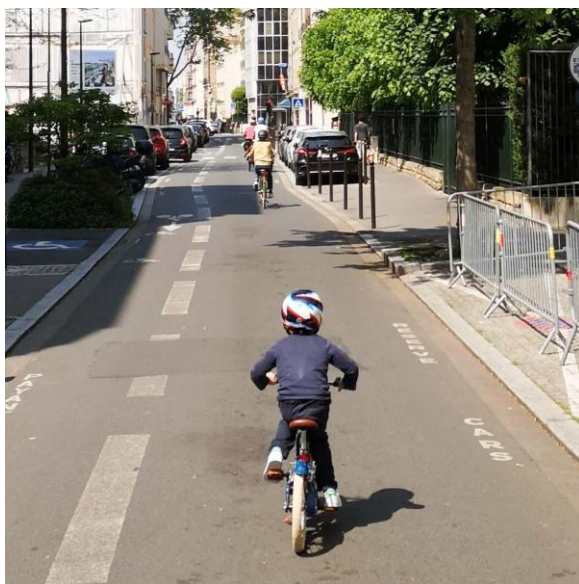




Municipales 2026 Boulogne-Billancourt

15 propositions pour une ville cyclable et apaisée



Janvier 2026

Selon l'enquête des Etats généraux de l'espace public (Opinionway, 2023), **65% des participants souhaitent que tout soit mis en œuvre pour faciliter les mobilités douces** (marche et vélo).

Près d'un Boulonnais ou d'une Boulonnaise sur trois (29 %) se déplace à vélo au moins une fois par semaine.

Cette enquête montre aussi que **79% des répondants souhaitent que la sécurité des cyclistes soit renforcée**. C'est un projet prioritaire pour 47% des répondants.

Le Baromètre vélo 2025 confirme cette forte attente de sécurité des personnes à vélo. Elles veulent pouvoir rouler partout dans Boulogne-Billancourt sur des aménagements cyclables qui les protègent du trafic motorisé.

Boulogne-Billancourt est perçue comme une ville hostile à la pratique du vélo. Les nombreuses coupures cyclables qui demeurent aux portes, sur les ponts, sur les places, les quais, les ronds-points et les carrefours empêchent un usage plus large du vélo. Une telle situation est néfaste à la santé et au bien-être des habitants. Elle nuit également à l'attractivité et à l'activité économique de notre commune.

Aujourd'hui, encore trop de Boulonnaises et Boulonnais n'ont pas la possibilité de choisir le vélo. Parce qu'il n'y a pas de pistes cyclables proches de chez eux mais aussi parce qu'ils ne se sentent pas suffisamment à l'aise pour rouler dans les rues de Boulogne-Billancourt.

Demain, chaque Boulonnaise et Boulonnais doit être libre de pouvoir choisir le vélo, quel que soit son quartier, son âge, son genre ou sa catégorie sociale.

Face à ces défis, **la transformation de Boulogne-Billancourt est une nécessité. Tous les grands axes de trafic de transit motorisé doivent avoir leur piste cyclable. Tous les quartiers doivent aussi se transformer.**

Le prochain ou la prochaine maire de Boulogne-Billancourt doit garantir la protection des personnes qui se déplacent à pied et à vélo en **adoptant la vision zéro mort, zéro blessé grave dans les rues de notre ville**. Cela passe par l'aménagement et par la mobilisation de la police municipale et nationale pour prévenir les comportements dangereux.

Nous présentons ici les principaux enseignements du Baromètre vélo 2025 et nos 15 propositions pour faire de Boulogne-Billancourt une ville cyclable et apaisée.

15 PROPOSITIONS POUR UNE VILLE CYCLABLE ET APAISEE

Un réseau cyclable continu et sécurisé dans tout Boulogne-Billancourt

1. Action prioritaire : mettre en place un nouveau plan global de circulation
2. Réaliser le réseau structurant de pistes cyclables du Plan Vélo GPSO
3. Mettre 100% des rues en double-sens cyclable
4. Sécuriser les intersections et les connexions avec les villes voisines

Protéger les cyclistes et les piétons

5. S'engager dans une vision 0 mort, 0 blessé grave
6. Rendre le 30km/h effectif dans toutes les rues
7. Développer des rues aux écoles
8. Axer l'action de la police municipale sur la protection des usagers vulnérables de l'espace public
9. Agir pour une meilleure cohabitation entre piétons et personnes à vélo
10. Assurer la continuité cyclable lors des travaux de voirie.
11. Agir pour des quartiers calmes et végétalisés qui favorisent la vie locale
12. Doubler l'offre de stationnement vélo

Le vélo accessible à toutes et tous

13. Généraliser le "Savoir Rouler à Vélo" dans toutes les écoles primaires publiques et privées
14. Développer une vélo-école municipale et proposer l'apprentissage du vélo ou la remise en selle dans les cours du soir pour adultes proposés par la Ville.
15. Permettre de tester différents modèles de vélos adaptés avec l'accompagnement de personnes formées, renforcer le montant des aides existantes et la communication sur ces dispositifs.

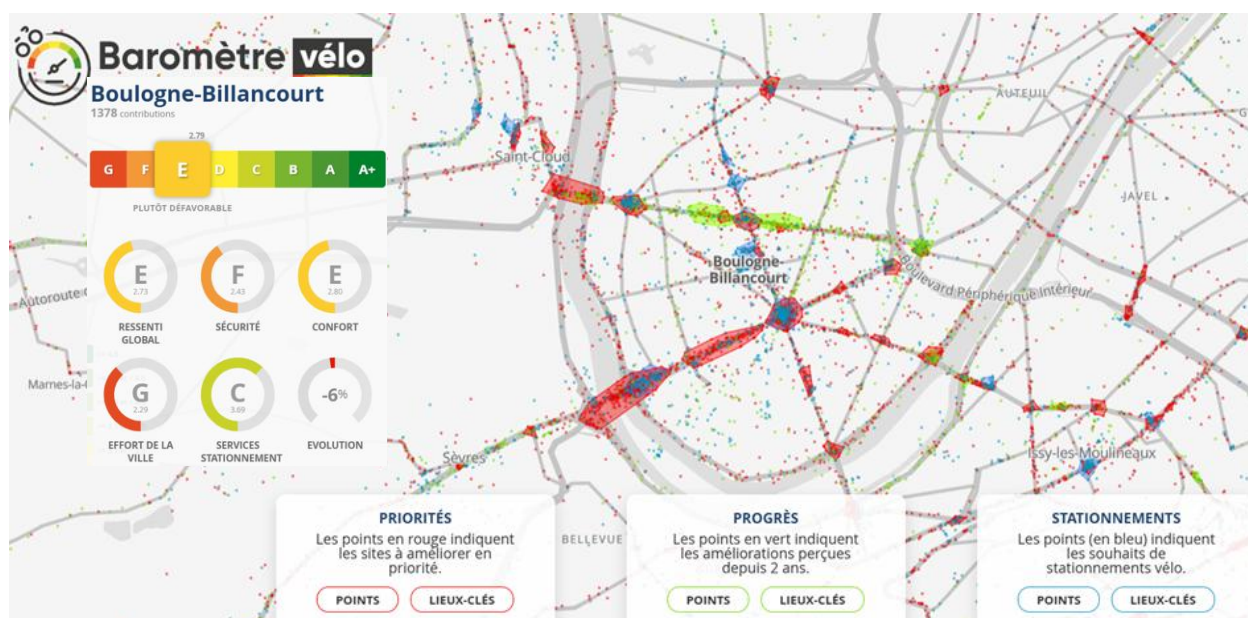


A. Principaux enseignements du Baromètre vélo 2025

Le Baromètre vélo est une enquête citoyenne de référence qui permet d'éclairer les attentes, les motivations et les freins vécus par la diversité des personnes à vélo, mais également les freins à la pratique rencontrés par les non-cyclistes. En 2025, plus de 334.000 contributions ont été reçues provenant de plus de 15.000 communes.

Les 5 composantes essentielles d'un climat vélo :

- **la sécurité de son déplacement à vélo** (continuité et qualité des aménagements, etc.)
- **le confort de son trajet** (entretien, signalisation, etc.)
- **les efforts de la commune pour améliorer la situation**
- **l'équipement de la commune en stationnement vélo et services essentiels** (réparation, entretien, etc.)
- **le ressenti général**



Par rapport aux notes moyennes des Hauts-de-Seine, Boulogne-Billancourt est une ville bien notée pour :

- la disponibilité de stationnement vélo
- la location des vélos
- les ateliers de réparation vélo

Elle est mal notée pour :

- la sécurité, notamment sur les grands axes
- la dangerosité pour les enfants et les personnes âgées
- les carrefours et les ronds-points
- les efforts de la commune

Synthèse des commentaires libres des contributeurs

Boulogne-Billancourt est perçue comme l'une des villes les moins accueillantes d'Ile-de-France pour les cyclistes. Malgré un terrain favorable (ville plate, distances courtes), la politique locale est jugée défavorable au vélo et l'insécurité routière dissuasive.

Les propositions concrètes et attentes des contributeurs :

- Créer de vraies pistes protégées séparées du trafic motorisé
- Sécuriser les carrefours et ronds-points (Marcel Sembat, Pont de Sèvres)
- Assurer la continuité des itinéraires et les liaisons avec les villes voisines
- Renforcer la verbalisation des infractions
- Revoir la place de la voiture (suppression de stationnement, zones 30 effectives)
- Associer les cyclistes aux décisions d'aménagement.

Pour améliorer la pratique du vélo, les contributeurs proposent en priorité :

- Entretien pistes/bandes cyclables
- Réseau cyclable complet, sans coupure
- Itinéraires rapides et directs
- Modération de la vitesse des véhicules motorisés
- Stationnements vélos adaptés et sécurisés.



B. 15 propositions pour une ville cyclable et apaisée

Pour un réseau cyclable continu et sécurisé dans tout Boulogne-Billancourt

1. Action prioritaire : mettre en place un nouveau plan global de circulation

Boulogne-Billancourt est une ville 100% accessible à pied et en voiture. Il est d'intérêt général qu'elle devienne 100% cyclable.

Pour y parvenir, il faut des pistes cyclables sur les axes de transit motorisé et pas de trafic de transit motorisé en dehors de ces axes.

Un plan global de circulation est la clé pour canaliser le trafic motorisé sur les axes de transit et éviter les raccourcis par les rues secondaires. Cette approche a pour vocation d'apaiser les rues résidentielles, avec le bénéfice supplémentaire de fluidifier la circulation motorisée sur les grands axes.

Il est possible de rendre la ville cyclable sans attendre le réaménagement de la place Marcel Sembat.

Les **réseaux structurants** de différents modes de déplacement (motorisé, vélo, marche...) ne coïncident pas nécessairement. Il est même préférable de les séparer, afin de minimiser les croisements des flux des différents modes.

Des pistes cyclables sur les axes de trafic motorisé restent nécessaires car de nombreuses destinations se trouvent sur ces axes.

Il est nécessaire de hiérarchiser les axes de circulation :

- **Les artères structurantes.** Elles sont en nombre réduit car soigneusement choisies pour leur largeur. Elles peuvent accueillir du trafic motorisé de transit avec des aménagements cyclables physiquement séparés.
- **Les rues locales, à vocation de desserte locale.** Elles ne peuvent pas accueillir du trafic motorisé élevé car elles ne sont pas assez larges pour séparer les vélos.

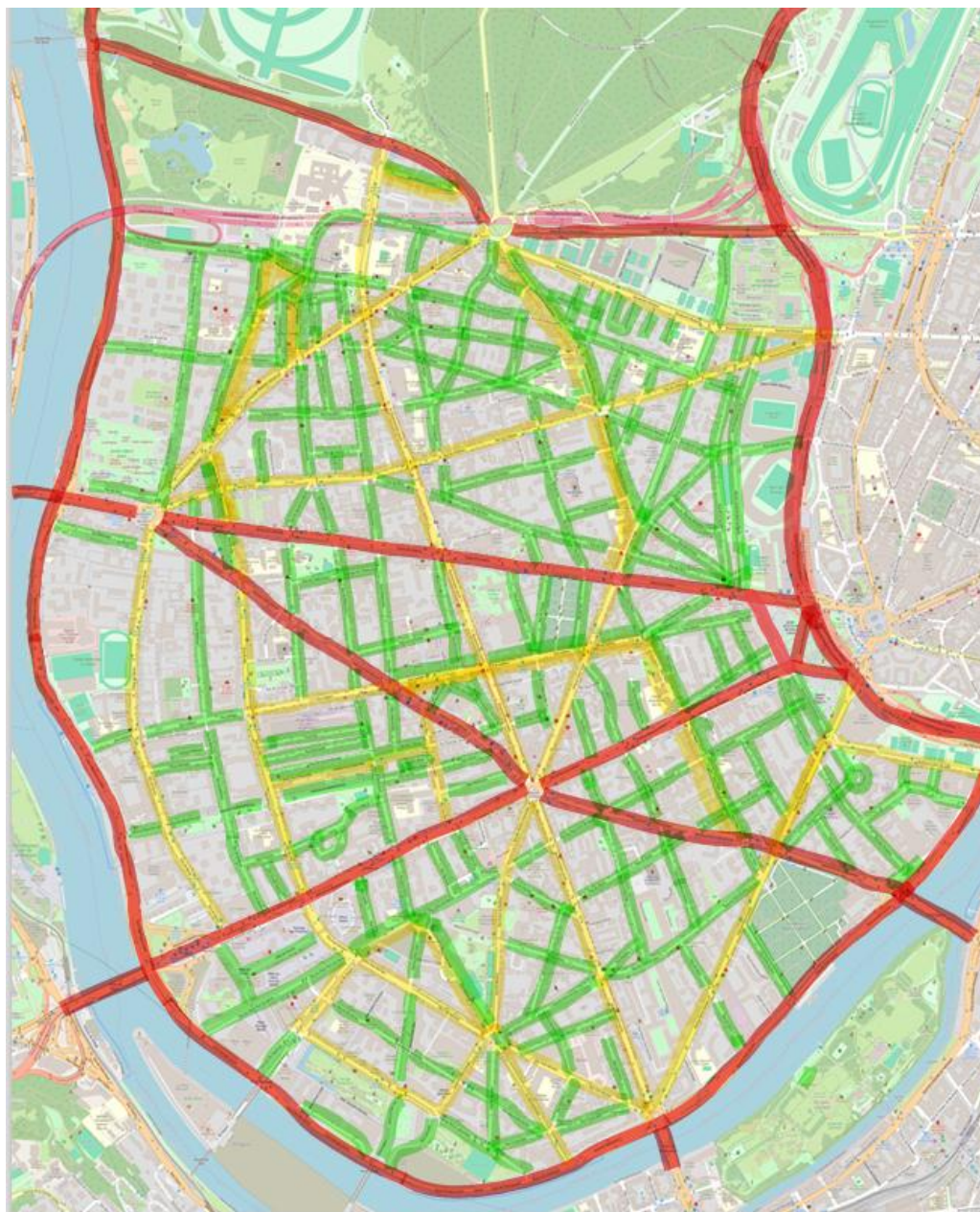
Nous proposons de distinguer 3 types de rues selon leurs fonctions : transit motorisé, bus et usage riverain.

- **Axes structurants pour le trafic de transit motorisé.**
Ces axes assurent les 3 fonctions : transit motorisé, bus, usage riverain.
Ils doivent être aménagés avec des pistes cyclables sécurisées, confortables et continues. Elles doivent être physiquement séparées des voies de circulation motorisée et des trottoirs (à réserver aux piétons).
- **Axes structurants Bus.**
Sur ces axes, le trafic de « transit » motorisé est supprimé.
Ils sont réservés à la circulation des bus et à la desserte locale (commerces et riverains).
Ces axes sont compatibles avec la pratique du vélo.
- **Rues à usage Riverain dont commerces de proximité**
Dans ces rues, les fonctions « Transit » et « Bus » sont supprimées.
Le trafic motorisé est réservé aux riverains et aux commerces de proximité.
Ces rues sont compatibles avec la pratique du vélo.

Exemples d'aménagements pour mettre en œuvre un plan global de circulation

- Les sens uniques tête-bêche avec double-sens cyclable généralisé
- La semi-impasse, le filtre modal ou une impasse filtrante. Le passage n'est plus possible en un point déterminé sauf pour les vélos.
- Les mouvements véhicules motorisés sont restreints au carrefour mais possibles à vélo.
- Les aménagements spécifiques pour un itinéraire bus : filtre bus, tête-bêche avec contresens, alternat, borne rétractable.

Exemple de hiérarchisation des axes de circulation



Axes structurants Transit motorisé
Axes structurants Bus
Rues usage Riverain dont commerces

2. Réaliser le réseau structurant de pistes cyclables du Plan vélo Grand Paris Seine Ouest

Pour garantir la sécurité des Boulonnaises et Boulonnais, **il faut équiper les grands axes d'un aménagement cyclable protégé du trafic motorisé et capacitaire pour constituer le réseau structurant de Boulogne-Billancourt.**

Il faudra faire des choix entre les différents usages : passer certaines voies à sens unique pour le trafic motorisé par exemple. Les axes étant interdépendants entre eux, pour faire ces choix de manière judicieuse, **il faudra réfléchir de façon globale, à l'échelle de Boulogne-Billancourt, en associant l'ensemble des parties prenantes (ville, département, préfecture, associations...).**



Réseau cyclable structurant cible (Plan vélo GPSO – 2021-2025)

3. Mettre 100% des rues en double-sens cyclable

Dans un Boulogne-Billancourt à 30km/h, il est impératif **d'autoriser le double-sens cyclable dans toutes les rues.**

Facile et rapide à mettre en œuvre, c'est une modalité sûre qui simplifie la vie des cyclistes et leur permet de trouver des itinéraires alternatifs pour éviter d'emprunter les axes qui restent hostiles au vélo.

Dans certaines rues étroites avec stationnement latéral, la suppression de quelques emplacements pourrait faciliter le croisement de véhicules motorisés et vélos.

4. Sécuriser les intersections et les connexions avec les villes voisines

Les carrefours ne sont pas généralement sécurisants :

- espace peu lisible et prêtant à confusion,
- feux placés de manière peu logique et/ou utile,
- mouvements tournants automobiles en conflit avec les traversées piétonnes et vélos,
- zones de stockage sous-dimensionnées voire oubliées,
- ressauts pénibles, décourageants et même dangereux.

Les meilleures pratiques, venues des Pays-Bas, sont encore mal comprises et appliquées.

Le phasage de feux continue d'envoyer des flux de véhicules motorisés tournants massifs dans la trajectoire des vélos et des piétons, les mettant directement en danger.

Le prochain mandat doit être l'occasion de réfléchir collectivement à une **approche cohérente, unifiée et systématique pour sécuriser tous les carrefours de Boulogne-Billancourt**.

Les carrefours doivent tous inclure des itinéraires cyclables clairement identifiables, pratiques pour les vélos et séparés de la route lorsque le trafic est important.



Protéger les cyclistes et les piétons

Les personnes à vélo et les piétons sont victimes d'accidents dus à l'aménagement insuffisant des carrefours, à la négligence ou à l'imprudence de conducteurs et conductrices de véhicules motorisés.

Mais ils sont également victimes d'une autre forme de violence, volontaire - mises sous pression, dépassements rasants, insultes, agressions - qui vient souvent leur signifier que leur présence n'est pas tolérée sur la chaussée.

Le décès de Paul Varry en octobre 2024, écrasé volontairement par le conducteur d'un SUV alors qu'il circulait sur la piste cyclable du Boulevard Malesherbes à Paris, a été un choc pour de très nombreux cyclistes. Ils y ont vu le paroxysme d'une violence qu'ils et elles peuvent vivre quotidiennement dans les rues de nos villes comme à Boulogne-Billancourt.

Les Boulonnaises et les Boulonnais ont exprimé une forte demande de sécurité pour les personnes à vélo lors de l'enquête des Etats généraux de l'espace public (79% des répondants) et lors du Baromètre vélo 2025.

5. S'engager dans une vision 0 mort, 0 blessé grave

Nous souhaitons voir la ville de Boulogne-Billancourt s'engager dans une vision 0 mort, 0 blessé grave.

La vision 0 mort 0 blessé grave considère que chaque accident grave ou mortel est inacceptable. Cette vision suppose une démarche d'amélioration continue : il n'est pas possible que le nombre de blessés et de morts sur la route stagne. Seule une diminution jusqu'à la disparition est acceptable. Dès lors que l'on accepte que l'humain ne soit pas infailible lorsqu'il se déplace dans l'espace public, il est nécessaire de mettre en place des règles et des aménagements pour réduire les conséquences des erreurs humaines.

Cette approche a été développée en Suède dans les années 90, et mise en place dans des villes comme Helsinki en Finlande, ou la métropole de Lyon en France. Et ça fonctionne : à Helsinki, il n'y a eu aucun mort dans un accident de la route en 2024.

La première étape pour mettre en place cette démarche 0 mort, 0 blessé grave consiste, selon nous, à renforcer la coopération entre les différents acteurs (mairie, préfecture, associations), en mettant en place **un groupe de travail chargé de réaliser des analyses multifactorielles des accidents graves et mortels pour chercher à identifier toutes les causes de ces accidents, tant celles qui relèvent de l'infrastructure, que celles qui relèvent du comportement.**

De ces analyses pourront découler, notamment, des actions préventives visant à limiter les risques de survenue d'un accident similaire dans la même configuration.

6. Rendre le 30km/h effectif dans toutes les rues

Boulogne-Billancourt est passée à 30 km/h sur les voies communales. C'est une très bonne décision.

En effet, **la limitation de la vitesse est la première mesure de sécurité routière**. En cas de collision avec un motorisé, les chances de survie d'une personne percutée sont de 95% si le véhicule roule à 30 km/h, contre 55% si le véhicule roule à 50 km/h.

De plus, la baisse de la vitesse, en augmentant la sécurité réelle et perçue (moins de bruit, circulation automobile moins impressionnante), encourage le développement des mobilités actives.

C'est pourquoi **nous demandons que la vitesse sur toutes les voies départementales de Boulogne-Billancourt soit aussi limitée à 30 km/h**.

Les panneaux seuls ne suffisent pas à faire respecter les 30 km/h. Il faut généraliser les aménagements qui font baisser la vitesse dans les quartiers (oreilles de trottoirs, trottoirs traversants, écluses...).

7. Développer des rues aux écoles

Le travail sur le plan de circulation permet de réserver des rues aux vélos et aux piétons, avec éventuellement quelques passages de transports en commun.

Les rues aux écoles sont un bon moyen de justifier la pacification d'une rue. La pacification peut se faire avec la piétonnisation totale, partielle aux heures d'entrée et sortie d'école, ou des aménagements de voirie et évolution du plan de circulation des rues aux abords des établissements scolaires.

8. Axer l'action de la police municipale sur la protection des usagers vulnérables de l'espace public

La Ville doit mobiliser la police municipale pour sanctionner les comportements qui mettent en danger les piétons et les cyclistes, usagers vulnérables de l'espace public.

Nous demandons une priorisation de sanction des infractions qui les mettent en danger :

- stationnement automobile sur les pistes et les bandes cyclables, les sas vélo, les passages piétons et les trottoirs,
- non-respect de la priorité piétonne par les automobilistes, comme par les cyclistes,
- excès de vitesse,
- refus de priorité aux cyclistes qui vont tout droit par des automobilistes qui tournent à droite.

Cette verbalisation doit passer à la fois par l'utilisation des moyens de vidéo verbalisation présents dans notre ville que par des contrôles réalisés par les policiers municipaux dans les rues, à toute heure de la journée, ainsi que par l'implantation de radars automatiques de vitesse et de feux rouges.

Pour atteindre ces objectifs, il nous semble important de renforcer la **formation de tous les policiers municipaux aux enjeux spécifiques de la circulation à vélo et à pied**.

9. Agir pour une meilleure cohabitation entre piétons et personnes à vélo

L'essor rapide des déplacements à vélo à Boulogne-Billancourt a bouleversé les habitudes des piétons : plus silencieux, moins volumineux qu'une voiture, le vélo est moins facilement "détectable" et il est donc devenu compliqué de marcher "à l'oreille".

En plus de ce bouleversement des habitudes, certains comportements inacceptables (notamment les refus de priorité) d'une partie des cyclistes à l'égard des personnes se déplaçant à pied complexifient la relation entre piétons et cyclistes.

La réponse nous semble être de plusieurs ordres :

- **Agir sur les aménagements pour réduire les situations de conflictualité générées par ces derniers :**
 - Séparer les espaces réservés aux cyclistes de ceux réservés aux piétons et en finir avec les grands espaces indistincts.
 - Faire la chasse aux obstacles à la covisibilité entre piétons et cyclistes (kiosques, végétation, panneaux publicitaires...) et trouver des solutions

techniques pour favoriser la covisibilité quand ces obstacles ne peuvent pas être déplacés.

- Améliorer la lisibilité des espaces dédiés à chacun.
- Aménager les traversées pour les rendre moins conflictuelles.
- **Changer les comportements par la formation des cyclistes et la diffusion des bonnes pratiques :**
 - Respecter la “bulle vitale” des piétons c'est-à-dire la distance à laquelle un dépassement est peu probable de générer une réaction négative.
 - Viser un arrêt bien en amont des passages piétons.
 - Adapter sa vitesse à la visibilité et au contexte.
 - Redoubler de vigilance en présence d'enfants, dont les déplacements sont moins prévisibles, et d'attention vis-à-vis des personnes âgées, qui peuvent craindre de manière plus prononcée les chutes.
- **Sanctionner les comportements inacceptables** comme les refus de priorité, ainsi que l'usage de vélos débridés qui doivent être contrôlés et confisqués.



10. Assurer la continuité cyclable pendant les travaux de voirie

Pour la protection des personnes à vélo, nous demandons que la continuité cyclable soit systématiquement assurée lors des travaux de voirie réalisés sur notre ville.

11. Agir pour des quartiers calmes et végétalisés qui favorisent la vie locale

Avant l'ère automobile, l'espace public était un lieu de vie : de commerce, de rencontres et de déplacements. Avec l'arrivée de l'automobile, les villes ont été repensées dans l'optique de déplacements motorisés, réduisant les deux premières activités à la périphérie des rues. Aujourd'hui l'espace public Boulonnais est encore largement dominé par la voiture, que ce soit pour la circulation ou le stationnement.

- 58% des foyers boulonnais ont au moins une voiture (*INSEE - 2025*).
- Boulogne-Billancourt est la ville d'Ile-de-France qui a la plus forte densité de stationnement sur voirie : 1.877 places/par km² en 2019. (*CESEL. Comment apaiser le partage de l'espace public et promouvoir la mobilité partagée ? Décembre 2019*).

En passant d'une utilisation de l'espace public centrée sur l'automobile à un modèle plus équilibré, il est nécessaire de réfléchir au-delà de la mobilité et de redonner de la vie à nos rues.

Les quartiers résidentiels, avec le développement des applications GPS telles que Waze, n'échappent pas aux flux de circulation automobile et à son lot de désagréments : bruit, pollution et insécurité routière.

Si l'on veut faire de Boulogne-Billancourt une ville où l'on a plaisir à se déplacer à pied et à vélo, il est nécessaire de rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et des cyclistes. Ces lieux agréables, végétalisés, à l'écart de la circulation automobile sont nécessaires dans une ville.

Aujourd'hui encore des quartiers accueillent un trafic automobile bien trop important, parce qu'ils sont utilisés comme raccourcis par des automobilistes pressés qui veulent éviter les grands axes. Pour retrouver le plaisir d'y circuler à pied et à vélo, il faut pouvoir réduire ce trafic automobile sans bénéfice pour la vie de quartier en réservant des espaces où la circulation des voitures n'est plus possible ou réservée aux seuls riverains.

Retirer ce trafic profite à tout le monde :

- aux piétons et aux cyclistes, moins mis en danger avec un trafic plus faible et le plus souvent plus lent ;
- aux automobilistes locaux, qui ne sont plus coincés entre deux automobilistes pressés ;
- aux commerces, qui profitent d'une rue apaisée et agréable ;
- aux riverains, qui retrouvent un calme perdu.

Pour atteindre ce résultat, il faut repenser la circulation à l'échelle du quartier. Comme évoqué plus haut, des solutions permettent d'apaiser les rues et d'en refaire des espaces à vivre : piétonniser et végétaliser des rues, transformer des rues en semi-impasse grâce à des espaces végétalisés, potelets, aires de jeux, créer des sens uniques en tête-bêche (deux sens uniques qui se font face ou se tournent le dos).

Cela nécessite de changer les habitudes des habitants du quartier et des commerçants. C'est rendre nos quartiers plus sûrs pour les cyclistes et les piétons, plus calmes pour les riverains, plus conviviaux et plus résilients grâce à la végétalisation.

12. Doubler l'offre de stationnement vélo

Le risque de vol de vélo est, après l'absence de trajets sécurisés, le deuxième frein à la pratique du vélo. Le vélo accompagne désormais les Boulonnaises et Boulonnais dans tous leurs déplacements. Ils et elles veulent donc pouvoir compter partout sur une offre de stationnement adaptée à chacun de leurs usages et à tous les types de vélos, y compris les vélos familiaux. Il y a actuellement 1.537 places de stationnement vélo (*source GPSO*).

Pour se garer à son domicile : pouvoir disposer d'un local pratique et sécurisé dans son lieu d'habitation

- Accompagner les copropriétés et bailleurs sociaux qui souhaitent créer du stationnement vélo sécurisé, sur le modèle de CoachCopro pour la rénovation énergétique.
- Étudier et mettre en place une solution de stationnement sécurisée bien dimensionnée dans l'ensemble des résidences du parc social Boulonnais.

Pour les déplacements utilitaires et pour les loisirs : pouvoir garer son vélo partout, tout le temps

- Doubler le nombre d'arceaux vélo à Boulogne-Billancourt en créant des emplacements vélos sur les espaces libérés par la réduction du stationnement automobile.
- Équiper 100% des équipements publics et lieux de cultures d'arceaux destinés aux vélos cargo pour faciliter la vie des familles.
- Rendre obligatoire l'installation de zones de stationnement vélo pour les événements culturels, festifs et commerciaux prenant place dans l'espace public (dès 500 personnes attendues) : concerts, compétitions sportives, etc.

Le vélo accessible à toutes et tous

Garantir à chacune et chacun de faire le choix de sa mobilité, c'est donner l'opportunité de découvrir et d'essayer de nouvelles manières de se déplacer. Les formations permettent également d'assimiler les règles de conduite à vélo et de diffuser les bons comportements à adopter par les cyclistes dans l'espace public.

A Boulogne-Billancourt, il reste encore beaucoup à faire pour permettre à chacun et chacune de choisir le vélo.

13. Généraliser le « Savoir Rouler à Vélo » dans toutes les écoles primaires publiques et privées

L'apprentissage doit commencer dès l'école primaire, avec **la généralisation du « Savoir Rouler à Vélo » dans toutes les écoles primaires Boulonnaises, publiques et privées.**

Ce dispositif vise à **apprendre à tous les élèves de primaire à rouler à vélo en ville avant leur passage au collège.** La meilleure façon de les encourager à continuer à se déplacer à vélo plus tard. <https://www.sports.gouv.fr/presentation-du-dispositif-611>

Les 3 étapes indissociables du "Savoir rouler à vélo" :

1ère Etape : Savoir Pédaler : maîtriser les fondamentaux du vélo.

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

2e étape : Savoir Circuler : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé.

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

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

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

14. Développer une vélo-école municipale

Pour les adultes aussi, des vélo-écoles existent. Elles permettent d'apprendre à faire du vélo, ou de profiter d'une remise en selle avant de se déplacer à vélo en ville.

Boulogne-Billancourt pourrait développer une vélo-école municipale et proposer l'apprentissage et la remise en selle dans les cours du soir pour adultes.

15. Permettre de tester différents modèles de vélo adaptés

Il existe des vélos adaptés pour les personnes dont la condition physique ne permet pas d'utiliser un vélo classique. Ces vélos sont encore difficiles à trouver et coûtent chers à l'achat.

La Ville a un rôle à jouer pour permettre à toutes et tous de trouver le vélo qui lui convient le mieux :

- **permettre de tester différents modèles de vélo avec l'accompagnement de personnes formées,**
- **renforcer le montant des aides existantes et la communication sur ces dispositifs.**

Pour favoriser la cohabitation sur les pistes des petits et grands, familles et vélotaffeurs, rapides et lents, vélos et fauteuils roulants : nous nous devons de souligner, une fois encore, l'importance de la qualité des infrastructures. Des pistes cyclables larges avec un revêtement confortable permettent aux différents usagers et usagers de rouler chacun à la vitesse qui leur convient.

