



# Municipales 2020 :

## Nos 25 propositions pour faire de Gentilly une ville 100 % cyclable !

Propositions de l'association *Val de Bièvre à vélo*, membre de *Mieux se déplacer à bicyclette (MDB)*.  
Contacts à Gentilly : Léo Maljevac (leo.maljevac@gmail.com) et André Estévez (andre.estevez@gmail.com). <http://mdb-idf.org/category/nos-relais-locaux/valdebievre/>

1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat	1
2 - Développer un réseau cyclable cohérent	2
3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous	3
4 - Développer le stationnement et l'aide à l'achat de vélo	5
5 - Promouvoir une culture vélo à Gentilly	6
Annexe: plan de la ville de Gentilly	8

### Le vélo : une demande forte des habitants !

Le vélo ne représente aujourd'hui que 2% des déplacements, et pourtant la demande est immense ! Que ce soit pour aller au travail, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants. Le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 2001. En atteste l'augmentation des ventes des vélos à assistance électrique (VAE), elles ont doublé entre 2016 et 2017. Le nombre de répondants à la première édition du Baromètre des villes cyclables, 113 000 dans toute la France, est lui aussi révélateur.

Il reste un frein majeur à la pratique du vélo : la sécurité. Une majorité de répondants à cette grande enquête menée par la Fédération des usagers de la Bicyclette ne se sentent pas en sécurité à vélo. Il est aujourd'hui temps de répondre à la demande des habitants, et de rendre toutes les villes d'Île-de-France accueillante pour les cyclistes.

### 1 - Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat

Adopter un plan vélo ambitieux, financé, et concerté dès le début du mandat est le fondement d'une politique cyclable cohérente et d'un affichage politique fort pour l'ensemble du mandat. L'objectif d'un plan vélo est de définir un réseau cyclable communal et les mesures de soutien au développement des déplacements à vélo (stationnement, services aux cyclistes, etc...) et d'y associer des moyens dédiés.

Afin de répondre aux attentes des habitants et des cyclistes, il est important d'engager une concertation en amont autour de ce plan vélo. Instaurer un comité vélo régulier est par



ailleurs indispensable pour mettre en place des aménagements adaptés aux besoins de toutes et tous.

- **Proposition n°1** : Adopter un plan vélo financé et concerté en début de mandat qui inclut un réseau cyclable communal. Ceci en cohérence avec le plan vélo du Territoire et des communes environnantes.

Exemple : la communauté d'agglomération de Saint-Quentin en Yvelines est dotée d'un schéma directeur cyclable depuis 2009. *"Son utilisation ne concerne pas que les loisirs. Ce plan se veut utilitaire. C'est pour cette raison que des pictogrammes des principaux équipements (collèges, gymnases, mairies...) y figurent"*, précise Yann Maublanc, de la direction transports et déplacements.

- **Proposition n°2** : Mettre en place un comité vélo régulier.

Exemple : grâce à un premier plan vélo adopté en 2009, puis un deuxième en 2016, la ville de Sceaux (92) a été classée première au Baromètre des villes cyclables de la FUB ! « *Ce plan vise à renforcer la mixité d'usage des espaces publics et à dynamiser la pratique cycliste à Sceaux*, explique Patrice Pattée, adjoint au maire délégué à l'Urbanisme et à la mobilité. *Il se traduit par un programme annuel de travaux et d'actions pour poursuivre l'amélioration du confort des cyclistes à Sceaux.* »

## 2 - Développer un réseau cyclable cohérent

Un plan vélo doit viser en priorité la mise en place d'un réseau cyclable local, qui permet de relier rapidement les différents pôles d'attractivité et les transports de la commune. Ce réseau doit être continu, sécurisé, jalonné et confortable pour tous les cyclistes, quels que soient leur âge ou leur niveau.

Lorsque la circulation automobile est dense et la vitesse supérieure à 30 km/h, les cyclistes ont besoin de se sentir en sécurité. C'est la condition pour permettre au plus grand nombre et non à une petite minorité de se déplacer à vélo. Un carrefour ou un pont sans aménagement peuvent dissuader les habitants d'utiliser leur vélo. Une succession de pistes cyclables déconnectées les unes des autres resteront souvent inutilisées, à l'image d'une route constamment interrompue par des passages non carrossables.

- **Proposition n°3** : créer des pistes cyclables larges, continues et sécurisées, c'est-à-dire séparées physiquement des piétons et des voitures sur les axes à forte circulation suivants : **avenue Paul Vaillant Couturier, avenue Pasteur, rue d'Arcueil, avenue Jean Jaurès, rue du Président Wilson**
- **Proposition n°4** : Mettre en place des itinéraires cyclables jalonnés pour relier et rejoindre les pôles d'attractivité – **la gare RER B et la nouvelle gare de la ligne 14, les écoles de la ville, le Collège et le Lycée professionnel, les commerces du Chaperon**



vert, du centre ville, la place du marché, les équipements municipaux (Médiathèque, Conservatoire, Piscines du KB et de Montrouge, Parc du Coteau, Hôpital de Bicêtre...).

- **Proposition n°5** : créer des connexions entre le réseau cyclable local et celui des communes voisines :
  - *Arcueil*: en assurant une continuité des infrastructures cyclables dans le sud du Chaperon Vert et du Plateau, en mettant en cohérence les zones 30 des deux villes, en poursuivant les aménagements de la D127 avec le Département, en faisant de l'avenue Pasteur et de la rue d'Arcueil des axes cyclables intercommunaux.
  - *Le Kremlin-Bicêtre*: en assurant la continuité de l'avenue Jean Jaurès en sécurisant le carrefour avec la route D126A.
  - *Montrouge*: en assurant une continuité cyclable sur l'avenue Paul Vaillant Couturier des pistes de Montrouge.
  - *Paris*: en modifiant notamment en profondeur la place Mazagran, pour diminuer la place des véhicules motorisés adoucir les circulations, permettre une traversée sécurisée et agréable des cyclistes et piétons entre Gentilly et Paris, et améliorer l'accès à la station Vélib. Un travail doit être menée avec la Ville de Paris pour rendre cyclable l'avenue Pierre de Coubertin. Porte d'Arcueil, une continuité cyclable doit être assurée entre l'avenue parisienne Louis Descaves et l'avenue Paul Vaillant Couturier. L'aménagement récent de la Poterne des Peupliers de part et d'autre du boulevard périphérique est un exemple réussi de continuité cyclable permettant de connecter Gentilly et Paris.

### 3 - Construire une ville agréable à vivre pour tous

Les habitants de Gentilly souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Déjà entourée de trois autoroutes, Gentilly est également touchée en son coeur par un trafic - largement constitué de véhicules en transit - contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Favoriser le vélo, c'est construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les enfants et les personnes âgées sont en sécurité dans la rue, et où il est agréable d'aller faire ses courses dans les commerces de proximité.

Rediriger le trafic de transit vers les grands axes est aujourd'hui la condition pour retrouver le calme dans les quartiers résidentiels et développer la pratique du vélo. Réduire la place des voitures et des deux-roues motorisés permet de fluidifier la circulation, de réduire les embouteillages et les nuisances qu'ils engendrent. C'est construire une ville accueillante, dans laquelle il est facile et agréable de se déplacer à pied, en roller, en trottinette ou en



vélo. Encourager la marche et le vélo, c'est aussi favoriser les petits commerces et l'animation du centre-ville.

L'usage de la voiture doit être limité aux personnes pour lesquelles elle est indispensable (personnes à mobilité réduite, déplacement de marchandises lourdes...)

Fermer des rues à la circulation motorisés, c'est créer des espaces de jeu sécurisés pour les enfants, c'est se donner la possibilité de réinstaller la nature en ville dans plus d'endroits, c'est favoriser les déplacements doux. En somme, c'est améliorer la qualité de vie des riverains en leur rendant un espace confisqué par la voiture.

- **Proposition n°6** : Repenser le plan de circulation pour supprimer le trafic de transit dans les quartiers résidentiels. Cela peut passer par une fermeture à la circulation motorisée devant les écoles où les trottoirs sont trop étroits, comme l'école Lamartine (rues Romain Rolland et Kleyhnoff), l'école Pierre et Marie Curie (rue Jean Louis), l'école Barbusse et le centre municipal de santé (rue du Dr. Ténine), l'école Courbet (rue Marcellin Berthelot). Des changements d'envergure pourraient également être appliqués à d'autres rues qui constituent aujourd'hui des axes trop traversés par des véhicules en transit, comme les rue Lecoq (une inversion du sens de circulation permettrait de drastiquement baisser le trafic rue Raymond Lefebvre), rue de la Poste, rue du Souvenir... cela permettrait de concentrer le trafic motorisé sur les grands axes périphériques comme l'avenue Paul Vaillant Couturier ou encore la rue du Val de Marne - actuellement sous-utilisée par les voitures qui lui préfèrent le centre-ville.
- **Proposition n°7** : Généraliser la vitesse de circulation à 30km/h en modifiant l'aménagement des rues pour rendre cette limitation effective (réduction de la largeur de la chaussée, chicanes, ralentisseurs) et développer des zones de rencontre là où le trafic est très limité, comme à l'intérieur des quartiers Reine Blanche et Chaperon Vert, dans la rue Moulin de la Roche, autour de l'école Lamartine, avenue de la République...
- **Proposition n°8** : Limiter le trafic dans certaines rues (sens unique, mise en cul de sac) pour empêcher la circulation de transit à travers les quartiers résidentiels ou devant les écoles. Par exemple, rue Dr. Ténine devant le CMS (raccourci Waze), rue Romain Rolland devant Lamartine, sur le pont de l'entrée sud du RER B, ce qui permettrait de faire une place et une belle entrée de gare à faible coût, rue Marcellin Berthelot, sur l'école Courbet, rue Jean Louis devant l'école P&M Curie.

Exemple : Fontainebleau en Seine-et-Marne a tenté l'expérience d'une ville à 30km/h et les résultats sont très positifs : "On a vu un apaisement de la circulation. Surtout, nous constatons une évolution des mentalités par rapport aux vélos. Dans les zones 30 aménagées à sens unique pour les véhicules et à voie cyclable en contresens, plus personne ne crie quand j'arrive à contresens !" Virginie Perrachon, adjointe au maire en charge des déplacements.



- **Proposition n°9** : Généraliser les double-sens cyclables dans toutes les rues, les cédez-le-passage cyclistes et les sas-vélos aux feux.
- **Proposition n°10** : Restreindre ou supprimer la circulation devant les écoles.
- **Proposition n°11** : Rendre payant le stationnement en surface pour les deux-roues motorisés pour donner un avantage comparatif aux autres modes de déplacement. Le coût du stationnement voitures/motos pourrait être modulé par les ressources du foyer.

## 4 - Développer le stationnement et l'aide à l'achat de vélo

### Multiplier le stationnement vélo

Le vol est aujourd'hui l'un des principaux obstacles à la pratique du vélo. Pour y remédier, la commune doit proposer aux cyclistes du stationnement de qualité. Cette offre doit viser en premier lieu les grands pôles d'activité, car le vélo permet de renforcer l'attractivité du commerce de proximité. Elle doit également se déployer à proximité des transports pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et les transports en commun.

- **Proposition n°12** : Offrir du stationnement vélo sécurisé Véligo **au RER B et à la nouvelle station de la ligne 14.**
- **Proposition n°13** : Implanter des arceaux vélos dans toute la commune pour pouvoir accrocher son vélo facilement, notamment près des commerces.
- **Proposition n°14** : Installer des vélobox fermées dans l'espace public pour le stationnement résidentiel et à proximité des pôles d'activité.
- **Proposition n°15** : Créer des locaux vélos/trottinettes dans les écoles et les équipements publics. En concertation avec le Département et la Région, faire en sorte que le Collège et le Lycée soient également équipés de stationnements vélos.
- **Proposition n°16** : Intégrer dans le PLU l'obligation de locaux vélos fonctionnels dans les immeubles d'habitation et tertiaires et subventionner la création de locaux vélos dans les copropriétés et dans l'habitat social.

### Soutenir l'achat de vélo

Par ailleurs soutenir l'achat de vélo grâce à des aides spécifiques (potentiellement sous conditions de ressources) est une mesure simple et efficace que la commune peut mettre en



place. Même si acheter et entretenir un vélo se révèle bien moins cher qu'une voiture, le prix d'un vélo peut être dissuasif pour certaines familles avec des revenus modestes.

- **Proposition n°17** : Créer une aide à l'achat d'un vélo pour les particuliers et pour les entrepreneurs locaux (achat de remorque, vélo-cargo, triporteur). Nous pensons que cette aide doit s'appliquer pour tous les vélos et non seulement pour les vélos électriques. Cette aide pourrait être modulée par les ressources du foyer.
- **Proposition n°18** : favoriser l'implantation de services de location courte et longue durée et proposer des aides à la location (à destination des jeunes et des foyers à faibles revenus par exemple).

Exemple : La ville de Suresnes a mis en place une aide à l'achat de vélo à assistance électrique et en 2016, 66 personnes ont bénéficié de cette aide.

### **Soutenir les services vélo comme les vélo-écoles et les ateliers**

Plus de déplacements à vélo implique aussi de développer les services qui y sont liés, et les entreprises qui les assurent (réparation, vente, conseils, location...). Cela permet de créer des emplois non délocalisables, et de dynamiser l'économie locale.

- **Proposition n°19** : Soutenir les associations de services vélo (vélo-écoles, ateliers de réparation) et mettre des locaux à disposition de ces associations
- **Proposition n°20** : Créer une maison du vélo accueillant les acteurs associatifs vélo et donnant une visibilité au vélo dans votre ville, en association avec le Territoire ou les communes environnantes.

## **5 - Promouvoir une culture vélo à Gentilly**

Faire du vélo une évidence dans les déplacements quotidiens implique de travailler sur un changement de culture dès le plus jeune âge, mais également au sein des services municipaux qui ont un rôle d'exemplarité.

### **Apprentissage systématique du vélo à l'école primaire**

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. Favoriser le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomie des jeunes. Le gouvernement a décidé dans son plan vélo de généraliser le « savoir rouler » à l'école : tout enfant entrant en 6<sup>e</sup> doit être capable de rouler à vélo. Gentilly peut accompagner cette mesure !



- **Proposition n°21** : Aider les établissements scolaires à s'équiper en vélos pour l'apprentissage à l'école.
- **Proposition n°22** : Créer des pistes cyclables d'apprentissage ouvertes à tous pour permettre l'apprentissage du vélo.
- **Proposition n°23** : Mettre en place des pédibus et vélobus pour emmener les enfants à l'école

Exemple : la ville de Meudon, pionnière en la matière, a mis en place un circuit d'apprentissage vélo. Accessible sans conditions et gratuitement en journée, il permet à toutes et tous, dès 2 ans, de s'initier à la maniabilité sans voitures !

### **Le vélo pour les services et les agents municipaux**

Enfin, le vélo peut être une source d'économie et de visibilité pour l'action des services municipaux. Les communes peuvent inciter leurs agents à se déplacer à vélo avec l'indemnité kilométrique vélo ou le forfait mobilité durable. Elles peuvent également promouvoir la logistique à vélo, en équipant leurs services de vélo-cargo, pour l'entretien des espaces verts ou la livraison de repas. Un vélo-cargo est bien moins onéreux qu'une camionnette pour de petites livraisons.

- **Proposition n°24** : Équiper les services municipaux de vélo-cargo pour réaliser une partie des livraisons municipales à vélo (repas à domicile, approvisionnement des écoles, entretien des espaces verts, police municipale).
- **Proposition n°25** : Proposer l'indemnité kilométrique vélo (IKV) aux agents municipaux.

Exemple : La ville des Mureaux a été la première commune d'Île-de-France à proposer l'IKV pour ses agents dès la rentrée 2018. Depuis, Michel Carrière, maire-adjoint chargé des mobilités, estime « *c'est évident qu'il y a une montée en puissance. Le nombre d'agents qui viennent à la mairie à vélo a sensiblement augmenté* ».



## Annexe: plan de la ville de Gentilly

Edition mars 2017

