

Des propositions citoyennes du Comité CSTA pour améliorer la Circulation, le Stationnement et les Transports Actifs (CSTA) à Fontenay-aux-Roses

Introduction

Pour rendre leur ville plus conviviale, les Comités d'Habitants ont formé un comité thématique sur la Circulation, le Stationnement et les Transports Actifs (CSTA). Lors des six réunions de ce comité (16/10/18, 6/2/19, 20/4/19, 17/6/19, 26/9/19 et 6/11/19), celui-ci a d'abord fixé ses objectifs, qui donnent une idée de la ville qu'elle souhaite :

1. **Une ville apaisée** (grâce à des aménagements réduisant la vitesse au lieu de se contenter de la pose de panneaux 30)
2. **Une ville où l'on se déplace facilement à pied et à vélo** (grâce à des mesures favorisant et sécurisant les mobilités actives)
3. **Une ville où le stationnement ne pose problème pour personne** (grâce à une offre de stationnement équitable et lisible)
4. **Une ville où le citoyen s'implique activement** (grâce à une consultation citoyenne continue).

Ensuite, pour réaliser ces objectifs, le comité a produit 53 propositions concrètes, qu'elle propose à la mairie de mettre en œuvre pour apaiser la ville. Ces propositions doivent être accompagnées d'un calendrier de mise en œuvre et de concertation, des objectifs chiffrés et un budget.

A/ Apaiser la circulation en rendant effective sur toute la ville la limitation à 30 km/h

Proposition 1 : Maintenir le statut de la ville à 30 sur tout le territoire de Fontenay-aux-Roses, et réduire effectivement la vitesse des véhicules motorisés par :

- des aménagements apaisants (plateaux, chicanes, rétrécissements, écluses)
- des mesures complémentaires telles que :
 - rappeler plus souvent la vitesse maximale de 30 km/h (panneaux, radars pédagogiques, marquage au sol) ;
 - verbaliser régulièrement aux endroits dangereux.

B/ Apaiser le centre-ville grâce à un plan de circulation qui coupe le transit motorisé *Référente : Michèle Vidal*

Objectif : rendre le centre-ville à ses utilisateurs (habitants, clients, services de la mairie) en éloignant les voitures qui ne font que passer alors qu'elles peuvent passer juste à côté par la rue départementale (rue des Pierrelais). Important : Il ne s'agit pas d'interdire la voiture, mais seulement d'éviter le transit inapproprié.

Le CSTA prend acte du classement en zone de rencontre de la partie Mairie/Cavée de la rue Boucicaut, mais juge ce classement inadapté en l'état actuel de la circulation et en l'absence de mesures d'accompagnement.

Proposition 2 : accompagner dès à présent le classement en zone de rencontre de la partie Mairie/Cavée de la rue Boucicaut par des mesures pour faire comprendre et respecter cette zone de rencontre, par exemple ces mesures simples et peu coûteuses :

- informer les Fontenaisien-ne-s
- panneau grand format explicitant la priorité des piétons sur la chaussée (il y en a dans les communes voisines)
- radars pédagogiques
- contrôles de vitesse et présence de la police municipale
- matérialisation du double sens cyclable

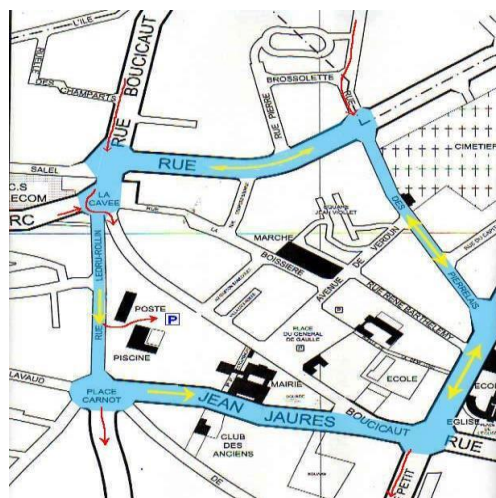
Proposition 3 : réaménager la rue Boucicaut en vraie zone de rencontre : panneaux 20 km/h, espace unifié où la voie voiture s'efface et qui est ouvert aux piétons partout, sans potelets, avec plateaux aux intersections.

Proposition 4 : Apaiser le centre-ville grâce à un plan de circulation qui coupe le transit motorisé par des mesures intermédiaires.

Mesure 1: Dévier la circulation de transit motorisé hors de l'axe commercial majeur de notre commune par un itinéraire « périphérique » clairement identifié et signalé.

Implications :

- Dévier le flux montant depuis le carrefour Antoine Petit-Dolivet-Boucicaud par l'avenue Dolivet, la rue des Pierrelais et la rue Blanchard jusqu'au carrefour de la Cavée ;
- Aménager le carrefour Dolivet-Pierrelais par un rond-point pour fluidifier le « tourne à gauche » ;
- Modifier le trajet des bus 194 et 394 ainsi que celui du Petit Fontenaisien ;
- Flécher clairement les directions (« centre-ville » et « toutes directions » vers les grands axes hors de la ville).



Afin de dévier la circulation de transit et d'aller progressivement vers la piétonisation de la place du Gal de Gaulle, il est proposé de procéder en deux étapes.

IMPORTANT : la piétonisation à moyen terme de l'axe Boucicaud/place du Gal de Gaulle, souhaitée par les habitants dans ce rapport de 31 octobre 2017 : <http://www.nouvellesdefontenay.fr/wp-content/uploads/2018/02/Bilan-travaux-Comit%C3%A9-th%C3%A9matique-circulation-stationnement-VF.pdf> ne peut pas se faire si l'immeuble qui sera construit sur la place du Gal de Gaulle à côté de la librairie prévoit une entrée/sortie de parking pour les 86 logements prévus. Pourtant cette entrée/sortie de parking semble prévue dans le permis de construire, ce qui est contraire au souhait des habitants et du Comité CSTA. Il est préférable que cette entrée/sortie s'effectue via 56 rue Boucicaud, tel qu'il était prévu depuis la construction de cet immeuble sur la rue Boucicaud (qui communique avec l'immeuble à construire sur la place du Gal de Gaulle).

Etape 1 : Décourager le transit motorisé en inversant le sens de la circulation de la rue Boucicaud sur la totalité de la rue jusqu'à la stèle du Gal de Gaulle.

Implications :

- Le flux descendant rejoindra ainsi le flux de la rue J. Jaurès, par un petit « zig-zag », vers le carrefour avec l'av. Dolivet. Le bas de la rue demeurera en sens montant jusqu'au demi-tour devant la stèle.
- Cette inversion crée en principe un nouveau transit Cavée/Médiathèque, ce qui ne répond pas à l'objectif d'apaisement. Mais il s'agit d'un test : le réaménagement de la rue Boucicaud devrait amener les automobilistes à privilégier l'itinéraire Ledru-Rollin/av. de la République.

Etape 2 : Supprimer définitivement le transit motorisé en inversant le sens de circulation de la rue Boucicaud entre l'av. Dolivet et la place du Gal de Gaulle piétonisant la place du Gal de Gaulle moyennant une borne rétractable au niveau de l'arrêt de bus.

Implications :

- Pour le flux descendant depuis la Cavée : le dégagement s'effectuera via la rue Sansoulet et la rue Laboissière vers la rue G. Bronne ou l'avenue de Verdun (hors samedi). Cet itinéraire ne devrait pas devenir un axe de transit car son apaisement enclenché par l'étape 1 et son aménagement en zone de rencontre, le rendent moins attractif comme itinéraire de transit. L'itinéraire via la rue Blanchard sera plus attractif.
- Pour le flux remontant la rue Boucicaut depuis le carrefour Boucicaut/Dolivet : le dégagement s'effectuera d'abord par un demi-tour devant la stèle (square Pompidou). Ensuite, pour les trois catégories d'automobilistes qui doivent pouvoir atteindre la place du Gal de Gaulle :
 - Les propriétaires/locataires des deux garages sur la place du Gal de Gaulle pourront faire descendre la borne rétractable ;
 - Les propriétaires/locataires des garages sous l'immeuble du magasin La Vie Claire (numéro 56) pourront faire demi-tour en entrant et ressortant de leur parking ;
 - Les camions de livraison et des éboueurs pourront faire demi-tour en marche arrière ou bien en faisant descendre la borne rétractable pour retourner le véhicule en faisant une manœuvre sur la place du Général de Gaulle devant le vétérinaire.

Pour les deux étapes il faudra adapter la signalisation :

- A l'entrée de la rue Boucicaut depuis le carrefour de la Cavée :
 - un panneau « sauf riverains » et un panneau « zone de rencontre » avec vitesse limitée à 20km/h ;
 - Fléchage explicatif de l'itinéraire via la rue Ledru-Rollin pour accéder au centre-ville, église, centre administratif ;
- A l'entrée de la rue Boucicaut depuis l'avenue Dolivet : fléchage explicatif de l'itinéraire « toutes directions » via Dolivet/Pierrelais

Mesure 2 : Piétonniser un petit tronçon de la rue Laboissière depuis le carrefour de la Cavée jusqu'au restaurant inclus pour préserver l'apaisement actuel de cette rue et notamment la sécurité des habitants dont la porte donne directement sur la rue sans trottoir.

Implications :

- Prévoir un espace de manœuvre devant le garage Citroën pour permettre aux automobilistes de faire demi-tour ;
- Laisser l'accès aux vélos pour encourager les mobilités actives

C/ Apaisement des grands axes

Référent : Stein van Oosteren

Proposition 5 : De manière générale, apaiser tous les axes en incitant les automobilistes à ralentir en aménageant :

- des pistes cyclables (qui réduisent l'espace dédié au flux motorisé et qui protège le piéton)
- des plateaux surélevés couvrant toute l'intersection, qui sont les lieux les plus accidentogènes ;
- des trottoirs traversants (notamment aux entrées de la rue, pour marquer l'entrée dans une zone apaisée) ;
- des chicanes (p.e. du stationnement alterné comme dans la rue du Capitaine Paoli) ;
- en rétrécissant la voie ;
- en supprimant le terre-plein central (qui crée un couloir séparé incitant à l'accélération comme dans la rue Boucicaut).



Plateau surélevé



Trottoir et piste traversant : la voiture doit croiser le trottoir et pas l'inverse

Proposition 6 : Avenue Dolivet : apaiser cet axe de transit FAR-Paris en le rendant accessible à vélo pour tous (et non seulement aux cyclistes expérimentés) moyennant des pistes cyclables.

Implications :

- Au lieu de réserver toute la largeur au flux motorisés et de décourager l'usage du vélo comme aujourd'hui :



-créer un itinéraire cyclable sécurisé comme ici :



- Le Conseil Départemental 92 étant responsable, la mairie de FAR peut soutenir cette démarche avec la mairie de Sceaux, qui s'est déjà déclarée favorable ;
- Cette mesure résoudra le conflit piéton/vélo sur la Coulée Verte, qui n'a pas vocation à être un axe de vélotaf mais l'est devenu faute d'aménagements cyclables sur les grands axes ;
- Nécessité de remplacer quelques places de stationnement automobile par une piste cyclable afin de favoriser les mobilités actives plutôt qu'uniquement les déplacements motorisés.

Proposition 7 : Rue Marx Dormoy : apaiser cet axe de transit en favorisant le partage de la route par tous au lieu de favoriser la vitesse. Méthode : élargir le trottoir, créer des pistes cyclables et assurer une fluidité automobile apaisée moyennant une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB).

Implications :

- Au lieu d'encourager la vitesse en réservant deux voies exclusives pour l'automobile sans espace pour les vélos comme aujourd'hui :



- ...créer une seule voie motorisée avec deux « rives » pour les vélos. La voie centrale doit être partagée par les voitures, ce qui les ralentit (elles peuvent emprunter les rives pour se croiser) :



- Le stationnement automobile est préservé ;
- Mesure peu coûteuse avec effets immédiats : fluidité pour les voitures mais à vitesse apaisée, protection supplémentaire pour le piéton (le vélo forme une zone tampon), sentiment de sécurité pour les usagers à vélo.

Proposition 8 : Avenue Jean Moulin : apaiser cet axe de transit moyennant les mesures suivantes :

- **Des plateaux traversants** à toutes les intersections pour inciter les automobilistes à ralentir ;
- **Contacteur la RATP** pour que les bus respectent la vitesse de 30 km/h ;
- **Radar pédagogique**
- **Régler les feux tricolores pour encourager les transports actifs :**
 - En journée : les reprogrammer de façon à ce qu'ils ne priorisent pas exclusivement la voiture par défaut. Explication : aujourd'hui les feux ne passent au vert que lorsqu'un piéton appuie sur le bouton. Résultat : un flux motorisé non apaisé qui décourage les déplacements actifs : le piéton attend toujours et le vélo est opprimé, voire doublé dangereusement ;
 - Les régler et synchroniser sur une vitesse de 30 km/h et communiquer sur cette mesure pour que les automobilistes comprennent qu'il ne sert à rien d'aller plus vite sur cet axe ;
- **Des pictogrammes vélos au milieu de la voie** pour que les voitures soient sensibilisées à la présence de vélos.

D/ Une signalétique favorisant les mobilités actives

Référents : Dorothé Wilmoté et Thibaut Lécrevisse

Objectifs :

- **Intégrer sans diviser** : un enfant doit pouvoir faire du vélo tout seul, donc il faut sécuriser les plus vulnérables, informer les usagers de la cohabitation et de la nouvelle signalisation, et faire respecter les règles ;
- **Donner sa place au vélo** : accorder la signalisation à la législation et la rendre logique ;
- **Faciliter l'utilisation du vélo** : indiquer les cheminements, guider.

Proposition 9 : Améliorer la visibilité et l'efficacité des voies cyclables :

- Ne pas mélanger vélos et piétons
- Marquage au sol clairement visible et nettoyé régulièrement (car les feuilles s'accumulent sur les bandes cyclables)
- Penser à la continuité, y compris sur les intersections
- Rendre les entrées et sorties des itinéraires cyclables visibles et sécurisées
- Prévoir une zone de emportierage de 70 cm à côté des véhicules garés pour éviter le choc vélo/portière
- Tracer des «sas vélo» à tous les carrefours

Proposition 10 : Av. Jean Moulin: il existe une voie cyclable depuis le carrefour des Mouilleboeufs mais aucune signalisation/voie cyclable dans le sens inverse, alors que 85% des voitures sont en excès de vitesse. **Protéger les cyclistes par une bande cyclable simple au minimum.**

Proposition 11 : Av. du Général Leclerc: bande cyclable trop étroite, discontinue et débutant/finissant nulle part, avec une sortie de bande même très dangereuse. **Sécuriser l'itinéraire cyclable en élargissant la voie, en marquant la continuité et la sortie de bande cyclable pour une réintégration sécurisée dans la circulation:**



Proposition 12 : adapter toutes les intersections Coulée Verte au passage à vélo, comme l'intersection avec la rue Boucicaut : ajouter un « passage vélo » (par pictos) car le cycliste n'a pas le droit de rouler sur un passage piéton, création d'un sas vélo, marquer une bande cyclable au lieu de deux voies motorisées où le cycliste est pris dans l'angle mort des véhicules, supprimer le ressaut du trottoir (« la vue » de 2 cm):



Proposition 13 : Sécuriser la sortie de bande cyclable rue Antoine Petit en poursuivant le tracé tout droit comme pour les voitures plutôt que d'imposer un angle droit imprenable et dangereux aux vélos:



Proposition 14 : Marquage de tous les double-sens cyclables à Fontenay-aux-Roses par panneaux et au sol :



Exemple : compléter le contre-sens cyclable dans la rue Boucicaut en le marquant au sol et par panneau. Car actuellement la bande cyclable débute au milieu de nulle part au niveau du croisement avec la rue Jean Jaurès, où elle n'est « inaccessible » qu'en passant sur le trottoir :



Proposition 15 : Indiquer et guider l'utilisateur à vélo :

- Indiquer la distance et le temps à vélo vers les villes avoisinantes comme sur la Coulée Verte, par panneau et au sol (comme à Montreuil)
- Indiquer les itinéraires de délestage de la Coulée Verte en distinguant les zones de promenades (la Coulée Verte) et les zones de vélo transport (notamment l'av. Dolivet)
- Indiquer les différents points d'intérêt :
 - Gare RER, Tramway Clamart, localisation des stations Vélib'
 - Les zones de stationnements (arceaux vélos)
 - Les différents quartiers de la ville (Blagis, Centre-ville, etc.)
 - Centres administratifs, écoles, commerces



Et pourquoi ne pas
**penser à tout le
monde ?**



Proposition 16 : Poursuivre les efforts de signalisation déjà entrepris : plus de panneaux «tourne-à-droite », « aller tout droit » :



E/ Un stationnement plus équitable et lisible

Référent : Claude Desplanches

Pour les voitures

Préalable requis : un marquage au sol des zones de stationnement.

Les deux propositions suivantes (19 au 20) ont déjà été présentées à la mairie par le Comité CSTA le 31 octobre 2017 dans leur rapport suivant : <http://www.nouvellesdefontenay.fr/wp-content/uploads/2018/02/Bilan-travaux-Comit%C3%A9-th%C3%A9matique-circulation-stationnement-VF.pdf>. La mairie les a déjà adoptées et mises en œuvre, sauf en ce qui concerne la concertation avec les habitants en matière de marquage de places de stationnement.

Proposition 17 : On reste sur le principe du stationnement libre et gratuit, mais avec des bornes minutes dans les zones très tendues, des zones bleues ou vertes, établies en concertation avec les habitants du quartier.

Proposition 18 : En dehors des zones réglementées, le stationnement reste libre mais il faut faire la chasse aux stationnements illicites (voitures ventouses) de plus de 7 jours.

Proposition 19 : Création de places de livraison, notamment devant tous les

magasins. **Pour les deux roues**

Proposition 20 : Recenser les lieux à équiper (une première étape a déjà été réalisée pour le vélo) de stationnements sécurisés (vidéo-surveillés), des vélobox et des arceaux, et procéder à la mise en place de ces équipements.

Proposition 21 : Equiper d'arceaux tous les emplacements en amont des passages piétons pour éviter le stationnement sauvage (article R417-11 du Code de la Route) et pour améliorer la visibilité et la sécurité du piéton ;

Proposition 22 : Bien différencier les emplacements vélos et deux roues motorisés pour

empêcher le « squat » de ces équipements :

- pour les vélos : mettre en place des arceaux rapprochés avec un pictogramme vélo au sol et sur un panneau (pour les rendre visible à distance). Il faut empêcher que les motos ou scooters puissent se mettre entre deux arceaux. Prévoir des places pour des vélos cargos vers les commerces ou les écoles.
- pour les deux-roues motorisés : prévoir un emplacement bien identifié avec un pictogramme ad-hoc. Une aire sans mobilier peut suffire, à la rigueur mettre de petits arceaux au sol (vu cela à Paris).

Mauvais exemples : arceaux trop espacés et pas de pictogramme:



Des arceaux à Sceaux bien identifiés « vélo » mais trop espacés (risque de squattage par des deux-roues motorisés) :



Bon exemple : mobilier adapté pour les vélos avec espaces bien calculés (photo prise à Paris).



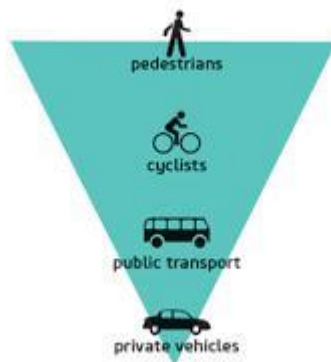
(NB : la photo ne donne un rendu fidèle des distances, mais une moto ou scooter ne peut pas se placer facilement entre deux arceaux).

F/ Promouvoir les déplacements piétons

Référent : Jean-Max Drouot

Dans l'organisation et la réalisation des circuits de déplacement, c'est le piéton qui doit toujours être le plus favorisé :

- Tous les citoyens sont des piétons, et ne demandent qu'à l'être de plus en plus.
- Le déplacement piéton ne nécessite aucun investissement, il est accessible à tous.
- Pour une distance donnée, c'est le piéton qui utilise le plus son énergie musculaire pour son déplacement. Il est donc prioritaire sur tous les autres modes de déplacement selon la hiérarchie suivante : piéton, vélos / engins de déplacement personnel motorisés ou non (EDP), transports publics, motos / véhicules automobiles individuels :



Propositions générales

Proposition 23 : Les principaux itinéraires piétons doivent être clairement et correctement balisés avec indication de temps de trajet (et non pas de distance).

Proposition 24 : Ils doivent toujours aller au plus court et avec la moindre dénivelée. Exemples : (i) éviter de descendre puis de remonter comme sur la coulée verte, (ii) privilégier des passages piétons suivant pas la « ligne de désir » automatiquement pris par le piéton, p.e. un raccourci à travers l'herbe.

Proposition 25 : Lorsque des escaliers sont utiles pour aller au plus court, toujours prévoir un contournement par un plan incliné, plus pratique pour les personnes âgées et les poussettes ou caddies.

Proposition 26 : Les cheminements piétons (trottoirs, sentiers, passerelles, passages piétons) doivent être suffisamment larges (1,40m est le minimum légal), non bosselés ou dégradés, libres de tout obstacle (mobilier urbain, bacs à fleur, flaques d'eau, plots, chandelles, candélabres, arceaux anti-stationnement, haies ou branches d'arbres envahissantes, véhicules en stationnement irrégulier sur trottoir, etc.....)

Proposition 27 : Sur les grands axes automobiles, aménager des îlots refuges piétons au centre de la voie pour permettre aux piétons lents de traverser la voie en deux temps. Ceci tout en préservant la continuité cyclable : éviter d'obliger le cycliste à s'insérer dans un flux motorisé dense.

Proposition 28 : aménager un guidage des malvoyants dans les zones de circulation apaisées (zones 30 et zones de rencontre) moyennant des tapis podotactiles.

Proposition 29 : aux endroits stratégiques (début de rue, fin de rue, milieu de rue) aménager les passages piétons sur un plateau pour les sécuriser et pour apaiser le trafic en même temps. Exemple : des deux passages piétons connectés sur l'av. Jean Jaurès et la rue Boucicaut, en passant devant le square Pompidou, il y en a un qui ne fonctionne pas : celui dans la rue Boucicaut. Les

automobilistes roulent trop vite, surtout le soir et après avoir accéléré pour passer au feu

orange. **Propositions concrètes pour Fontenay aux Roses**

Proposition 30 : Recenser, avec les comités d'habitants, **les passages piétons manquants ou inadaptés** pour un passage au plus court et pour plus de sécurité (créer par exemple un passage piéton, sur l'avenue Dolivet, entre la ruelle de la Demi-Lune et le passage vers la place de l'église, déplacer en oblique le passage piéton entre le 1 av J. Jaurès et le square Pompidou, ajouter un passage piéton dans la rue Ledru-Rollin entre l'arrêt de bus et l'escalier, etc....) Pour information : pour traverser les voies, il est autorisé de traverser hors passages piétons officiels si ces derniers n'en existent pas à moins de 50 mètres.

Proposition 31 : Identifier, en mobilisant riverains et associations de quartier, les **itinéraires piétons principaux** à analyser en priorité, en vue de leur amélioration et de leur balisage. Réaliser, pour les Fontenaisiens, une **carte de ces itinéraires**.

Proposition 32 : Inciter, par une publication dans le Fontenay MAG, les Fontenaisiens à signaler au numéro vert tous les **obstacles anormaux** constatés sur les cheminements piétons.

Proposition 33 : Dans tout nouvel aménagement de voie, prévoir **des cheminements piétons corrects**, en concertation avec les habitants.

Proposition 34 : Recenser et remettre en service ou en état **les anciens sentiers piétons** de Fontenay.

Proposition 35 : **Réaliser un Plan Piéton** (sur le modèle du Plan Vélo) pour planifier et prioriser les différents aménagements nécessaires.

Proposition 36 : **Protéger les piétons des deux-roues motorisés** qui passent notamment par le passage Letourneau entre la place du Général de Gaulle et l'avenue de la République [NB. chicanes installée depuis] et la ruelle qui va de l'avenue du général Leclerc (au niveau du feu installé pour les travaux en face de l'ancienne usine) jusqu'à la rue Ledru Rollin. Il faudrait installer des arceaux comme dans la ruelle de la Demi-Lune.

G/ Promouvoir les autres alternatives à la voiture (à part la marche à pied) *Référents : Frédéric Wagret, Dorothee Wilmoté, Thibault Lécrevisse*

L'urbanisme des villes est centré sur la circulation motorisée, et principalement la voiture individuelle. Proposer et rechercher des alternatives à la voiture individuelle est un des meilleurs moyens de changer la ville et l'utilisation de l'espace, pour le rendre au service des *personnes* au lieu de leurs véhicules, dans un contexte convivial, sans pollution (gaz, bruit), favorisant le commerce de proximité, etc.

On propose ci-après certains moyens de déplacement alternatifs à la voiture habituelle, qui pourraient être mis en place à Fontenay-aux-Roses, avec un impact budgétaire réduit et des solutions pratiques et pragmatiques, réparties en deux familles : transports motorisés d'une part, et transports actifs d'autre part.

Il nous semble que l'important est de sensibiliser, convaincre, expliquer, et faire réaliser aux citoyen.e.s et aux élu.e.s:

- qu'il est possible de se déplacer facilement et en sécurité sans utiliser la voiture individuelle ;
- qu'il existe des solutions simples et peu onéreuses ;
- qu'ils/elles auront alors une perception plus agréable, conviviale, de leur ville.

CO-VOITURAGE

Deux intérêts majeurs : 1) réduction du nombre de véhicules, et donc de la pollution, du bruit, etc. 2) partage convivial et rencontre de personnes.

Proposition 37 : **Prévoir 4 ou 5 zones de covoiturage dans Fontenay (surface d'environ 3**

voitures), de façon que tout citoyen.n.e dispose d'une zone à moins de 500 m de son domicile.

Exemple : réserver quelques places sur le parking près de la gare RER.

Ce ne sont pas des places de parking mais des arrêts pour des personnes qui attendent une personne à emmener. Les véhicules qui les utilisent doivent donc être occupés.

Proposition 38 : Faire connaître ces zones de covoiturage et faire rencontrer l'offre et la demande (trajets) : via une plate-forme internet et une application gérées par la ville, un espace dédié sur le site de la ville, impliquer les employeurs, notamment de grandes sociétés.

TRANSPORTS PUBLICS

Proposition 39 : Etudier avec la RATP un renforcement de la desserte en bus en priorité dans les zones blanches.

CO-BUSSAGE, CO-PIETONNAGE, CO-VELOTAF, etc.

Proposition 40 : Encourager les entreprises et la ville à favoriser le partage des alternatives à la voiture pour un transport plus propre et convivial, comme via la plate-forme <https://www.solimobi.com/>.

Proposition 41 : Communication de la carte covélotaf créée par l'association MDB où chaque citoyen peut identifier un cycliste expérimenté faisant le même trajet que lui, et lui demander de l'accompagner à vélo pour prendre confiance : <https://mdb-idf.org/carte-covelotaf-les-cyclistes-confirmes-proposent-leur-aide-aux-debutants/>.

VELO

Moyen de déplacement très ancien, comportant de nombreux avantages : transports actifs par excellence, zéro pollution, permet de couvrir des distances relativement grandes, de réduire le nombre de véhicules autorisés, apaisement et sécurisation de la circulation, etc.

Proposition 42 : Etablir et mettre en œuvre un Plan Vélo pour la commune. Cet outil permettrait notamment de mettre en œuvre les propositions ci-dessous.

Il semble que trois facteurs influent la réticence d'un pourcentage non négligeable de personnes qui ne se déplacent pas à vélo, mais qui seraient prêtes à le faire : la capacité à faire du vélo, la peur et le vol.

« Je ne suis pas capable de faire du vélo » (âge, relief, manque d'entraînement) :

Proposition 43 : Le vélo à assistance électrique (VAE) évacue le problème du relief et de la transpiration. Il est donc utile de communiquer fortement sur le programme « véligo location » de la Région, qui met un VAE de location à la portée de chaque Francilien pour environ 50€/mois pour une durée maximale de 6 mois.

Proposition 44 : Accélérer la mise en place des stations Vélib' déjà prévus (notamment à la gare RER) et doubler le nombre stations prévues actuellement.

Proposition 45 : Diffuser une carte montrant les distances et temps de parcours entre les stations Vélib' et les pôles d'intérêt.

« J'ai peur » : le manque de sécurité ressenti est de loin l'obstacle le plus important, ce qui suppose de sensiblement renforcer et développer l'infrastructure cyclable actuelle :

Proposition 46 : Respecter la loi LAURE en mettant en place un itinéraire cyclable à chaque réfection de voirie, avec marquage au sol et panneau.

Proposition 47 : Créer la continuité des itinéraires cyclables, notamment aux carrefours.

Proposition 48 : Donner accès au vélo à toutes et à tous en formant des adultes ne sachant pas faire du vélo grâce aux activités des vélo-écoles présentes à FAR.

Proposition 49 : pour les trajets domicile/travail, prévoir une campagne de sensibilisation et d'incitation, avec l'aide d'associations locales.

« J'ai peur du vol » :

Rappelons qu'un tiers des vélos volés est retrouvé en France, et que seule la présence d'un bicycode permet de restituer le volé au propriétaire.

Proposition 50 : En complément de la multiplication des arceaux, vélobox et stationnement sécurisé à vélo, il est utile de proposer un service de marquage des vélos, présentant un coût modique (prise en charge par la ville).

TROTINETTE

Proposition 51 : Faire appliquer la loi qui interdit les trottinettes électriques sur le trottoir.

Proposition 52 : Créer des parkings à trottinettes sécurisés dans les écoles.

VELO-BUS POUR ECOLIERS

Les habitudes commencent chez l'enfant. Il est donc important d'inciter les citoyens à se déplacer à vélo le plus tôt possible.

INTERMODALITE VELO/TRANSPORTS COLLECTIFS (RER-- BUS – TRAMWAY)

Proposition 53 : Création d'une carte recensant les emplacements sécurisés dans les gares, qui permettent aux habitants de se déplacer à la gare à vélo.