besoins des Suresnois. Nous avons dressé alors une image représentative et actuelle de l'avis de la population (usagers ou non) sur la mobilité douce. Cette étape a servi par la suite pour la réalisation d'un ou plusieurs plans d'actions basés sur le développement de l'utilisation du vélo au sein de la ville.

Ce plan, comme la cartographie, ont pu alors alimenter le futur schéma directeur de Suresnes Mont-Valérien.

Dans un second temps, nos objectifs secondaires consistaient à la réalisation d'un panorama des multiples acteurs et autres partenaires du projet (intra-Suresnes et extra-Suresnes).

Nous avons également œuvré au développement interne de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien en concordance avec nos objectifs communs.



2. État des lieux

a) Rappel du cadre de la Législation

Quelques définitions :

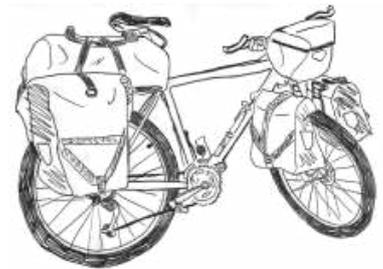
- Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles (R311-1),
- Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler (R311-1),
- Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (R110-2),
- Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (R110-2).



C'est dans le code de la route que l'on retrouve la législation pour les vélos.

Les usagers de la route dont les cyclistes sont souvent en conflit avec un code de la route marqué par la dominance de l'automobile,

dans laquelle la majorité des dispositions s'applique au « conducteur » d'un « véhicule » (sans faire de distinction entre les vélos et les véhicules motorisés). La lecture du code de la route peut être longue et difficile. Voici ce qui concerne les cyclistes.



Le code de la route prévoit essentiellement des peines d'amendes pour les contraventions de la première à la quatrième classe, dont les montants sont fixés dans le code pénal (art. 131-13) et le code de procédure pénale (art. R48-1 à R49-8 et R49-8-5 à R49-20).

En ce qui concerne les équipements vélo, ils sont régis par les articles R313, la cohabitation entre piéton et cycliste par les articles R412-34 et R412-35.

Le stationnement, les dispositions réglementant R417-1 à R417-8, 1ère classe prennent en compte le stationnement dangereux (R417-9, 4ème classe) qui ont un très faible impact sur les vélos vu leur faible encombrement.

Pour les pistes/bandes cyclables il n'y a pas d'obligation de les emprunter de ce fait, les utilisateurs doivent rouler sur la route dans le sens de la circulation (R431-9),

Divers

L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit (R412-6-1, 4ème classe) ; cet article s'applique donc aux cyclistes.



b) *Synopsis de la Ville de Suresnes :*

Zones (points clés)	Atouts	Faiblesses
Principales informations	<p>Nombre d'habitants : 48 620 Superficie : 4 km² Densité de population : 12 141 h/km² Population active (15-64 ans) 54.8 % Taux de chômage 5.6 % Calme /agréable/bien desservis /ville sûre/mixité sociale Proche de la capitale. A proximité de la Défense. Mont-Valérien. Écoquartier liberté Mont-Valérien. La présence de la Seine.</p>	<p>Sécurité : quartier Cité jardins (haut de Suresnes). Boulevard Henri-Sellier est bruyant et peu séduisant. Architecture générale est trop hétéroclite : la ville manque d'identité et de caractère malgré la beauté d'architecture qu'est le Village anglais dans le centre-ville.</p>
Culture/Enseignement	<p>Ecoles, lycée, cinéma, médiathèque, théâtre, musée (MUS), crèches, conservatoire.</p>	<p>Peu de services aux habitants (élargir les horaires de garderies le soir, les horaires de la piscine, médiathèques). Manque de valorisation des établissements scolaires.</p>
Sport/ loisir / animation	<p>Centre sportif du belvédère, des Raguidelles. Gymnase des Cottages, Gymnase de la Fouilleuse, Gymnase Berty Albrecht, Piscine des Raguidelle, Stade Jean Moulin. Boulodrome Marcel Legras,</p>	<p>Peu d'aires de jeux pour les jeunes enfants.</p>
Environnement	<p>Espaces verts et la Trame bleue (le Mont valérien (nord), Bois de Boulogne (est), Parc du Château (Sud), Seine).</p>	<p>Relief (côtes). Faible nombre d'espaces verts.</p>
Vie pratique	<p>Commerces Santé : Hôpital Foch Transports : bus 37 commerces, restaurants.</p>	<p>Peu de desserte du métro parisien alors qu'elle est frontalière à Paris (seule ville dans la 1^{ère} couronne) Peu adapté aux PMR (Personnes à Mobilité Réduite). Pas assez de commerces.</p>



3. Les enjeux

Nous avons identifié et répertorié les principaux enjeux suivants :

a) Les enjeux sociaux :

Notre objectif principal est de permettre le développement de la mobilité douce au sein de la ville de Suresnes. De ce fait, notre travail vise à l'amélioration des conditions de vie des habitants. En outre, il s'agit de favoriser un mode de transport bénéfique à la santé, peu coûteux et permettant une possible réduction du trafic intra-Suresnes. Du fait de notre affiliation à l'association Cyclonade et à l'écoquartier LMV, notre projet se place dans un contexte local et préexistant.

Aussi, nous devons inscrire nos travaux dans une dynamique moderne et citoyenne en favorisant les aspects sociaux de la mobilité douce et ceci en tenant compte des réalisations des différentes associations telles que « Paris en selle », la MDB et la FUB (organisation d'événement autour de l'utilisation du vélo).

b) Les enjeux écologiques :

Représentant, en plus de ceux de nos commanditaires, les intérêts de l'Institut Supérieur de l'Environnement, nos travaux s'analyseront en partie par le prisme de l'écologie. Nous devons faire valoir les intérêts environnementaux de la mobilité douce aussi bien auprès de la municipalité que de la population. Il s'agira en outre d'inscrire notre plan d'actions dans la continuité écologique de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien et ainsi agir au long terme sur des problématiques environnementales (qualité de l'air, pollution sonore, trafic routier...).

c) Les enjeux politiques :

Notre objectif visant à la création d'une note à destination des futurs candidats aux élections municipales, il est impératif que nous leur apportions une vision exhaustive des attentes de leurs concitoyens. Notre priorité est d'assurer que l'avis des Suresnois soit entendu par la sphère politique afin qu'elle assure un développement de la mobilité douce en accord avec leurs besoins.

4. Les acteurs

a) Les autres acteurs de la mobilité douce

En parallèle du premier rendez-vous que nous avons organisé avec notre commanditaire Monsieur Hue, nous avons recensé les principales associations de la mobilité douce situées à proximité de Suresnes.

- **Paris en Selle**

Paris en Selle est une association d'intérêt général. Elle a pour but de promouvoir et développer l'usage du vélo sur le territoire de la métropole du Grand Paris.



- **Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB)**

MDB est une association cycliste francilienne qui possède toute un réseau d'antennes locales.

Son objectif est que chacun puisse utiliser son vélo de manière efficace, agréable et sécurisée.

- **Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)**

La FUB est une association à but non lucratif. Elle agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics et les campagnes de communication grand public.

- **Collectif Vélo Ile-de France**

Une vingtaine d'associations cyclistes d'Ile-de-France se sont fédérées pour porter un même message en vue des élections municipales en 2020 pour intégrer le vélo au programme des différents candidats.

- **Sous la forme d'un tableau ci-dessous, les autres acteurs d'île de France**

Les associations qui promeuvent le vélo sont identifiées en vert et en bleu, les associations qui réalisent des actions participatives ou des ateliers.

Nous avons par ailleurs, ajouté les partenariats de ces associations dans la mesure où ces-dernières recherchent des ressources qui leurs permettent de mener à bien leurs actions (fonds, donateurs fidèles, compétences particulières, produits et/ou services gratuits, etc.)

Voici sous forme de tableau d'autres acteurs d'île de France. Les associations qui promeuvent le vélo sont identifiées en vert et en bleu, les associations qui réalisent des actions participatives ou des ateliers.

Nous avons par ailleurs, ajouté les partenariats de ces associations car, d'une manière générale, les associations recherchent des ressources qui leurs permettent de mener à bien leurs actions (fonds, donateurs fidèles, compétences particulières, produits et/ou services gratuits, etc.)



Département	Associations	Rôles	Partenariats
Yvelines (78)	Réseau Vélo 78	Militte pour le développement de l'utilisation de la bicyclette au quotidien et est consultée sur des projets d'aménagements cyclables et de circulation douce au sein des communes et agit auprès des élus pour proposer et défendre des projets d'aménagements.	Antenne MDB, CADEB, Rueil à vélo, Seine Vivante
	La Viecyclette	Atelier vélo participatif et solidaire : -Réparer et apprendre à réparer soi-même, en partageant les savoirs et compétences, de façon intergénérationnelle, pour tous les publics, -Récupérer et recycler, -Promouvoir la pratique du vélo au quotidien	
	Un Vélo Qui Roule	La promotion de la bicyclette en tant que moyen de déplacement : -La promotion active de la bicyclette sur la Confluence (citoyens, commerçants, pouvoirs publics), -La mise en place d'un atelier de réparation et d'entretien de son vélo accessible à tous (adhérents ou non).	
	Cycle et Recycle	Atelier vélo, accepte les dons de vélo et de pièces de vélo pour réparer	Fait partie de "Rambouillet en transition"
	La Boîte à Cycler	-Les ateliers vélo : Ils sont participatifs, on y apprend à réparer et à entretenir soi-même son vélo, grâce aux outils et conseils prodigués par les bénévoles. Les ateliers sont aussi ambulants sur Viroflay et ses environs. Ils interviennent aux alentours au cas par cas lors d'événements variés. -Le recyclage : ils récupèrent et retapent les vélos délaissés pour ensuite les revendre à bas coût. Les pièces détachées récupérées permettent aussi de réparer les vélos. -La promotion du vélo: ils accompagnent le développement de la pratique du vélo et des mobilités douces (participer aux consultations pour les aménagements urbains, apprendre à faire du vélo, prendre confiance pour circuler en ville, équiper son vélo pour rouler en sécurité...).	-En atelier participatif : carte des ateliers participatifs de l'Heureux Cyclage, L'atelier vélo Versailles -Chez un professionnel : L'atelier qui roule à Chaville, Le triporteur, Occabike à Velizy et Jouy -Ressourceries : Les ressourcers, Flûtes à bec et Cannes à pêche -Associations d'usagers : La FUB - fédération usagers de la bicyclette, VeloVersailles, La ville à vélo
Essonne (91)	ProVélo91	Apprentissage du vélo pour les particuliers : la vélo-école centre-Essonne Conseils pour l'entretien et la réparation : les ateliers vélo de Ris-Orangis et d'Evry Encadrement de balades familiales et de stages à vélo Animations en milieu scolaire Appui aux collectivités locales pour la promotion de la mobilité active Conseil en entreprise pour la sécurité et la mobilité à vélo	Une association locale pour les actions bénévoles (co-réparation et remplissage, balades, concertation, animations) : Dare-Dare , se Déplacer Autrement dans la Région d'Evry et deux autoentrepreneurs spécialisés sur la mobilité à vélo : Benoit Carouée, éducateur mobilité à vélo (Certificat de qualification professionnelle délégué par l'ICAMV [1]), membre de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette) et du MCF (Syndicat des moniteurs cyclistes français) Laurent Bonin, moniteur de vélo-école et spécialisé sur le vélo à assistance électrique - l'Attribut https://www.helloasso.com/associations/l-attribut et Qual des voix https://qd2018.qualifiedvoix.fr , au niveau local, dans le cadre du projet « Pôle multiservices vélo à Ris-Orangis », pour les ateliers de co-réparation et la location de vélos et de VAE ; - la FCDE, Fédération pour les Circulations Douces en Essonne, www.circulationsdoucees91.org/ , et avec les antennes MDB de Massy et de Saclay, pour la concertation avec les collectivités locales de l'Essonne, et avec la Vélo-école de Brunoy https://ve.brunoy.wordpress.com/ pour les animations scolaires - MDB (Mieux se déplacer à bicyclette) http://mtd-91.org/ et avec le Collectif Vélo Ile-de-France, au niveau régional, pour la concertation les instances régionales et avec les autres associations et vélo-écoles d'Île de France ; - la FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette, au niveau national, www.fub.fr pour la structuration du réseau national et le partage d'expérience et d'outils.
	Dare-Dare	Amélioration des conditions de déplacement Porte-parole auprès des élus locaux Propose des itinéraires sympathiques pour découvrir la région Propose un atelier d'autoréparation (crevalon, réglage des freins, éclairage...) ou aide à trouver une monture parmi les vélos délaissés qui lui sont donnés.	FCDE
	FCDE	Sensibiliser (action, pub...)	FUBicy (Fédération des usagers de la bicyclette) AF3V (Association française de développement des véloroutes et voies vertes) Mieux se déplacer à bicyclette
	MDB	Atelier pour apprendre à faire du vélo (cycle les écoles)	
Haut-de-Seine (92)	Rueil à vélo	Objectif principal : favoriser l'usage du vélo à Rueil-Malmaison et dans les communes alentours en revendiquant auprès de la ville et du département, des aménagements tels que des pistes cyclables, place de stationnement, signalisation adaptée... Militte pour la mise en place du double sens cyclable.	FBU (Fédération Nationale des associations d'Usagers de la Bicyclette)
	Dynamo Malakoff	C'est une association qui agit pour le développement du vélo et des mobilités douces pour toutes et tous à Malakoff avec par exemple le plan vélo (baromètre des villes cyclables avec axes d'amélioration et points noirs...)	
	Les dérailleurs de Clamart	L'association agit avec les collectivités territoriales pour proposer des aménagements urbains destinés à faciliter ou sécuriser la pratique du vélo	FBU (Fédération Nationale des associations d'Usagers de la Bicyclette), mairie de Clamart, Département des Hauts de Seine, Agglomération Sud de Seine

Les livrables



1. Recensement des besoins et des contraintes sur la commune

Le sondage :

a) le sondage sur le terrain

Nous nous sommes rendus à plusieurs reprises (trois fois sur des matinée et après-midi) dans la ville de Suresnes afin de connaître les problèmes et les besoins des Suresnois. Nous avons rencontré une trentaine de personnes à qui nous avons posé des questions.

Il était nécessaire d'effectuer un sondage auprès de la population qui vit au quotidien dans cette ville.

En effet, les habitants sont confrontés aux problématiques quotidiennes, et sont à même d'identifier les points à améliorer.

Nous avons récupéré moins de réponses mais les échanges étaient plus riches, la discussion apportait des impressions nouvelles et un contexte par rapport à chaque individu que nous n'avons pas avec le questionnaire en ligne qui est anonyme.

b) le sondage en ligne

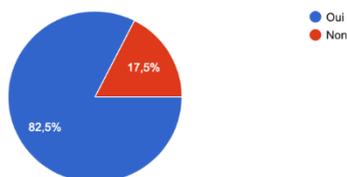
Nous avons complété notre sondage sur le terrain par un questionnaire en ligne. Ce dernier à été partagé sur différentes plateformes comme les groupes Facebook rassemblant les habitants de Suresnes.

Nous avons utilisé Google Forms dans lequel il se trouve des questions simples (oui/non) et des questions ouvertes en donnant le plus de détails possibles. Au total, nous avons obtenu 41 réponses.

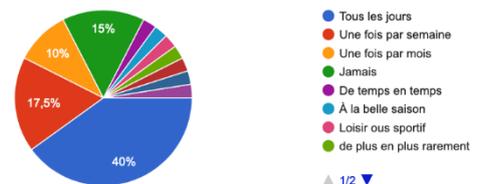
Le sondage a mis en exergue les constats sur la pratique du vélo suivants :

- Une majorité de cyclistes a participé au sondage ($\frac{4}{5}$),
- Dont $+\frac{1}{3}$ se déplacent en vélo tous les jours (utilisateurs réguliers),
- $-\frac{1}{3}$ une fois par semaine (utilisateurs occasionnels),
- $\frac{1}{3}$ une fois par mois ou jamais (utilisateurs rares),
- Une partie fait du vélo uniquement pour le loisir, par exemple en forêt.
- Une partie fait du vélo uniquement pour le loisir, par exemple en forêt.

Utilisez-vous le vélo ?
40 réponses

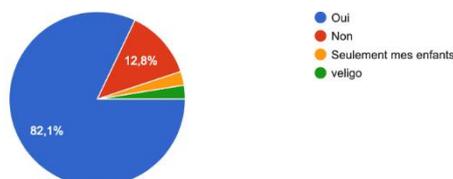


À quelle fréquence ?
40 réponses



Une écrasante majorité des participants possèdent leur propre vélo ($\frac{4}{5}$) :

Possédez-vous votre propre vélo ?
39 réponses



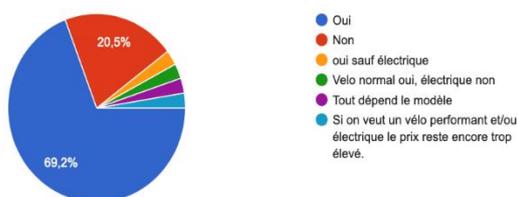
Moyen de transport :

Concernant la question sur le coût du vélo qui peut être un frein à son utilisation, les résultats de sondage ont démontré que :

- Le prix du vélo est perçu comme abordable,
- L'achat d'un vélo électrique est considéré encore trop cher aujourd'hui,
- Les aides mises en place par la ville pour l'achat de vélo électrique ne sont pas connues par les habitants,
- Les systèmes de location de vélo sont perçus positivement par la majorité des sondés, mais la plupart ne les utilisent pas ou n'ont pas connaissance des différents distributeurs
- Certains voudraient augmenter le nombre de bornes mais d'autres jugent qu'elles prennent trop de place.

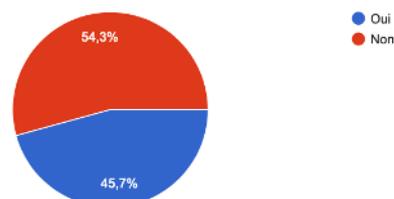
Jugez-vous abordable le prix d'un vélo ?

39 réponses



Avez vous connaissance des aides de la ville pour l'achat d'un vélo électrique?

35 réponses

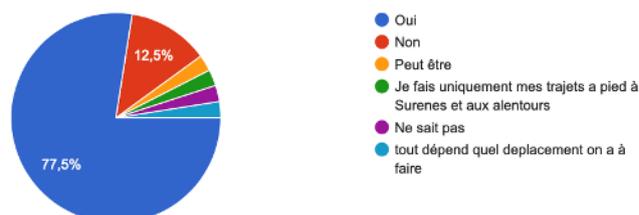


Concernant la question sur le gain de temps procuré par l'utilisation du vélo, les principaux constats ont mis en exergue que :

- Les $\frac{3}{4}$ des sondés ont conscience de l'économie de temps que permet le déplacement en vélo sur les trajets courts,
- Une interrogation subsiste sur l'économie de temps en trajet à vélo par rapport aux transports en commun ou voiture lorsqu'il y a du relief ou des longs trajets (en dehors de la commune),
- La marche à pied est privilégiée par certains pour les trajets courts,
- La météo influe sur l'utilisation du vélo, une météo difficile encourage l'utilisation de la voiture ou des transports en commun.

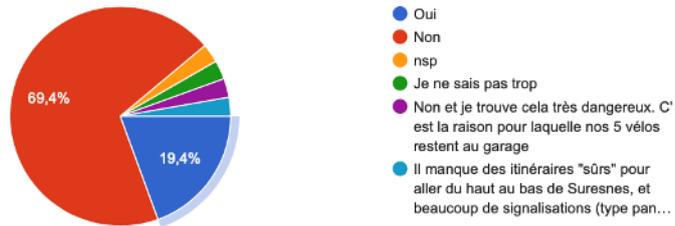
Pensez-vous économiser du temps en vous déplaçant à vélo ?

40 réponses



Concernant la question sur les infrastructures et les spécificités de la ville de Suresnes, les principaux constats ont mis en évidence que :

En tant que cycliste trouvez-vous la ville de Suresnes adaptée à vos déplacements ?
36 réponses

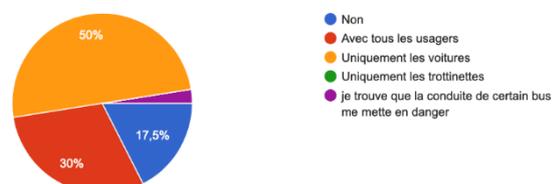


- Une grande majorité des sondés confirme que Suresnes n'est pas adaptée aux déplacements à vélo voire dangereuse. En effet, son relief avec le Mont-Valérien est un élément décourageant pour l'utilisation du vélo. De ce fait, la nécessité d'avoir un vélo électrique augmente.
- La ville de Suresnes est très dense et les routes sont étroites. L'espace pour le vélo par rapport aux autres moyens de transport est alors réduit.
- Les ronds-points sont dangereux à aborder et les nombreuses départementales qui quadrillent Suresnes offrent peu de place au vélo.
- Les pistes cyclables sont encore peu nombreuses, étroites et morcelées.
- Des points noirs ont été identifiés sur les axes suivants : D985 (Boulevard Henri Sellier), D3 (Avenue F.Roosevelt), D7 (Les quais Léon Blum et Gallieni), D5 (Route des fusillés de la résistance et Boulevard Washington) spécialement la Terrasse Du Fécheray, D104 (Rue des Bas Rogers), Place des Halles (rond-point), Rue Cluseret, Rue Gambetta, Rue des Bourets et Place du Général Leclerc (pas d'indication au sol).

Concernant la question sur la sécurité de l'usage du vélo, les résultats du sondage traduisent :

- Une grande appréhension des usagers sondés dans la mesure où ils considèrent que les départementales sont trop dangereuses en raison de la différence de vitesse entre voiture et vélo et de l'absence d'espace réservé au vélo.
- Un trafic routier important est la plus grande source d'insécurité.
- Une cohabitation difficile entre le vélo et les voitures, mais aussi avec les motos ou les autres usagers de pistes cyclables sont souvent citées.
- Certains piétons ne respectent pas les pistes cyclables.
- Les bus sont aussi perçus comme dangereux, avec une conduite parfois inconsciente vis-à-vis des cyclistes qui sont très vulnérables.
- Le garage du vélo est encore jugé insuffisamment sécurisé.

Vous sentez-vous en conflit avec les autres usagers de la route ?
40 réponses



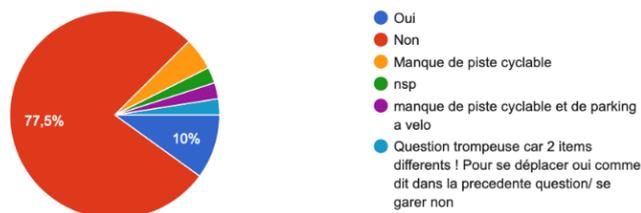
Les besoins à Suresnes :

En raison de la structure de la ville et du pouvoir limité de la commune sur les départementales, l'adaptation de Suresnes au vélo est difficile, mais les propositions des cyclistes sondés sont de plusieurs ordres :

- En ce qui concerne les infrastructures :
 - Les infrastructures de déplacement et de garage sont perçues comme insuffisantes.
 - La création de nouvelles pistes cyclables suffisamment larges, reliées entre elles et séparées de la route est le principal besoin afin d'assurer la sécurité des cyclistes et de faciliter le déplacement à vélo dans Suresnes. Agrandir la place du vélo est nécessaire pour promouvoir son utilisation en mettant en place des zones de rencontre ou des circuits alternatifs pour éviter les grands axes dangereux.
 - Le besoin de garages à vélo est important en particulier là où les activités se concentrent et où garer son vélo est inévitable (devant les magasins, gares, parcs ...). Ces garages sécurisés seraient localisés à côté des gares, en particulier pour les utilisateurs de vélo électriques onéreux.
 - L'accroissement du nombre de stations vélib constitue également une attente des sondés.
- Proposition d'un plan d'actions :
 - Mettre en place une campagne de communication sur les droits et devoirs du cycliste et sensibiliser les autres usagers de la route au respect des cyclistes, en mettant notamment l'accent de la vulnérabilité des cyclistes.
 - Prévoir la publication de cartes avec les circuits cyclables, les rues à contresens, les garages à vélo et les circuits de contournement des grands axes (dépliants, partages sur les réseaux sociaux...).

Les infrastructures pour se garer et se déplacer à vélo sont-elles suffisantes ?

40 réponses



- Renforcer la communication sur les aides pour l'achat d'un vélo électrique, encore trop peu connues ou jugées trop faibles alors qu'avec le relief de la ville de Suresnes et le Mont-Valérien, il s'impose.
- Prévoir des aides pour l'abonnement vélib serait également souhaitable.
- Etudier la possibilité de réserver un emplacement en vélo dans le tram ou ajouter des porte-vélos au bus par exemple.



Créer un atelier de remise en état des vélos sans concurrencer les trois magasins de réparations des vélos de la commune. La proposition consisterait à des prestations limitées au nettoyage, à l'entretien (gonfler son pneu, remettre sa chaîne, retirer et remettre une roue etc...).

Pensez vous qu'un atelier dédié à la remise en état de vos vieux vélo pourrait vous aider à reprendre le vélo ?

35 réponses



2. Réalisation d'une cartographie des équipements (parking, pistes)

La cartographie permet principalement de représenter un espace, une ville dans ses moindres détails, de manière claire et concise. Elle répertorie à une date donnée une « photographie » pour les futures générations. Elle sert également à identifier les problèmes qui peuvent se trouver sur un lieu donné et peut aider lorsque l'on a besoin de résoudre des problèmes ou améliorer des projets déjà existants.

Pour notre projet sur la mobilité douce, la carte nous a servi à développer principalement l'utilisation du vélo au sein du territoire de la ville de Suresnes.

Nous avons donc réalisé un diagnostic approfondi de l'état actuel du déplacement à vélo à Suresnes. Pour ce faire, nous nous sommes rendus sur le terrain (quatre fois) afin de recenser tous les points sensibles pour les cyclistes qui se trouvent dans Suresnes, les pistes cyclables, les routes cyclables et également les parkings vélos. Cette étape nous a permis ainsi de confirmer, de corriger et d'approfondir les études précédemment réalisées par la Mairie de Suresnes.

Après avoir récupéré ces informations, nous avons pu compléter notre carte et alimenter le futur schéma directeur de Suresnes Mont-Valérien.

La carte va permettre à l'association Cyclonade ou aux groupes de personnes qui veulent développer la mobilité sur Suresnes de répertorier les structures et autres pour les vélos sur leur territoire.

Enfin, il fallait trouver des lieux, des emplacements pour pouvoir rajouter des équipements qui peuvent nous aider à améliorer le déplacement à vélo dans tout Suresnes Mont-Valérien avec l'aide de l'écoquartier LMV et de l'association Cyclonade.

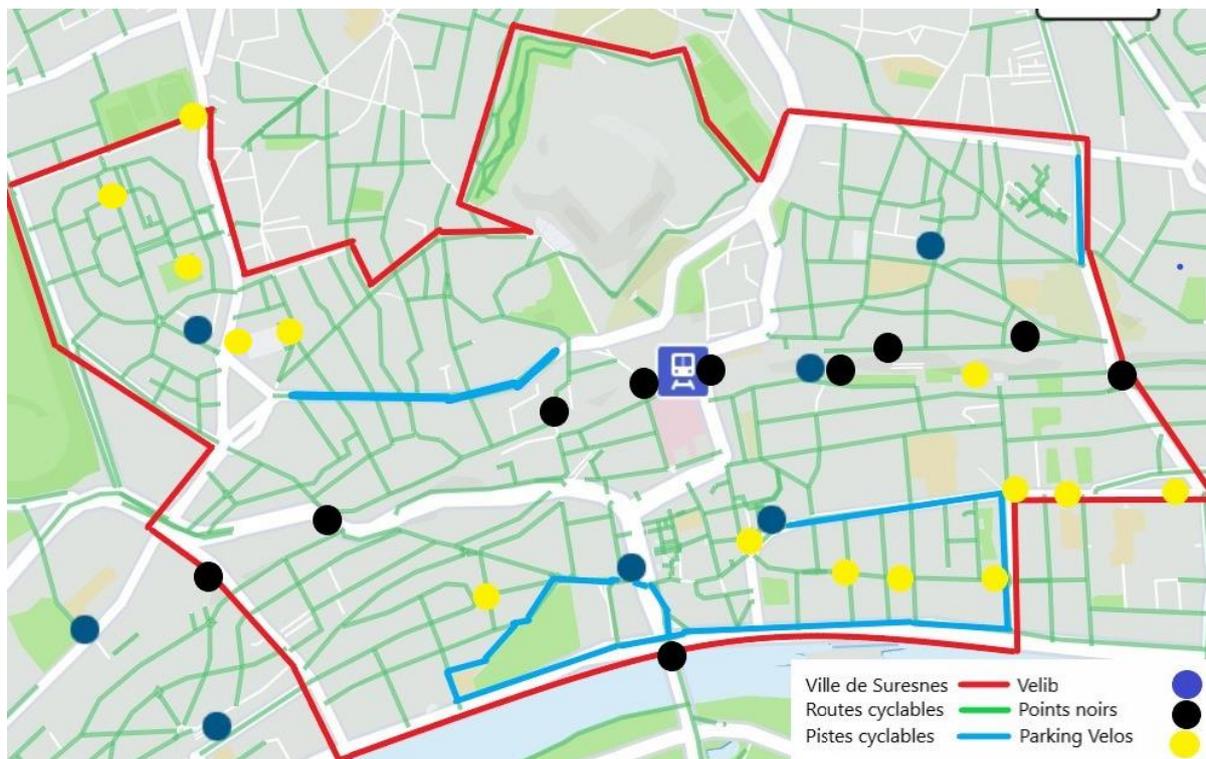
Les étapes avant la création d'une carte pour la mobilité douce ont été de :

- Contacter une personne de l'écoquartier LMV pour connaître les structures à trouver dans Suresnes Mont-Valérien,
- Choisir des infrastructures importantes à compléter à la cartographie (Velib, pistes cyclables, routes cyclables, parking, points noirs),
- Récupérer d'une carte à l'office du tourisme de Suresnes pour pouvoir se repérer lorsque l'on va sur le terrain,
- Recenser des infrastructures vues auparavant déjà présentes sur la ville en se rendant sur le terrain (prise de photo et données GPS),
- Réaliser la cartographie grâce aux données récupérées.

La réalisation d'une cartographie a nécessité de se rendre sur place afin de retracer, à l'instant T, une photographie la plus fidèle et la plus exhaustive de la ville. Celle-ci servira de référence pour les suivantes qui intégreront les évolutions futures ou à venir.



Carte des équipements présents sur Suresnes :



Cette cartographie nous a permis d'apporter des éléments de compréhension aux élus sur les besoins et les contraintes de la mobilité douce lors des prochaines municipales. En effet, nous avons identifié les lieux/endroits où il est nécessaire d'ajouter des protections/indications pour renforcer la sécurité des cyclistes suresnois.

Ci-dessous, nous avons mentionné les cartes des pistes cyclables et des parkings vélos que l'on souhaite mettre en place sur Suresnes lors des prochaines années pour augmenter l'utilisation du vélo.



Carte des aménagements cyclables souhaités :

Carte des parkings à vélo à créer :



3. Propositions de solutions pour développer l'utilisation du vélo à Suresnes.



4. Proposition d'un plan d'actions pour développement l'utilisation du vélo à Suresnes

Quelques innovations qui permettraient de faciliter l'usage du vélo dans la ville par :

- La création de garages à vélo plus dense proche des gares ou lieux touristique :

La ville de Suresnes ne possède pas de grands garages à vélo. Les photos ci-dessous illustrent les possibilités qui pourraient être très pratiques dans des lieux très fréquentés telles que les gares (gare de Suresnes Mont-Valérien, la gare Belvédère). Il serait également envisageable d'en créer au centre-ville de Suresnes... Ces différentes créations permettraient en outre de répondre aux craintes de vol des cyclistes et d'améliorer la sécurité de leur usage avec l'installation de caméras de vidéo-surveillance.



Pour accroître la sécurité, il peut être envisagé des parkings couverts et fermés sous surveillance vidéo à l'instar des installations dans les grandes gares (Gares de Lyon, Gare de Montparnasse).

Afin d'amortir le coût de ces installations, la ville de Suresnes peut mettre en place un système d'abonnement pour les usagers (par exemple 20 à 30 €/an).

Une expérimentation a été réalisée dans le 4ème arrondissement de Paris pour un abri de 10/12 places, il faut prévoir un budget d'environ 4000 € pour un abri couvert ou fermé, avec fermeture avec cadenas à code 800 €, éclairage 500 €. Ce qui fait un total approximatif de 5300 €. Ce qui fait un total approximatif de 5300 €.



- **L'étude d'emplacements de rangements intérieurs ou extérieurs dans les transports en commun Bus ou Tram :**

La ville de Suresnes est traversée par un tramway T2, des trains la ligne U et L ainsi que des BUS ligne (70, 93, 141, 144, 157, 160, 175, 244, 241, 360). Si, nous pouvions combiner ces moyens de transport avec le vélo cela faciliterait le transport, un gain de temps pour les habitants de la ville de Suresnes et le passage de quelques côtes trop pentues à vélo.



- **L'aménagement des pistes cyclables fluorescentes :**

La création de pistes cyclables fluorescentes permettrait de diminuer la pollution lumineuse dans les villes, de faire des économies énergétiques dans les zones à faible éclairage.



- L'ouverture du tunnel sous la ligne de chemin de fer de Suresnes

Afin d'alléger le trafic sur les parcours de grandes fréquentations référencés par Liberté Mont-Valérien, nous préconisons la réouverture du tunnel parallèle à la rue Roger Salengro. Cette jonction permettrait d'alléger la circulation pour les cyclistes en période de trafic intense.



A titre indicatif, quelques estimations de coûts sur les aménagements de pistes cyclables à créer :

Ordre de grandeur du coût des places de stationnement

Mode	Aménagement	Coût d'une place	Surface d'une place
Vélo	• Arceau posé (2 places par arceau et arceaux espacés de 80 cm)	50 €	0,8 m ²
	• Parking vélo couvert (places sur 2 niveaux espacées de 50 cm)	600 €	0,8 m ² *
Auto-mobile	• Place de parking le long du trottoir	très variable	10 m ²
	• Parking en surface (hors achat du terrain)	2 500 €	25 m ² *
	• Parking souterrain	15 000 €	25 m ² *

* accès compris

Toutefois, dans le cadre de sa politique du « Plan vélo », l'Etat a prévu de mettre à disposition des collectivités locales des fonds afin de financer des projets tels que la construction de piste cyclable ou de parkings à vélo. A cet effet, une enveloppe de 350 millions € a été créée sur 7 ans soit 50 millions € chaque année.

Si l'on compare le coût d'un aménagement de structure cyclable avec celui des automobiles on peut constater que les aménagements cyclables sont nettement inférieurs et prennent moins de place ce qui pourraient rendre la circulation plus fluide.

- La mise en place de campagnes de communication :

Il est incontournable pour une association d'avoir une communication avec ses adhérents (journal, tracts, flyers, utilisation des réseaux sociaux) pour les prévenir lors d'évènements



spéciaux ou bien pour informer de l'avancement des projets. Plus une association possède d'adhérents, plus elle sera écoutée par le Mairie afin d'obtenir un montant de subventions plus important.

L'approche des élections municipales est l'occasion pour l'association de mettre en place une campagne de communication afin de faire connaître aux élus et futurs candidats, les besoins des suresnois dans le cadre du développement de la mobilité douce.

- **La recherche de partenariats :**

Outre la recherche de subventions auprès de la commune, du Département, de la Région Ile de France, l'association Cyclonade peut également se tourner vers la recherche de partenariat notamment auprès du tissu des commerces de proximité.

En effet, la ville de Suresnes possède trois boutiques de vélo avec :

- Les cycles « le grevès » situés au 70bis Avenue Jean Jaurès,
- Véloactif au 159 Rue de Verdun,
- Les cycles « Eric » au 21 boulevard Henri Sellier.

Cette recherche de partenariats peut prendre plusieurs formes : bons de réduction d'achat de vélos pour les suresnois, manifestations, promotions par des portes ouvertes, créations d'ateliers de réparation gratuit...

La même démarche peut être également tentée avec des grandes enseignes telles que Décathlon (1 Avenue Frédéric et Irène Joliot Curie Nanterre), Go sport (15 Tunnel de Nanterre La Défense).

- **La location de vélos :**

Au cours de notre enquête « terrain », la méconnaissance de l'existence du vélo de location était flagrante. En effet, peu de suresnois avaient connaissance de l'existence des quatre stations VELIB dans leur ville (50 à 100 €/an pour les vélos à assistance électrique).

Un nombre plus important serait souhaitable afin de gagner en visibilité et en utilisation.

Une autre piste pouvant être préconisée par l'implantation d'une autre marque telle que VELIGO qui possède des vélos de location plus individualisés, électriques à un prix certes plus élevé 40 €/mois avec la possibilité que l'employeur puisse en prendre à sa charge 50 %. De plus, VELIGO possède ses propres parkings fermés et sécurisés avec un système d'accroche trois points.

La SNCF peut également être approchée pour la création d'espaces fermés, accessibles avec



le passe Navigo (abonnement de 30 €/an). Dernière piste que peut explorer l'association Cyclonade, un service de location gratuit mis en place par la Mairie pour deux ans avec un système de caution lors de la signature du contrat de location avec les suresnois. Cette initiative a déjà été mise en place dans plusieurs communes de France notamment à Angers avec quelques services associés par l'installation de prises de recharge des vélos à assistance électrique ou de pompes de gonflage.

De plus, les villes de Nanterre, Suresnes et Rueil-Malmaison ont pris l'initiative de mettre une enveloppe commune de 20 000 € pour subventionner les vélos électriques (VAE).

Cette subvention est attribuée sous conditions :

- en fonction du prix d'achat du vélo électrique,
- du niveau de ressources du demandeur,
- avec un plafond maximum de 500 €.

Pour exemple : Le prix moyen d'un vélo électrique est de 1600 €, en fonction des revenus fiscaux la subvention prend 40 % du prix du vélo avec un plafond de 500 €, et limité à 20 % du prix d'achat à plafond de 200 €. Il est possible de faire qu'une seule demande par foyer avoir acheté son vélo après 1er juin 2015 et s'engager à ne pas le revendre sous 3ans. En 2018, 65 dossiers ont été attribués en moins de 6 mois.

- L'indemnité kilométrique

Dans le cas d'un trajet maison travail le salarié a le droit de bénéficier l'indemnité kilométrique par l'entreprise. Cette indemnité vélo est prévue au nouvel article L, 3261-3-1 du code du travail instauré par la loi de transition énergétique. Ce montant est calculé en fonction du nombre de kilomètres parcourus par le salarié. Le montant de l'indemnité kilométrique vélo a été fixé par le décret n° 2016-144 du 11 février 2016. Il est de 25 centimes d'euros par kilomètre. En moyenne, ce montant équivaut à une indemnité mensuelle de quelques dizaines d'euros par mois pour les salariés qui se déplacent à vélo. L'employeur peut fixer des seuils de versement minimum et maximum. Pour les salariés, la somme versée par l'employeur au titre de l'indemnité kilométrique vélo est exonérée d'impôt sur le revenu dans la limite de 200 euros par an. Les salariés qui utilisent un service public de location de vélo (vélib, vélo'v...) pour aller au travail ne sont pas concernés, puisqu'ils bénéficient déjà du remboursement de tout ou partie de leurs frais d'abonnement par l'employeur. L'indemnité vélo peut être cumulée avec celle prévue à l'article L. 3261-2 et avec le remboursement de l'abonnement de transport lorsqu'il s'agit d'un trajet de rabattement vers une gare ou une station ou lorsque le salarié réside hors du périmètre de transport urbain.



Analyse du projet



La thématique initiale a quelque peu évolué au cours de nos premiers points d'échange entre le commanditaire, notre groupe et l'ISE.

Aussi, la thématique « Comment promouvoir et faciliter la pratique du vélo au sein de la commune de Suresnes ? » a nécessité dans un premier temps à investiguer le cadre législatif de la réglementation de sa pratique.

Dans un second temps, la conduite de projet nous a imposé une méthodologie à respecter, une approche rigoureuse, des outils à créer, à élaborer un questionnaire...pour proposer des plans d'actions. Malgré nos profils différents, le projet a été géré sous l'angle d'un questionnement permanent, d'échanges nourris avec notre commanditaire et l'ISE, d'une optimisation de notre temps par rapport à la charge de notre enseignement et aux événements exogènes de fin d'année.

Dans ce contexte, la problématique de la mobilité douce a été limitée à la ville de Suresnes sans interférence avec les communes voisines dans un schéma plus globale. L'expérience du micro-trottoir, le contact avec le milieu associatif, de la collectivité ont été, pour chacun d'entre nous, riches d'enseignements.

Pendant la réalisation de ce projet et des missions qui l'ont composé, notre équipe du faire face à de nombreuses difficultés qui nous firent nécessaire de résoudre.

C'est par l'appréciation de nos échecs comme de nos réussites que nous avons pu mettre un point final à notre projet et ainsi en appréhender les aboutissements.

Pour conclure, ce projet a permis de découvrir ou redécouvrir le travail en groupe et donc de s'organiser ensemble.

1. Les réussites

Durant les phases initiales du projet, notre premier défi a été de réussir à créer une bonne cohésion de groupe et une vision commune de notre objectif. Grâce à la détermination et le professionnalisme (aussi bien individuel que collectif) de chacun de nos membres, nous avons rapidement su tirer parti de nos compétences respectives et en faire un usage cohérent (notamment grâce à l'appui de M.Verhoye qui nous a permis de mieux appréhender les enjeux primordiaux de notre projet).

Dans un premier temps, nous avons eu plusieurs doutes sur la façon de donner à notre projet un impact plus concret. C'est alors, grâce à l'aide de notre commanditaire M.Hue et de notre partenaire M.Lakas, que nous avons trouvé une application directe et réaliste à nos missions : Recueillir l'avis de la population de Suresnes au vu des prochaines élections et mettre à jour les études cartographiques municipales de la ville. Les principales réussites de notre équipe furent ainsi achevées lors de la réalisation des différentes missions qui constituèrent ces deux objectifs.

En effet, notre mission prioritaire étant le recensement des besoins des Suresnois par rapport à l'utilisation du vélo au sein de Suresnes, elle se consistait majoritairement d'interviews et de micro-trottoirs, nous forçant ainsi à dépasser une certaine timidité collective. Même si certains de nos membres possédaient une aisance nécessaire pour retenir l'attention du public lors de



la réalisation des questionnaires, d'autres durent apprendre progressivement à développer leurs accroches vis-à-vis des sondés.

Ainsi, au fur et à mesure de nos prospections, nous avons su nous motiver et accroître notre efficacité.

Quant à la mise à jour des études cartographiques de la mobilité douce de Suresnes, elle demanda une cohésion d'équipe soutenue et optimale. Afin de bien appréhender notre mission et ce malgré l'ampleur de la tâche et le manque de temps, il fut nécessaire de mettre en place une répartition entre nous. La réussite de cette tâche se réalisa en un après-midi alors qu'elle était planifiée sur trois demi-journées.

2. Les difficultés

Les réussites de notre projet ne seraient être appréciées sans comprendre les obstacles et difficultés qui les ont précédés.

En effet, la réalisation de chacune de nos missions mis nos compétences collectives et individuelles à l'épreuve. La première difficulté que nous avons rencontrée était de réussir à appréhender l'objectif de notre projet. La mobilité douce étant une problématique aussi vaste que complexe au vue du temps imparti, de réduire notre champ d'investigation à la seule pratique du vélo à Suresnes.

Par la suite lors de la réalisation des micro-trottoirs, nous avons dû faire face (en plus d'un certain manque d'expérience collectif) aux difficultés inhérentes à la prospection : le désintérêt de la population, l'absence de personnes activement liées à notre problématique, le manque d'équipement facilitant ce genre de mission, etc...

Autant d'obstacles que nous avons surmontés grâce à notre esprit d'équipe et à la bonne volonté de l'eco-quartier Liberté Mont-Valérien, de la ville de Suresnes et de ces citoyens.

Nous nous sommes heurtés aux difficultés du « vivre ensemble » lorsque les automobilistes et les cyclistes se rejetaient mutuellement le blâme sur les questions de sécurité des pistes cyclables.

Nous pouvons également citer les difficultés que nous avons rencontrées lors de nos tentatives de négociations entre les acteurs commerciaux et associatifs de la mobilité douce. En effet, les utilisateurs souhaitant l'apparition d'associations les aidant à réparer leur vélo rapidement et gratuitement ce qui déplaisaient naturellement aux commerces locaux.

- Quant aux difficultés secondaires rencontrées, elles concernaient :
- Le manque de disponibilité dû à nos études en parallèle du projet,
- L'abandon de certains objectifs secondaires du projet par manque de ressources,
- Un certain désintérêt des acteurs administratifs locaux par rapport au cyclisme,
- Une réalité municipale budgétaire qui limite l'impact théorique du projet.

Chacune de ces difficultés nous a permis d'acquérir une plus grande appréciation des compétences nécessaires à l'accomplissement d'un diagnostic territorial et du monde professionnel. Nous avons su tirer parti de nos échecs et en tirer de nombreuses leçons qui serviront à la poursuite de nos futures carrières.

3. Ressenti global



Le ressenti global de notre groupe par rapport à la réalisation de ce projet est majoritairement positif et ceci pour de multiples raisons :

- Le constant support technique et théorique dont nous avons bénéficié grâce à notre responsable de projet Mme.VERHOYE a joué un rôle indéniable dans le succès de notre projet.
- L'ambiance et le cadre de travail ont eu un impact positif quasi-constant sur le moral et la détermination de l'équipe quant à la réalisation des nombreuses tâches.
- La qualité professionnelle et la bienveillance des acteurs que nous avons rencontrés lors de ce projet ont participé au succès collectif en évitant de nous disperser sur nos objectifs. Aussi, nous avons, grâce à notre camaraderie et aux supports dont nous avons bénéficié, pu renforcer notre confiance en soi et notre professionnalisme.
- Néanmoins, le manque de temps par rapport à notre charge de travail, les problèmes de déplacement liés aux mouvements sociaux de la fin de l'année (grèves) et certains problèmes personnels (appréhensions des interviews) nous ont permis de nous améliorer aussi bien sur le plan professionnel qu'individuel.



Conclusion



Nous formulons beaucoup d'espoir quant à l'avenir de notre projet, ceci à la vue de l'ambition et de la bonne volonté de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien, de M.LAKAS mais aussi dans la perspective des élections municipales. En effet, au-delà de la sensibilisation politique de cette échéance électorale, les notions de préservation de notre environnement, de développement durable, constituent les nouvelles attentes des citoyens. Après les intentions et l'urgence, des actes s'imposent.

Dans ce contexte, nous sommes persuadés que nos travaux répondront à une thématique qui fait sens pour les suresnois. Ils permettront pour l'association Cyclonade de s'appuyer sur notre rapport étayé pour une meilleure sensibilisation des équipes de la municipalité actuelle ou future afin :

- De posséder une situation à date, de données cartographiques et de la pratique du vélo dans la ville de Suresnes,
- D'appréhender les attentes et besoins des suresnois,
- D'avoir des propositions de plans d'actions détaillés.

Toutefois, nous sommes également conscients qu'une évolution réelle et rapide des conditions de déplacement dans la ville de Suresnes (amélioration, création de pistes cyclables...) est peu probable à très court terme face à l'ampleur des travaux. Une campagne de sensibilisation sera nécessaire. Le lotissement en différentes phases des travaux d'aménagement sera préconisé afin d'étaler le coût de ce projet.

Enfin, ce projet fut une excellente occasion pour chacun d'entre nous de mettre à l'épreuve ses compétences individuelles au service d'une cause collective et d'une problématique contemporaine à notre formation.

Avoir l'occasion de parfaire nos capacités aussi bien concrètes que théoriques, enchaînant les actions de terrain et les tâches rédactionnelles, cet exercice a eu un impact indéniable sur l'exigence et les attendus du projet.

Nous avons énormément appris, aussi bien auprès des Suresnois, de nos commanditaires et de nos camarades avec l'espoir d'avoir participé à une future amélioration de la mobilité douce à Suresnes.



Annexes



1. La note de cadrage
2. Les outils de la note de cadrage
3. Les comptes-rendus
4. L'article
5. Le questionnaire
6. Le planning du projet
7. La législation
8. La bibliographie / webographie



Note de cadrage

Promouvoir et faciliter le déplacement doux au sein de la commune de Suresnes

Equipe : Bastien BRETON, Axel COMIN, Caroline LANGE, Alexis QUINAUX, Rémi GOUBET et Lyse VIAROUGE



Période : Septembre 2019 à
Février 2020

Tuteur : Emmanuel HUE
Président de l'association
Cyclonade

Localisation du projet : Suresnes



Plan

- 1. Introduction**
 - 1.1. Présentation de l'équipe**
- 2. La problématique**
- 3. Le projet**
 - 3.1. Les objectifs du projet**
 - 3.2. Les enjeux**
 - 3.3. Les acteurs**
- 4. Les livrables**
- 5. Les outils de la phase de cadrage**
 - 5.1. La bête à corne**
 - 5.2. La carte mentale**
 - 5.3. Le QQQCCP**
 - 5.4. Les risques**
 - 5.5. Les outils**
- 6. Planning prévisionnel**
- 7. Annexes**
 - 7.1. Premier compte-rendu**



1. Introduction

Cette note de cadrage a pour objectif de définir les conditions d'exécution du projet et d'en rappeler les principaux objectifs et enjeux.

Elle constituera une référence tout au long du projet.

1.1. Présentation de l'équipe

L'équipe projet est constituée de six personnes, de parcours très différents, ce qui fait notre force pour ce projet sur la mobilité douce

Bastien BRETON a fait deux ans de prépa Physique Chimie à Hoche.

Axel COMIN et Caroline LANGE ont obtenu un BTSA Gestion et Protection de la Nature.

Alexis QUINAUX et Rémi GOUBET ont obtenu un BTS Métier de l'eau.

Lyse VIAROUGE suit le parcours Bachelor en Environnement depuis la première année. Elle est chef pour ce projet sur la mobilité douce.

2. La problématique

La problématique de notre projet est : Comment promouvoir et faciliter la pratique du vélo au sein de la commune de Suresnes ?

3. Le projet

3.1. Les objectifs du projet

Suivant notre thématique principale, nos objectifs principaux auront pour fil rouge le développement de la mobilité douce (principalement l'utilisation du vélo) au sein du territoire de la ville de Suresnes. Par l'intermédiaire de l'écoquartier LMV et de l'association Cyclonade, notre but sera de réaliser un diagnostic approfondi de l'état actuel du déplacement doux à Suresnes.

Pour ce faire, nous réaliserons une cartographie de la ville recensant les points territoriaux clés de notre commande. Cette étape nous permettra ainsi de confirmer et d'approfondir les études précédemment réalisées par la Mairie de Suresnes.

Il s'agira dans un premier temps de créer une représentation exhaustive de l'emplacement des pistes cyclables, des parkings à vélos, des stations et des passages à risques de la ville. Puis, nous y ajouterons les points géographiques (la topographie, les obstacles et les lieux de franchissement) et sociaux (les zones de densité humaine) impératifs à notre thématique.



In fine, cette cartographie permettra une compréhension plus précise des besoins et des contraintes de la mobilité douce lors des prochaines municipales.

Nos travaux se baseront également sur de futures interviews, micro-trottoir et questionnaires visant à récolter les différents avis, attentes et besoins des Suresnois. Nous dresserons alors une image représentative et actuelle de l'avis de la population (usagers ou non) sur la mobilité douce. Cette étape servira par la suite pour la réalisation d'un ou des plans d'actions basés sur le développement de l'utilisation du vélo au sein de la ville.

Ce plan, comme la cartographie, viendra alors alimenter le futur schéma directeur de Suresnes Mont-Valérien.

Dans un second temps, nos objectifs secondaires consisteront à la réalisation d'un panorama des multiples acteurs et autres partenaires du projet (intra-Suresnes et extra-Suresnes).

Nous œuvrerons également au développement interne de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien en concordance avec nos objectifs communs.

3.2. Les enjeux

Nous avons identifié et répertorié les principaux enjeux suivants :

- **Les enjeux sociaux :**

Notre objectif principal est de permettre le développement de la mobilité douce au sein de la ville de Suresnes. De ce fait notre travail vise à l'amélioration des conditions de vie des habitants. En outre, il s'agit de favoriser un mode de transport bénéfique à la santé, peu coûteux et permettant une possible réduction du trafic intra-Suresnes. De par notre affiliation à l'association Cyclonade et à l'écoquartier LMV, notre projet se place dans un contexte local et préexistant.

Aussi, nous devons inscrire nos travaux dans une dynamique moderne et citoyenne en favorisant les aspects sociaux de la mobilité douce et ceci en continuité avec les associations telles que « Paris en selle », la MDB et la FUB (organisation d'événement autour de l'utilisation du vélo).

- **Les enjeux écologiques :**

Représentant, en plus de ceux de nos commanditaires, les intérêts de l'Institut Supérieur de l'Environnement, nos travaux s'analyseront en partie par le prisme de l'écologie. Nous devons faire valoir les intérêts environnementaux de la mobilité douce aussi bien auprès des municipalités que de la population. Il s'agira en outre d'inscrire notre plan d'actions dans la continuité écologique de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien et ainsi agir au long terme sur des problématiques environnementales (qualité de l'air, pollution sonore, trafic routier...).

- **Les enjeux politiques :**

Notre objectif visant à la création d'une note à destination des futurs candidats aux élections municipales, il est impératif que nous leur apportions une vision exhaustive des attentes de leurs concitoyens. Notre priorité est d'assurer que l'avis des Suresnois soit entendu par la



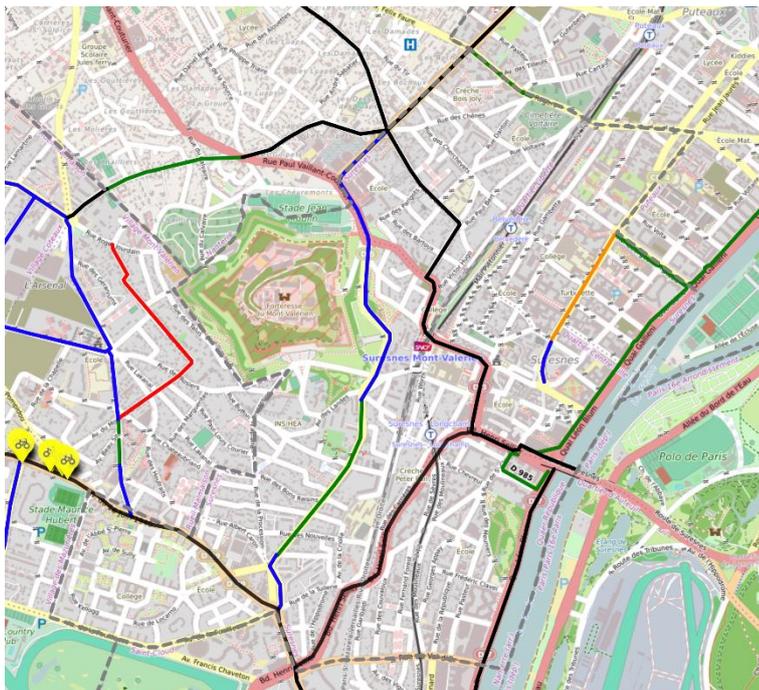
sphère politique afin qu'elle assure un développement de la mobilité douce en accord avec leurs besoins.

3.3. Les acteurs



3.3.1. Présentation de Cyclonade

Cyclonade est l'association animée par notre commanditaire de notre projet à savoir Monsieur Emmanuel HUE. En effet, ce dernier souhaite à travers son association implantée à Suresnes, promouvoir la mobilité douce dans la ville. C'est une association d'intérêt général créée en février 2019, son bureau est constitué de 3 Suresnois (dont 2 membres du Conseil Consultatif de Quartier Liberté de Suresnes).



Les objectifs que remplit cette association sont de participer à la démocratie locale en faisant le lien entre les citoyens et la mairie. Mais, d'établir aussi un réseau avec d'autres acteurs dans le domaine de la mobilité douce que ce soit au niveau de l'Île-de-France ou national. Enfin, elle

Carte des pistes cyclables de Suresnes

promeut et facilite l'usage du vélo.



3.3.2. Présentation de l'Ecoquartier Liberté Mont Valérien

L'écoquartier Mont Valérien est le premier écoquartier d'initiative citoyenne en France. Il a pour principal objectif de gérer durablement un quartier urbain d'une densité moyenne à forte.

Les ambitions de cet écoquartier sont d'améliorer la qualité de vie, répondre aux enjeux climatiques et sociétaux, maintenir une image d'une ville durable, adaptable et attrayante tout en renforçant le lien social.



Les objectifs pour 2020 concernent plusieurs aspects :

- L'énergie : produire 1000 MWh/an d'énergie renouvelable,
- La biodiversité : réintroduire 13 700 m² d'espaces minéralisés,
- La mobilité : augmenter de 2 % le nombre d'utilisateurs d'un vélo pour le trajet domicile/travail,
- Les déchets : réduire de 30 % le volume de déchets de la poubelle grise,
- L'économie : établir un marché de fermiers (farmers market),
- L'éducation : partager les bonnes pratiques éco-responsables entre les établissements.



3.3.3. Les autres acteurs de la mobilité douce

En parallèle du premier rendez-vous que nous avons organisé avec notre commanditaire Monsieur Hue, nous avons recensé les principales associations de la mobilité douce situées à proximité de Suresnes.

- **Paris en Selle**



Paris en Selle est une association d'intérêt général. Elle a pour but de promouvoir et développer l'usage du vélo sur le territoire de la métropole du Grand Paris.

- **Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB)**

MDB est une association cycliste francilienne qui possède toute un réseau d'antennes locales. Son objectif est que chacun puisse utiliser son vélo de manière efficace, agréable et sécurisée.

- **Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB)**

La FUB est une association à but non lucratif. Elle agit pour apporter des réponses concrètes aux préoccupations quotidiennes des cyclistes et promouvoir l'usage du vélo, par la mise en réseau des associations locales, la concertation avec les pouvoirs publics et les campagnes de communication grand public.

- **Collectif Vélo Ile-de France**

Une vingtaine d'associations cyclistes d'Ile-de-France se sont fédérées pour porter un même message en vue des élections municipales en 2020 pour intégrer le vélo au programme des différents candidats.



4. Les livrables

Les livrables se répartissent sous la forme suivante :

- **La mission principale** :

- Etablir un diagnostic (cartographie) des équipements (parking, pistes) et recensement des besoins et des contraintes sur la commune : relevés terrains, micro trottoirs, enquête en ligne, etc.

- Sur la base de ce diagnostic : proposer un plan d'actions pour développement l'utilisation du vélo à Suresnes (équipements, ateliers, communication, etc.) afin d'alimenter le schéma directeur.

- **Les missions secondaires** :

Réaliser un panorama des acteurs et partenaires du vélo (subventions, associations, etc.) : cette mission servira à alimenter le plan d'actions.

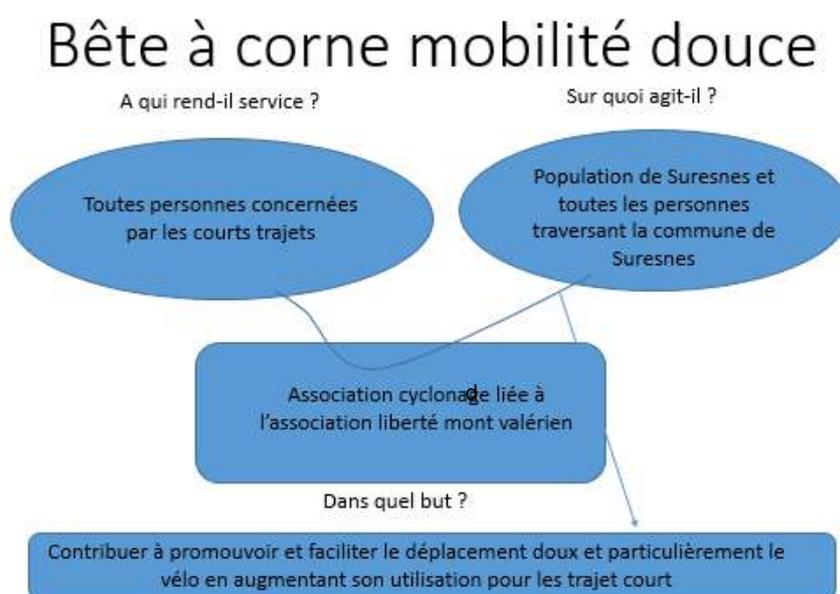


5. Les outils de la phase de cadrage

Pour comprendre les enjeux et introduire le projet nous avons réalisé trois outils qui entrent dans la note de cadrage.

5.1. La bête à corne

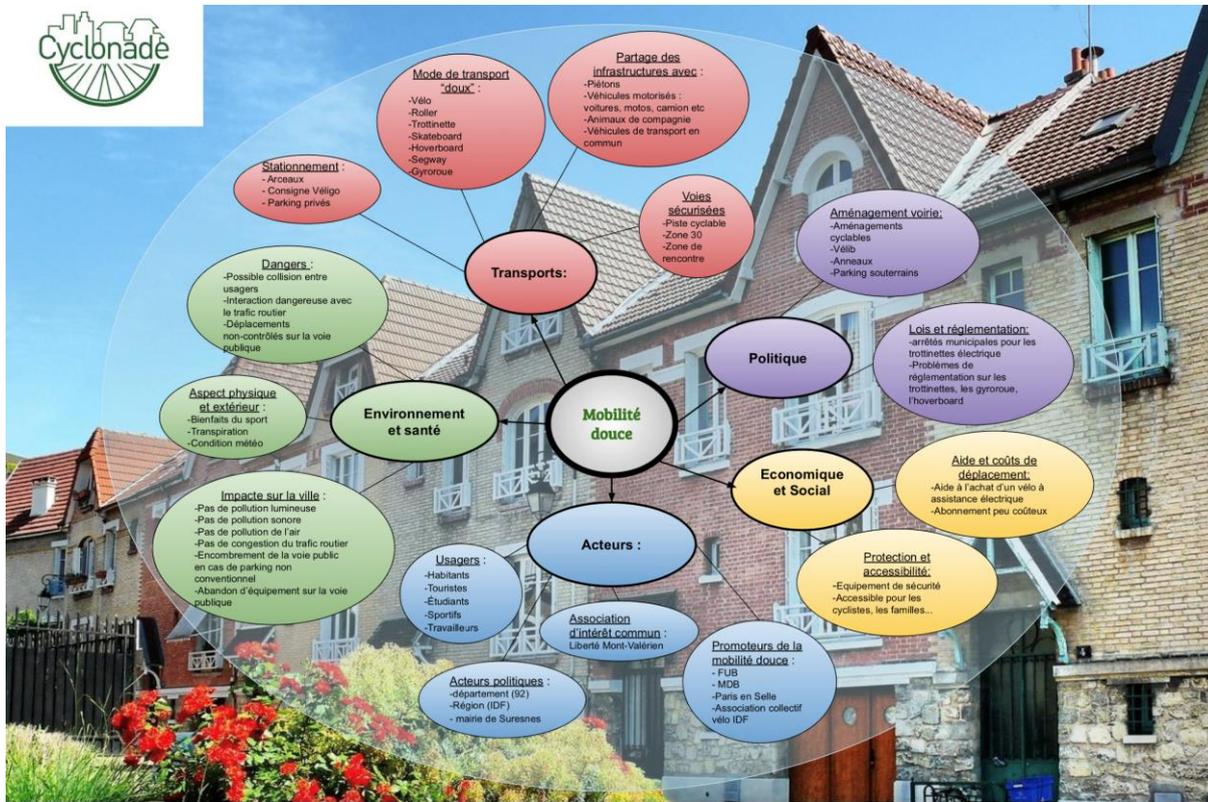
Cet outil a pour objectif de représenter graphiquement l'expression du besoin à travers 3 questions simples autour du sujet étudié :



5.2. La carte mentale

Elle est essentielle pour se rendre compte au sein du groupe des enjeux et problématiques de transport, politique, économiques et sociaux, d'environnement et santé et enfin de connaître chaque acteur en relation avec le projet. C'est une synthèse complète et facile à lire permettant à chaque membre du groupe de s'imprégner totalement du sujet du projet.





5.3. Le QQQCCP

La méthode QQQCCP est un outil qui permet la récolte d'informations précises et exhaustives d'une situation en répondant à différentes questions :

	Description	Questions	Cibles
Quoi ?	Comment promouvoir et faciliter le déplacement doux au sein de la commune de Suresnes ?	Qu'est-ce que le déplacement doux ? Quel est le contexte actuel du déplacement doux ? Quel est le cadre juridique ? Environnement Réglementaire (voir le Cadre juridique et en Déterminer les contraintes)	- Vélo - Piste cyclable
Qui ?	- L'association Cyclonade et éco quartier du mont-Valérien - Le département - La mairie de Suresnes - Association FUB et association MDB - Ecole de commerce SKEMA - les écoles maternelles, collège, lycées... - la gare ferroviaire ou routière - FNE	Qui sont les acteurs ? Quels sont leurs attentes ?	- Commanditaire - Partenaires financiers - Bénéficiaires (usagers, citoyens, scolaire/ familles, étudiants) - Représentants politiques
Où ?	Suresnes (92) et ses alentours, voies de circulation, éco quartiers	Quels sont les lieux cibles ? Pourquoi ces lieux ?	- Piste cyclable - Ecole de commerce - Voie publique Recenser les axes de Fréquentation en Analysant les parcours École/collège/lycée/bus



			Scolaires/Trajets Gare/centre Commercial/base de loisirs/parcs ...
Quand ?	5 mois (rendu final en mars)	Quel moment ? Fréquence des réunions ? Fréquence des points D'étape avec le commanditaire ?	-Calendrier des objectifs -Réunions de l'équipe -Dates clés -Estimer la durée des tâches -Placer les tâches par ordre chronologiques de la réalisation
Comment ?	- Enquête sur le terrain, interviews de cycliste et de la population, associer les Membres du conseil de La mairie. - Recensement des besoins, des acteurs et des partenaires - Cartographier les Attendus et les risques de faisabilité - Mettre en place des objectifs futurs	Recueil des attentes en fonction de leurs besoins ? En fonction des fréquences journalières étudier la signalisation, les éclairages, les aires de garage... pour la protection des déplacements (point important) De quelle manière ? Dans quelles circonstances ?	-Rencontre acteurs -Compte rendu -Fiche d'entretien -Etude de terrain - voir d'autres villes notamment Grenoble
Combien ?	-Budget de l'association et des acteurs financiers -Coûts théoriques - Recenser les aides financières au niveau du département, de la région, national voir de la BEI) - Coûts théoriques et dépassements à prévoir sur plusieurs années -Aucun coûts supposé	Quel coût? Quels moyens? Quelles ressources? Réaliser une étude de faisabilité ?	-Infrastructures vélo (piste, parking, borne, signalisation) -Partenaires économiques - Prévoir une campagne de communication
Pourquoi ?	- Contribuer à promouvoir et faciliter le déplacement doux et particulièrement le vélo en augmentant son utilisation pour le trajet domicile-travail - Réduire les nuisances sonores - Etudier des synergies ou complémentarités entre les différents transports communs proposés (bus, tram, train...) - Stimuler l'auto-partage et le covoiturage dans une démarche préférentielle locale - Stimuler l'utilisation de véhicules décarbonés et faciliter la "recharge urbaine" -Enjeux (Ecologique, économique, social, politique)	Dans quel but ? Quels impacts à court et à long terme ?	-Sensibilisation (mise en place d'une politique de communication) -Facilitation -Expansion (réalisation du projet en plusieurs phases avec une expérimentation éventuelle)



5.4. Les risques

A ce jour, nous identifions les risques suivants :

- la possibilité de refus de subvention de la part de la municipalité,
- un possible manque d'engagement de la part de la population,
- un éventuel rejet de la part des candidats aux municipales de prendre en compte les intérêts de l'association (échec du lobbying).

5.5. Les outils

La conduite de ce projet nécessite la création d'une base commune pour échanger nos informations (Google Drive).

Chaque entretien structuré ou semi-structuré, visites, prises d'informations informelles fera l'objet de comptes rendus partagés sur cette base.

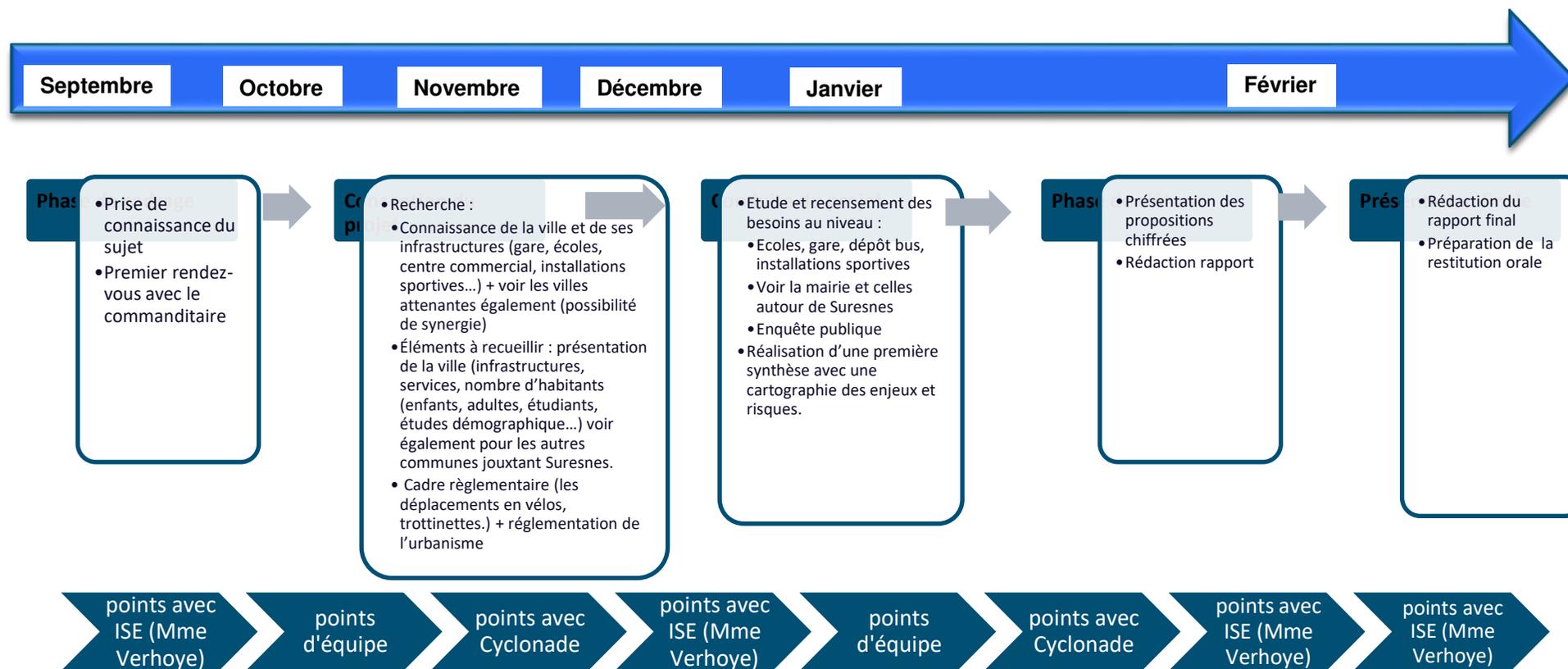
L'utilisation de " Google forme " sera primordiale pour réaliser les questionnaires et la communication pourra s'effectuer sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram).

Un modèle de compte-rendu est mis en place pour permettre l'uniformisation des informations recueillies.



6. Planning Prévisionnel

Pour répondre au mieux à la demande de Monsieur Hue et à l'association Liberté Mont-Valérien, nous avons défini plusieurs phases selon le rétro-planning ci-dessous :



7. Annexes

7.1. Premier compte-rendu



Compte rendu, Premier rendez-vous avec notre commanditaire Monsieur Hue

De : Axel Comin
Date : 31/10/2019

Personnes présentes :

- Equipe de l'ISE : Lyse Viarouge (chef d'équipe), Caroline Lange, Alexis Quinaux, Rémi Goubet, Axel Comin et Bastien Breton.
- Commanditaire : M.Emmanuel Hue, responsable de l'association Cyclonade et membre de l'éco-quartier Liberté Mont-Valérien.

Date, heure et lieu :

- Réunion effectuée dans les locaux administratifs de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien, le 23 octobre 2019 à 18h30.

Points clés :

- Aider au développement de l'association en améliorant ses techniques de communication telles que l'accès aux réseaux sociaux (Facebook, Twitter, Instagram).
- Inscrire l'association dans la continuité des associations telles que Paris en selles, la MDB et la FUB.
- Transmettre aux futurs candidats des élections municipales un plan d'actions accès sur la mobilité douce
- Préparer un dossier de demande de subvention à la mairie afin de réaliser le projet d'atelier d'aide à la remise en état des vélos des usagers locaux (deadline placée au 15 décembre 2019)
- Réaliser l'interview des acteurs liés au projet (citoyens de Suresnes, les écoles locales, l'office du tourisme, la mairie et possiblement la SKEMA).
- Réaliser une cartographie des points clés de la ville dans l'usage des vélos (parkings, pistes cyclables, zone à risque...)

7.2. Deuxième compte-rendu





Compte-Rendu de la Rencontre avec Monsieur Elie de l'association L'Attribut à Ris-Orangis/Draveil le 03/01/2020

Lieu : L'association se situe au 24 Rue Edmond Bonte, 91130 Ris-Orangis.

Personnes présentes : Lyse Viarouge.

Compte Rendu réalisé par Lyse Viarouge.

Activités de l'association :

- **Adhésion de l'association**

Gratuite

Créée en 2015 regroupant plus de 200 adhérents.

- **Animations**

8 pôles : biodiversité / enfance / réduction des déchets / construction / gaspillage alimentaire / animations mobilité / art

Atelier vélo :

- L'animation d'ateliers d'échanges participatifs
- La création d'un atelier d'auto-réparation de vélo
- L'organisation d'évènements ludiques à vélo

Au travers d'« Un pont pour tous » l'Attribut mène des actions comme la mise en place de pistes cyclables sur le pont de Draveil-Juvisy.

Mode d'opération : ils se sont rapprochés des 2 villes et du département, ils ont réalisé des manifestations.

Ils se rapprochent des différents candidats aux élections municipales pour leur soumettre les différents projets.





Figure 2 *Manifestation Draveil-Juvisy 2018*



Figure 1 *Atelier vélo*



4) L'article

La mobilité douce au sein de la ville de Suresnes



Association Suresnoise pour la promotion de l'usage de la mobilité douce créée en février 2019 dont le Président est Monsieur Emmanuel HUE.

Groupe d'étudiants : Caroline, Lyse, Alexis, Axel, Bastien et Rémi



L'ÉcoQuartier Liberté Mont-Valérien est le premier écoquartier d'initiative citoyenne en France. Il a pour principal objectif de gérer durablement un quartier urbain d'une densité moyenne

Dans le cadre de nos études en troisième année à l'Institut Supérieur de l'Environnement sur Versailles, notre groupe composé de six personnes est chargé de promouvoir le développement de la pratique du vélo dans la commune de Suresnes.

« **R**échauffement climatique, engorgement des villes, économie en crise... Autant d'arguments qui font que le vélo, hier perçu comme un mode obsolète de déplacement, a fait sa réapparition dans notre paysage urbain. Moins dépendante du tout-automobile, la jeune génération commence à voir en lui une réponse appropriée aux problèmes de déplacements des citoyens. »

Emmanuel HUE Président de l'association

Cyclonade est notre tuteur pour ce projet. Il a créé cette association afin de transférer une partie des déplacements effectués en voiture particulière vers les mobilités actives-marche, vélo, rollers, etc. Pour une bonne raison : ces dernières sont les seules qui, utilisent l'énergie humaine, ne consomment pas la moindre goutte de carburant et donc n'ont aucun impact négatif sur le climat. De plus, il n'existait pas à ce jour d'association vélos sur Suresnes.

Présentation

Notre thématique principale est : Comment promouvoir et faciliter la



pratique du vélo au sein de la commune de Suresnes ?; Nos objectifs principaux auront pour fil rouge le développement de la mobilité douce (principalement l'utilisation du vélo) au sein du territoire de la ville de Suresnes. Par l'intermédiaire de l'écoquartier LMV et de l'association Cyclonade, notre but est de réaliser un diagnostic approfondi de l'état actuel du déplacement doux à Suresnes. Pour ce faire, nous réaliserons une cartographie de la ville recensant les points territoriaux clés de notre commande. Cette étape nous permettra ainsi de confirmer et d'approfondir les études précédemment réalisées par la Mairie de Suresnes.

Dans un premier temps, il s'agira de créer une représentation exhaustive de l'emplacement des pistes cyclables, des parkings à vélos, des stations et des passages à risques de la ville. Puis, nous y ajouterons les points géographiques (la topographie, les obstacles et les lieux de franchissement) et sociaux (les zones de densité humaine) impératifs à notre thématique. In fine, cette cartographie permettra une compréhension plus précise des besoins et des contraintes de la mobilité douce lors des prochaines municipales. Nos travaux se baseront également sur de futurs interviews, micro-trottoirs et

questionnaires visant à identifier les différents avis, attentes et besoins des Suresnois. Nous dresserons alors une image représentative et actuelle de l'avis de la population (usagers ou non) sur la mobilité douce. Cette étape permettra la réalisation d'un ou des plans d'actions basés sur le développement de l'utilisation du vélo au sein de la ville. Ces propositions de plans, comme la cartographie, viendront alimenter le futur schéma directeur de Suresnes Mont-Valérien

Le contexte

Les repères

- Les municipales 2020
- Les gaz à effet de serre à l'origine du réchauffement climatique (le CO2 en représente la moitié).

Les causes

A partir du XIX siècle, on assiste à une augmentation exponentielle de la concentration en CO2 ainsi qu'à une accélération de la température. Les impacts sont connus et alarmants avec la fonte des calottes glaciaires, la hausse des océans (apparition de réfugiés climatiques), l'augmentation des perturbations météorologiques (sécheresse, cyclone, décalage des saisons...).

En chiffres

Suresnes notée 2,91 / 6, « plutôt défavorable »
Tripler la part modale vélo d'ici les JO (de 2,7 % en 2018, la France vise les 9 % en 2024)
La production des gaz à effet de serre est due pour 1/3 à la production d'électricité, 1/3 Industrie/Agriculture, 1/3 Transport.
L'Etat aide les collectivités à résorber les discontinuités cyclables sur des itinéraires à enjeux (Enveloppe : 350 M€ = 50 M€ par an pendant 7 ans)



Dans un second temps, nous nous attacherons à la réalisation d'un panorama des multiples acteurs et autres partenaires du projet (intra-Suresnes et extra-Suresnes) afin de promouvoir le développement de ce projet ainsi que son financement. Nous œuvrerons également au développement interne de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien en concordance avec nos objectifs communs.

Nous avons déjà eu par ailleurs des premiers retours, à la fois positif comme négatif.

En général, une écrasante majorité de cycliste a participé au sondage dont plus d'un tiers se déplacent en vélo tous les jours (utilisateur régulier) et autant une fois par semaine pour des utilisations occasionnelles comme pour le loisir.

Néanmoins, à Suresnes, de nombreuses personnes refuses ou ont arrêté de faire du vélo. Les premières raisons sont les suivantes « La quasi-totalité des rues autorisées aux vélos à contresens sont très dangereuses car trop étroites. Celles qui ne le sont pas, comme l'avenue Charles de Gaulle ou Henri Sellier sont au

contraire à grande circulation et n'ont pas de pistes cyclables ce qui les rend aussi très dangereuses. Dans les rues à contresens comme la rue des Bourrets et la place du Générale Leclerc, le marquage au sol est inexistant ce qui la aussi rend la circulation à vélo dangereuse.

Les automobilistes nous dépassant en ligne blanche et serrant souvent sur leur gauche nous montrent leur désaccord. » témoignage n°1.

Une cycliste avisée nous relève aussi beaucoup de discontinuités des pistes cyclable dans la ville, un manque de sensibilisation auprès de la commune et les automobilistes car le vélo n'est pas qu'un loisir, c'est un outil de travail.

De ce fait, il est primordial de développer les infrastructures vélo ainsi que la sécurité pour pouvoir promouvoir ce type de mobilité qui est favorable pour l'environnement.

« Il est comme l'air que je respire, le vélo est un moyen indispensable de se déplacer rapidement dans toutes situations. » pour conclure. ■

Lyse



5) Le questionnaire

Questions Réponses 41 Total des points : 0



Sondage Mobilité Douce

Ce questionnaire est fait pour améliorer votre quotidien et vous permettre de vous déplacer à vélo dans les meilleures conditions dans la ville de Suresnes. Cette initiative vient de l'association Cyclonade et de l'écoquartier Liberté Mont-Valérien.

Votre avis compte pour nous !

Titre de l'image



Utilisez-vous le vélo ? *

Oui
 Non

À quelle fréquence ? *

Tous les jours
 Une fois par semaine
 Une fois par mois
 Jamais
 Autre : _____

Possédez-vous votre propre vélo ? *

Oui
 Non
 Autre : _____

Jugez-vous abordable le prix d'un vélo ? *

Oui
 Non
 Autre : _____

Avez-vous connaissance des aides de la ville pour l'achat d'un vélo électrique ?

Oui
 Non

En tant que cycliste trouvez-vous la ville de Suresnes adaptée à vos déplacements ?

Oui
 Non
 Autre : _____

Les infrastructures pour se garer et se déplacer à vélo sont-elles suffisantes ? *

Oui
 Non
 Autre : _____

Pensez-vous économiser du temps en vous déplaçant à vélo ? *

Oui
 Non
 Autre : _____

Vous sentez-vous en conflit avec les autres usagers de la route ?

Non
 Avec tous les usagers
 Uniquement les voitures
 Uniquement les trottinettes
 Autre : _____

Pensez-vous qu'un atelier dédié à la remise en état de vos vieux vélos pourrait vous aider à reprendre le vélo ?

Oui
 Non
 Autre : _____

Quelles difficultés rencontrez-vous dans vos déplacements à vélo ? *

Votre réponse _____

Comment pouvons-nous faciliter vos déplacements en vélo ? *

Votre réponse _____

Qu'est-ce qui vous motiverait à utiliser le vélo pour vos déplacements ?

Votre réponse _____

Avez-vous identifié des lieux de danger ou à contraintes pour le déplacement à vélo dans Suresnes ? Lesquels ?

Votre réponse _____

Que pensez-vous du système de location de vélo en libre service (type Vélib') ?

Votre réponse _____

Site internet Cyclonade : <https://sites.google.com/view/cyclonade>



Site internet Liberté Mont-Valérien : <https://libertemontvalerien.org>



**ÉcoQuartier
Liberté
Mont-Valérien**

Nous vous remercions de votre participation.
Nous vous invitons à répondre aux autres sondages suivants :
Marché fermier : En attente
Trame noir : <https://forms.office.com/af05d1e220c69XVIA>
Compostage collectif dans la résidence des Chênes : <https://compost.libertemontvalerien.org/>

Envoyer

N'envoyez jamais de mots de passe via Google Forms.



Synthèse du questionnaire

Difficultés en déplacement à vélo	Comment faciliter le déplacement à vélo	Motivation pour prendre le vélo plus souvent/ reprendre la pratique du vélo	Identification des lieux de danger ou contraignant pour les déplacements à vélo à Suresnes	Que pensez-vous du système de location de vélo en libre-service (type Vélib)
Pistes cyclables chaotiques, pas assez nombreuses et étroites (18)	Pistes cyclables réservées, séparées de la route, reliées entre elles (11)	Plus de sécurité (6)	D985 Boulevard Henri Sellier (12)	Non utilisé
Aspect trop urbain : routes étroites, ronds-points compliqués à aborder (14)	Réduire le trafic routier, augmenter la place du vélo, permettre d'éviter les axes dangereux (8)	Augmentation de pistes réservés aux vélos (4)	D3 Avenue F.Roosevelt (5)	Ne connaît pas (3)
Le relief de la commune (10)	Parkings à vélo, fermés/ sécurisés près des gares et zones commerçantes (4)	Possibilité de se garer facilement devant les magasins, parcs/ Garages avec des arceaux par exemple (3)	D7 Les quais Léon Blum et Gallieni (2) Proposition de créer une passerelle au-dessus de la Seine	Pas assez de borne (3)
Passage autorisé en sens interdit mal indiqué et dangereux (10)	Communication (droits et devoirs du cycliste) et sensibilisation auprès des autres usagers de la route sur le respect des cyclistes (4)	La remise en état/ Atelier de réparation (2)	D5 Route des fusillés de la résistance et Boulevard Washington Point noir : Terrasse Du Fécheray	Prend trop de place
Trafic routier important source d'insécurité (9)	Vélo électrique (2)	Moins de voiture	D104 Rue des Bas Rogers	Abonnement trop cher
Conflits agressifs avec les autres usagers (bus, voitures, scooters/motos, piétons) (6)	Possibilité de mettre son vélo dans le transport pour monter les reliefs de Suresnes (1)	Gagner du temps	Place des Halles (rond-point)	Très bien (2)
Manque de parking pour vélo et d'espace(3)		Plus d'aide à l'achat d'un vélo électrique et plus visible/mieux communiquée	Rue Cluseret	Utilisation VELIGO
		Plus de station vélib	Rue Gambetta (besoin de piste cyclable)	
		Communiquer plus largement une carte des pistes cyclables en cours et futures	Les rues en contre-contre-sens mal indiqués et trop étroites (2) Exemple: Rue des Bourets et place du général Leclerc marquage au sol inexistant donc dangereux	
		Météo plus clémente	Lieu où la différence de vitesse entre vélo et voiture est plus importante	
			Les carrefours, feux changement de trottoirs	



6) Le planning du projet

	Sujet	Actions/décisions	Qui?	Quand?
1	-Note de cadrage	- pris de connaissance du sujet - création de la Mindmap - création du QQODCCP - appel du commandaire	- lyse, caroline bastien, axel rémi et alexis -Bastien,Rémi et Alexis -Caroline,Lyse et Axel -Lyse	- le 16 octobre 2019
2	- Compte rendu de la 1ère réunion (23/10/2019) - Note de cadrage	- répartition du travail (pour note de cadrage) - création du questionnaire en ligne - rédaction de la note de cadrage - réalisation de la bête - Compte rendu du 1er rdv avec M.Hue	-Lyse, caroline bastien, axel rémi et alexis -Bastien, Rémi et Alexis -Lyse, caroline bastien, axel rémi et alexis -Rémi -Axel	- le 24 octobre 2019
3	- Compte rendu de la 1ère réunion (23/10/2019) - Note de cadrage	- répartition du travail (pour note de cadrage) - création du questionnaire en ligne - rédaction de la note de cadrage - réalisation de la bête - Compte rendu du 1er rdv avec M.Hue	-Lyse, caroline bastien, axel rémi et alexis -Bastien, Rémi et Alexis -Lyse, caroline bastien, axel rémi et alexis -Rémi -Axel	-le 31 octobre 2019
4	- Rendu de la note de cadrage finalisé		L'équipe et mail fait pas Lyse	- le 4 novembre 2019
5	- Retour sur la note de cadrage - début de la phase de conception	- mail pour faire un retour à M.HUE et M.LAKAS -création plan d'actions -création planning	Lyse et Axel mail, Bastien et Caroline planning, Rémi et Alexis plan d'actions	- le 13 novembre 2019
6	-voir l'avancement de la phase de conception avec la prof -finition de la note de cadrage	-réorganisation du plan d'action et du planning en un seul document	l'équipe complète	- le 14 novembre
7	-début de la phase de conception -réalisation du planning prévisionnel	Projection, définir les actions futurs	l'équipe complète	- le 13 novembre 2019
8	-réalisation du planning prévisionnel -réalisation du sondage	-envoi de mails à monsieur Hue -réalisation du axel	lyse Caroline	le 14 novembre 2019
9	-finalisation du planning prévisionnel -publication du sondage	publication du questionnaire	bastien	le 20 novembre 2019
10	interview terrain	questionner (zones: écoles, places, poste, mairie)	axel, bastien, caroline, lyse	le 21 novembre 2019
11	préparer l'interview terrain	réalisation d'une carte SIG Résumé questionnaire	toute l'équipe	le 27 novembre 2019
12	interview terrain	questionner (zone: marché)	toute l'équipe (binome)	le 28 novembre 2019
13	- avancement du projet avec la prof -republication du sondage sur le site de suresnes -appel M.LAKAS pour mettre en place la carte -traitement des informations du sondage		toute l'équipe	le 4 décembre 2019
14	-rendez-vous avec Philippe - fixation des prochains objectifs	explication de la carte pour enrichir et répertorier les différentes infrastructures vélo de la ville objectifs futur: relever les différentes associations d'île-de-France (5 principales), aller sur le terrain pour compléter la carte	lyse, caroline, axel	le 18 décembre 2019
15	-cartographie -rapport final -article	- terrain : Alexis et Rémi (photo) - réalisation d'un plan du rapport - résumer des questionnaires - rédaction d'un article	en cours :Bastien, axel, caroline , lyse sur le terrain : alexis, rémi	jeudi 09 janvier 2020
16	-cartographie -rapport final -article	- terrain : Alexis, Rémi, axel, bastien (photo) - répartition du -contacter Philippe	en cours : lyse, caroline sur terrain: axel, alexis, rémy, bastien	le 10 janvier 2020
17	-cartographie -rapport final -article	- terrain : Alexis, Rémi, axel, bastien (photo) - répartition du -contacter Philippe	en cours : lyse, caroline sur terrain: axel, alexis, rémy, bastien	le 23 janvier 2020
18	Rapport final oral	validation	tous	le 13 janvier 2020

7) Législation

Rappel du cadre de la Législation

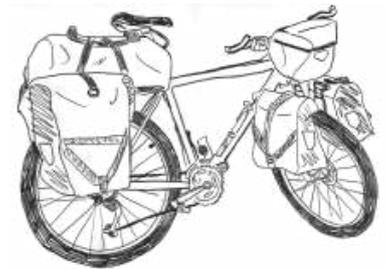
Quelques définitions :

- Cycle : véhicule ayant au moins deux roues et propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles (R311-1),
- Cycle à pédalage assisté : cycle équipé d'un moteur auxiliaire électrique d'une puissance nominale continue maximale de 0,25 kilowatt, dont l'alimentation est réduite progressivement et finalement interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt si le cycliste arrête de pédaler (R311-1),
- Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies (R110-2),
- Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues (R110-2).

Article R110-2

Modifié par Décret n°2019-1082 du 23 octobre 2019 - art. 2

Pour l'application du présent code, les termes ci-après ont le sens qui leur est donné dans le présent article :



- Agglomération : espace sur lequel sont groupés des immeubles bâtis rapprochés et dont l'entrée et la sortie sont signalées par des panneaux placés à cet effet le long de la route qui le traverse ou qui le borde ;
- Aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions des articles R. 412-43-1 et R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation.
- Arrêt : immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente de personnes, le chargement ou le déchargement du véhicule, le conducteur restant aux commandes de celui-ci ou à proximité pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer ;
- Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés sur une chaussée à plusieurs voies ;
- Bande d'arrêt d'urgence : partie d'un accotement situé en bordure de la chaussée et spécialement réalisée pour permettre, en cas de nécessité absolue, l'arrêt ou le stationnement des véhicules ;
- Bretelle de raccordement autoroutière : route reliant les autoroutes au reste du réseau routier ;
- Carrefour à sens giratoire : place ou carrefour comportant un terre-plein central matériellement infranchissable, ceinturé par une chaussée mise à sens unique par la droite sur laquelle débouchent différentes routes et annoncé par une signalisation spécifique. Toutefois, les carrefours à sens giratoire peuvent comporter un terre-plein central matériellement franchissable, qui peut être chevauché par les conducteurs lorsque l'encombrement de leur véhicule rend cette manoeuvre indispensable ;
- Chaussée : partie (s) de la route normalement utilisée (s) pour la circulation des véhicules ;
- Intersection : lieu de jonction ou de croisement à niveau de deux ou plusieurs chaussées, quels que soient le ou les angles des axes de ces chaussées ;
- Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés ;
- Stationnement : immobilisation d'un véhicule sur la route hors les circonstances caractérisant l'arrêt ;



- Voie de circulation : subdivision de la chaussée ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules ;
- Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des piétons et des cavaliers ;
- Zone de rencontre : section ou 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 20 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.
- Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/ h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes et les conducteurs d'engins de déplacement personnel motorisés, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable.

Equipement du vélo et du cycliste :

- Visibilité
- Obligatoires à tous moments, de jour comme de nuit :
 - Catadioptre arrière rouge (R313-18, 1ère classe), catadioptres orange latéraux (R313-19, 1ère classe),
 - Catadioptre avant blanc (R313-20, 1ère classe),
 - Catadioptre sur les pédales (R313-20, 1ère classe).
- Obligatoires seulement la nuit, ou le jour lorsque la visibilité est insuffisante (tunnel, brouillard, ...) :
 - Feu de position avant jaune ou blanc (R313-4, 1ère classe) non clignotant (R313-25, 3ème classe), feu de position arrière rouge (R313-5, 1ère classe) possiblement d'intensité variable ; en outre le conducteur est tenu de les allumer (R416-10, 1ère classe),
 - Gilet haute visibilité lorsqu'on circule hors agglomération (R431-1-1, 2ème classe).
- Avertisseur sonore ; obligatoire à tous moments ; tout appareil autre qu'un timbre ou un grelot est interdits, donc pas de cloches, sifflets, trompes et autres (R313-33, 1ère classe),
- Tout dispositif d'éclairage ou de signalisation, autre que ceux prévus dans le code de la route et conformes à la réglementation, est interdit (R313-1, 1ère classe) ; le vélo ne doit donc être équipé que d'un seul feu que ce soit à l'avant ou à l'arrière; à noter l'autorisation des dispositifs écarteurs de danger à l'arrière et à gauche (R313-20).
- Freins : tout cycle doit être muni de deux dispositifs de freinage efficaces (R315-3, 1ère classe),
- Le port du casque n'est pas obligatoire à vélo (R431-1) sauf pour les moins de 12 ans (R431-1-3, 4ème classe)
- Interdiction de porter tout dispositif susceptible d'émettre du son à l'oreille (oreillette, casque audio) (R412-6-1, 4ème classe).

Le cycliste piéton

- Sont assimilés aux piétons les personnes qui conduisent à la main un cycle (R412-34),
- Les piétons sont tenus de circuler sur les trottoirs ou accotements quand ceux-ci sont praticables mais ils sont tolérés sur la chaussée lorsqu'ils conduisent un vélo à la main (R412-34),
- Hors agglomération les piétons lorsqu'ils circulent sur la chaussée doivent se tenir près du bord gauche dans le sens

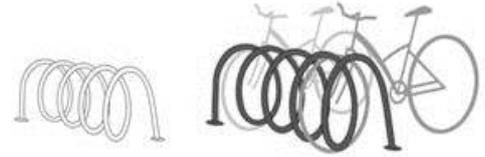


de leur marche mais les personnes poussant à la main un cycle doivent circuler près du bord droit (R412-35),

- Les enfants de moins de huit ans qui conduisent un cycle peuvent également utiliser les trottoirs, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons (R412-34).

Stationnement

Nous savons déjà que le code de la route a été conçu au fil du temps en se préoccupant presque exclusivement des véhicules automobiles. Si on n'en est pas convaincu il suffit d'en lire les articles traitant du stationnement.



Les dispositions réglementant le stationnement simple (R417-1 à R417-8, 1ère classe) de même que celles concernant le stationnement dangereux (R417-9, 4ème classe) ont une pertinence très faible pour les vélos vu leur faible encombrement : côté de la chaussée et sens, limitations, prévention des risque d'accident.

Dans la pratique, en ville on ne peut stationner que sur la chaussée (comme les autos) et sur les emplacements désignés. Toutes les autres possibilités ou presque entrent dans le champ du stationnement gênant (R417-10, 2ème classe) ou très gênant (R417-11, 4ème classe).

- Très gênant : trottoirs (sauf deux roues motorisés !), passages piétons, bandes et pistes cyclables, voies vertes, emplacements réservés aux transports publics, taxis et tous autres services publics, véhicules masquant un feu, bus dans les zones touristiques, places handicapées, bouches d'incendie.
- Gênant : trottoirs pour les deux roues motorisés, aires piétonnes, zones de rencontre en dehors des emplacements spécialement aménagés, ponts, tunnels, passages souterrains, au droit des bouches d'incendie, etc. . Curieusement, le code précise que le stationnement en double file est gênant sauf s'il s'agit de cycles à deux roues.

La mise en fourrière est notifiée au titulaire du certificat d'immatriculation mais si le véhicule n'est pas identifiable (cas des vélos), il n'est pas procédé à cette formalité (R325-31).

Dans tous les cas de stationnement gênant, lorsque le conducteur ou le propriétaire du véhicule est absent, l'immobilisation et la mise en fourrière peuvent être prescrites dans les conditions prévues aux articles L. 325-1 à L. 325-3.

Il en est de même en cas de stationnement abusif. Est considéré comme abusif le stationnement ininterrompu d'un véhicule en un même point de la voie publique ou de ses dépendances, pendant une durée excédant sept jours ou pendant une durée inférieure mais excédant celle qui est fixée par arrêté de l'autorité investie du pouvoir de police (R417-12), c'est-à-dire le maire dans la plupart des cas.

Règles de circulation



- Circulation sur les trottoirs : les véhicules doivent, sauf en cas de nécessité absolue, circuler sur la chaussée ; toutefois, ils peuvent franchir un trottoir, à partir de l'accès le plus proche, pour rejoindre ou quitter les accès carrossables des immeubles riverains ou des accès non ouverts à la circulation publique (R412-7, 4ème classe) ; d'une manière maintenant anecdotique la circulation des vélos est autorisée sur les trottoirs hors agglomération lorsqu'il s'agit d'une route pavée ou en état de réfection et à condition de respecter l'allure au pas à la rencontre des piétons (R431-10, 2ème classe),



- La voie bus sont réservées aux bus (R412-7, 4ème classe). Exceptions : panneau M4d1 autorisant les cyclistes, taxis dans la majorité des grandes villes (avec signal lumineux TAXI, donc pas les VTC).
- La circulation sur les bandes d'arrêt d'urgence est interdite (R412-8, 2ème classe) ; rassurez-vous, les bandes d'arrêt d'urgence (signalées par une ligne discontinue dont les traits sont très longs par rapport aux intervalles) ne se rencontrent en pratique que sur les autoroutes et voies rapides interdites aux vélos ; les routes à fort trafic susceptibles d'être empruntées par les cyclistes sont parfois munies d'accotements revêtus qui ne sont pas des bandes d'arrêt d'urgence,
- Hors agglomération les cyclistes peuvent circuler sur les accotements équipés d'un revêtement routier (R431-9) ; ceux-ci sont matérialisés par une ligne discontinue dont les traits et intervalles sont courts et égaux,
- Les cyclistes peuvent circuler sur les aires piétonnes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police, à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons (R431-9), et ils doivent se conformer aux dispositions applicables aux véhicules telles que les sens de circulation,
- Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante, correspondant à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes (R412-12, 4ème classe) ; *les cyclistes qui roulent en groupe pour s'abriter mutuellement du vent sont donc en infraction...*
- Les cyclistes peuvent circuler à deux de front sur la chaussée. Ils doivent se mettre en file simple dès la chute du jour et dans tous les cas où les conditions de la circulation l'exigent, notamment lorsqu'un véhicule voulant les dépasser annonce son approche (R431-7, 2ème classe),
- Obligation de rouler près du bord droit de la chaussée (R412-9, 2ème classe), sauf exceptions (depuis 2015) :
 - Autorisation de suivre une trajectoire matérialisée.
 - Autorisation à s'écarter des véhicules en stationnement, d'une distance nécessaire à sa sécurité (mais uniquement sur les voies limitées à moins de 50km/h !!)
- L'obligation de serrer à gauche quand on s'apprête à quitter une route pour tourner à gauche ne s'applique pas aux cyclistes qui par exception peuvent serrer le bord droit de la chaussée avant de s'engager à gauche (R415-4) ; ils peuvent donc selon les circonstances choisir l'option qui leur paraît la mieux adaptée,
- Un conducteur qui pénètre sur un carrefour à sens giratoire comportant plusieurs voies de circulation en vue d'emprunter une sortie située sur sa gauche par rapport à son axe d'entrée peut serrer à gauche (R412-9) ; le cycliste peut donc choisir cette option en fonction des flux qu'il pense avoir à traverser dans le giratoire.
- Dépassesments
 - Les dépassesments s'effectuent par la gauche (R414-6, 4ème classe) ; *le remonte-file par la droite est donc interdit à moins de considérer que la circulation s'est, en raison de sa densité, établie en file ininterrompue sur plusieurs voies (R414-15) ; cette dernière option est donc à réserver théoriquement aux situations où un ensemble de vélos forme une file ininterrompue,*
 - On peut effectuer un dépassement par la gauche en empruntant la moitié gauche de la chaussée à condition de ne pas gêner la circulation en sens inverse (R414-7, 4ème classe) *pourvu qu'il n'y ait pas de ligne continue à franchir* ; on ne peut entreprendre cette manœuvre que si on a la possibilité de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci et si la vitesse relative des deux véhicules permettra d'effectuer le dépassement dans un temps suffisamment bref (R414-4, 4ème classe) ; *ces conditions sont faciles à satisfaire pour les vélos et l'option du dépassement par la gauche est à privilégier si elle est possible pour remonter une file de voitures arrêtées afin de se positionner au feu rouge.*

Pistes cyclables

- Depuis le 1er janvier 1999 les cyclistes n'ont plus l'obligation d'utiliser les pistes et bandes cyclables lorsqu'elles existent,



sauf si cette obligation est instituée par l'autorité investie du pouvoir de police, le maire en général (R431-9) ; de fait de nombreuses pistes cyclables existant antérieurement à 1999 ont conservé la signalisation « obligatoire » (panneau rond)

-
- Lorsque la chaussée est bordée de chaque côté par une piste cyclable, les utilisateurs de cette piste doivent emprunter celle ouverte à droite de la route, dans le sens de la circulation (R431-9),
- Lorsqu'une piste cyclable traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter les feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons (R412-30, 4ème classe),
- Aux intersections il peut exister une voie réservée, instituée par l'autorité investie du pouvoir de police, que les cyclistes sont tenus d'emprunter pour contourner l'intersection par la droite (R415-154) ; *toutefois cet article du code à la rédaction assez étrange n'est assorti d'aucune disposition pénale donc il sera difficile de vous sanctionner si choisissez de passer par l'intersection sans la contourner.*

Les conducteurs de véhicules motorisés dans leurs rapports avec le cycliste

- Le conducteur doit réduire sa vitesse lors du croisement ou du dépassement de cyclistes isolés ou en groupe (R413-17, 4ème classe)
- Dans tous les cas où l'insuffisance de la largeur libre de la chaussée, son profil ou son état ne permettent pas le croisement avec facilité et en toute sécurité, les conducteurs de véhicules dont le gabarit ou dont le chargement dépasse 2 mètres de largeur ou 7 mètres de longueur, remorque comprise, à l'exception des véhicules de transport en commun en agglomération, doivent réduire leur vitesse et, au besoin, s'arrêter ou se garer pour laisser le passage aux véhicules de dimensions inférieures (R414-2, 4ème classe) ; *une disposition qui prendra toute sa signification avec la généralisation du double sens cycliste*
- Pour effectuer un dépassement le conducteur ne doit pas s'approcher latéralement d'un cycliste à moins d'un mètre en agglomération et un mètre et demi hors agglomération (R414-4, 4ème classe). Depuis 2015, le conducteur peut chevaucher les lignes continues pour dépasser un cycliste (R412-19).
- Pistes cyclables et priorité
 - Pour l'application de toutes les règles de priorité, une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police (R415-14),
 - Aux intersections, lorsqu'une chaussée comporte une bande cyclable les règles de priorité s'imposent à tous les conducteurs circulant sur cette chaussée ou l'abordant (R415-13),
 - Il résulte de ce qui précède que le conducteur d'un véhicule à moteur doit respecter la priorité lorsqu'il est amené à couper la bande ou piste cyclable,
- Tout conducteur s'appêtant à quitter une route sur sa droite (R145-3) ou sur sa gauche (R415-4) doit céder le passage aux cycles circulant dans les deux sens sur les pistes cyclables qui traversent la chaussée sur laquelle il va s'engager (4ème classe) ; *étrangement, le retrait de quatre points et l'éventuelle suspension du permis de conduire ne s'appliquent qu'à gauche,*
- Il est interdit à tout occupant d'un véhicule à l'arrêt ou en stationnement d'ouvrir une portière lorsque cette manœuvre constitue un danger pour les autres usagers (R417-7, 1ère classe) ; *remarquons que la peine est bien faible au regard du danger réel pour les cyclistes,*



- Le stationnement en bordure des bandes cyclables est maintenant autorisé (précédemment interdit par R417-10)

Les cyclistes dans leurs rapports avec les piétons

Depuis le 12 novembre 2010, tout conducteur est tenu de céder le passage, au besoin en s'arrêtant, au piéton s'engageant régulièrement dans la traversée d'une chaussée ou manifestant clairement l'intention de le faire ou circulant dans une aire piétonne ou une zone de rencontre (R415-11, 4ème classe). Notons que cet article s'applique aussi bien en ville que sur les routes de rase campagne. Le faible encombrement du vélo permettra généralement d'éviter l'arrêt pénalisant, mais les piétons bénéficient donc à présent d'une réelle priorité sur la chaussée, y compris vis-à-vis des vélos.

Sièges enfant

Comme pour les deux roues motorisées, le siège du passager doit être muni :

- Soit d'une courroie d'attache
- Soit d'au moins une poignée et de deux repose-pied.

Pour les enfants de moins de 5 ans, il est obligatoire d'utiliser un siège spécifique (avec système de retenue). Il est donc notamment interdit de transporter un enfant contre soi (écharpe, porte-bébé).

(R431-11, 4ème classe)

Remorques

- Les remorques attelées à un cycle sont bizarrement exclues de la contrainte de poids au plus égal à 1,3 fois le poids réel du véhicule tracteur (R312-3) ; s'agissant du poids nous n'avons pas trouvé d'autres limitations réglementaires que celles concernant la charge à l'essieu (R312-6), a priori destinées aux poids lourds,
- Si le poids maximum autorisé en charge de la remorque dépasse la moitié du poids à vide du véhicule tracteur, celle-ci doit être équipée de deux dispositifs de freinage (R315-1), donc par exemple pour un vélo dont le poids à vide est de 15 kg une remorque de plus de 7,5 kg doit être munie de freins.
- A tous moment de jour comme de nuit, si la remorque ou son chargement sont susceptibles de masquer le catadioptre arrière du vélo tracteur, celle-ci doit être munie de deux catadioptres arrière rouges (R313-18, 1ère classe),
- Seulement la nuit, ou le jour si la visibilité est insuffisante : si la remorque ou son chargement sont susceptible de masquer le feu de position arrière du vélo tracteur, celle-ci doit être munie de deux feux de position arrières rouges (R313-5, 1ère classe) ; en outre le conducteur est tenu de les allumer (R416-10, 1ère classe).

Divers

- L'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit (R412-6-1, 4ème classe) ; cet article s'applique donc aux cyclistes.



7). Bibliographie / webographie

Législation :

Legifrance.gouv.fr:

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074228&idArticle=LEGIAARTI000006841274&dateTexte=&categorieLien=cid>

Articles et vidéos :

Vidéo micro trottoir INA sur la bicyclette à Paris 1967 : <https://www.ina.fr/video/CAF97034495/sujet-1er-avril-interdiction-de-la-circulation-automobile-a-paris-au-profit-de-la-bicyclette-video.html>

Site de MDB : <https://mdb-idf.org>

Site de Paris en selle : <https://parisenselle.fr>

Site Cyclonade : <https://sites.google.com/view/cyclonade>

Vidéos "Observations Cyclistes" :

<https://www.youtube.com/channel/UCY2Sva9NSi1lyHTW03Jw8ig/videos>

Carte :

<https://www.libertemontvalerien.org/index.php/component/content/article/10-mobilite/11-collaborez-a-opencyclemap?Itemid=101>

Associations :

Cyclonade.org

Suresnes.fr

FUB.fr

