



Propositions de Partage ta rue 94 aux candidates et candidats aux élections municipales 2026 des communes du Val-de-Marne

1. Apaiser la circulation

- **Généraliser les zones 30 à l'ensemble des rues, avec mise en place de double-sens cyclables.**
Cette réduction de vitesse permettra de réduire le nombre d'accidents, leur gravité, de diminuer la pollution sonore.
- **Signaler les double-sens cyclable par un marquage de pictogrammes vélo au centre de chaussée.**
En se positionnant au centre de la chaussée, le risque d'emportierage par des voitures en stationnement est diminué pour les usagers à vélo ; ils sont aussi mieux visibles des automobilistes.
- **Repenser le plan de circulation de chaque commune de manière à supprimer le trafic de transit des véhicules motorisés et le limiter à la desserte locale.**
Cela permet de réduire le nombre de véhicules et donc les nuisances sonores dans les rues résidentielles. Si la vitesse y est limitée à 30 km/h, cela permet d'y circuler à vélo en sécurité sans devoir réaliser d'aménagement cyclable coûteux.
- **Équiper les feux de signalisation de panneaux « cédez-le-passage cycliste au feu » (M12) et de sas vélo.**
Un des principaux dangers pour les personnes à vélo est de démarrer en même temps que des véhicules motorisés, car ils risquent de leur couper la route en tournant. Un sas vélo permet d'être mieux vu en se positionnant devant les véhicules et non sur le côté. Les M12 permettent de franchir le feu à un moment où il y n'aura pas de conflits de trajectoires avec d'autres véhicules.
- **Renforcer la verbalisation des excès de vitesse et du stationnement illicite.**
D'après le CEREMA, lors d'une collision avec une voiture, un piéton a 15% de risque d'être tué à 30 km/h, 30% à 40 km/h, 60% à 50 km/h, 85% à 60 km/h, et 100% au-delà de 60 km/h. Les mauvais stationnement mettent en danger les usagers en masquant leur visibilité aux passages piétons et en empêchant les personnes à vélo d'utiliser les aménagements prévus pour elles.

2. Redonner de l'espace aux piétons

- **Piétonniser ou étendre les aires piétonnes dans les rues commerçantes, pour améliorer le cadre de vie et favoriser les activités des commerces.**
- **Sécuriser les accès des écoles en piétonnisant leurs rues ou en y limitant la vitesse à 20 km/h, au moins aux heures d'entrées et de sorties des classes.**
D'après Santé Publique France, 84% des parents plébiscitent la piétonisation des rues des écoles (sur un échantillon représentatif national) parce qu'elle diminue l'exposition de leurs enfants à la pollution.
- **Créer des trottoirs traversants aux intersections sans feu de signalisation, et des plateaux traversants aux autres intersections, pour supprimer les dénivelés et bordures qui gênent le déplacement des poussettes et des personnes ayant des difficultés pour marcher.**

- **Remplacer progressivement les bateaux des sorties de véhicules par des bordures biseautées**, pour supprimer les dénivelés sur les trottoirs qui gênent les déplacements des personnes à mobilité réduite.
- **Réduire le nombre de stationnements autorisés dans l'espace public.**
Les places de stationnement pour automobiles occupent une place très importante dans nos villes. Une partie de cet espace pourrait être mis au profit des mobilités douces, une autre pour installer plus de végétation, et encore une autre pour laisser jouer les enfants.
- **Libérer les trottoirs du stationnement de véhicules, y compris « à cheval ».**
Les véhicules garés sur les trottoirs (et dont la largeur moyenne ne cesse d'augmenter) gênent les déplacements des piétons et des personnes à mobilité réduite.
- **Interdire le stationnement des deux-roues motorisés sur les trottoirs**, pour qu'ils ne fassent pas obstacle aux déplacements à pied.
- **Proscrire les aménagements faisant rouler les cycles sur les trottoirs et rétablir les pistes sur la chaussée.** Ce type de cohabitation est inefficace pour les déplacements à vélo et dangereux pour les personnes à pied. Les trottoirs doivent être un sanctuaire pour les piétons.

3. Déployer un réseau cyclable structurant, continu et lisible

- **Élaborer un plan vélo en concertation avec les associations locales membres du Collectif vélo Île-de-France (Mieux se Déplacer à Bicyclette, Le Nez au vent 94, Paris en Selle, Partage ta rue 94, Place au vélo sur Marne).**
Les aménagements doivent être conçus en s'appuyant sur l'expertise des associations, qui connaissent bien les besoins des usagers et les problématiques du territoire.
 - **Permettre la réalisation de pistes cyclables séparées des voitures et des piétons sur les axes structurants et résorber les discontinuités.**
Une petite portion d'itinéraire non sécurisée peut suffire à dissuader de réaliser un déplacement à vélo.
 - **Consulter les associations locales membres du Collectif vélo Île-de-France en amont de tous les projets de réaménagement de la voirie.**
L'expertise des associations permet d'améliorer la qualité des aménagements réalisés, en conseillant sur la manière de dessiner les trajectoires, d'installer la signalisation, de définir les régimes de priorité, etc.
 - **Accorder une priorité, au déploiement du réseau Vélo Île-de-France (VIF) :**
 - Ligne V20 (RD86 de Fontenay-sous-Bois à l'Haÿ-les-Roses) ;
 - Lignes V4/V9 (de la RD120 à Nogent-sur-Marne à la RD34 au Perreux-sur-Marne) ;
 - Ligne V5 (RD4 de Charenton-le-Pont à La Queue-en-Brie) ;
- À la mise à niveau de la ligne V6 au cahier des charges du VIF (RD19 à Maisons-Alfort et Créteil) ;**
- Ainsi qu'à l'aménagement de la RD148 (à Maisons-Alfort et Alfortville).**
- Ces projets de pistes cyclables sont soutenus par le Collectif Vélo Île-de-France et sont éligibles à des financements conséquents de la Région et du Département, mais ils ne peuvent pas être réalisés sans l'accord des municipalités.*
- **Sécuriser les itinéraires cyclables en direction des établissements scolaires.**
Pour que les enfants et adolescents puissent se rendre à l'école en autonomie et ne dépendent plus de leurs parents pour y être amenés en voiture.
 - **Supprimer les barrières installées contre le passage des deux-roues motorisés.**
Ils bloquent aussi les vélos cargos et les vélos adaptés pour les personnes en situation de handicap, qui doivent pouvoir utiliser les aménagements cyclables sans obstacle.

- **Installer des arceaux pour vélos en nombre suffisant dans tous les quartiers : auprès des commerces, des équipements publics, mais aussi dans les zones résidentielles.**
Ils sont indispensables pour que les visiteurs puissent sécuriser leur vélo après avoir effectué leur déplacement.
- **Construire des parkings-vélo sécurisés aux abords des grands ensemble d'immeubles résidentiels anciens, sur le modèle de ceux qui se trouvent près des stations de métro.**
Les anciens immeubles ne disposent pas de locaux à vélos assez grands pour que les résidents puissent y ranger le leur. Les vols de vélo sont un frein important à leur acquisition.
- **Augmenter le nombre de places de stationnement dédiées aux cycles inscrit dans les PLU(i).** *Pour accompagner la croissance du nombre de vélos dans la ville de demain.*

4. Former aux déplacements sur la route vue du guidon et promouvoir les déplacements à vélo

- **Déployer le Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles élémentaires pour former tous les élèves avant l'entrée en 6^e.**
Les adolescents pourront ainsi se rendre au collège et au lycée à vélo de façon autonome. Ces futurs adultes seront formés aux interactions avec les autres usagers sur la route.
- **Mettre en place un vélo-bus scolaire vers chaque école élémentaire, pour que même les enfants les plus jeunes puissent être accompagnés pour aller à l'école à vélo ou dans le vélo-bus.**
- **Former à la route vue du guidon toutes les personnes travaillant pour la municipalité.**
Même si elles ne se déplacent pas à vélo par la suite, les personnes formées auront ainsi de meilleures interactions avec les usagers à bicyclette.
- **Soutenir la formation de moniteur-ice-s vélo et financer des interventions de sensibilisation et formation au vélo dans les entreprises/collectivités qui le souhaitent.**
Ces interventions sont coûteuses en moyens humains et ne peuvent reposer uniquement sur des bénévoles associatifs.
- **Fournir des vélos de service aux personnels de la municipalité pour les déplacements réalisés dans le cadre de leurs missions.**
Un véhicule motorisé est rarement pertinent pour se déplacer à l'intérieur d'une commune et peut être avantageusement remplacé par un vélo ou un vélo-cargo (avec ou sans assistance électrique).
- **Équiper les agents municipaux de vélos, pour davantage de proximité avec les habitants.**
- **Apporter un soutien matériel à la vélo-école locale du réseau des vélo-écoles de la FUB (local à vélos, salle de réunion, espace sécurisé pour les initiations...).**
Les vélos-écoles associatives ont des moyens limités qui ne leur permettent que rarement d'envisager des investissements importants.

