



Châtenay-Malabry, le 10 février 2026

Objet : réponse au courriel de l'association « Un Vélo Dans Châtenay » en date du 31 janvier 2026 sur les engagements de la liste « Réinventons Châtenay-Malabry » menée par la tête de liste Brice GAILLARD.

Monsieur le Président,

Nous avons bien reçu votre sollicitation et nous vous remercions d'apporter ainsi ce thème dans la campagne et pour la réflexion approfondie que votre document révèle.

Comme a pu vous l'indiquer Brice GAILLARD, notre tête de liste, lors de votre rencontre, nous fondons notre positionnement politique sur une volonté d'apaisement et de modernisation des politiques publiques menées à l'échelle communale (mais aussi intercommunale).

Notre ville ne peut plus être pensée au cas par cas et aménagée au fil des demandes et projets des acteurs privés et la notion d'intérêt général doit véritablement être replacée au cœur de notre ville.

Nous devons en particulier apporter une attention majeure à la préservation environnementale de notre cadre de vie qui subit fortement les densifications opérées en particulier ces dernières années. Cela requiert une attention plus importante à la réduction des pollutions et à l'évolution notable des modes de mobilité sur nos territoires.

Ce n'est en réalité pas de « simples » constructions de pistes cyclables dont nous avons besoin mais d'une véritable vue d'ensemble de l'aménagement urbain dans son entièreté.

C'est d'ailleurs cette interconnexion des problématiques locales qui transparaît des questions que vous avez bien voulu nous adresser.

Une attente et des effets positifs pour tous.

En guise de préambule, permettez-nous d'estimer que l'usage du vélo, de loisir, dans les trajets quotidiens et, pour partie ou en totalité, pour les trajets domicile-travail, répond à des attentes de plus en plus fortes des concitoyens.

Son développement apporte des avantages individuels aux pratiquants en termes de santé physique et de commodité pour les déplacements du quotidien.

Il apporte aussi des avantages collectifs, bénéficiant à tous, par l'abaissement des pollutions sonores et atmosphériques, contribuant au « désencombrement » et, conséquemment, à l'« apaisement » de la Ville : l'emprise au sol d'un vélo, en déplacement ou en stationnement à proximité d'un centre commercial, d'une école, d'un centre culturel, est bien inférieur à celui d'une voiture ; son interaction physique avec la population et notamment les piétons est par nature moins agressive que celle d'une voiture.

Son avantage va au-delà de l'usage récréatif ou de la mobilité quotidienne de proximité. Il contribue au développement d'une activité économique autour d'axes de mobilité douce combinée entre transports en commun et vélo.

Et ce, dans la plupart des cas, au prix de difficultés techniques modérées, voire inexistantes, et d'investissements dont le retour, ne serait-ce qu'économique, nous paraît assuré.

Des inconvénients ?... Pas vraiment !

Le développement et la sécurisation d'une mobilité à vélo appelle à mieux organiser le partage de l'espace public entre voitures, vélos sous les différentes formes et piétons avec une séparation territoriale dans l'ordre des vulnérabilités respectives : les piétons doivent être correctement séparés des vélos, eux-mêmes séparés et protégés des voitures.

Pour réaliser cette séparation, il ne fait aucun doute qu'il reviendra à la voiture de céder un peu de cet espace qui lui a été concédé au cours des décennies passées. L'« espace libéré » par la voiture permettra par ricochet de mieux séparer les vélos des piétons et corriger quelques situations confuses préjudiciables à la sécurité des deux populations.

Nous observons que lorsque de telles mesures de rééquilibrage ont été déployées, la pénalisation effective sur la mobilité automobile s'est tout de suite révélée faible, plus perçue que réelle, avant de s'effacer davantage ensuite. L'« apaisement » amené par le désencombrement de la Ville et la réduction de la circulation automobile bénéficient aussi à la circulation automobile.

La mutation vers un modèle plus apaisé, avec une moindre priorité à l'automobile, doit être accompagnée par beaucoup de communication et procéder d'un engagement politique déterminé. Il revient à la direction politique de la Ville, sur ces sujets qui peuvent au début bousculer des habitudes anciennes, de consulter, expliquer, illustrer, justifier convaincre...

À cela nous nous engageons sans réserve dans une approche participative qui nous fera d'ailleurs solliciter votre concours (votre point 8).

Beaucoup des choix techniques qui seront à arbitrer dépendront des prévisions de flux de vélos à accueillir. Nous prendrons résolument des hypothèses hautes, convaincus que le confort, l'efficacité et la sécurité des aménagements et infrastructures développeront l'usage et choisirons des solutions techniques conformes aux recommandations du Centre d'études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA) pour des flux élevés.

Votre point 1. Réseau VIF

C'est là, et votre rédaction le met clairement en évidence, un projet ambitieux avec de fortes retombées positives en agrément et en réduction de la circulation automobile vers et depuis les pôles d'activités commerciales, culturelles, éducatives que vous mentionnez, vers et depuis le RER Robinson.

L'axe comporte plusieurs carrefours ou ronds-points, avec ou sans feux tricolores, dont le franchissement à vélo est aujourd'hui insuffisamment sécurisé.

Il est aussi bordé d'arbres remarquables qui doivent être préservés. Sans avoir eu accès à toute la situation technique de la voirie et des réseaux le long du cheminement, sans non plus avoir été associés aux pré-études entre la Ville, le Territoire et le Département, nous ne préjugeons pas aujourd'hui de l'architecture générale de la solution : piste double sens ou double piste à sens

unique, continuité sur tout le cheminement ou au contraire traitement différentié des segments sud (à créer) et nord (à reprendre complètement).

Nous ferons le pari du succès en termes de trafic vélo et pousserons pour la solution la plus confortable, selon les recommandations du CEREMA, et tout en préservant les arbres remarquables de l'itinéraire.

Ce sera un chantier lourd avec des impacts importants lors de sa réalisation, un budget sans nul doute conséquent, mais éligible à des aides très significatives de la Région, sur un axe administré par le Département

Nous verserons à son aboutissement notre responsabilité vis à vis de la population de Châtenay et du Territoire, mais aussi notre poids et prérogatives dans les relations avec nos partenaires pour faire advenir ce projet d'utilité publique.

Votre point 2. Circulation dans la Ville

À l'instar d'autres villes autour de nous, nous mettrons en place une limitation à 30 Km/h sur l'ensemble de la commune (hors voies départementales) et pèserons aussi pour étendre cette limitation sur les axes administrés par le Département. Nous déployerons toute la communication nécessaire, notamment avec l'aide de la Police municipale, pour informer, sensibiliser et que ce changement majeur soit le plus rapidement compris et intégré dans les comportements spontanés des conducteurs.

La même démarche, avec aussi le concours de la Police municipale, devra porter sur tous les points du code de la route intéressant les vélos comme le signalement des doubles sens dont vous rappelez l'importance.

Le concours de la Police municipale s'entend d'abord comme une information bienveillante, à l'oral quand c'est possible, par l'apposition de flyers sur les pare-brise des véhicules en stationnement dans les zones concernées ou tout autre moyen... L'action bienveillante de la Police municipale accélérera la prise de conscience, marquera l'engagement de la municipalité et contribuera au rapprochement de la Police municipale et des usagers.

Sur les autres axes structurants qui traversent la ville (c.f. le du point 1), nous pèserons de notre poids et nos prérogatives pour faire advenir les aménagements souhaités.

Sur ces itinéraires il est des points noirs manifestes, comme l'avenue Jean Longuet où la déclivité, la largeur de la voie, la courbe... se conjuguent défavorablement pour la sécurité des cyclistes, d'autant plus qu'il s'agit là d'un des itinéraires vers le centre scolaire Brossalette et le lycée Mounier.

La partie nord de l'avenue Sully Prud'homme devra aussi être traitée concomitamment à l'achèvement des constructions en cours mais il est là peu probable que l'espace disponible permette une solution aussi parfaite que celle déployée en partie sud de cette même avenue au droit de LaVallée.

Si l'aménagement le long de LaVallée (Avenue Sully Prudhomme) est tout à fait satisfaisant, il est regrettable que le Cours du Commerce n'ait fait l'objet d'aucun aménagement, d'autant plus qu'il rallie un groupe scolaire.

S'agissant d'un aménagement urbain récent, avec des ambitions environnementales élevées, il faut se donner comme objectif que le nouvel ensemble scolaire puisse être rejoint à vélo, en toute sécurité, par des accompagnant-e-s (vélos cargos) et par des enfants ou pré-ados. Cela amènera

à sécuriser aussi les rues Henri Marrou, Vincent Fayo, Grande Voie des Vignes et Sully Prud'homme (déjà abordée).

Ces cheminements contribueront aussi à rapprocher, par un mode de mobilité douce, le nouveau quartier au centre ancien de Châtenay.

Votre point 3. Cité jardin.

La cité jardin comme toutes les zones appelées à faire l'objet d'une étude d'urbanisme devra faire l'objet d'une réflexion sur l'implantation des circulations douces et notamment celles liées à l'utilisation du vélo et notamment autour, vers et depuis les groupes scolaires avec la même ambition qu'évoquée ci-dessus pour LaVallée : l'aménagement sécurisé des itinéraires vers et depuis les groupes scolaires pour des accompagnant-e-s et des élèves à vélo.

Nous envisageons par ailleurs de modifier le PLU de la commune pour augmenter le nombre de places de vélos dans les immeubles en proposant, au-delà des normes réglementaires, un emplacement vélo par pièce d'appartement.

Votre point 4. Bonne cohabitation

Ce point reprend dans sa première partie le sujet de l'information des automobilistes et des cyclistes sur l'ensemble des dispositions du code de la route dont l'introduction ces dernières années est parfois passée inaperçue. Il faut accélérer le changement de comportement par un important effort de communication.

Votre deuxième point est intéressant à plusieurs titres : pour son effet direct d'éducation des plus jeunes au vélo et plus globalement l'apprentissage du code de la route, pour l'effet indirect de sensibilisation des adultes proches de ces enfants ; et aussi là encore, la mise en œuvre pourra faire appel à la police municipale dans cette même perspective de mettre en évidence sa présence sous un jour bienveillant et créer du lien.

Bien évidemment, la mise en place de cette action devra se faire en lien avec les chefs d'établissements scolaires. Mais nous ne doutons pas que cette proposition sera accueillie favorablement par les enseignants.

Une étude plus détaillée permettra de recommander un déploiement école par école, dans les cours qui le permettent ou, à l'inverse, dans un espace dédié qui pourrait aussi être utilisé hors temps scolaire dans un cadre familial.

Votre point 5. Stationnement et location

Vous notez à juste titre une amélioration de la situation en nombre de points d'accroche « extérieurs » pour les vélos.

Nous distinguons deux besoins différents : l'un pour un stationnement court et de proximité et l'autre pour un stationnement de plusieurs heures.

Les dispositifs d'accroche sur le domaine public répondent correctement au besoin de stationnement court et de proximité. Il nous a paru toutefois qu'à certains endroits le positionnement des nouveaux points d'accroche empiète sur le confort et la sécurité des piétons. Au cas par cas, une correction de ces situations devra être apportée, avec un report hors des trottoirs au prix de la suppression d'un nombre limité de places de stationnement de voitures.

Les stationnements de longue durée (plusieurs heures) nécessitent des dispositifs sécurisés (« boites ou bidons ») qu'il est parfois difficile d'implanter sur le domaine public. Vous indiquez à juste titre la nécessité d'une solution sécurisée près du RER Robinson et vous préconisez l'utilisation du parking attenant. Votre recommandation rejoint notre analyse en ce que les solutions extérieures (boites/bidons) sont moins souples et plus gourmandes en surfaces. Les solutions en parking couvert apportent à la fois un plus grand confort pour le cycliste (à l'abri des intempéries au moment du stationnement et de la reprise du vélo, particulièrement appréciable pour une intermodalité vélo/RER lorsque le cycliste est en tenue de ville avec surprotections contre la pluie) et aussi pour l'aménageur pour monter en capacité d'accueil selon l'évolution de la demande.

Dans le cas de Robinson, le parking est sur la commune de Sceaux. S'agissant d'un projet d'intérêt commun à plusieurs communes et en lien avec l'itinéraire V8 du réseau VIF, c'est là une proposition à inscrire dans le cadre de VSGP.

Les mêmes soucis de confort pour les cyclistes au moment de la pose et la reprise du vélo et de limitation de l'emprise au sol en surface conduisent à privilégier aussi cette solution près des marchés et centres commerciaux (comme c'est déjà le cas pour le LIDL de LaVallée).

Nous comprenons votre préoccupation de proposer une offre vélo en location à ceux qui, par manque d'espace de parking, renoncent à en détenir. Pour autant le modèle Vélib ne nous paraît pas immédiatement transposable. Il est basé sur une forte densité de stations équiréparties sur un large territoire pour que les trajets des utilisateurs répartissent naturellement les vélos dans les stations (le mouvement naturel ne suffit d'ailleurs pas puisqu'il faut constamment redéplacer les vélos). Sur un territoire plus étroit, avec un nombre plus faible de points de convergence des déplacements, nous craignons que le modèle fonctionne difficilement. Il nous paraît nécessaire de poursuivre l'analyse pour caractériser plus précisément l'usage qu'on voudrait développer.

Point 5-Bis

Nous sommes et resterons attentifs aux risques d'emballement thermique des batteries de vélo électriques, sans céder à quelque panique. À ce stade, il n'a été enregistré d'accident que pour des batteries fortement détériorées avant même l'emballement (notamment des batteries de trottinettes très souvent choquées au plan mécanique). Après une série d'accidents graves, il semble aussi que les recommandations de bons sens des professionnels et des pompiers ont déjà fait baisser l'occurrence.

Pour autant il reste une confusion sur la possibilité de pénétrer dans un lieu accueillant du public avec une batterie de vélo à la main ou dans un sac à dos.

Il nous semble opportun d'anticiper sur ce sujet :

- Par une offre de « contrôle technique » gratuit des batteries de vélo.
- Par la vidéosurveillance des postes d'accrochage extérieurs près des lieux d'accueil du public (REX, La Piscine...) qui incitera les cyclistes à laisser la batterie sur leur vélo pendant la durée des activités.

Votre point 6. Aide aux associations

Nous reconnaissons pleinement la contribution d'une association comme la vôtre et nous nous réjouissons d'avance d'accéder aux demandes que vous formulez en votre point 6 dès notre prise de responsabilité de la destinée de la Ville.

Mais nous voudrions aussi vous proposer d'aller au-delà en vous associant :

- Aux actions d'information et de sensibilisation à la cohabitation entre cyclistes et automobilistes et à la formation des plus jeunes.
- À l'étude des solutions techniques à déployer, par exemple pour l'itinéraire V8
- À l'analyse fonctionnelle des nouveaux usages à encourager et services à offrir, comme l'offre de vélos en location (votre point 5)

L'action de la Ville bénéficierait de votre expertise et d'un ancrage associatif garant de sa pertinence.

Monsieur le Président, en guise de conclusion, nous souhaitons vous proposer, dans les conditions qui vous agréeront, une rencontre avec vos adhérents afin de pouvoir, si vous le jugez utile, échanger avec eux de leurs souhaits pour notre ville et de la vision qu'elles et ils en ont pour les années à venir. Sachez-le, nous partageons en tout cas un nombre très conséquent de préoccupations et de combats et nous sommes et serons à vos côtés pour vous aider à atteindre ces objectifs qui sont les vôtres et que nous partageons.

Nous vous prions d'agréer, monsieur le Président, l'expression de nos sincères salutations.

Les membres de la liste « Réinventons Châtenay-Malabry »