

DOSSIER DE PRESSE

Plan vélo

Évry-Courcouronnes

Créer les conditions pour développer l'usage du vélo au quotidien

Qu'est-ce qu'un plan vélo ?

Cette question revient fréquemment et elle témoigne de l'intérêt suscité par ce qui demeure, avant tout, une volonté politique de favoriser l'usage du vélo, en créant les conditions structurelles et culturelles de son développement. C'est l'objet de ce dossier qui traite de la place du vélo à Évry-Courcouronnes et plus largement des mobilités douces et actives. Sur notre territoire, l'enjeu n'est pas tant de multiplier les aménagements, que de parvenir, collectivement, à reconsidérer nos comportements sur des trajets du quotidien, en donnant sa chance à la pratique du vélo, que l'on sait bénéfique sur le plan sanitaire et dont les effets sur la réduction des émissions polluantes ne sont plus à démontrer.

Suite à une démarche de concertation engagée en septembre 2020, le Conseil municipal adoptait, un an plus tard, le schéma stratégique cyclable ou « plan vélo », feuille de route sur cinq ans qui se décline en 3 axes majeurs : les aménagements, le stationnement, la sensibilisation et apprentissage. Le défi du développement de la pratique du vélo ne s'aborde pas, sur notre territoire, comme il pourrait s'aborder dans des zones rurales ou de grandes métropoles.

À cet égard, les recommandations exprimées par l'Assemblée citoyenne, relatives à la place de la voiture en ville, confirment l'importance de l'adaptation

du structurant et de la sensibilisation, pour entraîner le plus grand nombre à saisir cette opportunité d'évolution des modes de déplacement.

L'apprentissage dès le plus jeune âge fait figure de priorité.

La multimodalité est également essentielle à la réussite du plan vélo dans une ville où la marche, le vélo, la trottinette et les transports en commun devront cohabiter en parfaite harmonie. Ce sera encore plus vrai, demain, avec le TZen 4 et le Tram T12 express. Derrière le sujet des mobilités, c'est aussi notre rapport au territoire et à l'occupation de l'espace public qui est en jeu.

Ce dossier ne marque pas, à l'encre indélébile, ce que sera le plan vélo en 2026 mais dresse des orientations claires quant à son réseau d'itinéraires cyclables, son déploiement de places de stationnement, sa stratégie de mobilisation et ses actions de sensibilisation. Il donne rendez-vous, autant qu'il invite tout un chacun à contribuer à l'émergence du vélo sur notre ville.

Lucas MESLIN

Conseiller municipal en charge
de la Politique de la Ville,
des transports et mobilités

Longtemps considéré comme une activité sportive ou de loisirs, le vélo est aujourd'hui devenu un véritable moyen de transport. De plus en plus convaincus que chaque geste compte pour préserver la planète, les citoyens, lorsqu'ils le peuvent, sont de plus en plus nombreux à éviter les moyens de transport émettant des particules fines. Certains déplacements, trop longs, ne permettent pas d'utiliser le vélo au quotidien. En revanche, 40% des déplacements se font à l'intérieur de la commune de résidence, c'est-à-dire à moins de 5 kilomètres en moyenne. C'est là où se situe tout l'enjeu pour une commune comme celle d'Évry-Courcouronnes. À la fois respectueux de l'environnement, vecteur de santé et source d'activités économiques, le vélo a de l'avenir.

Favoriser le vélo nécessite d'agir fortement et à différents niveaux : les infrastructures, les équipements et les services, tout en assurant sa promotion auprès des différents publics.

Afin de développer chacun de ces axes, la Ville d'Évry-Courcouronnes lance, dès 2019, une étude complétée par une très large concertation menée auprès des habitants, usagers et associations d'usagers en septembre et octobre 2020. Les conclusions de l'étude et de la concertation aboutissent à l'élaboration d'un plan d'actions pluriannuel

(2021-2025) comprenant plusieurs volets indispensables au développement de la pratique du vélo au quotidien.

Ce schéma stratégique cyclable, communément appelé « Plan vélo », vise à définir les actions à mettre en place pour faciliter la pratique du vélo. Voté le 7 octobre 2021 par le Conseil municipal, le Plan vélo est actuellement mis en œuvre dans une démarche de co-construction avec les habitants et les usagers de la Ville ainsi que les partenaires pressentis pour cofinancer les aménagements, notamment la Région, le Département et l'Agglomération Grand Paris Sud. Le Plan vélo se déploie actuellement à partir de trois grandes orientations : l'aménagement, le stationnement et les services, pour un montant global de près de 3,53 M€.

Favoriser le vélo nécessite d'agir fortement et à différents niveaux.



Partie 01 - Enjeux

- Créer les conditions d'un usage élargi du vélo **P.07**
- Faire adhérer la population, encourager la pratique **P.07**
- Développer l'intermodalité des moyens de transport **P.08**
- Offrir la possibilité de vivre la ville autrement **P.08**
- Renforcer l'attractivité du territoire vis-à-vis des professionnels et des futurs habitants **P.09**

Partie 02 - Développer les infrastructures et les services

- État des lieux **P.11**
- Développer et valoriser le réseau existant **P.11**
- Une approche pragmatique, efficace, efficiente **P.12**
- Les réalisations prévues dans le Plan vélo **P.14**
- Création d'un réseau structurant **P.16**
- Plan vélo, quel coût pour les habitants **P.17**
- Développer l'offre de stationnement **P.17**
- Des services pour faciliter le quotidien des usagers **P.18**
- Les aménagements « malins » **P.19**
- Le saviez-vous ? **P.21**

Partie 03 - Développer la culture vélo

- Les actions d'apprentissage et de sensibilisation **P.23**
- L'événementiel **P.23**
- Une nouvelle offre de mobilité partagée **P.24**
- La communication **P.24**
- Le Club des villes et territoires cyclables **P.25**
- Le Forfait mobilités durables **P.25**
- Une démarche collective et multi-partenariale **P.26**
- L'Assemblée citoyenne saisie de l'enjeu des mobilités **P.27**

Partie 04 - Annexes

- Les actions d'apprentissage et de sensibilisation **P.29**
- Les principaux enseignements
du questionnaire de la concertation **P.32**

01.

Enjeux

Développer une politique cyclable ambitieuse sur le territoire est une nécessité en vue d'une diminution des émissions de gaz à effet de serre et pour l'amélioration de la santé publique. C'est aussi un investissement d'avenir permettant de renforcer l'attractivité de la ville-Préfecture de l'Essonne.

Créer les conditions d'un usage élargi du vélo

La concertation menée auprès de la population a révélé que le vélo est principalement utilisé pour le temps loisirs. Une majorité de personnes ne l'utilisent pas comme mode de déplacement alors même que l'envie et le besoin sont là.

La sensation d'insécurité liée notamment au trafic automobile, conjuguée à un manque de continuité cyclable sécurisée restent des freins importants à l'utilisation du vélo au quotidien. C'est ainsi que la stratégie du Plan vélo vise à développer les infrastructures cyclables pour encourager la pratique.

L'espace public doit être aménagé pour légitimer la place du cycliste sur les routes. Les aménagements doivent d'être fonctionnels, attractifs et sécurisants autant que sécurisés afin de pouvoir trouver leur public. Il s'agit également de favoriser une cohabitation apaisée entre les différents usagers de la voirie, en faisant évoluer le réseau de manière à ce que cyclistes et piétons trouvent naturellement toute leur place.



La création de «coronapiste» pendant la pandémie de Covid-19 a permis de tester et accélérer le déploiement de nouvelles voies cyclables.

Faire adhérer la population, encourager la pratique

Le développement de l'offre de services peut, à court terme, faciliter l'adhésion de la population et c'est tout le sens donné à la stratégie du Plan vélo. Pour réussir ce pari, 4 piliers ont été identifiés : l'apprentissage, le stationnement, la promotion et l'événementiel.

Développer l'intermodalité des moyens de transport

Le manque de connexions entre le vélo et les autres modes de transport constituent un frein pour le développement du vélo sur le territoire. L'intermodalité vise avant tout à améliorer l'efficacité de chaque mode de déplacement, via la mise en place d'infrastructures et de réglementations qui facilitent leur combinaison. Si des financements particulièrement importants ont été déployés par les collectivités (Région, Département, Agglomération et communes) afin d'améliorer les possibilités, l'interopérabilité doit encore être renforcée. Le Tram T12 y contribuera significativement. En effet, des voies pour piétons et cyclistes sont prévues le long du parcours entre Épinay-sur-Orge à Évry-Courcouronnes. De plus, chaque station sera équipée de stationnements pour vélos.

Offrir la possibilité de vivre la ville autrement

L'année 2020 a amplifié la dynamique en faveur du développement du vélo sous toutes ses formes. En réponse aux enjeux de mobilité générés par la pandémie de Covid-19, les cyclistes, toujours plus nombreux, ont confirmé le potentiel du vélo comme un mode de déplacement à part entière au quotidien, mais également comme un moyen efficace de se prémunir des risques sanitaires davantage présents dans les transports en commun ou encore comme objet de loisirs et de tourisme. L'ensemble des aménagements structurants prévus doivent permettre de rendre l'utilisation du vélo évidente, en ville, pour les courtes distances.

Le développement du vélo pour les déplacements du quotidien nécessite un partage de la voirie entre tous les usagers.



Le Plan vélo,

en résumé

Déclinaison locale du plan gouvernemental, le Plan vélo est un programme de réalisations et d'actions visant à développer, accompagner et encourager l'usage et la pratique du vélo au quotidien en ville. L'objectif gouvernemental est de passer de 3% à 9% la part du vélo.

S'appuyant sur plusieurs volets (infrastructures, stationnement, services), le Plan vélo, appelé également Schéma de stratégie cyclable, permet de dresser une feuille de route cohérente du développement de la pratique sur son territoire, et de justifier concrètement les demandes de financement.

Renforcer l'attractivité du territoire vis-à-vis des professionnels et des futurs habitants

Le vélo occupe une place de plus en plus importante parmi l'offre de mobilité et cette tendance se confirme chez les jeunes actifs, portés à la fois par une envie d'habiter en ville et l'attrait pour la proximité. Tout cela modifie ainsi le regard et la façon d'aménager la ville. C'est le cas à Évry-Courcouronnes dans tous les quartiers faisant l'objet d'opération de renouvellement urbain et dans les nouveaux programmes d'aménagement du territoire.

Les métiers et activités autour du vélo se sont largement diversifiés. En parallèle du renforcement des acteurs traditionnels (magasins spécialisés ou structures relevant de l'économie sociale et solidaire), on assiste au développement de l'entrepreneuriat à vélo, ainsi qu'à l'émergence de jeunes entreprises misant sur l'innovation en matière de service ou de technologie.

02.

Développer les infrastructures et les services

Jusqu'en 2025, il s'agit d'abord de privilégier les axes structurants et développer les connexions avec les villes voisines. Après 2025, l'objectif sera de renforcer le maillage de proximité existant autour des axes structurants.

État des lieux

Les concepteurs de la ville nouvelle avaient déjà pensé à faire une place au vélo en ville. Aussi, il existe de nombreuses possibilités pour le vélo-loisirs, en particulier dans les parcs et jardins. De nombreux cheminements piétons-cyclistes existent également au cœur de certains quartiers, ils permettent de se déplacer en toute sécurité puisqu'ils sont séparés du réseau routier. Ce réseau « secondaire » demeure parfois méconnu ou vieillissant et nécessite d'être remis en valeur. Aujourd'hui, il n'est pas moins nécessaire de développer le réseau autour des grands axes notamment afin de mieux répondre à la demande qui s'exprime en faveur d'une pratique régulière, pour les déplacements du quotidien.

Développer et valoriser le réseau existant

Autour des axes historiques du territoire, tels que les bords de Seine qui accueillent le tracé de la Scandibérique et du RER Vélo, la piste cyclable de la RN 7 ou encore l'aqueduc de la Vanne qui sera rénové par le Département, le réseau des infrastructures routières reste aujourd'hui le socle de l'organisation des déplacements de la ville nouvelle. Les voies principales, au caractère routier marqué, sont organisées en tracé rectiligne et cumulent de nombreuses fonctions circulatoires. Voies larges et confortables pour les automobiles, elles servent aussi d'axes supports pour les réseaux de bus. L'enjeu est aujourd'hui de faire une place aux vélos.

Des « coronapistes » (voies réservées) dédiées aux utilisateurs du vélo sont également présentes sur la plupart de ces chaussées. Mises en place afin d'éviter la saturation des transports publics et encourager au respect des distances sociales lors des premières vagues de l'épidémie de Covid en 2020, ces voies cyclables ont été aménagées, en urgence, conjointement par la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud et la Ville. Ce réseau de près de 30 km de voies réservées emprunte des voies déjà existantes, identifiées grâce à un marquage au sol et des pictogrammes. Bon nombre ont été pérennisées.

C'est ainsi sur la base du réseau d'infrastructures existant, et en complémentarité avec le Plan vélo de l'Agglomération que la Ville a établi sa propre feuille de route.

Une approche pragmatique, efficace, efficiente

Avec le Plan vélo, l'objectif est de devenir une ville cyclable. Cela passe par la réalisation de pistes et voies dédiées, mais également par des aménagements plus légers – et peu coûteux – favorisant l'insertion des vélos dans la circulation routière : création de pistes sur les grands boulevards, passage en double sens cyclable dans certaines rues à sens unique, etc. Demain, les cyclistes devront avoir le sentiment qu'ils peuvent circuler partout en ville.

Une stratégie adaptée à la réalité du terrain

L'objectif de cette première phase du schéma stratégique autour du vélo est de rendre la pratique du vélo possible, sûre et confortable. Évry-Courcouronnes établit ainsi un Plan vélo pragmatique et cohérent avec la pratique actuelle du vélo sur son territoire en se basant sur la concertation et des échanges réguliers avec les associations. Aujourd'hui, il s'agit déjà de créer et/ou de sécuriser des itinéraires, de renforcer les intermodalités, de créer des possibilités et des offres de stationnement ainsi que de changer le regard sur l'utilité du vélo au quotidien.

Une (r)évolution à engager prudemment

D'ici à 2025, l'objectif est donc de finaliser un réseau cyclable structurant complet desservant les principaux équipements. Le schéma stratégique prévoit de réaliser des itinéraires continus sur quatre grands axes urbains traversant la ville, soit un ensemble de liaisons représentant 21 km d'itinéraires cyclables. Certaines portions sont déjà prévues ou réalisées, comme la piste le long du futur Tram T12. Dans d'autres cas, les aménagements seront faits sur la chaussée existante. Selon les situations, la mobilisation d'une voie de circulation dédiée aux cyclistes pourra être la solution retenue. À ces quatre axes structurants s'ajoutent la consolidation de trois itinéraires historiques importants : les bretelles d'accès de la piste de la RN 7, l'aqueduc de la Vanne et les bords de Seine où l'Agglomération porte un projet d'itinéraire cyclable en continu à l'échelle du territoire. Ensuite, dès 2025, c'est l'ensemble du réseau secondaire qui sera renforcé.



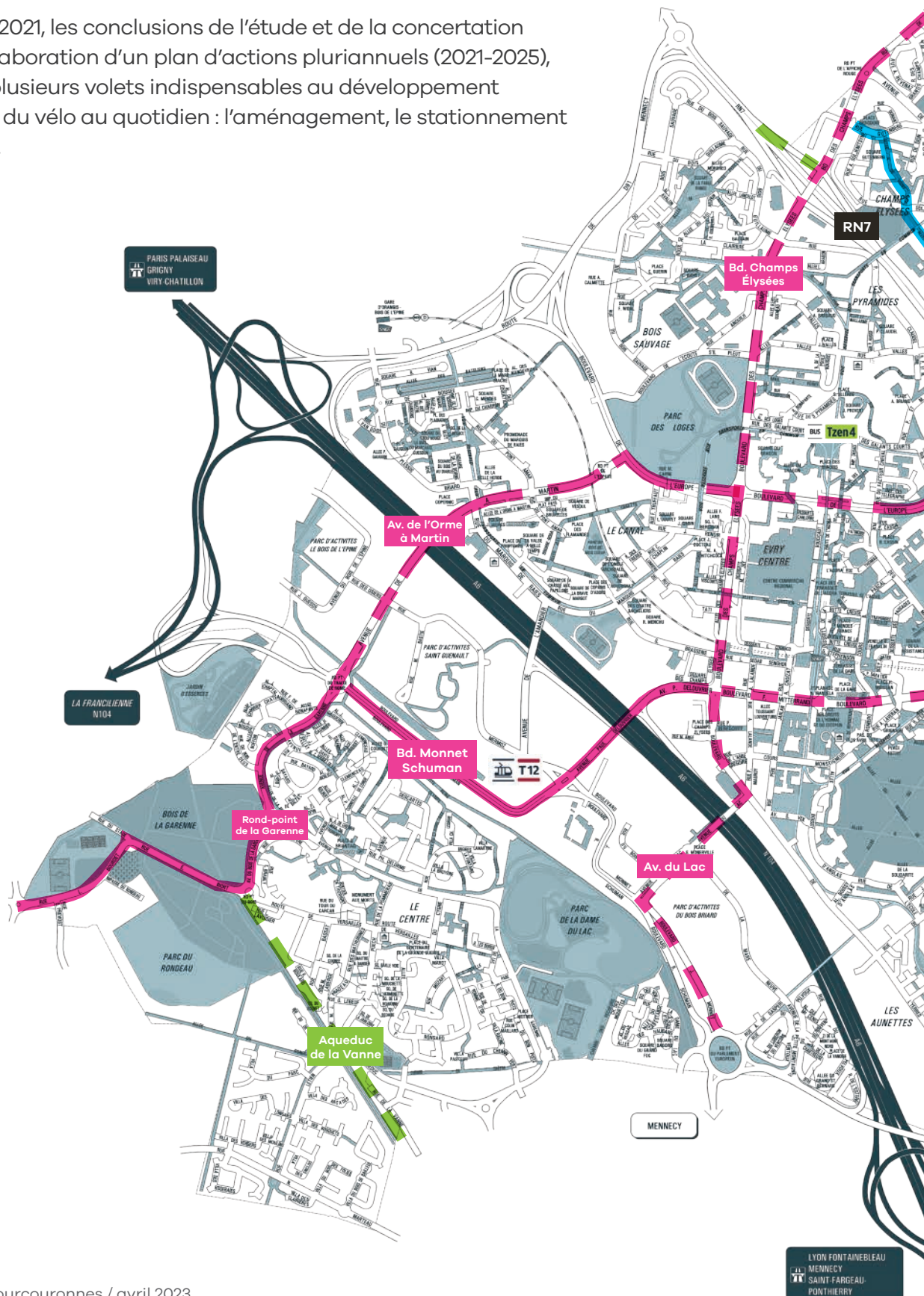


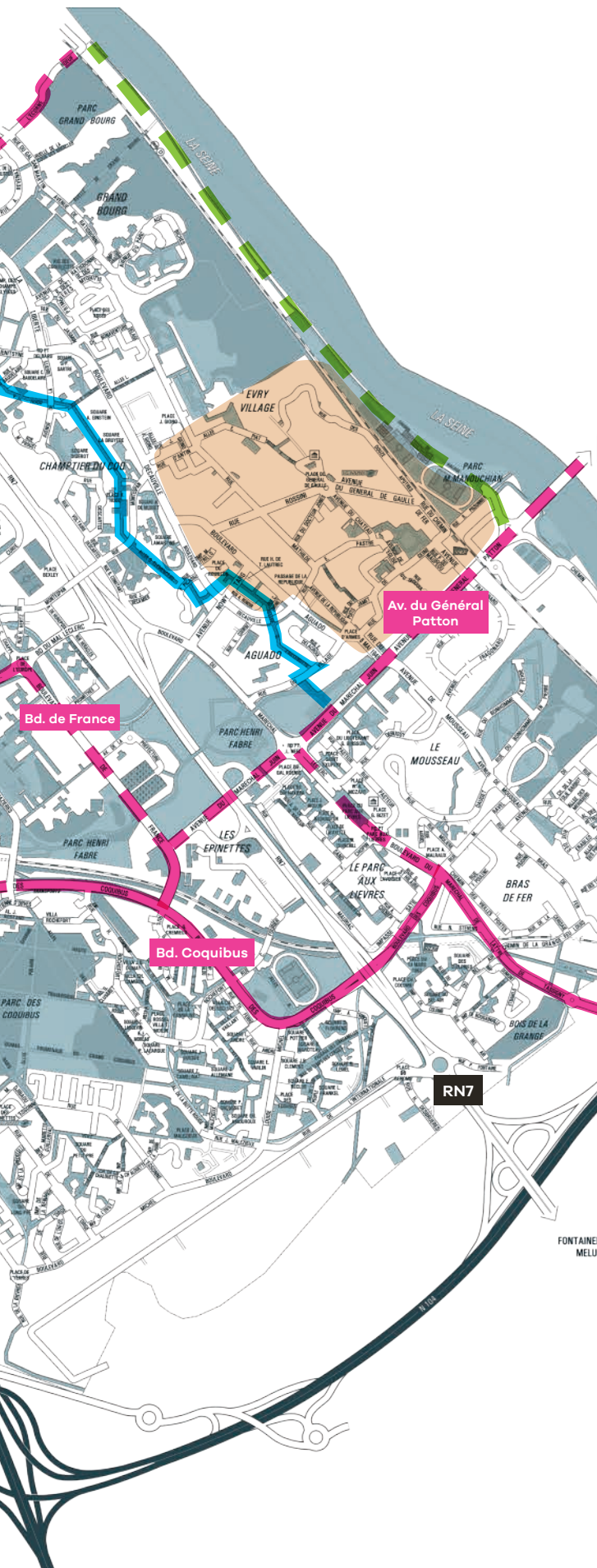
Boulevard des Coquibus, la piste cyclable permet notamment de connecter des établissements d'enseignement supérieur au centre-ville.





Enfin, développer l'usage du vélo en ville implique d'avoir une approche globale des circulations sur l'espace public, y compris en prenant en compte la place du piéton. Certains choix stratégiques nécessitent toutefois une expertise technique, d'autant plus que certaines voies sont classées « grande circulation ». C'est le cas pour les boulevards Juin, Patton et Coquibus, par exemple. Sur ces axes, la réalisation de véritables pistes cyclables qui transformeraient nos espaces publics serait alors étudiée dans une démarche conjointe avec l'Agglomération Grand Paris Sud et le Département de l'Essonne, parties prenantes alors du financement de tels aménagements.

Les réalisations prévues dans le Plan vélo à l'horizon 2025

Au printemps 2021, les conclusions de l'étude et de la concertation ont orienté l'élaboration d'un plan d'actions pluriannuels (2021-2025), comprenant plusieurs volets indispensables au développement de la pratique du vélo au quotidien : l'aménagement, le stationnement et les services.





-  Pistes et voies cyclables existantes qui constituent le socle du futur réseau structurant du territoire.
-  Portions à réaliser dans le cadre du Plan vélo pour offrir des itinéraires cyclables continus.
-  réhabilitation de piste dans le Plan vélo
-  Pistes ou voies cyclables prévues ou devant être réhabilitées par le Département et l'Agglomération.
-  Zone d'expérimentation Passage à 30km/h et généralisation du double sens cyclable en 2023

120
Nouveaux
stationnements
en 2022

Objectif **650**
nouvelles places
d'ici 2025

Création d'un réseau structurant

L'aménagement de l'espace urbain passera par la création d'un réseau structurant situé sur des parcours sans détours desservant les principaux équipements, sur des itinéraires bien identifiés des habitants, afin de permettre aux cyclistes de se réappropriier les grands boulevards d'Évry-Courcouronnes. La Ville interviendra également sur ses aménagements cyclables existants, pour résorber les points noirs et améliorer leur fonctionnement. Citons, entre autres, la remise en état prochaine de la piste de la place Troisdorf à la médiathèque Camus. Avec les travaux de la ZAC du Parc aux Lièvres, cela permettra, à termes, de bénéficier une liaison complète et de qualité allant du quartier des Champs Élysées jusqu'à l'hôpital sud-francilien.

À plus long terme, un réseau secondaire viendra ensuite mailler finement le territoire afin de compléter l'armature de base du schéma cyclable de la Ville. Ce réseau secondaire représente 23 km de voies dédiées supplémentaires.

L'ensemble des aménagements se dérouleront par priorisation. Si le Plan vélo prend racine dans l'amélioration et la valorisation de l'existant, l'objectif ces prochaines années est de créer une connexion à l'échelle de la ville sur l'axe Est-Ouest (via les « grands boulevards »), d'assurer la continuité du Tram T12 et de compléter par la liaison Nord-Sud.

Par ailleurs, dans tous les grands projets urbains en cours (Canal-Les Horizons, Parc aux Lièvres-Bras de Fer, centre urbain, Bois Briard,...), la Ville et l'Agglomération renforcent la place du vélo en ville, via notamment la création de pistes cyclables ou de rues adaptées à la cohabitation entre les différents modes de transports.

La Ville favorisera aussi l'apaisement des quartiers en utilisant les nouveaux dispositifs proposés par le Cerema, organisme public apportant aux acteurs territoriaux un appui en ingénierie et expertise technique notamment dans le domaine des aménagement cyclables et routiers : double sens cyclable, sas vélos, cédez-le passage cycliste éventuellement ; Ces aménagements légers permettront d'améliorer le réseau et faciliteront la circulation des cyclistes sur tout le territoire. Enfin, une politique de jalonnement claire, en partenariat avec l'Agglomération, sera déployée et aidera à résorber certaines difficultés, comme les obstacles pouvant jaloner certains parcours sur le réseau secondaire : bornes en béton, barrières, etc

Le Plan vélo, quel coût pour les habitants ?

Le budget du Plan vélo est calculé sur cinq années d'actions, dont les quatre premières années d'investissement correspondent aux liaisons « armature » (Ndlr. : voir le plan ci-dessus). Au total, le Plan vélo représente une enveloppe de 3,53 M€, dont la part des subventions atteint 2,4 M€. La part d'investissement de la Ville représente alors 1,13 M, soit environ 3€ par habitant par an sur cinq ans.

Les nouveaux stationnements vélo sont réservés à tous les usagers, dont les utilisateurs du service de vélos partagés pony.



Développer l'offre de stationnement

Bien que la sécurité reste le premier levier à activer pour favoriser le développement du vélo en ville, l'installation de parcs à vélo est également une priorité. L'offre de stationnement sera ainsi repensée et complétée. Adaptés aux trois niveaux de stationnement (courte, moyenne et longue durée), les équipements doivent être visibles, pratiques, accessibles et faciles à utiliser. Ils sont situés prioritairement à proximité ou dans le prolongement du cheminement du cycliste. Par conséquent, il est important de développer une offre de stationnement vélo régulière et adaptée aux besoins en termes de volume, au risque de voir se multiplier les points d'ancrages inadaptés.

La Ville d'Évry-Courcouronnes prévoit ainsi 650 places supplémentaires d'ici à 2025, dans l'espace public et à proximité d'équipements publics et des commerces avec un fort renforcement de l'offre en gare. Ce sont ainsi environ 120 places supplémentaires qui sont prévues chaque année, objectif atteint en 2022.

L'enjeu réside également dans le déploiement du stationnement dans le cadre privé. Ainsi, le travail avec les bailleurs sociaux, les institutions et entreprises du territoire reste prioritaire pour le déploiement d'une offre cohérente et partenariale. Le Plan Local d'Urbanisme est également l'un des leviers pour encadrer les besoins. Il permet à la Ville de formuler des exigences et d'imposer ainsi l'implantation d'équipements.

Des services pour faciliter le quotidien des usagers

À l'image des bornes de réparation et gonflage, dont une dizaine devrait être déployée en 2023, le Plan vélo a l'ambition d'offrir un ensemble de services pour faciliter l'usage quotidien du vélo en ville. Récemment, par exemple, l'Agglomération a installé une station de gonflage à proximité du stationnement vélo de la gare RER Évry-Courcouronnes, côté rue Senghor.

Une Maison du vélo au Bras de Fer

Ce projet porté par l'Agglomération s'intègre dans la réhabilitation du bâtiment voyageurs de la gare du Bras de Fer. Dans un local dédié, il s'agirait de constituer un «pôle multi-services vélo» : réparation, information et prévention des risques, formation, etc. Unique en son genre à Grand Paris Sud, cette Maison du vélo pourrait ouvrir fin 2024.

Les ateliers de réparation ont pour objectif de développer l'autonomie des usagers et encourager les propriétaires de vélo à se remettre en selle.



Le développement du double-sens cyclable, une solution agile pour faciliter l'usage du vélo en ville là où il peut être mis en place.



Les aménagements « malins »

La baisse des vitesses de circulation se généralise dans les villes. Pour autant, la mesure n'est pas adaptée à l'ensemble du territoire. De plus, sa mise en place offre de nouvelles opportunités pour apaiser la vie dans les quartiers. C'est le sens donné au projet de limitation de la vitesse à 30km/h dans le quartier d'Évry Village, mesure qui permet, depuis mars 2023, la mise en place d'une circulation à double sens cyclable dans les rues à sens unique pour les véhicules motorisés.

Cette expérimentation se prête bien à ce quartier, elle pourrait être étendue à d'autres lieux en ville si elle s'avère concluante.

Afin de fluidifier la circulation, Évry-Courcouronnes teste depuis l'été 2022 des feux tricolores intelligents. Ces systèmes tiennent dans des boîtiers qu'il suffit de connecter aux feux tricolores. Équipés de capteurs, ils régulent ainsi les feux en fonction du trafic.

Alors que le modèle simple est relié aux informations données par les applications d'info trafic, le modèle plus perfectionné contient un détecteur intelligent capable de compter le nombre de véhicules à une intersection et de distinguer les voitures des camions, bus, vélos et piétons. Le boîtier peut ainsi également prioriser les bus ou les vélos afin de favoriser les transports en commun et les liaisons douces.

21KM

De voies cyclables
formeront, d'ici à 2025,
le réseau structurant
de la ville, **dont 6,2 km**
de nouvelles pistes.



Le saviez-vous ?

Grande voie internationale, la Scandibérique parcourt 5 300 km à travers 7 pays entre Trondheim, en Norvège et Saint-Jacques de Compostelle, en Espagne. Sa traversée de l'Est parisien et grand-parisien se déroule en grande partie au fil de l'eau – en bords de Seine, des rivières (Oise, Loing) ou encore des canaux (Saint-Martin, Ourcq et Loing) mais également au travers des forêts. Également appelé EuroVéloroute 3, elle traverse le territoire de Grand Paris Sud sur 21,36 km, de Grigny au Coudray-Montceaux, en passant par Ris-Orangis, Évry-Courcouronnes, Étiolles, Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes.

Sur ces près de 22 km de voies cyclables, l'Agglomération a engagé un programme de travaux de plus de 320 000 €, subventionné à 60 % par la Région, qui comporte des travaux de jalonnement, de signalétique, de mobilier et surtout d'infrastructures. La Communauté d'Agglomération assure ainsi l'aménagement des chemins de halage d'Évry-Courcouronnes, de Corbeil-Essonnes et du Coudray-Montceaux.

La réhabilitation de cet itinéraire répond également aux enjeux du **projet RER-Vélo**, un réseau de voies cyclables qui permettra de rejoindre Paris de tous côtés. Un total de 12 itinéraires de 720 km est prévu entre 2025 et 2030.

03.

Développer la culture vélo

Si l'offre de services commence par la prise en compte des besoins d'apprentissage, c'est un ensemble de dispositifs qui permettent de forger une culture pérenne du vélo sur le territoire d'Évry-Courcouronnes.

Les actions d'apprentissage et de sensibilisation

Une part de la population a besoin d'être accompagnée et formée à la pratique du vélo. Le besoin, loin d'être anecdotique, a été mis en relief à l'occasion de la concertation menée en 2020. La problématique doit être travaillée dès l'enfance. C'est le sens donné au programme gouvernemental « Savoir Rouler à Vélo » qui permet aux enfants de bénéficier des apprentissages nécessaires à une réelle autonomie à vélo dès l'entrée au collège. La Ville s'intègre dans ce dispositif afin de permettre aux plus jeunes de se déplacer dans leur environnement quotidien. Des actions sont mises en place depuis 2022 en lien avec les écoles de la ville.

La ville a formé des agents (direction des sports, animation, Police municipale) pour dispenser ces formations aux enfants, permettant ainsi d'accroître la capacité de formation sur le territoire.

La démarche « Mon Agglo à Vélo », menée par Grand Paris Sud et les associations Dare Dare et Pro Vélo 91, est également un dispositif efficace en faveur de l'apprentissage du vélo et les bonnes pratiques. Loin de n'être que des clubs de « metteurs en selles », ces acteurs locaux apportent un meilleur accompagnement dans la pratique et sont de véritables partenaires des collectivités locales pour la promotion de la mobilité active.

L'événementiel

Facteur de convivialité et de mieux vivre ensemble, l'organisation d'événements intégrant la dynamique vélo reste un levier à ne pas négliger. Des fêtes du vélo telles que « Roulons ensemble » portées par la directions des sports (samedi 15 avril sur la place des Droits de l'Homme et du Citoyen) mêlant balades et animations gourmandes permettent de mettre en valeur les mobilités douces et d'intéresser le public aux intermodalités de transports possibles sur leur bassin de vie.

De tels événements sont organisés régulièrement par les acteurs locaux (Maisons de quartier, bailleurs, associations...) avec le soutien de Ville dont le rôle est également de leur donner de la visibilité.

Une nouvelle offre de mobilité partagée

Depuis les mois de mars et juillet 2022, ce sont 250 trottinettes électriques et 100 vélos électriques de la start-up française pony qui sont accessibles en libre-service sur l'ensemble d'Évry-Courcouronnes. Ces nouveaux services sont testés afin d'évaluer entre autres, les catégories d'utilisateurs, les lieux et les pratiques d'utilisation. Le développement de cette nouvelle forme de mobilité se veut complémentaire à la pratique du vélo individuel, de la marche et des transports en commun pour réduire l'utilisation de la voiture personnelle.

La communication



Campagne d'affichage déployée en octobre 2022 pour favoriser un partage apaisée de la voirie entre tous les usagers et accompagner le lancement du service de vélos électriques partagés pony.

La réussite du Plan vélo passe par des actions de communication pour accompagner le déploiement de nouvelles infrastructures ou services. Que ce soit par l'utilisation des réseaux sociaux de la Ville, le développement de communautés spécialisées, les campagnes publicitaires en direction des relais d'opinion ou encore de la population, une stratégie complète est d'ores et déjà programmée. Le rôle de la Ville est notamment d'offrir les conditions d'un usage partagé entre tous les utilisateurs de l'espace public, du piéton à l'automobiliste, en passant par les cyclistes et les usagers de trottinettes et vélos électriques en libre-service.

Le Club des villes et territoires cyclables

Créé en 1989, le Club des villes et territoires cyclables fédère aujourd'hui près de 250 collectivités adhérentes représentant plus de 2 000 territoires. C'est fort de cet engagement pris en début d'année 2022 que la Ville souhaite favoriser l'utilisation des modes de déplacements actifs ou partagés aux abords des établissements scolaires et en particulier dans les quartiers prioritaires de la ville. « L'écomobilité scolaire » limite ainsi le recours à la voiture grâce à des modes de déplacements actifs ou partagés (marche, vélo, trottinette, transports en commun, covoiturage) pour les trajets domicile-école et pendant le temps scolaire. Ces nouveaux dispositifs et projets participatifs permettent aussi de valoriser le vivre-ensemble et d'apaiser la circulation et la densité de trafic dans ces secteurs. Une action a ainsi été déployée, en octobre 2022, en direction des enfants et personnels de l'accueil de loisirs de l'école Bois Guillaume Dolto.

Le Forfait mobilités durables

La Ville d'Évry-Courcouronnes est l'un des premiers employeurs du territoire avec aujourd'hui environ 1 400 agents. Afin de les encourager à utiliser des moyens de transport plus propres pour les trajets domicile-travail, le Conseil municipal a voté la mise en place du Forfait mobilités durables, le 8 avril 2021. Une flotte de triporteurs électriques a également été créée à l'effigie de la Ville pour mener des actions de proximité dans les quartiers. Ces vélos sont mis à la disposition des agents municipaux qui véhiculent ainsi les bonnes pratiques auprès des habitants et usagers de la ville.

Le dispositif Savoir rouler à vélo permet d'initier les enfants au vélo et leur délivrer les bonnes pratiques pour un usage plus sûr en ville.



Une démarche collective et multi-partenariale

La Ville s'est appuyée sur l'expertise de nombreux acteurs locaux – associations et usagers – afin de construire son Plan vélo. Elle les associe aujourd'hui pour le mettre en œuvre, l'évaluer, éventuellement l'adapter en fonction des usages constatés.

Donnons des elles au vélo : pour favoriser la pratique des femmes. Les femmes ne représentent aujourd'hui que 10% des licenciées à la Fédération Française de Cyclisme. L'idée originelle de l'association évery-courcouronnaise Donnons des elles au vélo était donc de renverser la tendance en créant un club féminin dans lequel les femmes pédalent et siègent au bureau de l'association !

Les principaux objectifs visent à démocratiser la pratique du cyclisme en mixité, créer des dynamiques locales durables en fédérant des groupes de femmes cyclistes, contribuer à la promotion du cyclisme féminin et communiquer auprès des collectivités, du public et des médias sur leur nécessaire implication autour du Tour de France Femme.

Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud : outre des actions en direction du jeune public, le dispositif « Mon aggro à vélo » se décline vers le public adulte, dans le but de favoriser l'autonomie et l'accès à l'emploi. Le vélo étant un moyen de déplacement peu onéreux permettant à de nombreuses personnes de se rendre à leur travail ou d'avoir une vie sociale.

Campus étudiant : dans le cadre de la démarche « Agir ensemble », les grandes écoles du territoire et l'université travaillent avec un bureau d'étude pour développer l'usage des modes doux de transports par les étudiants et leurs personnels, notamment entre les différents sites concernés. Une enquête auprès des étudiants a récemment été organisée pour recueillir leurs besoins.

Maisons de quartier – Centres sociaux : au plus près des habitants, ces équipements accueillent régulièrement des actions d'initiation et de sensibilisation aux bonnes pratiques autour du vélo.

Les associations spécialisées, comme Dare Dare, sont des partenaires incontournables dans la mise en œuvre du Plan vélo. Elles animent notamment des ateliers en faveur du développement du vélo sur le territoire, en lien avec les bailleurs sociaux, les Maisons de quartier, etc. Outre l'enjeu de la sécurité, les ateliers portent, par exemple, sur la capacité à entretenir et réparer son vélo, de manière à être autonome et faire du vélo un moyen de locomotion peu coûteux.

L'Assemblée citoyenne saisie de l'enjeu des mobilités

La Ville a engagé une démarche sans précédent de refonte de ses outils de participation citoyenne. L'objectif est d'associer plus largement les habitants à l'action publique et de renforcer le soutien aux initiatives citoyennes et solidaires.

Ainsi, après les Conseils de quartier renouvelés fin 2021, c'est au tour de l'Assemblée citoyenne de voir le jour en 2022. Innovante pour mieux impliquer les Évry-Courcouronnaises et les Évry-Courcouronnais dans la vie publique, cette Assemblée est un espace permettant d'aborder les questions et les enjeux à l'échelle de la ville, en complément des instances de quartier. Composée de 53 membres volontaires, habitants de la ville et représentants d'acteurs locaux, cette assemblée apporte un regard citoyen pour nourrir les réflexions sur l'action municipale.

Pour sa première année d'exercice, l'Assemblée citoyenne a été saisie d'un sujet unique, « Réduire la place de la voiture à Évry-Courcouronnes ». À l'issue des travaux, elle a voté un « avis citoyen » à caractère consultatif, lequel a été communiqué publiquement en Conseil municipal. La municipalité s'engage alors à répondre aux propositions qui sont faites.



04.

Annexes

La délibération du Conseil municipal

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance ordinaire du 7 octobre 2021

L'an deux mille vingt et un, le sept octobre, à 19 heures 00,

Le Conseil Municipal de la Ville d'Évry-Courcouronnes, légalement convoqué, s'est assemblé au lieu ordinaire de ses séances, sous la présidence de Monsieur Stéphane BEAUDET, Maire de la Ville,

Présents : Mesdames et Messieurs

Stéphane BEAUDET, Danielle VALERO, Medhy ZEGHOUF, Claude MAISONNAVE-COUTEROU, Pierre PROT, Olivier POTOKAR, Diarra BADIANE, Ronan FLEURY, Agnes OMER, Corinne BOURGEOIS, Abdelouahad MACHRI, Marie-Thérèse PLAUD, Henri CATALIFAUT, Francis CHOUAT, Michel BONNAFOUS, Carmèle BONNET, Jean CARON, Pascal CAUCHEBRAIS, Mara DEL MEI-GUILBERT, Tania TI-A-HING, Philippe DARDILLAC, Christian PIGAGLIO, Stéphane JOURNE, Daniele OVONO, Myriam BOUBEL, Virginie VILLEMIN, Nédia DIAKITE, Alban BAKARY, Yvan COUVIDAT, Natacha GIRARD, Lucas MESLIN, Jordan SCHWAB, Dioulaba INJAI, Rémy COURTAUX, Rafik GARNIT, Sabine PELLERIN, Pétroline BEROT, Joëlle CAILACHON, Jean-Baptiste GRAH, Farida AMRANI, Azzedine SERIDJI, Cécile MUKENDI-PAPA, Abdoul-Aziz M BAYE, Gérard GIANATI

Formant la majorité des membres en exercice.

Absent(e)s excusé(e)s : Mesdames et Messieurs

Pascal CHATAGNON donnant pouvoir à Philippe DARDILLAC, Cendrine CHAUMONT donnant pouvoir à Corinne BOURGEOIS, Mélinda BAYOL donnant pouvoir à Myriam BOUBEL, Freddy NSONDE donnant pouvoir à Ronan FLEURY, Najwa EL HAITE donnant pouvoir à Yvan COUVIDAT, Fatoumata KOITA donnant pouvoir à Abdelouahad MACHRI, Laurène HANNA donnant pouvoir à Nédia DIAKITE, Samir BENAMARA donnant pouvoir à Pétroline BEROT, Fadila BEN DOULAT donnant pouvoir à Gérard GIANATI

Secrétaire de séance : **Monsieur Jordan SCHWAB**

Délibération
CM20211007_105
Le 7 octobre 2021

APPROBATION DU SCHÉMA STRATÉGIQUE CYCLABLE

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU la Loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 18 août 2015 instituant le développement de transports propres pour améliorer la qualité de l'air et protéger la santé,

VU la Délibération du Conseil Régional d'Ile de France n° CR 36-14 du 19 juin 2014 approuvant le Plan de Déplacements Urbains d'Ile de France,

VU la Délibération du Conseil Régional d'Ile de France n° n° CR 2017-077 du 18 mai 2017 relative au « Plan Vélo régional »,

VU la Délibération du Conseil Communautaire de Grand Paris Sud n° DEL-2019/217 en date du 25 juin 2019 approuvant le Plan Vélo Communautaire de Grand Paris Sud,

VU l'étude relative au « Schéma stratégique cyclable » lancée en septembre 2019 et complétée par la concertation très large lancée en septembre 2020 auprès des habitants, des usagers et des associations d'usagers du territoire,

VU le projet de Schéma stratégique cyclable,

VU le budget de la commune,

VU le rapport de Monsieur le Maire,

VU l'avis de la Commission préparatoire au Conseil municipal en date du 27 septembre 2021,

CONSIDERANT l'objectif de la Région de tripler la part modale du vélo et de passer de 3% à 9% à l'échelle régionale,

CONSIDERANT la volonté de la Municipalité de développer la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien afin de diminuer les émissions de gaz à effet de serre, d'améliorer la qualité de l'air et de renforcer l'attractivité de la Ville,

CONSIDERANT la nécessité d'adopter et de mettre en œuvre un « Schéma stratégique cyclable » à l'échelle du territoire communal,

LE CONSEIL MUNICIPAL, après en avoir délibéré, à la majorité (48 pour, 0 contre, 5 abstention)

S'abstenant :

Rémy COURTAUX (Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes EELV, PS,PCF, GENERATIONS S, ENSEMBLE), Rafik GARNIT (Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes EELV, PS,PCF, GENERATIONS S, ENSEMBLE), Samir BENAMARA (Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes EELV, PS,PCF, GENERATIONS S, ENSEMBLE), Sabine PELLERIN (Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes EELV, PS,PCF, GENERATIONS S, ENSEMBLE), Pétroline BEROT (Agissons Citoyens pour Evry-Courcouronnes EELV, PS,PCF, GENERATIONS S, ENSEMBLE)

- APPROUVE le « Schéma stratégique cyclable » de la Ville.

- DIT que les crédits nécessaires seront inscrits au budget de la Ville.

Délibération n° CM20211007_105

p.2 / 3

La présente délibération est signée électroniquement. Elle peut faire l'objet d'un recours gracieux formé auprès du Maire dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification. Un recours contentieux peut également être introduit devant le Tribunal Administratif de Versailles dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou affichage ou notification, ou dans un délai de deux mois à compter de la réponse du Maire si un recours gracieux a été introduit.

- AUTORISE le Maire, un Adjoint au Maire ou un Conseiller Municipal ayant délégation dans le domaine concerné, à signer tout document relatif au « Schéma stratégique cyclable ».

Fait et délibéré en séance les jour, mois et an que dessus.

Stéphane BEAUDET

Maire d'Évry-Courcouronnes

Les principaux enseignements du questionnaire de la concertation

Enquête réalisée par la Ville d'Évry-Courcouronnes, entre septembre et octobre 2020. Modalités de diffusion du questionnaire : équipements municipaux, site Internet de la Ville, partenaires locaux et associatifs, stands d'information sur l'espace public.

741 ont participé à cette enquête, dont 82 % d'habitants d'Évry-Courcouronnes et 65 % possèdent un vélo.

Synthèse

Savoir rouler

Parmi les 741 personnes interrogées, 10% affirment ne pas savoir faire du vélo. Comme expliqué précédemment, ce chiffre est à nuancer car il peut s'avérer être plus important. Ils sont 87% à vouloir apprendre.

Parmi les sondés sachant faire du vélo, 63% se disent sereins lorsqu'ils pratiquent le vélo en Ville.

Équipement

35% des répondants ne disposent pas de vélo. 92% souhaitent en acquérir un ou bénéficier d'un système de location.

On constate également que le nombre de cyclistes sur la ville d'Évry-Courcouronnes reste important.

Pratiques

56% des personnes interrogées déclarent ne pas pratiquer le vélo à Évry-Courcouronnes. Ils citent la crainte d'un accident, des pistes mal agencées ou encore le manque de stationnement sécurisé comme facteurs dissuasifs.

Parmi les 65% des personnes possédant un vélo, 57% l'utilisent régulièrement et affirment en faire dans un cadre de loisirs.

Pour les personnes interrogées, le vélo favoriserait l'épanouissement, une bonne santé et des valeurs écologiques.

Partage de l'espace public

54% des sondés assurent ne pas vouloir réduire la place des automobiles pour permettre une meilleure pratique du vélo à Évry-Courcouronnes.

Ils sont 53% à affirmer ne pas être favorables à la suppression de certaines places de stationnements automobiles pour implanter des stationnements vélo.

En revanche, 54% demandent de réduire la largeur de la voie des automobiles pour implanter des bandes ou pistes cyclables, contre 37%. Les résultats ne sont pas suffisamment significatifs pour déterminer le positionnement réel des personnes interrogées. Aménager un réseau cyclable cohérent et des stationnements sécurisés

L'insécurité, la discontinuité du réseau cyclable et l'absence de stationnements vélos sécurisés constituent les principaux obstacles à la pratique du vélo sur le territoire.

Pour 72% des répondants, l'aménagement de pistes cyclables sécurisées et celui de stationnements vélos seraient des opérations efficaces pour encourager la pratique du vélo.

Ils sont 53% à préférer être séparés du trafic routier et demandent davantage d'aménagements en site propre.

La signalétique (panneaux, marquage au sol)

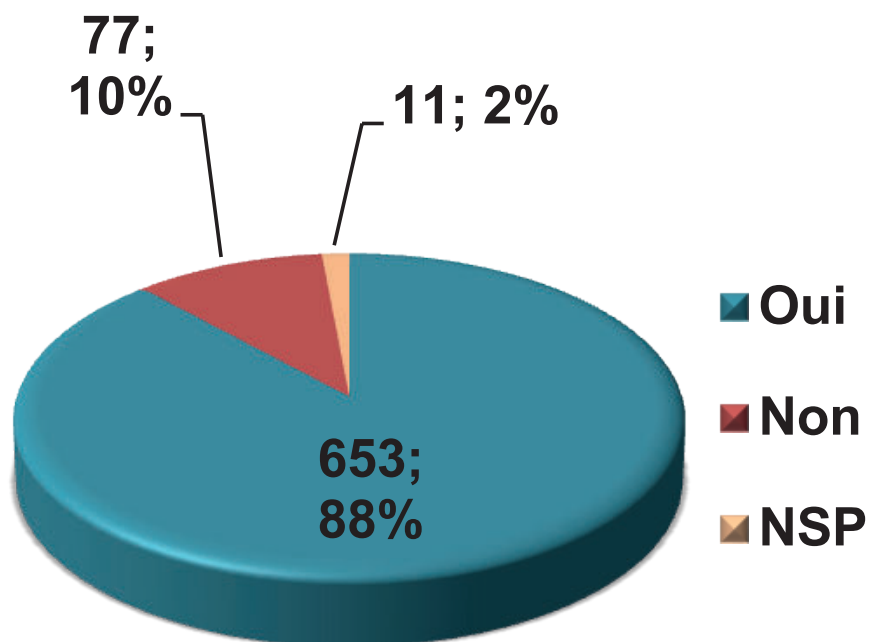
53% des interrogés jugent la signalétique du réseau cyclable inexistante. Pour plusieurs répondants, la mise en place d'une signalétique spécifique vélo contribuerait à améliorer la lisibilité du réseau et aiderait l'utilisateur dans son choix d'itinéraire.

Les aménagements temporaires

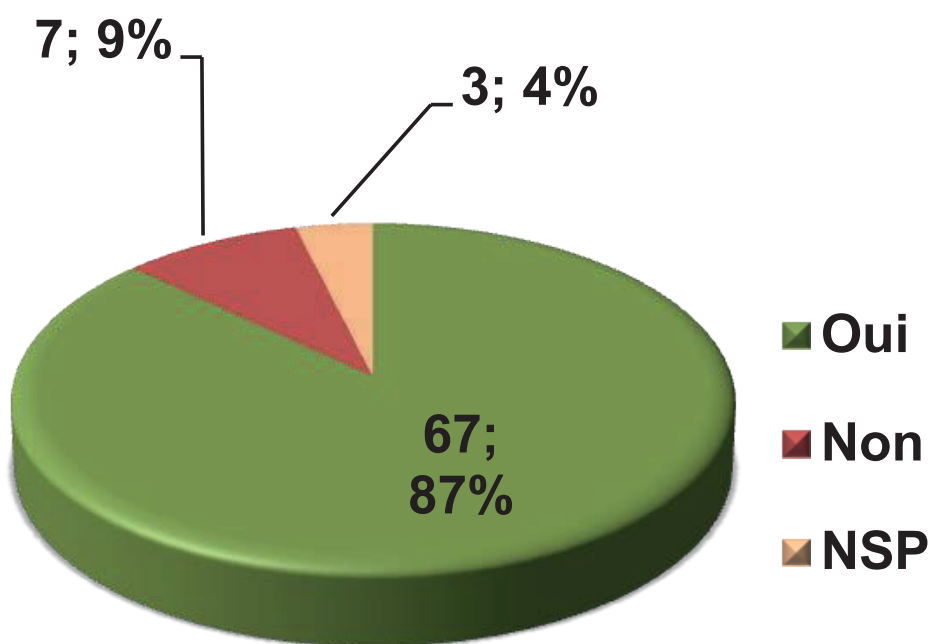
Un grand nombre de commentaires pointent la dangerosité des aménagements temporaires, qui sont jugées moins sécurisantes que les pistes cyclables existants. L'absence d'une « culture vélo » parmi les répondants amplifie le sentiment d'insécurité qui est l'un des principaux freins à la pratique du vélo.

Ils sont 24% à apprécier les aménagements temporaires réalisés par la Ville. On note également que c'est plutôt les adeptes du vélo qui certifient que ces aménagements ont légitimé la place du vélo sur la chaussée routière et demandent qu'ils soient pérennisés.

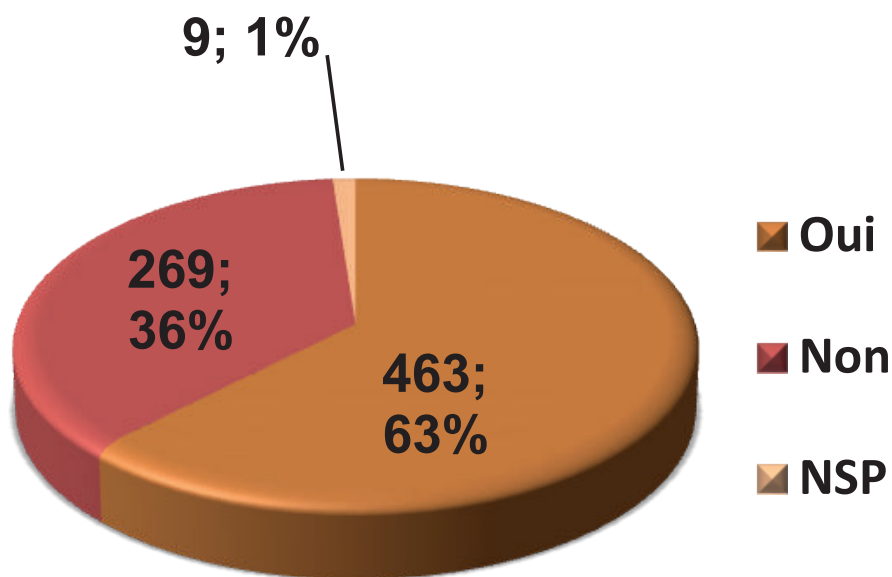
Savez-vous faire du vélo ?



Si non, aimeriez-vous apprendre?



Si oui, vous sentez-vous suffisamment à l'aise pour rouler en Ville?



88% (653) des interrogées déclarent « savoir faire du vélo ». Ce chiffre est à prendre avec beaucoup de précaution car très peu de personnes osent dire ne pas savoir faire du vélo.

Parmi les 10% (soit 77) des personnes ne sachant pas faire du vélo, 87% (67) désirent apprendre.

Parmi les 88% (653) des répondants sachant faire du vélo, 63% (463) affirment se sentir à l'aise pour en pratiquer en Ville contre 36% (269).



Rym NASSEF

Directrice de la Communication

Téléphone : 06 32 54 58 22

Mail : rym.nassef@evrycourcouronnes.fr

