

Rapport d'étude de la COMMISSION “ENVIRONNEMENT”



**Partager l'espace public à Levallois :
quelles solutions pour concilier
toutes les mobilités ?**

Ce rapport a été rédigé par la commission Environnement du CESEL de Levallois avec la contribution active des membres suivants :

Madame Laura COHEN, levalloisienne ;

Madame Carole BACRI, levalloisienne et responsable de « Le Vélo à Levallois », antenne locale de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette ;

Monsieur Jérôme CALVIAC, travaillant sur Levallois ;

Madame Bettina HORTAL, levalloisienne ;

Madame Helena KAZAMAKI, levalloisienne ;

Madame Corinne LORENZINI, levalloisienne ;

Madame Arantza MARTIN PLANTE, levalloisienne ;

Monsieur Dominique MONVOISIN, levalloisien et représentant du Rotary Club.

Et sous la coordination conjointe de son Vice-président, Monsieur Pascal FONTENEAU et de la Secrétaire Générale du CESEL, Madame Véronique GUIPPONI.

Sujet d'étude : « Partager l'espace public à Levallois : quelles solutions pour concilier toutes les mobilités ? »

La commission Environnement s'est réunie à plusieurs reprises et a auditionné des élus et directeurs ([cf. annexe 1](#)).

Elle a également soumis une enquête en ligne aux Levalloisiens, ouverte du 1er au 28 avril 2025 ([cf. annexe 2](#)).

Issu d'un processus collaboratif, ce rapport a pour vocation de rassembler analyses, expériences de terrain et propositions pour faciliter le partage de l'espace public et le mieux vivre ensemble.

INTRODUCTION	4
AVANT PROPOS.....	5
 NOS RECOMMANDATIONS	
RECOMMANDATION 1 – RENFORCER UNE GOURVERNANCE COLLABORATIVE	10
☞ Gagner en compétence dans un domaine en pleine évolution	
RECOMMANDATION 2 – Doter la ville d'un plan des mobilités	11
☞ Définir un plan d'actions en s'appuyant sur la technologie et l'innovation	
RECOMMANDATION 3 – CONCEVOIR UN PLAN VÉLO INCITATIF	15
☞ Améliorer l'existant pour favoriser une pratique sécurisée au plus grand nombre	
RECOMMANDATION 4 – DONNER PLUS DE PLACE AUX PIETONS.....	28
☞ Donner envie de se déplacer au plus grand nombre	
RECOMMANDATION 5 – FAIRE RESPECTER LES REGLES DE L'ESPACE PUBLIC	37
☞ Sanctionner les contrevenants par la Police Municipale présente aux endroits clés	
RECOMMANDATION 6 – CONCEVOIR UN PLAN DE SENSIBILISATION ET D'ÉDUCATION A LA HAUTEUR DES ENJEUX.....	42
☞ Développer une culture du vélo et de la marche à pieds	
 CONCLUSION.....	 47
ANNEXES	49

INTRODUCTION

Levallois est une commune très dense, avec un tissu urbain contraint et une forte concentration de flux piétons, cyclistes, automobiles et de livraisons. Ses rues étroites, son parcellaire bâti, offrant peu de marge de manœuvre, et l'absence d'axes larges structurants rendent la cohabitation des mobilités particulièrement complexe. La ville est également un territoire de transit entre Paris et La Défense, ce qui accentue la pression sur l'espace public.

Malgré ces contraintes, Levallois s'est engagée dans une démarche de transition écologique ambitieuse. Elle vient d'obtenir en novembre 2025, 3 étoiles au label TETE (Territoire Engagé Transition Écologique). Le développement des mobilités actives y est identifié comme un levier stratégique pour améliorer la qualité de vie, réduire les nuisances et renforcer l'attractivité du centre-ville.

Levallois est à un point de bascule. Les mobilités actives (déplacements non motorisés) sont déjà pratiquées, mais leur développement est freiné par certaines **infrastructures inadaptées**, des **conflits d'usage fréquents** et une **cohabitation souvent difficile** entre les différents modes de déplacement.

La Ville dispose d'un potentiel fort pour accélérer la transition : densité favorable aux déplacements courts, attractivité du centre-ville, volonté politique affirmée. Mais cela nécessite une approche systémique, fondée sur la concertation, l'innovation, la pédagogie et une gouvernance claire.

La commission a décidé de se concentrer prioritairement sur deux modes de déplacement à savoir : à pied et à vélo, jugés plus pertinents dans un objectif de santé publique, de préservation de l'environnement et d'attractivité de la Ville.

Ce choix est en partie lié au temps limité dont la commission a disposé mais aussi à une volonté de prioriser les thématiques sur lesquelles des propositions concrètes et réalisables peuvent émerger plus facilement.

De même, la commission n'a pas traité la thématique du transport en commun dans la ville – Les abeilles – par manque d'information et de temps.

Pour répondre aux enjeux du partage de l'espace public à Levallois et concilier les mobilités dans un cadre urbain contraint, la Commission Environnement propose une feuille de route articulée autour de **six recommandations** :

- Renforcer une gouvernance collaborative
- Doter la Ville d'un plan des mobilités
- Concevoir un plan vélo incitatif
- Donner plus de place aux piétons
- Faire respecter les règles de l'espace public
- Concevoir un plan de sensibilisation et d'éducation à hauteur des enjeux

AVANT PROPOS

I. LES ENJEUX DU DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS ACTIVES

Le développement des mobilités actives, comme la marche et le vélo, représente un enjeu majeur pour les villes modernes, notamment Levallois, qui est l'une des communes les plus denses d'Europe. Cela permet de créer un cadre urbain plus durable, inclusif et sain, en réduisant la dépendance à la voiture individuelle et en favorisant une meilleure qualité de vie.

1. Enjeux environnementaux

- **Réduction des émissions de CO₂** : Les mobilités actives émettent peu ou pas de gaz à effet de serre, contribuant ainsi à la lutte contre le réchauffement climatique et à l'amélioration de la qualité de l'air.
- **Diminution de la pollution sonore** : Moins de véhicules motorisés signifie moins de nuisances sonores, ce qui améliore le cadre de vie des habitants.

Les transports représentent environ 25 % des émissions de CO₂ en Europe, et la voiture individuelle en est la principale source.

Remplacer la voiture par le vélo et la marche à pied pour les trajets courts (moins de 5 km) peut réduire les émissions de 5 à 10 % dans une ville (source : ADEME).

Exemple : À Copenhague, 62 % des habitants se rendent au travail ou à l'école à vélo, évitant ainsi l'émission de 90 000 tonnes de CO₂ par an.

2. Enjeux sociaux et de santé publique

- **Amélioration de la santé** : La marche et le vélo favorisent l'activité physique régulière, réduisant les risques de maladies cardiovasculaires, d'obésité et de diabète.
- **Accessibilité et équité** : Les mobilités actives sont souvent moins coûteuses que la voiture, rendant la ville plus accessible aux populations modestes et aux personnes sans permis de conduire.
- **Sécurité routière** : Une ville adaptée aux mobilités actives encourage une circulation plus apaisée, réduisant les accidents et les conflits entre usagers.

*Le vélo réduit la pollution de l'air (responsable de 400 000 morts prématurées par an en Europe, selon l'AEE). Une étude de l'Université de Cambridge montre que **10 minutes de vélo par jour suffisent** à améliorer la santé cardiovasculaire.*

3. Enjeux économiques

- **Attractivité du territoire** : Une ville qui favorise les mobilités douces attire de nouveaux habitants, entreprises et investisseurs, sensibles à la qualité de vie et à l'innovation urbaine.
- **Dynamisation du commerce local** : Les piétons et cyclistes sont plus susceptibles de s'arrêter dans les commerces de proximité que les automobilistes.
- **Réduction des coûts publics** : Moins de voitures signifie moins de dépenses pour l'entretien des routes, la gestion des parkings et la lutte contre la pollution.

4. Enjeux urbains et d'aménagement

- **Optimisation de l'espace public** : Les infrastructures dédiées aux mobilités actives (pistes cyclables, zones piétonnes) prennent moins de place que les voies pour voitures, libérant de l'espace pour des projets urbains ou des espaces verts.
- **Désenclavement et connectivité** : Levallois, proche de Paris, peut renforcer ses liens avec les communes voisines et la capitale grâce à des axes cyclables et piétons sécurisés.
- **Adaptation aux nouvelles pratiques** : Avec l'essor du télétravail et des livraisons à vélo, la ville doit anticiper ces changements pour rester attractive et fonctionnelle.

5. Enjeux politiques et réglementaires

- **Conformité aux obligations légales** : La loi d'orientation des mobilités (LOM) et les plans climatiques imposent aux villes de développer les mobilités actives.
- **Participation citoyenne** : Les projets de mobilité active nécessitent une concertation avec les habitants pour être acceptés et efficaces.

À Levallois, ces enjeux sont particulièrement pertinents en raison de la densité urbaine, de la proximité avec Paris, et de la volonté affichée par la Ville de développer une ville plus durable et agréable à vivre.

II. LES DEFIS DE LA COHABITATION

La cohabitation des mobilités actives (piétons, vélos, trottinettes, etc.) avec les autres usagers de l'espace public (voitures, bus, livraisons, etc.) pose plusieurs défis majeurs, surtout dans une ville comme Levallois.

1. Sécurité et conflits d'usage

- **Risque d'accidents** : La mixité des flux (vélos rapides, piétons, trottinettes) peut générer des tensions et des accidents, surtout aux carrefours ou sur les trottoirs partagés.
- **Comportements à risque** : Certains usagers (cyclistes, trottinettistes) roulent parfois trop vite ou ne respectent pas les règles, ce qui peut mettre en danger les piétons, notamment les personnes âgées ou les enfants.
- **Conflits entre voitures/vélos/piétons** : Les conflits entre voitures, vélos et piétons résultent souvent d'un partage inégal ou mal conçu de l'espace public, générant des tensions liées à la sécurité, à la priorité et à la cohabitation des usages.
- **Passage piétons** : Le non-respect des passages piétons par les voitures et les vélos, met en danger les piétons et révélant un manque de vigilance ou de considération des autres usagers.

D'après les chiffres sur la Sécurité routière et l'EMDP 2019 (Enquête mobilité des personnes de 2019 réalisée par le Service de la donnée et des études statistiques (SDES) du Ministère de la Transition écologique, en partenariat avec l'Insee :

- On note en agglomération une hausse de la pratique cycliste de +6% entre 2022 et 2023, et jusqu'à +37% d'augmentation de la pratique entre 2019 et 2023.
- En 2023, 43% des cyclistes tués le sont en agglomération, et 56% hors agglomération. 38%, soit un gros tiers de ces accidents, à lieu sans tiers impliqué. Les décès avec tiers sont sans surprise dans 9 sur 10 des cas dus à des collisions avec des véhicules motorisés.
- En agglomération en 2023, on compte 95 cyclistes tués soit une diminution de 13% par rapport à 2022. On compte 1500 blessés graves, soit -4% par rapport à 2022.

L'accidentalité reste globalement en hausse en agglomération et hors agglomération, avec notamment une hausse significative hors agglomération : **+31 % de décès cyclistes et +18 % de blessés graves par rapport à 2019**. Cette augmentation de l'accidentalité invite à redoubler d'effort pour proposer des infrastructures et itinéraires adaptés qui permettent une pratique

sécurisée et continue quel que soit le territoire. Par exemple, en agglomération un tiers des accidents ont lieu dans une intersection. Il est alors nécessaire de prendre ces spécificités en compte et de mieux comprendre les conditions d'accidents.

En 2023, le nombre de piétons décédés a baissé de 10% par rapport à 2022 et de 9% par rapport à 2019. Le nombre de blessés graves reste stable entre 2022 et 2023, et l'on note une diminution de 13 % par rapport à 2019.

C'est en agglomération qu'ont lieu la majorité des accidents menant au décès ou aux blessures graves pour les piétons : 70% des piétons décédés et 95% des piétons blessés en 2023 le sont en agglomération, avec une prédominance des personnes de plus de 65 ans (66%). Notons que 40% des accidents en agglomération menant au décès d'un piéton prennent place sur un passage piéton.

2. Partage de l'espace public

- **Trottoirs saturés** : À Levallois, comme dans beaucoup de villes, les trottoirs sont souvent étroits. La présence de vélos, trottinettes en stationnement ou en circulation peut rendre la marche difficile, voire dangereuse, et les étalages des terrasses rendent parfois la circulation difficile (1m40 de large qui doit être disponible).
- **Conflits voiture/vélo** :
 - Les automobilistes peuvent mal accepter les pistes cyclables, perçues comme une réduction de leur espace, ce qui génère des tensions et des incivilités.
 - Les cyclistes peuvent mal accepter le comportement de certains automobilistes qui ne respectent pas les distances lors des doublages.

3. Réglementation et respect du Code de la Route

- **Manque de clarté** : Les règles ne sont pas toujours respectées ou bien connues notamment le code de la route des cyclistes (où rouler ? à quelle vitesse ? qui a la priorité ?), ce qui crée de l'insécurité et des conflits.

Contrôle et sanction : Le manque de contrôles effectifs (radars, verbalisations) peut encourager les comportements dangereux (biais du mimétisme social et de la norme sociale).

4. Stationnement sauvage

- **Trottinettes et vélos mal garés** : Malgré l'installation de 608 arceaux depuis 2020, les vélos et trottinettes encombrant les trottoirs, les entrées de bâtiment ou les arrêts de bus, créant des nuisances pour les piétons et les personnes à mobilité réduite. D'autant plus qu'aujourd'hui l'usage des vélos cargo se développe sur la Ville et leur configuration ne permet pas un stationnement dans les arceaux actuels.

- **Voiture et utilitaire** : l'occupation illégale ou gênante de l'espace public (trottoirs, pistes cyclables, passages piétons, zones de livraison, etc.), souvent au détriment des piétons, des cyclistes et de la fluidité urbaine.



5. Acceptabilité sociale

- **Résistance au changement** : Certains habitants ou commerçants peuvent être réticents à l'égard des mobilités actives, par peur de perdre des places de stationnement ou de voir leur quartier transformé.
- **Inégalités d'accès** : Les personnes âgées, handicapées ou peu mobiles peuvent se sentir exclues si les aménagements ne prennent pas en compte leurs besoins.

6. Gestion des flux et des vitesses

- **Différences de vitesse** : Les écarts de vitesse entre piétons, vélos, trottinettes et voitures créent des situations dangereuses, surtout dans les zones partagées.
- **Livraisons et services urbains** : Les camions de livraison, les services de nettoyage ou les secours doivent pouvoir circuler sans être bloqués par des aménagements mal pensés.

III. ANALYSE DE L'ENQUETE SUR LA MOBILITÉ

La commission Environnement, pour éclairer ses travaux, a lancé une enquête citoyenne en avril 2025 via la plateforme *Pensons Ensemble Levallois*. Bien que l'échantillon soit limité (162 répondants), les résultats offrent des enseignements qualitatifs précieux sur les pratiques, les attentes et les irritants du quotidien ([cf. annexe 2](#)).

La marche est le mode de déplacement dominant : 95 % des répondants se déplacent à pied plusieurs fois par semaine, et 82 % amènent leurs enfants à l'école à pied.

Le vélo progresse mais reste marginal : 61 % ne l'utilisent jamais, et seuls 25 % le pratiquent régulièrement. Les infrastructures sont jugées insuffisantes, discontinues et peu sécurisées.

La voiture est utilisée de manière ponctuelle : 43 % des répondants y ont recours selon les besoins, mais les problèmes de stationnement et de fluidité aux heures de pointe restent prégnants.

Les piétons rencontrent de nombreuses difficultés : trottoirs trop étroits, encombrés, incivilités, conflits d'usage avec les deux-roues, et sentiment d'insécurité pour près de 36 % des répondants.

NOS RECOMMANDATIONS

RECOMMANDATION 1 – RENFORCER UNE GOUVERNANCE COLLABORATIVE

Gagner en compétence dans un domaine en pleine évolution

Les mobilités actives (marche, vélo, etc.) s'imposent comme des leviers essentiels d'action publique. Pour que leur développement soit efficace, cohérent et durable, il est indispensable de structurer une gouvernance locale à la fois impliquée et transversale et identifiable par les parties prenantes.

Cette recommandation vise à accompagner la Ville dans la mise en place d'une organisation interne capable de piloter une politique ambitieuse en matière de mobilités actives. **Il s'agit de renforcer les compétences, de fixer des objectifs clairs, de suivre les résultats, d'impliquer les parties prenantes et de garantir des moyens financiers adaptés.**

1. Nommer un référent mobilités actives qui devra :

- Fédérer autour de lui les différents collaborateurs de services qui possèdent les compétences en interne dans le but d'avoir un interlocuteur unique ;
- S'assurer que la commune respecte la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)
- Faire en sorte que la commune fasse partie du Réseau Vélo et Marche pour en retirer tous les retours d'expériences et de partage avec les autres collectivités locales adhérentes ;
- S'appuyer sur les compétences d'organismes expérimentés (Cerema, Ademe...), et des associations d'usagers...
- Rechercher des subventions auprès des partenaires institutionnels
-

2. Fixer des objectifs prioritaires, tels que :

- Réduction de X% des accidents / blessés graves, avec en perspective zéro mort et zéro blessé grave
- Un nombre de kilomètres de pistes cyclables sécurisées
- X places de stationnement vélos, y compris les vélos cargos, supplémentaires

- Augmentation de la part modale du vélo
- Réduction du vol de vélo
-

3. Définir les indicateurs et assurer un suivi

- Linéaires sécurisés
- Stationnements créés fréquentation (capteurs)
- Fréquentation d'un ou des axes stratégiques
- Accidentalité...
-

4. Mettre en place un dispositif de concertation et d'évaluation

- Avec les associations, les commerçants, les services techniques, les habitants

5. Allouer un budget pluriannuel

- Ex. / 10 ou 15 € par habitant et par an pendant 3/5 ans afin d'atteindre un réseau continu et sûr
- Financement : Ville, Département (plan vélo 92), Région, Métropole du Grand Paris

RECOMMANDATION 2 – Doter la ville d'un plan des mobilités

Définir un plan d'actions en s'appuyant sur la technologie et l'innovation

En dépit du fait que la Ville dispose de plusieurs plans descriptifs de la circulation, des bandes cyclables, des stationnements et des zones 30, il est nécessaire de prévoir un plan des mobilités dont l'objectif est de proposer une vision cohérente et concertée de l'organisation de tous les modes de déplacement : piétons, vélos, transports en commun, automobiles, mobilités douces et partagées.

Ce plan vise à :

- **Se projeter en tenant compte de l'évolution des usages (par exemples selon l'INSEE, seulement 38% des -30 ans sont propriétaires d'une voiture, contre 72% tous âges confondus par ailleurs la marche reste le mode de déplacement privilégié des seniors) ;**
- **Sécuriser et faciliter les déplacements quotidiens sur l'ensemble du territoire communal**
- **Encourager la transition vers des mobilités plus actives et durables, notamment le vélo, la marche et les transports collectifs**

- **Réduire l'impact environnemental des déplacements et améliorer la qualité de l'air**

La Région Ile de France a élaboré un plan des mobilités 2030, qui ambitionne d'accompagner tous ses habitants ainsi que les visiteurs de cette région, vers des solutions de mobilité décarbonée. Ce plan constitue une stratégie d'actions pour une mobilité durable.

L'obtention des trois étoiles au Label Tête est une première étape.

Un tel plan, à horizon 2030, permet de cadrer l'organisation des mobilités pour le flux de personnes comme de marchandises et de synthétiser à une date donnée dans un référentiel unique :

- Le sens des circulations des rues (sens uniques, doubles sens, zones piétonnes) ;
- Les règles de priorité aux différents carrefours (stops, cédez-le-passage, feux tricolores) ;
- Les zones de stationnement (parkings, zones bleues, livraisons) ;
- Les voies réservées (bus, taxis, vélos, covoiturage) ;
- Les limitations de vitesse (zones 30 km/h, adaptées aux différents types de voies) ;

L'élaboration d'un plan de mobilités réaliste et pragmatique nécessite de disposer d'un outil opérationnel et de données de flux pertinentes (la Ville a indiqué qu'une étude des flux est en cours), permettant de tester et valider en amont des aménagements (modification des feux, priorités vélo/piéton, changement de circulation, proposition de nouvelles lignes de bus / navettes) et d'évaluer leur impact sur les temps de trajet, les émissions, la fluidité du trafic, et le confort des mobilités actives, et de valider des scénarios d'aménagement.

Des outils opérationnels sont aujourd'hui disponibles pour simuler, modéliser et optimiser les déplacements urbains (trafic de voitures, transports en commun, piétons, vélos, etc.). Le choix dépend en particulier de l'échelle (quartier, ville, région), des modes de déplacements, de l'utilisation souhaitée (temps réel ou prospective), et du budget associé (open source vs payant).

L'adoption d'un plan de mobilités pour Levallois pourrait comporter les étapes suivantes :

- Sélectionner un outil logiciel comme cœur de la modélisation, qui, en plus de la start-up cocoparks sur les aires de livraison, permet de reproduire virtuellement les déplacements dans la ville (par exemple : outil léger open source SUMO - Simulation of Urban Mobility, adapté pour une ville assez dense mais pas très grande comme Levallois) ;
- Compléter avec un outil de visualisation cartographique simple pour présenter aux élus / public.

- Collecte de données initiales : données open data existantes (arrêts de bus, réseau Vélib', arrêts gratuits municipaux "Les Abeilles", emplacements de stationnement livraison, zones piétonnes, etc.).
- Réaliser quelques comptages manuels sur des axes clés (matin et soir) pour calibrer le trafic routier.
- Scénarios à tester : piétonisation d'une rue, inversion de sens, priorités aux bus, création de voies vélo, assurer un suivi du nouveau marché des navettes « Les Abeilles », etc.
- Restitution avec cartes comparatives, chiffres (gain/perte de temps, trafic transféré, etc.), éventuelle consultation publique via une simulation interactive.

A titre d'exemple, voici des indicateurs et une méthode d'évaluation recommandés à intégrer au plan des mobilités pour Levallois.

⇒ **Indicateurs de suivi**

Pour assurer un suivi rigoureux et dynamique du plan des mobilités, il est pertinent d'intégrer des indicateurs quantitatifs et qualitatifs, regroupés par thématiques majeures :

Offre et usage des modes de transport :

- Nombre et part modale des trajets réalisés par mode (piéton, vélo, transports collectifs, voiture, etc.)
- Taux d'utilisation des réseaux cyclables, des transports en commun et des infrastructures nouvelles
- Evolution du nombre d'utilisateurs par catégorie (riverains, salariés, scolaires)

Accessibilité et sécurité :

- Nombre d'aménagements accessibles aux personnes à mobilité réduite
- Nombre d'incidents ou d'accidents enregistrés sur la voirie et dans les équipements publics
- Taux de satisfaction des usagers concernant la qualité et la sécurité des déplacements

Impact environnemental et santé :

- Réduction des émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques liés aux déplacements urbains
- Variation de la qualité de l'air urbain dans les zones les plus circulées
- Nombre de stations Vélib' ou points de recharge pour véhicules électriques

Performance opérationnelle :

- Taux de réalisation des actions du plan (aménagement, services, campagnes de sensibilisation)
- Respect des délais et budget alloué
- Nombre de retours usagers et d'initiatives citoyennes

⇒ **Impact attendu**

La mise en place d'un plan des mobilités permettra à Levallois :

- D'améliorer la sécurité et le confort des déplacements
- De valoriser l'attractivité économique locale
- De répondre aux exigences environnementales et aux attentes citoyennes pour une ville plus apaisée et inclusive.

Cette dynamique fera de Levallois une ville impliquée en matière de mobilité urbaine durable et partagée.

De plus, la Ville pourrait tirer parti du Curious Lab', impulsé par le Département, qui constitue à la fois une boîte à idées et un levier d'actions pour co-construire le territoire en y intégrant les étudiants. Ce laboratoire d'idées et de réflexion collective permet à des étudiants issus de formations variées de contribuer à l'élaboration de stratégies locales, en lien avec les enjeux de l'action publique communale.

Dans cette dynamique, le Curious Lab' pourrait être mobilisé pour co-construire un plan des mobilités à l'échelle communale, en intégrant les problématiques de partage de l'espace public, d'accessibilité, de mobilités douces, et de logistique urbaine. Ce travail collaboratif permettrait d'associer les habitants, les acteurs locaux et les étudiants à une réflexion prospective sur les usages de l'espace public et les solutions innovantes à mettre en œuvre.

RECOMMANDATION 3 – CONCEVOIR UN PLAN VÉLO INCITATIF

Améliorer l'existant pour favoriser une pratique sécurisée au plus grand nombre

La ville de Levallois a pérennisé à partir de 2020 (post COVID) des pistes cyclables en concertation avec les riverains. Elle héberge également 11 stations de location Vélib', réparties à travers la ville.



En complément, la ville développe des offres de stationnements adaptées aux vélos, actuellement 608 arceaux de stationnement. Les carrefours de la commune sont progressivement rénovés pour accueillir des arceaux vélos aux abords des passages piétons.

La commission a fait plusieurs constats :

- A Levallois, il n'existe pas de pistes cyclables au sens strict, mais uniquement des bandes cyclables et une piste partagée avec les piétons (Charles Pasqua).

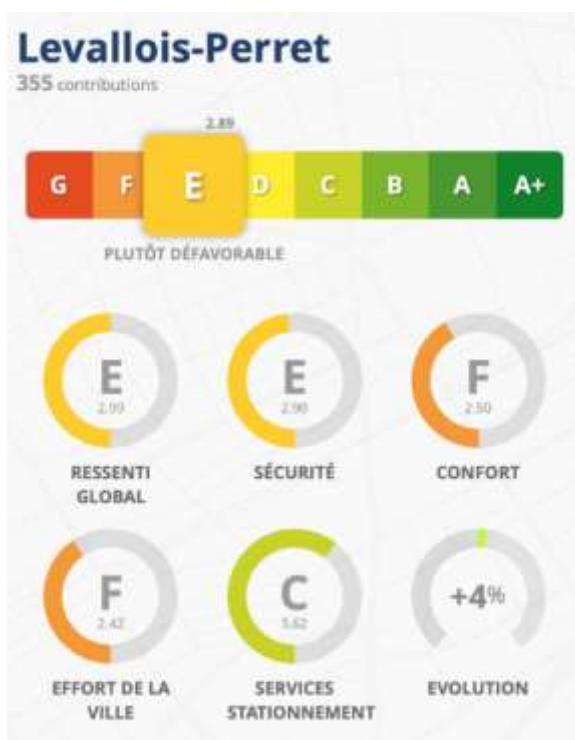
Une piste cyclable est séparée physiquement des autres usages par un terre-plein non franchissable, une bande cyclable est séparée des autres usages uniquement par un marquage au sol spécifique.

- Elles sont plus orientées Paris-Banlieue que Neuilly- Clichy
- Maillage / aménagement assez faibles, elles sont parfois discontinues et non reliées aux villes voisines

Ces constats sont également corroborés par :

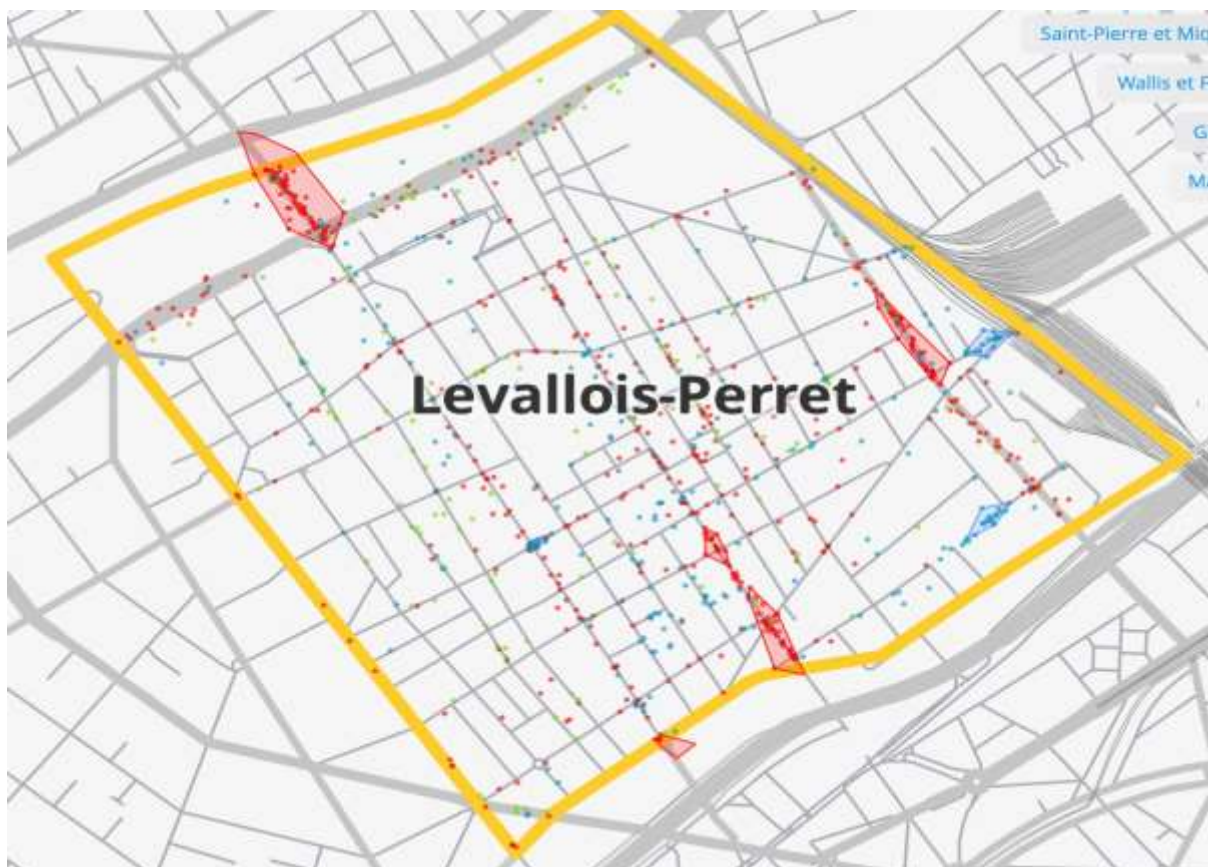
- **Le baromètre vélo organisé par la Fédération des Usagers de la bicyclette.**

La 4ème édition du Baromètre vélo s'est déroulée du 28 février au 2 juin 2025.



355 contributeurs ont noté la ville de Levallois « *plutôt défavorable* » au vélo (note E) mais avec une progression par rapport à 2019 (note G).

Les services Stationnement sont passés à la note C, ce qui vient attester des efforts de la ville sur cette problématique.



Par ailleurs, les contributeurs ont pu préciser sur la carte de Levallois les points caractéristiques :

PRIORITES : Les points rouge indiquent les sites à améliorer en priorité :

- Rue du Pdt Wilson,
- Rues Anatole France et Victor Hugo et les ponts de Levallois et d’Asnières, gérés par le département 92.

PROGRÈS : Les points vert indiquent les améliorations constatées depuis 2 ans.

STATIONNEMENT : Les points bleu indiquent les souhaits de stationnement vélo.

- **L’enquête citoyenne**

L’enquête citoyenne lancée en avril 2025 via la plateforme Pensons Ensemble Levallois révèle les points suivants :

61 % des répondants ne se déplacent jamais à vélo à Levallois.

25 % l’utilisent au moins une fois par semaine, principalement pour les loisirs, le travail, l’école ou les courses.

Difficultés rencontrées :

68 % des cyclistes disent avoir rencontré des difficultés.

28 % se sentent peu ou pas en sécurité, **seuls 3,8 % se sentent vraiment en sécurité.**

Problèmes identifiés :

- Stationnements gênant et très gênant (au sens du code de la route) : Voitures garées sur les pistes cyclables. Double-file fréquent, notamment devant écoles et commerces. Occupation des pistes par poubelles ou piétons, faute de trottoirs assez larges.
- Chaussées dégradées : Bitume abîmé, trous et bosses dangereuses
- Infrastructures inadaptées ou insuffisantes : Peu de pistes cyclables continues et sécurisées. Trop de voies partagées avec les voitures, peu rassurantes. Absence de balisage clair ou de signalisation spécifique. Pistes existantes souvent fragmentées ou interrompues.

Infrastructures souhaitées :

- Axes à renforcer ou créer, plus de stationnements vélo, meilleure différenciation des espaces vélo/moto.
- Face aux enjeux croissants de mobilité durable, de sécurité routière et de transition écologique, il est essentiel de renforcer l'attractivité et la praticabilité du vélo comme mode de déplacement quotidien.

Cette recommandation s'appuie sur les constats effectués et vise à structurer un plan vélo ambitieux et incitatif, articulé autour de plusieurs leviers complémentaires : sécuriser les itinéraires cyclables les plus accidentogènes, améliorer la lisibilité du réseau via une signalisation visible/spécifique entre Paris et sa périphérie, densifier le maillage par des pistes transversales et enfin, adopter une posture d'innovation et d'évaluation continue pour ajuster les dispositifs aux besoins réels du territoire.

Dans l'attente de la création de pistes cyclables en liaison avec le plan des mobilités (recommandation 2), la commission pense qu'il est primordial de sécuriser et d'améliorer les infrastructures existantes

I. RENFORCER LA SÉCURITÉ DES BANDES CYCLABLES DANGEREUSES

1. Prioritairement, supprimer les séparateurs en caoutchouc rouge sur les pistes cyclables qui en sont dotées

Bien que leur objectif soit de délimiter l'espace dédié aux cyclistes, ces dispositifs dans certaines configurations, représentent un risque pour plusieurs catégories d'usagers : cyclistes, utilisateurs de trottinettes, deux-roues motorisés et piétons. En effet, les conditions de circulation obligent souvent à des changements de trajectoire pour éviter :

- Les véhicules stationnés sur les bandes cyclables (livraisons, taxis, stationnement privé) ;
- Les obstacles temporaires tels que les poubelles après collecte (ex. : rue Danton).

Dans ces situations, la présence de séparateurs rigides peut entraîner des chutes, particulièrement lorsque ceux-ci sont endommagés ou mal fixés. Par ailleurs, leur efficacité en matière de dissuasion des véhicules motorisés reste limitée. De plus, certains d'entre eux ne sont pas réfléchissants car trop abîmés.



En remplacement de ces séparateurs, la commission préconise de conserver le marquage au sol actuel (peinture blanche) ou de l'améliorer (voir les exemples ci-après).

2. Améliorer l'aménagement et la sécurité de certaines bandes cyclables

À l'initiative de certains membres de la commission Environnement, plusieurs trajets ont été réalisés à vélo afin d'évaluer concrètement les aménagements cyclables existants. Ces expérimentations ont permis d'identifier plusieurs points de vigilance qui nécessiteraient de nouveaux aménagements :

Rue Victor Hugo

- **Dangerosité du couloir de bus partagé**, rue Victor Hugo, dans le sens Asnières Paris : l'étroitesse du couloir, l'absence de surlargeur empêche le bus et les taxis de doubler les cyclistes dans des conditions normales de sécurité.
- **Absence d'aménagement cyclable**, dans le sens Paris-Asnières entre la Porte d'Asnières et la rue Aristide Briand : gros danger pour les cyclistes dans un trafic important, avec des voitures souvent garées sur la voie de droite.
- **Bande cyclable étroite**, très proche des voitures, et souvent utilisée par les motos et scooters entre la rue Aristide Briand et le pont de Chemin de fer



Rue Edouard Vaillant





La bande cyclable est interrompue à deux reprises, sans aménagement pour protéger les cyclistes, devant les établissements scolaires (Ecole Elémentaire Sainte Marie et Collège Saint Justin). Et elle s'interrompt entre le square Léon Jamin et le quai Charles Pasqua

Quai Charles Pasqua *sous la responsabilité du Département*



Problème de la piste cyclable utilisée en double sens sur le Quai Charles Pasqua partagée avec les piétons, sans aucune délimitation entre les deux flux de circulation. A certaines heures, les flux sont très denses avec des risques de collisions importants. Dans la journée, le risque existe entre les piétons, les sportifs et les promenades des chiens en liberté.

La commission prend note qu'un projet est en cours pour séparer les flux piétons et cyclistes.

Rue Marius Auphan

La bande cyclable s'interrompt rue Jacques Ibert, sans raccordement vers Paris.



Le carrefour Bineau, entre la rue Louise Michel, l'avenue de Villiers et le bd Bineau
sous la responsabilité du Département



3. Améliorer la visibilité de certaines bandes cyclables et leurs accès mal identifiés par un marquage au sol adapté

Certaines bandes cyclables restent peu visibles ou mal identifiées, ce qui peut nuire à leur utilisation et à la sécurité des usagers. Il serait utile de renforcer leur signalisation par un marquage au sol plus clair, cohérent et adapté aux différents contextes.

De plus, les accès à ces bandes cyclables, notamment aux intersections ou aux débuts de parcours, mériteraient d'être mieux indiqués afin de faciliter leur repérage par les cyclistes, mais aussi par les automobilistes et les piétons.

Une attention particulière pourrait être portée aux zones où la cohabitation entre les modes de déplacement est dense, afin de garantir une meilleure lisibilité de l'espace public.

Au moins deux pistes sont concernées à Levallois :

- Le Boulevard Bineau, de la rue Jacques Ibert au carrefour Bineau, entre le stationnement des voitures et la partie végétalisée du boulevard,
- La rue Anatole France, entre le quai Charles Pasqua et la rue Baudin, le trottoir de droite vers Paris.

Leur mitoyenneté avec le trottoir et l'absence d'un marquage continu spécifique « piste cyclable », beaucoup plus différenciant que la seule couleur « blanc/ gris » vs le rouge des trottoirs, fait qu'elles sont utilisées par de nombreux piétons comme un trottoir, avec un risque de collision avec les cyclistes et trottinettes.

Boulevard Bineau et rue Anatole France : pistes sur le trottoir



Exemples de marquages au sol efficaces



La ville de Blois expérimente le design actif pour sécuriser les déplacements des cyclistes.



Chronovélo - Grenoble



Vélo Plus - Lille



Vélostras - Strasbourg



Les Voies Lyonnaises
Lyon

4. Mettre en place une signalisation spécifique qui améliore la sécurité des cyclistes et des piétons

- Installer des feux tricolores dédiés aux cyclistes en complément des feux pour les voitures, quand cela est possible.
- Création de sas cyclistes systématiques à tous les feux permettant une position plus avancée au feu.
- Installation d'une signalétique « Cédez le passage cycliste » aux feux, quand c'est possible.
- Possibilité d'installer des plots sur les carrefours moins fréquentés, pour freiner la vitesse des vélos et trottinettes (ex. Avenue du Général de Gaulle à Neuilly)



Carrefour Bineau.

Absence de signalétique "Priorité piétons " et d'un feu rouge pour les cyclistes à un endroit de très forte fréquentation aux heures de pointe, entre les vélos et les cyclistes

Exemples de feux tricolores pour les vélos



Exemples de signalétique « Priorité aux piétons » ou ralentisseur de vitesse au croisement



II. INSTALLER UNE SIGNALÉTIQUE D'ORIENTATION VERS DEUX BANDES CYCLABLES EXISTANTES ENTRE PARIS ET LA BANLIEUE

L'objectif d'une signalétique d'orientation est d'informer les cyclistes de la présence actuelle de pistes ou bandes cyclables parallèles à des rues à très fort trafic, non encore aménagées.

Pour ce faire, il faut jouer sur la complémentarité d'un marquage au sol très visible et de panneaux directionnels pour orienter les flux.

Les lieux concernés :

- Venant de Paris, juste à l'entrée de la rue du Président Wilson, pour orienter les cyclistes vers la piste de la rue Edouard Vaillant par la rue Jean Jaurès
- Venant du pont de Levallois, juste avant la rue Baudin, pour orienter les cyclistes vers la piste de la rue Marius Aulan vers la rue Anatole France, en passant par la rue Baudin.

Exemples de signalétique directionnelles et marquage au sol

- Panneaux directionnels vélo : installer des panneaux avec pictogramme vélo, indiquant « une direction exemple : Piste cyclable → » aux carrefours, dès l'entrée de la rue principale.
- Marquage au sol : flèches et logos vélos au sol, parfois avec la mention « piste → » ou un pictogramme de détour.



- Panneaux directionnels pour indiquer où se trouve la piste cyclable (là où le trottoir le permet, sans encombrer la voirie).

III. RENFORCER LE MAILLAGE EN CRÉANT DEUX NOUVELLES PISTES CYCLABLES

Afin d'améliorer la continuité et la cohérence du réseau cyclable à Levallois, il est proposé de créer deux nouvelles pistes cyclables stratégiques :

- **Rue Baudin**, du pont de chemin de fer en direction de **Clichy vers Neuilly** : cette piste permettrait de renforcer l'axe nord du territoire, en facilitant les déplacements intercommunaux et en sécurisant une voie actuellement très fréquentée.
- **Rue Jacques Ibert et Jean Jaurès**, dans le sens **Neuilly vers Clichy** : cette création viendrait compléter le maillage au sud, en offrant une alternative sécurisée aux cyclistes sur un axe structurant.

Ces deux aménagements contribueraient à une meilleure répartition des flux, à une réduction des conflits d'usage, et à une incitation accrue à la pratique du vélo, tout en s'inscrivant dans une logique de transition écologique et de mobilité durable. Ces deux voies n'ont pas été pérennisées en 2020 mais le sujet pourrait se reposer à nouveau aujourd'hui, d'autant plus que depuis 2020, la pratique du vélo s'est fortement développée.

IV. ADOPTER UNE DEMARCHE D'EVALUATION ET D'AMELIORATION CONTINUE

L'objectif est de pouvoir bénéficier des retours d'expérience des villes et des utilisateurs (rôle du référent – recommandation 2).

1. S'inspirer des bonnes pratiques et des retours d'expérience

Les villes françaises et européennes qui ont réussi leur transition vers les mobilités actives (comme Strasbourg, Nantes, Copenhague ou Utrecht) ont toutes en commun une capacité à capitaliser sur les retours d'expérience, tant des usagers que des gestionnaires. Il est essentiel pour Levallois de :

- **Développer l'analyse des mobilités actives** » : recueillir et analyser en continu les données d'usage (fréquentation des pistes cyclables, accidents, satisfaction des usagers, etc.).
- **Organiser des ateliers participatifs** avec les cyclistes, les associations locales et les acteurs économiques pour coconstruire les solutions et identifier les points de blocage.
- **Étudier les dispositifs innovants** testés ailleurs (zones apaisées, stationnements sécurisés, systèmes de vélos partagés intelligents, etc.) et évaluer leur transférabilité à Levallois.

2. Innover par l'expérimentation et l'adaptabilité

L'innovation en matière de mobilités actives passe par la capacité à tester, mesurer et ajuster. Nous proposons :

- **Lancer des projets pilotes** (ex : rue scolaire, zone de rencontre, pistes cyclables temporaires) avec des indicateurs de succès clairs et un calendrier d'évaluation.
- **Utiliser les nouvelles technologies** (capteurs, applications mobiles, open data) pour mieux comprendre les flux et les besoins, et adapter l'offre en temps réel.
- **Instaurer un comité de suivi** associant élus, techniciens et usagers pour évaluer régulièrement l'efficacité des mesures et proposer des améliorations.
- **Un système de signalisation pour gérer la vitesse des cyclistes**

3. Évaluer pour progresser

L'évaluation doit être un outil au service de l'amélioration continue. Il s'agit de :

- **Définir des indicateurs de performance** (taux de report modal, sécurité, satisfaction, impact environnemental) et publier un bilan annuel transparent.
- **Capitaliser sur les échecs comme sur les succès** : analyser les dispositifs qui n'ont pas fonctionné pour en tirer des enseignements et éviter de reproduire les mêmes erreurs.
- **S'engager dans des réseaux d'échanges** avec d'autres villes pour partager les bonnes pratiques et bénéficier de retours extérieurs.

RECOMMANDATION 4 – DONNER PLUS DE PLACE AUX PIETONS

Donner envie de se déplacer au plus grand nombre

Pour répondre aux enjeux de pollution, de santé et d'attractivité, il devient essentiel de repenser l'aménagement de l'espace public en faveur des piétons. Leur sécurité, leur confort et leur accessibilité doivent être au cœur de la préoccupation de la municipalité, notamment face aux enjeux liés au stationnement sauvage, au non-respect des passages protégés et à la nécessité de créer des parcours continus et apaisés. Redonner de la place aux piétons, c'est aussi favoriser une ville plus inclusive, plus respirable et plus conviviale.

Une étude de l'ADEME d'octobre 2025 insiste sur un point souvent négligé : le temps long. Les villes qui ont réussi à remettre la marche au centre de leurs politiques ont toutes agi avec constance, sur une décennie ou plus. Certaines villes françaises démontrent que lorsque la marche devient un choix politique assumé, les résultats suivent – et ils se mesurent.

Ces territoires montrent que la persévérance paie : plus on facilite la marche, plus les habitants s'en emparent. Et les retombées sont visibles. Dans les centres où plus de 40 % des trajets se font à pied, le taux de vacance commerciale descend souvent sous la barre des 5 % contre plus de 15 % dans les villes dominées par la voiture. Encourager la marche est bien plus qu'un enjeu de mobilité : c'est une stratégie de santé publique et de cohésion sociale.

Les membres de la commission Environnement recommande de réaffirmer la place centrale du piéton dans la ville. Cela passe par une série de propositions concrètes visant à améliorer le confort et l'accessibilité des cheminements piétons, la sécurité tout en favorisant une ville plus apaisée, inclusive et durable.

Ce constat est ressorti de l'enquête citoyenne menée en avril 2025.

- L'enquête citoyenne

L'enquête citoyenne lancée en avril 2025 via la plateforme Pensons Ensemble Levallois révèle les points suivants :

95 % des répondants déclarent se déplacer à pied au moins plusieurs fois par semaine, preuve d'une forte appropriation de la marche dans les mobilités du quotidien.

La marche est essentiellement utilitaire : pour les courses (142 citations), les loisirs (95), les soins médicaux (87) ou les trajets vers le travail/école (74) et les transports (79).

58% des répondants déclarent rencontrer des difficultés en tant que piéton.

Les obstacles rencontrés sont de deux ordres :

- o Comportementaux :
 - Incivilités (84 %) : stationnement sauvage, 2-roues motorisés ou non sur les trottoirs, non-respect des feux ou priorités.
 - Nuisances : trottinettes rapides, déjections canines, bruit, circulation à contresens.
- o Structurels :
 - Trottoirs étroits (72 %) et encombrés (55 %) : mobilier urbain, poubelles, terrasses, chantiers.
 - Passages piétons dangereux (35 %) et signalisation déficiente.
 - Accessibilité PMR jugée insuffisante par près de 50 % des répondants.

Les rues les plus citées pour leurs difficultés : Rue Louis Rouquier, Président Wilson, Paul Vaillant-Couturier, Voltaire, Edouard Vaillant, Victor Hugo, etc.

Les nuisances liées aux terrasses, chantiers et poubelles sont particulièrement pointées.

Les abords des écoles sont jugés dangereux du fait du stationnement anarchique, de l'agitation et des incivilités.

67 % des répondants se sentent plutôt ou très en sécurité. Mais près de 36 % expriment un sentiment d'insécurité, lié à la cohabitation difficile avec les autres modes de déplacement et à un aménagement perçu comme peu protecteur.

I. AMÉLIORER LA FLUIDITE PIETONNE AUTOUR DES STATIONS DE METRO/GARE

À Levallois, les abords des stations de métro Anatole France et Louise Michel et les entrées de la Gare Clichy/Levallois illustrent de manière flagrante les tensions d'usage dans l'espace public. Aux heures de pointe, certains trottoirs parfois très étroits sont régulièrement saturés

et très encombrés, obligeant les piétons à marcher sur la chaussée ou à empiéter sur les pistes cyclables, au détriment de leur sécurité et de la fluidité des autres modes de circulations.

Dans le quartier de la Gare Clichy/Levallois et des stations de métro où le trafic est dense pour toutes les mobilités surtout aux heures de pointe, la largeur des trottoirs réduite parfois à moins de 1.40 m rend impossible le passage dans les deux sens de la marche aux heures de pointe.

Au niveau de la rue Aristide Briand vers angle rue Victor Hugo, chaque soir de nombreuses tables et chaises de bar côtoyant de très nombreuses poubelles sorties de manière anarchique. Ces obstacles obligent les piétons à descendre sur la piste cyclable voire sur la chaussée coté voitures.

Ces axes sont pourtant des lieux de passage stratégiques car les flux sont denses et regroupent toutes les formes de mobilité. Ils supportent un trafic multimodal qui mène vers les gares/stations de métro notamment aux heures de pointe : voitures ; piétons ; vélos, motos, trottinettes.



Points d'attention relevés :

- De nombreux commerces de restauration ont installé des micro-terrasses sur ces mini-trottoirs ;
- De nombreuses poubelles encombrant l'espace constamment ;
- Grande difficulté d'accès pour les personnes à mobilité réduite, poussettes ;
- Impossible de passer dans les deux sens de la marche ; les piétons pressés passent sur la voie des voitures ou la piste cyclable (potentiel danger).

Cette situation met en lumière la nécessité d'un réaménagement ciblé et ambitieux de certaines zones pour garantir des cheminements piétons plus confortables, continus et sécurisés, en particulier dans ces zones à forte densité de flux, aux horaires de point

Nos préconisations :

- **Repenser l'aménagement des abords immédiats de la Gare et des stations de Métro Louise Michel et Anatole France** en élargissant des trottoirs là où c'est possible, y compris en réduisant la place de la voiture (suppression nécessaire de certaines places de stationnement de la Rue Louise Michel pour élargir le trottoir et sécuriser les cheminements piétons par exemple).
- **Optimiser les traversées piétonnes** en créant des traversées plus directes, plus larges et mieux sécurisées (des bandes blanches pour les mal voyants), particulièrement en sortie à l'angle de la station de métro Louise Michel ou station Anatole France.
- **Garantir la fluidité des "chemins piétons"** : identifier et baliser les itinéraires les plus directs et mieux sécurisés pour accéder aux stations de métro et gare, en faisant respecter les largeurs minimales réglementaires pour se croiser, notamment en sortie de Gare rue Aristide Briand en verbalisant les poubelles ou les terrasses qui empêchent un cheminement sécurisé des piétons sur ces trottoirs aux heures de pointe.

Avec les points d'attention suivants :

- Régulation de stationnements en surface avec remplacement dépose minute (en complément des 20 existants) pour les livraisons et privilégier l'usage des parkings sous-terrain publics, avec la première heure gratuite ;
- Création de zones à trafic limité (ZTL) ou zone 30 ;
- Adapter les aménagements autorisés sur ces trottoirs aux pics de fréquentation (heures de pointe, week-ends, événements) ;
- Concertation continue avec les usagers, riverains, associations de cyclistes, commerçants et de piétons pour ajuster ces aménagements.

II. ENTRETENIR ET DEGAGER LES TROTTOIRS

L'entretien régulier des trottoirs est essentiel pour garantir la sécurité de tous les piétons, en particulier des personnes âgées, des enfants et des personnes à mobilité réduite. Des trottoirs propres, dégagés et bien entretenus contribuent également à l'image de la ville et au confort de ses habitants. Or, certaines zones peuvent présenter des défauts d'entretien : revêtements dégradés ou obstacles temporaires non signalés.

Les revêtements présentent parfois des trous et des déformations comme par exemple autour de l'hôtel de ville ou dans le parc de la Planchette. La rue Jacques Ibert puis la rue d'Alsace présentent également les mêmes caractéristiques de trottoirs à refaire.

L'entrée de la ville depuis Paris en début de la Rue du Président Wilson est également assez dégradée (nombreuses dalles cassées, déformations et trous, bitume manquant, pieds d'arbres dégradés).

Enfin, les trottoirs sont souvent trop encombrés, le cheminement y est difficile et demande de slalomer pour éviter les obstacles, ce qui est déjà difficile pour une personne sans problème de mobilité devient très compliqué pour les personnes âgées, malvoyantes ou en fauteuils roulants ou encore pour les jeunes parents avec des poussettes et petits vélos d'enfants ...



Nos préconisations :

- **Faire respecter les largeurs réglementaires** minimales pour se croiser en sécurité, avec incitations pédagogiques puis verbalisation des contrevenants dans toutes les rues du centre-ville autour du Marché et de la Mairie notamment.
- **Programmer rapidement la réfection de ces trottoirs « délabrés/troués »**, afin d'assurer une surface d'enrobage sans pièges et nivelée, et un environnement visuellement mieux entretenu (entrée de ville Rue du P Wilson, Rue Jacques Ibert, Rue d'Alsace, Rue Barbusse et Trébois).
- **Abaisser et niveler certains angles de trottoirs**, là où c'est possible
- **Réglementer le positionnement des bacs de collecte** des déchets en imposant leur dépôt uniquement dans des zones identifiées et hors des cheminements piétons, notamment aux abords des établissements recevant du public et des axes à forte fréquentation. Veiller à ce que les poubelles soient systématiquement positionnées en

dehors des cheminements piétons, afin de garantir l'accessibilité et la sécurité de tous les usagers, notamment les personnes à mobilité réduite.

- **Installer des bandes podotactiles** supplémentaires dans les rues très fréquentées ainsi que des rampes en pente pour les personnes à mobilité réduite.

III. ELARGIR CERTAINS TROTTOIRS DES DEUX PRINCIPALES RUES COMMERÇANTES

Les seuls trottoirs "larges" détectés en zone commerçante sont situés vers la fin de la Rue d'Alsace (entièrement aménagée et piétonisée côté So Ouest depuis la rue Jules Guesde).

A contrario, les rues les plus commerçantes du centre-ville (Rue du Président Wilson et Rue Louise Michel) ne disposent que de petits trottoirs peu propices au lèche-vitrine, à la promenade, ni aux croisements de nombreux piétons.

Rue du Président Wilson, les difficultés identifiées en termes de cheminements se situent sur les deux trottoirs, le bruit et la vitesse des voitures y est encore plus accentué par la faible largeur des cheminements piétons.

Côté rue Louise Michel, la commission a constaté la présence de très nombreuses poubelles, étalages ou mobiliers de terrasses qui encombrent les deux petits trottoirs existants, rendant le cheminement peu fluide, surtout aux heures de pointes ou le samedi.

Il faut donc ramener de la circulation pédestre dans ces rues, élargir les trottoirs et rassurer/apaiser les piétons.

Nos préconisations :

- Rue du Président Wilson : afin de conserver 2 voies de circulation voitures car cette rue est un axe majeur de levallois, et pouvoir élargir les deux trottoirs pour faire revenir les piétons/clients, il conviendrait **d'envisager la suppression du stationnement côté gauche, depuis la rue Louise Michel jusqu'à l'angle de la Mairie.**
- Rue Louise Michel : la commission préconise que des **travaux d'élargissement** soient menés (avec ajouts d'arbres et espaces plantés) sans pour autant conserver les deux côtés de stationnement de voitures.

IV. AMENAGER L'ESPACE ENTRE ARISTIDE BRIAND ET VICTOR HUGO

La plupart des rues de Levallois sont démunies de bancs. Il manque également des « abris » contre le soleil et, de nombreuses rues se retrouvent donc à nu, exposées à la chaleur et sans ombre.

Récemment l'extrémité vers Neuilly de la rue Louise Michel a été aménagée de quelques arbres (moins de 10 en tout) mais l'effet est amoindri par les stationnements conservés entre chaque arbre... et malheureusement à l'occasion de ces travaux, les trottoirs n'ont pas été élargis. Ils sont étroits et encombrés, et sans bancs pour permettre aux personnes âgées de se reposer.

La végétalisation et piétonisation de la place Jean Zay est un exemple à suivre.

Une consultation publique des riverains a été mise en place en décembre 2020, afin de recueillir leur avis concernant la rénovation de la place Jean-Zay : aménagements, animations, végétalisation, circulation. Tous les sujets ont été abordés par trois groupes de 35 Levalloisiens.

Un comité de pilotage composé d'élus s'est réuni le 18 janvier 2021 afin de préparer un cahier des charges tenant compte des remarques et souhaits des Levalloisiens.

Les participants ont travaillé sur 4 thématiques : la végétalisation, l'aménagement, la circulation et l'animation de la place.

Afin d'analyser et d'étudier la faisabilité des remarques et souhaits des Levalloisiens, et d'établir un cahier des charges nécessaires au lancement d'un marché public, le comité de pilotage du projet a fixé des grands axes qui ont été respectés :

- Conserver un esprit village,
- Végétaliser l'espace, installation possible d'un point d'eau silencieux permettant de lutter contre les îlots de chaleur, privilégier les essences franciliennes au maximum,
- Privilégier la quiétude et diminuer les nuisances sonores,
- Réaliser une place sur un seul niveau, faire la part belle aux piétons tout en conservant un axe routier,
- Travailler la mise en lumière de la place et l'intensité lumineuse en fonction des heures, élargir la réflexion sur l'aménagement de la place aux rues Raspail et Pierre-Brossolette,
- Supprimer le stationnement sur la place ;

- Étudier un dépose-minute sur la place, et inciter les automobilistes et conducteurs de deux-roues à utiliser le parking public Marjolin ;
- Animer cet espace avec la présence du marché, des terrasses de restaurants, peut-être même par des festivités municipales.

Le bilan est globalement positif.

Les restaurants affichent une bonne fréquentation. Les piétons et notamment les enfants et les personnes âgées occupent davantage la place. Des événements locaux ont lieu fréquemment.

Les voitures circulent sans encombrement et sans incident majeur. La végétalisation des espaces rend plus agréable l'environnement.

Nos préconisations :

- Comme il est impossible de planter des arbres partout du fait de l'encombrement des sous-sols, la première préconisation serait **d'installer plus de jardinières / bacs à fleurs sur pieds / bandes de fleurs** (comme celle nouvellement installée à l'angle de l'Eglise St Justin) pour égayer les trottoirs et rendre plus agréables leur utilisation par tous
- **Dupliquer le projet de réaménagement de la place Jean Zay** et de ses rues adjacentes vers 2 zones : autour de la rue Aristide Briand / Victor Hugo vers la Gare de Clichy Levallois, ainsi qu'autour de la sortie de la station de Métro Louise / angle Anatole France

Avec les attentes suivantes :

- Innover dans l'ajout d'espaces verts et d'ombrières pour faciliter l'instauration d'îlots de fraîcheur dans ces rues très bétonnées ;
- Accessibilité PMR : rampes, ascenseurs, bandes podotactiles, mobilier urbain adapté ;
- Espaces d'attente et de repos : ajout de bancs, abris pour tous les profils d'utilisateurs (personnes âgées, familles, enfants, personnes en situation de handicap).

V. ETENDRE LES ZONES PIETONNES ET AUGMENTER LES ZONES 30KM/H

La commission a détecté plusieurs « exemples très réussis » comme les rues Bara, Jacques Mazard (moitié piétonne), la place Henri Barbusse ainsi que la rue Maryse Hilsz. Ces réussites peuvent donc être étendues à d'autres rues/secteurs de Levallois afin de mieux sécuriser les interactions piétons/voitures, car de trop nombreux croisements sont visuellement dangereux, comme l'angle des rues Kléber / Carnot, qui n'est pas souvent dégagé à cause du stationnement.



L'ajout cet été de dos d'ânes devant les écoles maternelles/primaires/centres de loisirs est une vraie réussite en matière de zones 30km/h. La vitesse y a mécaniquement baissé et la vigilance y a augmenté.

Par ailleurs, il faut noter comme exemple de réussite, la réduction de la vitesse des véhicules dans le bas de Levallois, côté So Ouest.

Nos préconisations :

- **Proposer un "Levallois Respire"** en référence à "Paris respire" en fermant tous les dimanches du mois des quartiers entiers à la circulation motorisée afin de réserver l'espace aux seuls promeneurs (ce qui est réussi rue Alsace côté So Ouest).
- **L'installation de radars pédagogiques et de signalisations vigilante** (ralentir zone 30) serait à généraliser à tous les établissements recevant des scolaires, y compris aux médiathèques, à la piscine, aux 4 collèges et au lycée.
- **Créer de nouvelles zones 30 Km.**
- **Projeter un centre-ville avec plus de rues piétonnes.** La mise en place des "rues aux enfants" serait un autre levier pour sécuriser la mobilité des piétons.

- **Développer une signalétique mieux adaptée aux déplacements pédestres** : la création d'une signalétique avec des indications de distance et de temps de marche associées à des idées de parcours pourraient faciliter les déplacements des piétons à Levallois. A ce titre il serait intéressant d'intégrer un plan « piétons » dans celui des mobilités.

A terme, il pourrait être envisagé de généraliser les zones 30km/h.

RECOMMANDATION 5 – FAIRE RESPECTER LES RÈGLES DE L'ESPACE PUBLIC

Sanctionner les contrevenants par la Police Municipale présente aux endroits clés

Le partage de l'espace public repose sur le respect des règles de circulation et de stationnement par l'ensemble des usagers. Lorsque ces règles ne sont pas respectées, des sanctions doivent être appliquées par les forces de l'ordre, notamment la police municipale, qui joue un rôle essentiel dans la régulation quotidienne de l'espace urbain :

- Constatation des infractions par vidéo-verbalisation, contrôle sur place ou radar mobile.
- Émission de procès-verbaux électroniques (PVe).
- Enlèvement de véhicules en cas de stationnement abusif ou dangereux.
- Transmission au préfet pour suspension administrative du permis dans certains cas graves.

La police municipale en 2024 a dressé 4100 PV dressés pour des infractions liées au comportement du conducteur et aux règles de circulation, cela concerne tous types d'engins confondus. (Impossible de faire le distinguo selon les engins).

Sur les 4100PV, 222 ont été dressés pour la conduite sans port de gants conformes à la réglementation sur les équipements de protection individuelle.

Concernant les PV liés au stationnement, 653 PV ont été dressés pour des véhicules stationnés sur une piste cyclable et 3858 PV pour des véhicules stationnés sur un emplacement de livraison. De plus, 44 PV ont été dressés pour des véhicules non autorisés circulant sur une piste cyclable. Pour les deux-roues motorisés, 951 PV ont été dressés pour stationnement sur trottoir.

A noter que ne sont pas verbalisées ni les vélos ni les trottinettes via la vidéo, il faut constater l'infraction au moment où elle se produit.

[En annexe 3](#), la commission a fait un récapitulatif des principales infractions et contraventions.

Un renforcement des pouvoirs de la Police municipale est actuellement en cours en France, avec plusieurs projets de loi et propositions (Proposition de loi visant à renforcer les pouvoirs de la police municipale, n° 1515, déposée le mercredi 4 juin 2025) visant à élargir leurs compétences, notamment pour les infractions commises à vélo et en voiture.

L'objectif de ce renforcement est de :

- Mieux lutter contre les incivilités du quotidien
- Alléger la charge de la Police nationale et de la Gendarmerie
- Donner aux maires une "boîte à outils" adaptée à leur territoire

I. AGIR CONTRE LES INCIVILITÉS : LE LEVIER DE LA POLICE MUNICIPALE

La commission considère que la police municipale joue un rôle central dans la régulation des incivilités qui affectent le quotidien des Levalloisiens, notamment en matière de circulation, de stationnement, de respect des zones piétonnes et cyclables, ou encore de nuisances urbaines. Pour renforcer son efficacité et sa légitimité dans cette mission, plusieurs pistes d'action sont proposées.

1. Création d'une brigade des mobilités douces et des incivilités

Une présence visible et régulière des agents de police municipale constitue un levier dissuasif face aux comportements à risque.

La création d'une brigade des mobilités douces et des incivilités aurait pour objectif de sécuriser l'ensemble des espaces dédiés aux mobilités actives, comme par exemple les abords des écoles, les axes cyclables, les zones piétonnes ou les lieux de forte affluence. Cette visibilité contribue à rassurer les usagers et à prévenir les infractions.

La mission des agents serait également de réguler les nouveaux usages.

Exemples : Depuis août 2023, quatre policiers municipaux assermentés, bientôt rejoints par quatre nouvelles recrues, constituent la Brigade des mobilités douces et des incivilités de Montpellier. La brigade patrouille dans les zones sensibles (écoles, pistes cyclables, zones piétonnes), Intervient sur les infractions liées aux mobilités douces (trottinettes, vélos, scooters), lutte contre le stationnement anarchique et les comportements dangereux et mène des actions de prévention et de dialogue avec les usagers.

La Ville de Bordeaux a lancé une brigade anti-incivilités en mars 2025 qui intervient notamment sur les infractions liées à l'occupation de l'espace public (terrasses, marchés). Cette brigade agit en complément de la police municipale et vise à renforcer le respect du cadre de vie.

2. Verbalisation ciblée et systématique

Face à certaines infractions récurrentes – comme le stationnement sur les bandes cyclables ou la circulation en sens interdit – la commission préconise une politique de tolérance zéro, avec des amendes dissuasives et une verbalisation systématique. Cette approche vise à réaffirmer les règles de vie collective et à garantir la sécurité de tous les usagers de l'espace public.



Exemple trop fréquent de véhicules stationnant sur les bandes cyclable (alors même qu'il y a une place de stationnement libre en face sur la photo 1).

Un véhicule sur une piste cyclable force les cyclistes à se déporter sur la chaussée, les exposant à un risque accru de collision avec les voitures.

Cela interrompt la continuité des itinéraires sécurisés, réduisant l'efficacité des infrastructures cyclables et dissuadant la pratique du vélo.

3. Tenir un tableau de bord des incivilités

La mise en place d'un suivi permettrait de suivre les infractions les plus fréquentes, d'identifier les zones problématiques et d'adapter les actions de contrôle en conséquence. Cet outil pourrait également favoriser une meilleure coordination entre les services municipaux et une implication accrue des habitants dans la remontée d'informations.

4. Signalement citoyen dans l'application Levallois & moi

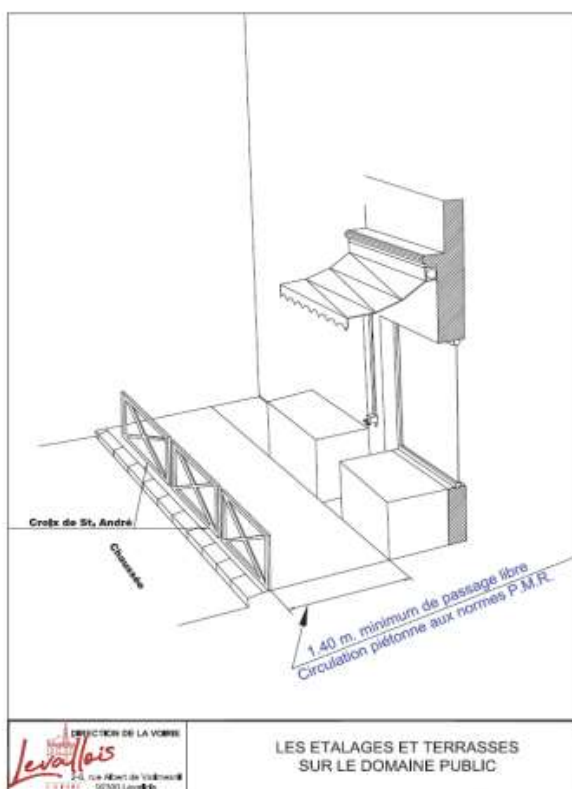
Afin de renforcer la participation citoyenne, la commission propose que l'application Levallois&Moi permette (tout comme pour les constats de voirie) de signaler les infractions récurrentes ou les zones à surveiller, tout en facilitant le dialogue entre la population et les services municipaux.

5. Points de rencontre et dialogue avec les usagers

Enfin, il est suggéré d'installer des *"kiosques de la mobilité"* dans les lieux fréquentés (marchés, gares, places publiques), afin de permettre aux agents municipaux d'échanger directement avec les usagers. Ces points de rencontre favoriseraient la pédagogie, la remontée de suggestions et la construction d'une relation de confiance entre les citoyens et les forces de l'ordre. Il faudrait également mieux communiquer sur les Journées de la Proximité qui sont organisées dans chaque quartier.

II. ENCADRER L'OCCUPATION DU DOMAINE PUBLIC PAR LES ETABLISSEMENTS DE RESTAURATION

L'occupation du domaine public par les restaurants, notamment via l'installation de terrasses, constitue un enjeu important dans le partage de l'espace urbain. Si ces aménagements contribuent à l'attractivité commerciale et à la convivialité de la ville, ils doivent impérativement respecter les règles fixées par la municipalité afin de garantir notamment la libre circulation des piétons et la sécurité des usagers.



Le règlement des étalages, terrasses et contre terrasses de la Ville de Levallois stipule qu'1m40 minimum de passage doit être laissé libre à la circulation piétonne.

À Levallois, plusieurs cas d'occupation non conforme ont été observés : dépassement des surfaces autorisées, mobilier non réglementaire, empiètement sur les cheminements piétons ou sur les bandes cyclables. Ces situations nuisent à la qualité de l'espace public et peuvent générer des tensions entre usagers.



La commission Environnement fait quelques préconisations pour un meilleur contrôle et une application des règles :

Campagne de sensibilisation auprès des restaurateurs, pour rappeler les règles et encourager une occupation responsable et respectueuse de l'espace public.

Renforcer les contrôles de terrain par la police municipale, notamment en soirée et en fin de semaine, périodes où les débordements sont les plus fréquents.

Obligation d'affichage visible de l'autorisation d'occupation temporaire (AOT) sur la vitrine de chaque établissement, précisant les conditions (surface, horaires, type de mobilier). La commission a constaté que cela est rarement mis en application.

Création d'un registre public des AOT, accessible en ligne, permettant aux citoyens et aux agents de vérifier les autorisations en cours.

Coordination renforcée entre les services municipaux (urbanisme, commerce, police municipale) pour assurer un suivi cohérent et réactif des situations non conformes.

RECOMMANDATION 6 – CONCEVOIR UN PLAN DE SENSIBILISATION ET D'ÉDUCATION A LA HAUTEUR DES ENJEUX

Développer une culture du vélo et de la marche à pied

La commission recommande la mise en œuvre d'un plan ambitieux de sensibilisation et d'éducation visant à développer une véritable culture du vélo et de la marche à pied à Levallois. Ce plan doit permettre de réduire les tensions liées aux incivilités tout en favorisant une cohabitation apaisée dans l'espace public.

Elle repose sur trois piliers complémentaires : sensibiliser, éduquer, et fédérer.

I. SENSIBILISATION : CHANGER LES MENTALITES

Au-delà des actions de contrôle et de verbalisation, la commission insiste sur l'importance de la prévention et de la pédagogie pour faire évoluer durablement les comportements et faire prendre conscience du danger que l'on fait courir aux autres et à soi-même. Une stratégie de communication ciblée et bienveillante peut contribuer à désamorcer les tensions, à renforcer le respect des règles et à favoriser une cohabitation apaisée entre les différents usagers de l'espace public.

1. Affichage urbain dans les lieux stratégiques

La mise en place d'affiches permet de rappeler les règles de manière simple et positive pour contribuer à créer une culture du respect et de la courtoisie dans l'espace public.



Exemple de message qui pourrait se faire sur les Abeilles.

Exemple de la Métropole de Montpellier : campagne de communication lancée en mars 2023. Sous l'accroche « Partager la rue », les affiches s'adressent principalement aux cyclistes pour les inviter, face aux changements d'usage, à adapter leurs pratiques et à être davantage vigilants et respectueux des autres.



Exemple de la Ville de Miramas en 2023 campagne contre les incivilités routières.



Exemple de la Ville de Lyon : En 2023, la ville lance une campagne, en partenariat avec la préfecture et la métropole, pour sensibiliser les usagers de l'espace public au respect des règles de sécurité pour un bon partage de la rue. Les visuels, « d'une tonalité positive, rassembleuse et engageante », déclinent les grands modes de déplacement urbains (la marche, le vélo, la trottinette et la voiture).



2. Création d'un guide de partage de la rue

La commission propose la création d'un guide de partage de la rue, à destination des habitants, des usagers et des acteurs locaux. Ce document aurait pour vocation de clarifier les règles de cohabitation entre les différents modes de déplacement (piétons, cyclistes, automobilistes, trottinettes, etc.), de rappeler les droits et devoirs de chacun, et de promouvoir une culture du respect mutuel dans l'espace public.

Ce type de guide, à la fois pédagogique et pratique, pourrait inclure :

- Des illustrations des bons comportements à adopter,
- Des exemples d'incivilités fréquentes et leurs conséquences,
- Des rappels réglementaires (code de la route, zones partagées, priorités),
- Des conseils pour une mobilité apaisée et inclusive.

La Ville de Clichy a d'ailleurs récemment édité un guide des mobilités douces dans lequel sont rappelées les règles du partage de l'espace public, la cohabitation entre les vélos et les piétons, le réseau cyclable, etc, tout comme la Ville de Montpellier qui publie un guide de partage de la rue ([*cf. annexe 4*](#)).

Ce guide pourrait être inséré dans un Info Levallois spécial mobilité ou faire partie d'une rubrique mensuelle dans le magazine municipal.

3. Valorisation des bonnes pratiques dans l'Info Levallois ou sur les réseaux sociaux

La publication régulière d'articles dans *Info Levallois*, comme par exemple « *Levallois, ville apaisée : et si on essayait ?* », permettrait de sensibiliser les habitants aux enjeux de la mobilité active et du respect mutuel. Une rubrique dédiée sur le site de la Ville et ses réseaux sociaux pourrait relayer les initiatives citoyennes, les témoignages inspirants et les actions exemplaires menées localement.

II. ÉDUCATION : FORMER L'ENSEMBLE DES USAGERS

Des actions pédagogiques ciblées doivent être proposées, à destination des enfants, des adultes, des seniors.

1. Des ateliers pratiques pour tous les âges

Pour les enfants : En complément des modules de sécurité routière par la PM et les éducateurs sportifs dans les écoles, en partenariat avec les établissements scolaires et les services municipaux, des parcours à vélo, des jeux de rôle ou des simulations de traversée pourraient être organisés dans les cours d'école ou sur des espaces publics aménagés.

Pour les adultes : Proposer des sessions gratuites de "remise à niveau" sur les mobilités douces, telles que "Savoir rouler à vélo en ville" ou "Utiliser une trottinette en toute sécurité", en lien avec les associations locales de cyclistes. Ces formations pourraient être organisées dans des lieux municipaux ou lors d'événements publics.

Pour les seniors : Mettre en place des ateliers spécifiques sur les réflexes à adopter face aux nouveaux usages de l'espace public, comme "*Comment traverser une piste cyclable en sécurité ?*" ou "*Comprendre les nouveaux modes de déplacement*". Ces ateliers pourraient être animés dans les résidences seniors ou les centres sociaux de Levallois.

2. Des événements grand public pour mobiliser

Journée "Ville apaisée" ou journée « zéro incivilité » : Organiser une journée annuelle durant laquelle certaines rues sont temporairement fermées à la circulation motorisée pour accueillir des animations autour de la mobilité : parcours sécurisés pour enfants, démonstrations de freinage, ateliers de réparation de vélos, stands d'information.

Ce type d'événement pourrait s'inspirer des Journées sans voiture organisées dans plusieurs villes franciliennes.

Cette journée mobiliserait les agents municipaux, les policiers municipaux et les jeunes du Conseil Communal des Jeunes (CCJ). Ces journées seraient l'occasion de distribuer des supports pédagogiques et des objets utiles (gilets réfléchissants, autocollants, flyers), tout en engageant un dialogue direct avec les usagers sur les bonnes pratiques de mobilité et de partage de l'espace public.

Poursuivre les balades culturelles à vélo dans le cadre de Mai à Vélo : Les initiatives déjà proposées par la Ville dans le cadre de Mai à Vélo devraient se poursuivre.

Proposer la journée du Vélo : Ateliers de réparation vélos, Initiations vélo, Bourse aux vélos, Randonnées vélo, Challenge vélo, Stand sécurité routière et croix rouge, Présences des associations vélos...

Exemple à Neuilly-sur-Seine



III. IMPLIQUER ET FÉDÉRER

La transformation des mobilités et du partage de l'espace public ne peut se faire sans l'implication active des habitants. En tant qu'usagers quotidiens de la ville, ils sont les premiers concernés par les aménagements, les règles de circulation, les usages émergents et les conflits d'usage. Leur mobilisation est donc essentielle pour garantir l'acceptabilité des projets et leur pertinence.

Les réunions des conseils de quartier restent un outil essentiel pour faire remonter les préoccupations locales et présenter les projets en cours. En intégrant systématiquement un

volet sur les mobilités et le partage de l'espace public, ces réunions peuvent devenir un levier de mobilisation et de pédagogie.

Les cafés-mobilité permettent des échanges informels autour des enjeux de déplacement et de cohabitation dans l'espace public. Ce format léger et accessible favorise la participation de publics qui ne se rendent pas aux réunions institutionnelles. Il peut être animé par des agents de la Ville ou des associations partenaires.

Exemple de Saint-Etienne Métropole : Des rencontres informelles dans des lieux publics (marchés, arrêts de bus...) ont permis de toucher une diversité d'usagers et de recueillir leurs avis sur le Plan de Mobilité. Des ateliers participatifs ont ensuite été organisés pour coconstruire les orientations du plan.

Les balades urbaines permettent d'observer l'ensemble des usages de l'espace public, les points de tension, les réussites et les dysfonctionnements. En marchant dans la ville avec les habitants, les élus et les techniciens, on favorise une approche sensible et partagée du territoire.

Pour aller plus loin... la commission a compilé une bibliographie pour ceux qui souhaitent se mettre au vélo ([*cf. annexe 5*](#)).

CONCLUSION

La Ville, bien que très dense et limitrophe de Paris, est perçue comme offrant une bonne qualité de vie, ceci sur la base de différents critères tels que la sécurité, les commerces, les sports/loisirs.

Constituée de quartiers qui ont leur propre identité et contribuent à son esprit « village », la ville dispose aussi d'espaces verts – parcs, bords de Seine – et d'une offre importante de services qui renforce son attractivité.

Pour la conserver, la Ville doit cependant s'adapter continuellement à l'évolution sociétale et aux aspirations de ses résidents.

Le domaine des mobilités, dont s'est emparé la Commission Environnement qui a produit ce rapport, constitue pour les élus et les services de la Ville, un axe de réflexion et d'actions qui peut contribuer positivement à cette attractivité et sa réputation.

La Commission qui s'est concentrée sur les mobilités actives (non motorisées) propose des pistes d'amélioration du cadre de vie des Levalloisiens et de ceux qui y travaillent, en s'appuyant notamment sur le résultat d'une enquête citoyenne qu'elle a lancée au mois d'avril dernier. Une pratique plus agréable et sécurisée du vélo et de la marche à pied s'inscrit également dans une perspective partagée de meilleure santé, de qualité de vie accrue, de souci de l'environnement.

De façon classique, une telle dynamique doit reposer sur une gouvernance convaincue et impliquée, une connaissance des meilleures pratiques mises en œuvre, une écoute et une sensibilisation régulière des usagers concernés, ainsi qu'une évaluation des adaptations qui auront été décidées.

Les membres de la Commission, tous engagés localement, espèrent que la Ville retiendra les propositions formulées et s'emparera pleinement du sujet du partage de l'espace public, qui mérite une approche globale, ambitieuse et inclusive.

Ce rapport n'a pu aborder qu'une partie des enjeux, faute de temps notamment. De nombreux sujets restent à explorer :

- La place de la voiture dans la ville,
- Les problématiques de stationnement,
- Le développement des navettes (« Les abeilles »),
- L'accessibilité,
- L'espace public comme lieu de vie (végétalisation, biodiversité, mobiliers urbains, espaces de repos...)
-

Ces thématiques devront faire l'objet de futurs travaux, dans une logique de co-construction avec les habitants et les acteurs du territoire. Le partage de l'espace public est un chantier ouvert, exigeant, mais essentiel pour construire une ville durable, apaisée et résolument tournée vers l'avenir.

ANNEXES

Annexe 1. Calendrier des réunions et des auditions

4 février 2025 – Réunion de lancement des travaux en présence de **Monsieur Guillaume GARDEY**, Directeur des Services Techniques et de **Madame Karine BONNAFI-DAVID**, Directrice Générale Adjoint en charge de l'Urbanisme et du Développement territorial.

25 février 2025 – Réunion de suivi

10 mars 2025 – Audition de **Madame Isabelle COVILLE**, Adjointe au Maire déléguée au Développement durable, aux Mobilités, à la Lutte contre l'habitat indigne, à la Rénovation énergétique et aux Associations. Conseillère territoriale Paris Ouest la Défense.

7 avril 2025 – Audition de **Madame Sophie DESCHIENS**, Adjointe au Maire déléguée à la voirie, aux espaces verts, à l'environnement et aux bâtiments municipaux, Conseillère Régionale d'Ile-de-France, Conseillère Territoriale Paris Ouest la Défense, assistée de **Monsieur Guillaume GARDEY**, Directeur des Services Techniques.

22 mai 2025 – Audition de **Monsieur Bertrand GABORIAU**, Adjoint au Maire délégué à la sécurité publique, assisté de **Monsieur Cyril MARLE**, Directeur de la sécurité publique, de **Monsieur Stéphane ESNAULT**, Responsable adjoint de la Police Municipale et de **Monsieur Olivier LANDAIS**, Responsable de la Police administrative.

5 juin 2025 – Réunion de suivi

24 juin 2025 – Réunion de suivi

23 septembre 2025 – Réunion de suivi

16 octobre 2025 – Réunion de finalisation du rapport

Annexe 2. Synthèse de l'enquête publique sur la plateforme Pensons Ensemble Levallois du 1^{er} au 27 avril 2025.

Synthèse de la thématique motorisée (voitures, scooters, etc.) (150 répondants)

43 % des répondants utilisent ce type de véhicule occasionnellement, selon les besoins.

30 % n'y ont jamais recours, ce qui témoigne d'une bonne accessibilité locale à pied, à vélo ou en transports en commun.

Seule une minorité (19 %) y a recours régulièrement, dont :

8,7 % tous les jours,

10,7 % plusieurs fois par semaine,

7,3 % uniquement le week-end.

Motifs de déplacement (105 réponses)

Les déplacements concernent avant tout :

Les courses et commerces (58),

Le travail, l'école, les visites familiales ou amicales (32),

Les loisirs et activités sportives (29),

Les sorties culturelles ou touristiques (27),

Les rendez-vous médicaux (22).

Les trajets professionnels ponctuels ou administratifs restent marginaux.

L'usage des véhicules motorisés reste ponctuel et de complément. La majorité des déplacements se font via des modes doux ou collectifs, illustrant une mobilité de proximité bien ancrée à Levallois.

Fluidité du trafic (102 réponses)

77 % des répondants jugent la circulation moyennement à plutôt fluide.

Les difficultés sont concentrées sur les heures de pointe, en particulier :

17h–20h (83 % des 89 répondants), Puis 6h–9h (45 %).

Stationnement en journée (96 réponses)

Les automobilistes utilisent principalement le parking public (45) et la voirie (43). le parking privé (33) est moins sollicité en journée.

Stationnement le soir (96 réponses)

La grande majorité (69) stationne leur véhicule dans un parking privé.

Cela contribue à réduire la pression sur la voirie nocturne.

Difficulté à se garer sans place dédiée (73 réponses)

66 % déclarent que le stationnement en surface est difficile, seuls 35 % trouvent une place facilement.

Près de 40 % mettent plus de 10 minutes à trouver une place,

Seuls 13 % trouvent une place en moins de 5 minutes.

Synthèse de la thématique Piétons (160 répondants)

Une pratique très répandue de la marche :

- 95 % des répondants déclarent se déplacer à pied au moins plusieurs fois par semaine, preuve d'une forte appropriation de la marche dans les mobilités du quotidien.
- La marche est essentiellement utilitaire : pour les courses (142 citations), les loisirs (95), les soins médicaux (87) ou les trajets vers le travail/école (74) et les transports (79).

Des difficultés identifiées :

- 58 % des répondants déclarent rencontrer des difficultés en tant que piéton.
- Les obstacles rencontrés sont de deux ordres :
 - Comportementaux :
 - Incivilités (84 %) : stationnement sauvage, 2-roues motorisés ou non sur les trottoirs, non-respect des feux ou priorités.
 - Nuisances : trottinettes rapides, déjections canines, bruit, circulation à contresens.
 - Structurels :
 - Trottoirs étroits (72 %) et encombrés (55 %) : mobilier urbain, poubelles, terrasses, chantiers.

- Passages piétons dangereux (35 %) et signalisation déficiente.
 - Accessibilité PMR jugée insuffisante par près de 50 % des répondants.
- Les rues les plus citées pour leurs difficultés : Rue Louis Rouquier, Président Wilson, Paul Vaillant-Couturier, Voltaire, Edouard Vaillant, Victor Hugo, etc.
 - Les nuisances liées aux terrasses, chantiers et poubelles sont particulièrement pointées.
 - Les abords des écoles sont jugés dangereux du fait du stationnement anarchique, de l'agitation et des incivilités.

Un sentiment de sécurité contrasté

- 67 % des répondants se sentent plutôt ou très en sécurité.
- Mais près de 36 % expriment un sentiment d'insécurité, lié à la cohabitation difficile avec les autres modes de déplacement et à un aménagement perçu comme peu protecteur.

Synthèse de la thématique cycliste (54 répondants)

Pratiques cyclables

61 % des répondants ne se déplacent jamais à vélo à Levallois.

25 % l'utilisent au moins une fois par semaine, principalement pour les loisirs, le travail, l'école ou les courses.

L'usage du vélo personnel reste majoritaire.

Difficultés rencontrées

68 % des cyclistes disent avoir rencontré des difficultés.

Le sentiment de sécurité est faible :

28 % se sentent peu ou pas en sécurité,

Seuls 3,8 % se sentent vraiment en sécurité.

Problèmes identifiés :

- Stationnement gênant : Voitures garées sur les pistes cyclables (rue Danton, Baudin, Anatole France...).

Double-file fréquente, notamment devant écoles et commerces.

Occupation des pistes par poubelles ou piétons, faute de trottoirs assez larges.

- Chaussées dégradées :

Bitume abîmé, trous et bosses dangereuses

- Infrastructures inadaptées ou insuffisantes :

Peu de pistes cyclables continues et sécurisées.

Trop de voies partagées avec les voitures, peu rassurantes.

Absence de balisage clair ou de signalisation spécifique.

Pistes existantes souvent fragmentées ou interrompues (ex : rue Edouard Vaillant, aux abords des écoles).

- Infrastructures souhaitées

Axes à renforcer ou créer

Plus de stationnements vélo

Meilleure différenciation des espaces vélo/moto.

Synthèse de la thématique transports en commun (120 répondants)

Seuls 10 % des répondants utilisent quotidiennement les transports en commun.

L'usage est majoritairement occasionnel, et près de 20 % ne les utilisent jamais.

Modes de transport privilégiés

- Les métros et bus RATP sont les plus utilisés.
- Le train est davantage utilisé pour les déplacements longue distance.
- La navette municipale « Les Abeilles » reste peu utilisée.

Niveau de satisfaction

- 91 % des répondants sont satisfaits ou très satisfaits des transports en commun à Levallois.
- 25 % se déclarent très satisfaits.

Problèmes rencontrés

Les usagers pointent :

- Des problèmes de régularité : retards, fréquence insuffisante.

- Le manque d’alternatives (ex. : seulement une ligne de métro, la ligne 3).
- Des critiques sur le confort, l’accessibilité et la tarification.
- Des nuisances sonores, notamment celles liées aux navettes « Abeilles ».
- Un manque d’information sur les navettes
- Une couverture insuffisante du territoire intra-muros par certains transports.

A la question 35, les participants étaient invités à proposer des pistes d’amélioration pour améliorer leurs déplacements.

Résumé des réponses :

Amélioration des déplacements à vélo

Développement du réseau cyclable : création de pistes cyclables continues, sécurisées, bidirectionnelles, notamment dans le sens Clichy-Neuilly et sur le pont de Levallois.

Sécurisation accrue : aménagements aux intersections, séparation claire de la chaussée, contrôle du stationnement gênant (voitures sur pistes).

Stationnements vélo : multiplication et sécurisation, notamment pour vélos cargos.

Espaces piétons

Élargissement des trottoirs : mention fréquente du manque d’espace pour poussettes, fauteuils roulants, piétons.

Piétonnisation partielle du centre-ville

Libération des trottoirs : lutte contre les trottinettes, vélos, poubelles, terrasses et véhicules mal garés.

Sécurisation : feux supplémentaires à certains carrefours, passages piétons mieux signalés et entretenus.

Transports en commun

Navette "Les Abeilles" : Refonte des trajets (meilleure desserte centre-ville / périphérie),

Fréquence insuffisante et horaires non respectés,

Manque d’information sur les horaires (applications, arrêts mal indiqués).

Communication améliorée : carte des itinéraires, horaires des Abeilles en temps réel.

Bus : Demande de plus de régularité et fluidité (souvent bloqués par des livraisons ou stationnements gênants).

Métro : Critique du manque d'accessibilité (pas d’ascenseurs ni escalators),

Préférence pour la ligne 1 à cause de la surcharge et du manque de confort de la ligne 3.

Stationnement et circulation

Réduction du stationnement en surface : en faveur de la végétalisation, du stationnement souterrain, et de la fluidité.

Stationnement intelligent : Durée limitée en surface, Tarification sociale (selon quotient familial), Plus de zones pour les sorties d'école.

Lutte contre les incivilités : double file, voitures en triple file, nuisances sonores.

Vitesse automobile : passage à 30 km/h généralisé, surtout dans les zones résidentielles, abords d'écoles et rues longues (ex. : Président-Wilson, Anatole-France).

Verbalisation des incivilités

Cyclistes grillant les feux, circulant sur trottoirs, stationnements dangereux.

Accessibilité

Amélioration des accès aux gares, notamment entrée secondaire de Clichy-Levallois,

Trottoirs et passages adaptés pour personnes à mobilité réduite.

Autres suggestions

Végétalisation

Coordination des travaux pour limiter les nuisances

Annexe 3. Récapitulatif des principales contraventions en France en 2025,

Infractions courantes à vélo et sanctions

Infraction	Sanction
Griller un feu rouge ou un stop	Amende jusqu'à 135 €
Circuler sur le trottoir (sauf < 8 ans)	Amende jusqu'à 135 €
Ne pas emprunter une piste cyclable obligatoire	Amende de 35 €
Absence d'éclairage ou de catadioptres	Amende de 35 €
Absence de sonnette audible à 50 m	Amende de 35 €
Conduite en état d'ivresse ($\geq 0,5$ g/L)	Amende jusqu'à 750 € , tribunal
Usage du téléphone ou écouteurs en roulant	Amende de 135 €
Transport d'un enfant sans casque (<12 ans)	Amende de 35 €
Transport d'un passager sur le guidon/selle	Amende de 35 €
Se faire remorquer par un véhicule	Amende de 35 €

À noter

- **Pas de retrait de points** sur le permis pour les cyclistes.
- En cas de **accident grave ou récidive**, le vélo peut être **saisi** et le cycliste **placé en garde à vue**.
- Le **casque est obligatoire** pour les enfants de moins de 12 ans, recommandé pour tous.
- Le **gilet haute visibilité** est obligatoire **hors agglomération**, la nuit ou par mauvaise visibilité.

Infractions et sanctions applicables aux trottinettes électriques

Infraction	Sanction
Dépassement de la vitesse maximale (25 km/h)	135 € d'amende
Circulation sur trottoir sans autorisation	135 €
Absence d'assurance responsabilité civile	Jusqu'à 3 750 € + immobilisation
Transport d'un passager	135 €
Usage d'écouteurs ou téléphone en roulant	135 €
Non-respect des équipements obligatoires	35 à 150 € selon le manquement
Stationnement hors zone autorisée	Amende + enlèvement possible
Circulation en double file	135 €
Absence de feux ou de dispositifs réfléchissants	35 à 150 €
Non-port du casque pour les < 12 ans	35 €

Règles de circulation

- **Interdiction de circuler sur les trottoirs**, sauf signalisation expresse.
- **Obligation d'utiliser les pistes cyclables** quand elles existent.
- **Interdiction de circuler sur voies rapides.**
- **Stationnement** uniquement dans les zones prévues.
- **Âge minimum** : 14 ans pour conduire une trottinette électrique.

Exemples d'infractions à vélo sanctionnables par la Police municipale

Infraction	Amende	Observations
Circulation sur trottoir (sauf < 8 ans)	135 €	Interdit sauf autorisation locale
Non-respect d'un feu rouge ou stop	135 €	Pas de retrait de points
Absence d'éclairage ou de catadioptrés	35 €	Obligatoire la nuit ou par mauvaise visibilité
Absence de sonnette audible à 50 m	35 €	Obligatoire
Circulation en état d'ivresse ($\geq 0,5$ g/L)	Jusqu'à 750 €	Tribunal possible, saisie du vélo
Usage du téléphone ou écouteurs	135 €	Interdit en roulant
Transport d'un enfant sans casque (<12 ans)	35 €	Casque obligatoire
Circulation en sens interdit	135 €	Fréquente en zone urbaine
Refus de priorité ou de contrôle	Jusqu'à 750 €	Peut entraîner garde à vue

Exemples d'infractions en voiture sanctionnables par la Police municipale

Infraction	Amende	Retrait de points
Stationnement gênant ou interdit	35 à 135 €	Enlèvement possible
Non-respect des feux tricolores	135 €	Oui

Infraction	Amende	Retrait de points
Téléphone tenu en main	200 €	3 points
Non-port de la ceinture	135 €	3 points
Circulation sur voie interdite	135 €	Oui
Refus de priorité ou franchissement de ligne	135 €	3 points

Annexe 4. Exemples de guides

Clichy



Montpellier : [Guide du partage de la rue 1.pdf](#)



Annexe 5. Bibliographie « donner envie de se mettre au vélo »

Pour les enfants et famille :

- En selle de David Henson, traduit du suédois par Catherine Renoud Ed Cambourakis – avril 2024
- Emeline et Olympe d’Emeline Parizel, Dessins de Jean-Pierre Bonnafous – février 2025
- Le bonheur en roue libre – les 25 plus belles voies vertes de France de Michel Bonduelle éditions Ouest-France - 2016

Pour les aménageurs :

- Guide des aménagements cyclables de Paris en Selle « faire du vélo une évidence » - 2019
- Pourquoi pas le vélo ? Envie d’une France cyclable de Stein Van Oosteren éditions écosociété - 2021

Pour aller plus loin, à vélo :

- L’art du vélo essai de David Le Breton, sociologue et anthropologue - éditions Payot – avril 2024
- Petite philosophie des mobilités - la route, école de la patience Apolline Guillot et Anne Lavaud éditions philosophie magazine – avril 2025
- Sociologie du vélo David Sayagh éditions La Découverte – octobre 2025

Filmographie

- Le film « COP29 Bike Ride : 6500 km pour le vélo au quotidien et la réduction de notre empreinte carbone » - 2025
- Why we cycle ? court-métrage réalisé par Arne Gielen et Gertjan Hulster – 2017
- Together we cycle film réalisé par Gertjan Hulster et Arne Gielen parce que les Pays-Bas sont le royaume du vélo mais cela n'a pas toujours été le cas – 2020
- Tous en selle « LE PREMIER FESTIVAL DE FILMS 100% VELO » 6ème édition novembre 2025
- Le festival des films de voyages à vélo par Cyclo Camping International – chaque année en février

