

Rosny-sous-Bois : pour une ville marchable et cyclable

19 propositions de l'association RosnyCyclettes pour le Plan Vélo 2026-2032 de la ville de Rosny-sous-Bois



- création en 2016 - bientôt 10 ans !
- plus de 110 adhérents usagers du vélo, et jusqu'à plus de 200 adhérents lorsque l'association disposait d'un local
- des ateliers d'auto-réparation mensuels
- une vélo-école pour adultes (apprentissage ou remise en selle)
- des actions pour promouvoir le vélo en ville et obtenir des aménagements pour la sécurité des usagers
- des balades mensuelles et week-ends vélo pour tout public à partir de 9 ans



Pourquoi agir maintenant ?	3
Développer les habitudes et services de la pratique du vélo	6
Proposition 1 : développer une économie du vélo à Rosny-sous-Bois	6
Proposition 2 : mettre à disposition un local pour l'organisation d'ateliers d'auto-réparation	6
Proposition 3 : agir pour le développement de circuits vélo en Seine-Saint-Denis et promouvoir les balades de l'association	7
Aménager l'espace public	7
Proposition 4 : apaiser les rues & quartiers via un plan de circulation volontariste « ma ville n'est pas un raccourci »	7
Proposition 5 : aménager et sécuriser les grands axes	8
Proposition 6 : rendre accessible dans la durée les centralités urbaines, les équipements publics et les commerces	9
Proposition 7 : développer le stationnement, un enjeu clé pour favoriser la pratique du vélo	9
Proposition 8 : rendre la ville piétonne avec des trottoirs 100 % piétons	11
Proposition 9 : développer les rues aux écoles	11
Proposition 10 : mettre en conformité des rues à 30 et se tourner progressivement vers une « Ville à 30 »	12
Proposition 11 : mettre en conformité les sas aux feux	13
Mieux partager et éduquer : sensibiliser, former, accompagner	13
Proposition 12 : sensibiliser, comprendre pour mieux cohabiter	14
Proposition 13 : former, donner les bons réflexes dès le plus jeune âge	14
Proposition 14 : accompagner et réguler en dernier recours	15
Se donner les moyens d'agir	16
Proposition 15 : former les élus ainsi que les agents et nommer une personne dédiée aux mobilités	16
Proposition 16 : dédier une enveloppe budgétaire annuelle au Plan vélo	16
Proposition 17 : travailler en synergie avec tous les acteurs du département et de la région	17
Proposition 18 : travailler avec l'association locale RosnyCyclettes	17
Proposition 19 : informer la population	17

Pourquoi agir maintenant ?

- Rattraper le retard pris par la Ville pour faire face aux enjeux sanitaires, économiques et climatiques

RosnyCyclettes, a accompagné la Ville au début du mandat en 2020 pour la mise en conformité de la voirie sur la mise en double-sens cyclable obligatoire dans les rues à sens unique et limitées à 30 km/h. **La Ville a interrompu les échanges pendant 3 ans.** A l'initiative de RosnyCyclettes, des rendez-vous réguliers de visites de terrains ont repris en 2025 (en photo). Mais il faut désormais rattraper le retard pris dans la transition de la ville pour faire face aux enjeux sanitaires, économiques, climatiques, etc. Les échanges sont laborieux en raison du **manque de volonté politique de l'équipe municipale, malgré des échanges nombreux et fructueux avec les techniciens de la Ville.**



Visite terrain dans le quartier des Marnaudes en mars 2025
(Rosny-sous-Bois)

Ces actions devaient marquer auprès des habitants le début d'une politique vélo pour notre ville longtemps considérée non cyclable car située à cheval sur deux reliefs et l'A86. D'autant que l'avènement du vélo à assistance électrique a maintenant définitivement changé la donne !

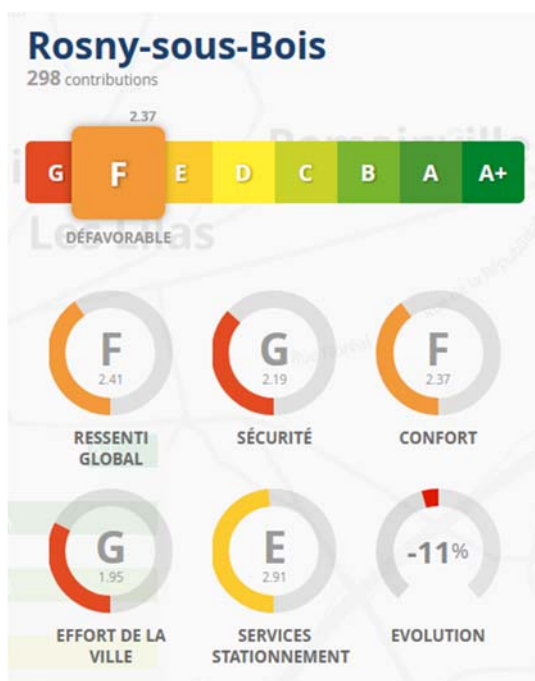
- Favoriser l'attractivité de la ville et répondre aux aspirations des habitants

Dans de nombreuses communes, pratiquer le vélo aujourd'hui est plus agréable et mieux sécurisé qu'il y a quelques années.

Ce n'est pas le cas à Rosny-sous-Bois, où **les conditions de pratique du vélo se sont encore détériorées depuis 2021.** La ville a vu sa note baisser dans le dernier Baromètre vélo 2025 (2,37 sur 10 !), et elle se classe toujours dans la **catégorie F "ville défavorable au vélo"**.

Et pourtant, les usagers du vélo sont de plus en plus nombreux, en témoignent les chiffres qui reflètent la mobilisation croissante des habitants pour une ville cyclable :

- 61 495 passages uniques enregistrés en 2025 par le vélo-totem avenue Lech Walesa, soit + 21 % de fréquentation par rapport à 2024 ;
- plus de 650 signataires à la pétition *Pour une ville cyclable* lancée en mai 2024 ;
- 298 répondants au Baromètre vélo 2025 sur Rosny-sous-Bois, soit + 136,5 % de participation par rapport à 2021.



A Rosny-sous-Bois, les conditions de pratique du vélo se sont encore **détériorées depuis 2021**.

En 2025, la ville se classe toujours dans la **catégorie F** “ville défavorable au vélo” avec une note encore dégradée de 2,37/10 (ci-contre : résultats du baromètre vélo 2025).



Le vélo-totem, installé par le département de la Seine-Saint-Denis, a enregistré une **hausse de 21% du trafic à vélo** entre décembre 2024 et décembre 2025 (avenue Lech Walesa, Rosny-sous-Bois).

- Prévenir la hausse et l'aggravation des accidents de circulation en partageant mieux l'espace public

D'après l'Observatoire national interministériel de sécurité routière ([Onisr](https://www.onisr.fr/)), les accidents impliquant un vélo ont bondi à Rosny-sous-Bois en 2022 (+ 56 %). La ville a connu 14 accidents faisant 17 blessés au total cette année-là. Si le nombre d'accidents est depuis en baisse, leur gravité a augmenté, nécessitant plus d'hospitalisations qu'auparavant.

Cette situation témoigne d'un nombre d'usagers du vélo plus important, nécessitant des aménagements adaptés pour garantir des conditions de circulation sûres pour tous les

usagers. Les modalités de déplacement des usagers évoluent, la ville doit s'adapter pour les protéger et faciliter les nouveaux usagers.

A l'aube d'un nouveau mandat, nous attendons un engagement fort sur la mise en œuvre d'un nouveau Plan Vélo de la part des différents candidats à l'élection municipale en 2026.

Les collectivités locales développent de plus en plus d'actions en faveur du développement de l'usage du vélo, qui a progressé de 43 % entre 2010 et 2021 en Île-de-France. Le Plan des Mobilités d'Île-de-France, document cadre régional en matière de mobilité, prévoit une hausse de 4 points de la part modale du vélo en Île-de-France pour atteindre 6 % des déplacements (tous motifs).

Ainsi, le Plan Vélo pour Rosny-sous-Bois doit permettre la planification et la mise en œuvre d'un réseau cyclable cohérent sur son territoire, pour rendre l'usage du vélo sûr, attractif et diminuer ainsi les déplacements en véhicules motorisés. Les enjeux d'un tel transfert modal sont multiples.

Enjeux locaux :

- améliorer le cadre de vie en limitant les nuisances liées à la circulation ;
- gagner du temps dans ses déplacements et mieux partager l'espace public ;
- redonner du pouvoir d'achat en diminuant les dépenses liées aux modes motorisés ;
- améliorer l'attractivité des commerces de centre-ville.

Enjeux globaux :

- améliorer la qualité de l'air et baisser la fréquence des accidents ;
- favoriser la transition écologique ;
- diminuer les dépendances extérieures liées aux importations d'hydrocarbures, ainsi que le déficit commercial.

Le développement du vélo est une attente de plus en plus forte des Rosnéens et des nouveaux arrivants à Rosny, d'autant plus que la pratique se renforce.

Le Plan devra intégrer la hiérarchisation du réseau de voirie, les complémentarités avec les autres modes de transport, les aménagements pour faciliter et sécuriser les déplacements et le stationnement, mais également le déploiement de services et d'actions pour favoriser, éduquer et sensibiliser à la pratique du vélo.

Développer les habitudes et services de la pratique du vélo

Proposition 1 : développer une économie du vélo à Rosny-sous-Bois

Une boutique spécialisée dans l'achat et la réparation de vélo existe rue de Rosny à Montreuil, en limite de Rosny-sous-Bois. En complémentarité avec ce service commercial, la Ville pourrait promouvoir le développement d'une véritable économie du vélo. Cela peut passer par différentes actions :

- la mise à disposition d'un local pour des ateliers d'auto-réparation de RosnyCyclettes, afin de remettre en état de nombreux vélos qui sont jetés chaque année et qui pourraient être réemployés afin d'équiper de nouveaux cyclistes sans passer par l'achat coûteux de matériel neuf, notamment pour les foyers dont le revenu est modeste, via une revente à petits prix ;
- un partenariat avec le service de la déchetterie de GPGE pour développer cette offre de réemploi ;
- l'organisation d'une bourse aux vélos régulière à Rosny-sous-Bois avec le soutien de la Ville.

Proposition 2 : mettre à disposition un local pour l'organisation d'ateliers d'auto-réparation

Le prix moyen d'un vélo neuf est de 553 €, son entretien annuel coûte environ 150 € annuel selon l'usage et le type de vélo. Ces coûts représentent des freins importants à la pratique. Pour les réduire, les Français·es se tournent de plus en plus vers l'auto-réparation et l'achat d'occasion.

Ainsi, les ateliers d'auto-réparation vélo permettront de rendre accessible la réparation afin de **soutenir la pratique du vélo**. Ce sont des lieux ouverts à toutes et à tous pour apprendre à réparer son vélo soi-même. Ils permettent d'acquérir des compétences en entretien et réparation des vélos, en fournissant conseils adaptés, outils et pièces détachées. Ils ont un **impact fort sur le pouvoir d'achat des ménages en réduisant fortement le coût d'équipement et d'entretien du vélo**.

Grâce à ces ateliers, les cyclistes gagnent en autonomie pour entretenir et réparer leur vélo, ce qui leur permet de détecter plus rapidement les défauts et de réduire les risques d'accidents. Ils sont complémentaires à d'autres structures de l'économie locale (ressourcerie, repair-café, déchetterie), créant un écosystème solidaire et durable.

La ville de Rosny-sous-Bois doit jouer un rôle déterminant dans leur développement et leur maintien en mettant à disposition des bénévoles de RosnyCyclettes **un local pérenne**



Atelier d'auto-réparation vélo organisé par l'association RosnyCyclettes

pour développer ce type de service aux habitants d'une part, ou encore en soutenant financièrement notre association et en intégrant ces ateliers dans la politique de mobilité durable de la ville d'autre part.

Proposition 3 : agir pour le développement de circuits vélo en Seine-Saint-Denis et promouvoir les balades de l'association

Environ une fois par mois, l'association propose des balades à vélo. Ces balades sont l'occasion d'une remise en selle pour certains, de mieux connaître les bonnes pratiques du vélo urbain pour d'autres et sont ainsi un temps de formation à la pratique du vélo en zone urbaine.

De plus, ces sorties permettent de mettre en valeur le territoire avec la découverte de sites de verdure accessibles à vélo à moins de 15 km de Rosny-sous-Bois. Ces balades pourront être reprises par les adhérents pour faire plus régulièrement du sport et se déplacer en famille. Elles participent à la bonne image de la ville.

Pour favoriser et sécuriser ces balades, l'association RosnyCyclettes souhaite que la municipalité porte auprès du Département et de Grand Paris Grand Est (GPGE) la volonté de relier notre ville aux différents parcs et cours d'eau présents sur le territoire de la Seine-Saint-Denis. Par ailleurs, la municipalité peut également contribuer à la promotion de ces balades via la publication de ces sorties dans le journal de la ville.



Balade à vélo en Île-de-France organisée par l'association RosnyCyclettes

Aménager l'espace public

Proposition 4 : apaiser les rues & quartiers via un plan de circulation volontariste « ma ville n'est pas un raccourci »

Les quartiers résidentiels sont desservis par des rues dont la vocation est la desserte locale. La cohabitation vélos/véhicules motorisés y est donc facilitée. Cependant, l'utilisation de ces itinéraires comme des raccourcis par les modes motorisés, ainsi que les comportements peu responsables de certains automobilistes (vitesses excessives, trajectoire trop proche du cycliste, pressions et insultes pour doubler, etc.) nuisent à la sécurité des cyclistes. La commune doit donc utiliser des stratégies pour diminuer ces nuisances et l'insécurité routière, réelle et ressentie, par les cyclistes.

Cela passe par :

- la réalisation d'aménagements de voirie qui obligent les véhicules motorisés à limiter leur vitesse : coussins berlinois, séparateurs physiques, alternats, chaudioux, doubles-sens cyclables ;
- la mise à jour du plan de circulation de la ville avec la mise à sens unique de rues, l'organisation des sens de circulation en tête bêche afin de dissuader du trafic de transit et d'affecter davantage d'espace à la circulation des cyclistes. Cette mesure va de pair avec les doubles-sens cyclables qui permettent quant à eux de maximiser l'accessibilité des quartiers à vélo.



Double-sens cyclable rue Marcelin Berthelot
 (Rosny-sous-Bois)



Aménagement cyclable rue du général Leclerc avec
 contre sens cyclable sur une voie cyclable protégée
 (Rosny-sous-Bois)

Proposition 5 : aménager et sécuriser les grands axes

Comme les piétons, les cyclistes ont besoin d'une voie sécurisée pour se déplacer. Les grands axes de circulation, à l'instar de l'avenue Lech Walesa, ou encore l'avenue du Président John Kennedy, permettent de se déplacer rapidement depuis un quartier vers les principaux équipements et commerces de la ville, voire une gare ou un itinéraire cyclable régional. Ils assurent un flux important de voitures à des vitesses parfois supérieures à 30 km/h. Ils constituent des axes stratégiques pour la cyclabilité de la ville où des voies cyclables doivent être conçues et aménagées de manière continue et sécurisée. Il est préconisé de sécuriser les flux cyclistes via des pistes cyclables, lorsque la vitesse des véhicules le requiert, ou bien des bandes cyclables lorsque le contexte routier le permet.

Ces aménagements peuvent être coûteux et doivent faire l'objet d'un travail de priorisation selon certains critères (opportunité de l'axe, accidentologie/sentiment



d'insécurité, continuité du réseau offerte, travaux, etc.). L'aménagement du boulevard Gabriel Péri par exemple permettrait de traiter un des principaux points noirs de l'accidentologie des cyclistes, et de raccorder les différents quartiers de Rosny-sous-Bois situés à l'Est de l'A86 ainsi que la piste cyclable sur l'avenue Kennedy venant de Villemomble, à la future piste cyclable allant vers Montreuil dans une logique d'axe structurant.

Proposition 6 : rendre accessible dans la durée les centralités urbaines, les équipements publics et les commerces

Rendre accessibles les centralités urbaines, les établissements publics et les commerces n'est pas seulement une question d'aménagement : c'est **un enjeu de justice sociale, d'égalité d'accès et de dynamisme local**. Pour que chacun puisse se déplacer librement, quel que soit son âge, son mode de déplacement ou ses capacités, **les cheminements piétons et cyclables doivent devenir une priorité explicite et obligatoire de la planification urbaine**.

Intégrer ces cheminements dans les documents réglementaires - PLU/PLUi, PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics), plans de circulation - est indispensable pour garantir une vision cohérente et continue des accès aux lieux de vie, de services et de commerce. En hiérarchisant clairement les itinéraires piétons et cyclables, et en assurant leur continuité entre les quartiers, les centralités et les équipements publics, les collectivités créent les conditions d'un accès réel et équitable pour tous.

Améliorer l'accessibilité suppose de **dissocier les usages**, c'est-à-dire des voies cyclables en site propre sur les axes à fort trafic avec notamment des pistes cyclables sécurisées, des itinéraires de desserte sur les rues calmes où un partage de la voie avec les voitures peut être envisagée via notamment des rues avec des contre-sens cyclables. L'accessibilité des trottoirs ne doit pas être oubliée afin que ce dernier soit réellement disponible pour la marche.

La continuité des cheminements ne peut plus être une option : chaque rupture, chaque zone non aménagée force les usagers à improviser, génère des conflits d'usage et fragilise la sécurité. Garantir des parcours cohérents, lisibles et confortables vers les commerces, les services et les équipements est une condition essentielle pour encourager les déplacements actifs et soutenir la vitalité économique locale.

Enfin, **pour que ces ambitions se traduisent en actions durables, les services techniques doivent être formés et accompagnés**. Concevoir des aménagements cyclables et piétons de qualité, évaluer leur efficacité, capitaliser sur les retours d'expérience : autant de compétences essentielles pour construire une ville réellement accessible et inclusive.

Proposition 7 : développer le stationnement, un enjeu clé pour favoriser la pratique du vélo

La pratique du vélo a besoin des deux volets de l'aménagement urbain pour se développer : des voies cyclables d'un côté et des stationnements cyclables sécurisés pour se garer en toute sérénité de l'autre. Le développement d'une ville cyclable est fortement corrélé à l'offre de stationnement. En effet, **le choix du vélo, comme celui de la voiture,**

est fortement dépendant de l'offre de stationnement. L'absence d'équipements de stationnements sécurisés, ainsi que la peur du vol, restent les principaux freins à la pratique du vélo. La question du stationnement est donc cruciale d'une part pour développer la pratique des cyclistes d'aujourd'hui et ne pas les décourager, et d'autre part pour convertir les cyclistes de demain.

L'offre de stationnement sécurisé doit être développée à plusieurs points clés de la ville :

- **aux abords des gares (gare de Rosny-sous-Bois et station de métro la Dhuis) et du pôle d'intermodalité à la gare de Rosny-Bois Perrier** : le stationnement vélo doit être complémentaire des transports collectifs, il permet de combiner le vélo avec des modes de transport en commun, au détriment de l'usage de la voiture individuelle ;
- **près des commerces, des services publics et des équipements de loisirs**, toutefois, la réalisation de stationnement vélo ne doit pas se faire au détriment de l'espace des piétons ;
- **aux abords des écoles et des établissements d'enseignement** car les jeunes générations sont aussi les cyclistes de demain : l'offre de stationnement doit être adaptée aux vélos, les écoliers, collégiens, lycéens et étudiants prenant, dès le plus jeune âge, l'habitude de se déplacer à bicyclette ;
- **dans l'habitat collectif** : la mise en place de parkings vélo ou d'espaces accessibles et sécurisés pour le stationnement des vélos dans l'habitat collectif existant doit être encouragée par la mairie auprès des différents bailleurs de la ville et du Département.



Exemple de stationnement sécurisé (Saint-Cloud)



Stationnement vélo au gymnase Lavoisier (Rosny-sous-Bois)

Enfin, les stationnements vélos doivent être signalés sur le plan du réseau cyclable et diffusés largement sur les panneaux d'information de la ville, ainsi que faire l'objet d'une signalétique aux pieds des aménagements pour une meilleure visibilité dans l'espace public.

Proposition 8 : rendre la ville piétonne avec des trottoirs 100 % piétons

Parcourir la ville à pied est un mode de déplacement actif simple, mais qui peut s'avérer compliqué pour certains usagers. En effet, les trottoirs présentent parfois des obstacles pour les piétons (trous, pentes, étroitesse...). Il est essentiel, pour **faciliter la pratique de la marche en ville**, que des travaux de réfection soient effectués progressivement, notamment par la mise aux normes PMR, lorsque la largeur de la rue le permet (élargissement du trottoir contre la diminution de la chaussée) et l'aménagement de l'accès aux passages piétons et leur sécurisation en supprimant le stationnement motorisé en amont de tous les passages piétons, conformément à la loi LOM. Ceci s'inscrit dans un contexte où **la population est vieillissante et chaque individu peut se retrouver en situation de mobilité réduite au cours de sa vie.**

Aménager l'espace public pour favoriser la marche à pieds, c'est aussi rendre plus attractif les centralités de la ville, à l'instar du centre-ville actuel dont l'élargissement des trottoirs permet un déplacement plus agréable pour accéder aux commerces de proximité. Il faut également tenir compte des besoins des usagers, par exemple les arrêts de bus accessibles et aménagés quand l'espace le permet (mise en place d'arrêt de bus avec banc par exemple).

Il est attendu de la municipalité un entretien régulier de l'espace public. Cet acte politique fort doit permettre de libérer les trottoirs de l'encombrement – stationnement moto, poubelles, chevalets, mobilier urbain – et de maintenir des revêtements en bon état permettant ainsi à chacun de circuler sereinement. Un espace public propre, dégagé et bien entretenu est un marqueur de respect envers les usagers, et en particulier envers les plus vulnérables.

Proposition 9 : développer les rues aux écoles

La *rue aux écoles* se traduit par la piétonnisation d'une section de rue située devant l'école. Elle peut se faire de manière temporaire (aux heures d'entrée/sortie de l'établissement scolaire) ou permanente.

Une "rue école" c'est :

- **sécuriser les abords d'une école** (sécurité routière) et diminuer le risque d'accidents lié à la circulation automobile (en sécurisant également l'accès à l'école) ;
- **améliorer la santé des enfants et des personnes travaillant dans les établissements** (diminuer les pollutions liées aux embouteillages automobiles, diminution du stress...) ;
- **améliorer le cadre de vie des riverains aux abords des écoles** (réduction des nuisances de stationnements sauvages et des incivilités) ;
- **se réapproprier la rue en tant qu'usager par des aménagements peu coûteux.**

Proposition 10 : mettre en conformité des rues à 30 et se tourner progressivement vers une « Ville à 30 »

La généralisation du double-sens cyclable (DSC) sur les voies limitées à 30 km/h est la règle de principe. Dans un projet plus global, la mise en place de « Ville 30 » peut aussi être réalisée ; cela ne concerne pas les grandes artères, dédiées au trafic rapide et qui restent limitées à 50 km/h (voies départementales par exemple). Une « Ville à 30 » permet une cohérence entre les différents espaces et d'en assurer une bonne lisibilité aux contraire des zones 30 réparties sur le territoire sans de cohérences communes entre elles.

Développer ce genre d'aménagement est **un outil facile et peu coûteux à mettre en place** (à minima des panneaux/panonceaux et une signalisation au sol), **en associant ponctuellement des aménagements plus contraignants pour limiter la vitesse de la voiture**. Cela améliore la qualité de vie des riverains, rend l'espace public plus agréable, voire plus attractif (diminution du bruit lié à la circulation routière, moins d'émission de pollution de l'air, réappropriation de l'espace public par les usagers piétons et cyclistes).

Enfin, développer le DSC permet aux usagers du vélo de **simplifier les parcours cyclables** (éviter de faire des détours favorise la pratique du vélo) et de **proposer des itinéraires plus sûrs** en évitant les grands axes. Ainsi, en le généralisant sur le territoire, cela crée **davantage de perméabilité entre les quartiers**. Par ailleurs, le double-sens permet de circuler en sécurité, puisque les usagers se voient et ralentissent pour se croiser.



Double-sens cyclable en zone 30, rue Galilée (Rosny-sous-Bois)

Proposition 11 : mettre en conformité les sas aux feux

Les sas aux feux sont des espaces réservés aux cyclistes, situés entre la ligne qui indique aux automobilistes l'endroit où ils doivent s'arrêter et le feu. Ils permettent aux cyclistes de se placer devant les voitures, afin de mieux voir et être vus, et de tourner à gauche avant les voitures, de démarrer avant les voitures ce qui leur évite d'être bousculés par les voitures qui tournent à droite, et aussi de ne pas respirer leurs gaz d'échappement au démarrage.

Ce type d'aménagement doit être systématisé, sauf impossibilité technique, et accompagné d'une signalétique préventive informant de leur mise en place progressive ; par exemple, Vincennes avait fait une campagne d'affichage préventif pour le développement des panneaux « tourne à droite » (M12) en affichant aux feux des cartons informant de leur mise en place prochaine et en précisant leur utilité.



Exemple de sas vélo à un feu qui permet aux cyclistes de se placer devant les voitures pour mieux voir et être vus, et de démarrer en toute sécurité avant les voitures (Rosny-sous-Bois)

Mieux partager et éduquer : sensibiliser, former, accompagner

La circulation motorisée et son stationnement occupent la majorité de l'espace public. De ce fait, les piétons et les cyclistes, de plus en plus nombreux, se retrouvent à cohabiter au sein d'espaces restreints, dans des conditions dégradées, sources de conflits.

Par ailleurs, le retour du vélo dans les villes a été rapide, bousculant les usages et déstabilisant les autres usagers, y compris les piétons. Depuis 2019, la pratique du vélo a fortement progressé en France : on compte **+ 40 % de fréquentation cycliste entre 2019 et 2024**. Les tensions ont nourri à tort un discours sur une incompatibilité du

développement du vélo en ville alors que marche et vélo sont tous deux empêchés par la voiture et contribuent tous deux à l'amélioration des conditions de vie (santé et pouvoir d'achat).

Pour développer le vélo en ville en réduisant les tensions, l'ingrédient principal est **le développement d'une infrastructure adaptée à chaque type d'usager** (automobilistes, cyclistes, piétons).

L'autre ingrédient essentiel est de **développer et promouvoir une culture commune du respect, fondée sur la sensibilisation, la formation et l'accompagnement de tous les usagers**. Premier porte-parole du Collectif vélo Île-de-France, Stein van Oosteren rappelle dans *Pourquoi pas Le vélo ?* que la sécurité dépend largement des comportements et de la capacité collective à réapprendre la rue. Une mobilité apaisée passe par l'éducation.

Proposition 12 : sensibiliser, comprendre pour mieux cohabiter

Le *Manifeste pour une cohabitation réussie* de la FUB (fédération des usagers de la bicyclette), du Réseau Vélo & Marche et de Rue de l'Avenir souligne que les tensions entre usagers proviennent d'une faible lisibilité des règles, surtout lorsque piétons et cyclistes sont confinés dans des espaces étroits ou mal définis. Une communication pédagogique est donc essentielle pour favoriser le partage de l'espace public.

Plusieurs actions sont possibles pour rendre lisibles et compréhensibles les aménagements et réapprendre à cohabiter dans l'espace public, comme le recommande la FUB :

- **des campagnes d'information expliquant la priorité piétonne, le fonctionnement des zones 30 ou des doubles-sens cyclables en montrant les bons comportements à adopter ;**
- **des panneaux pédagogiques lors des travaux ;**
- **des temps de dialogue dans les quartiers.**

Proposition 13 : former, donner les bons réflexes dès le plus jeune âge

Le développement d'une culture du vélo passe par une formation solide et précoce. Des dispositifs et aménagements permettent de favoriser la marche et le vélo. Ils renforcent ainsi l'éducation aux mobilités actives et l'autonomie des enfants.

A l'échelle d'une ville, plusieurs actions sont possibles pour aider à acquérir ou renforcer les bons réflexes par le développement de temps et de lieux d'apprentissage à la pratique du vélo :

- **mettre en œuvre l'intégralité du dispositif national Savoir Rouler à Vélo (SRAV) :** présenté comme un pilier éducatif par les associations d'usagers, ce dispositif permet aux enfants d'acquérir les compétences indispensables pour circuler en sécurité dans l'espace public.
A Rosny-sous-Bois, le Savoir rouler à vélo n'est pas mis en œuvre jusqu'à l'étape 3 : circuler en situation réelle. Avec un réseau cyclable sécurisé et continu, les élèves pourraient apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et s'approprier les différents espaces de pratique ;

- **permettre la réouverture de la vélo-école** : une vélo-école offre un apprentissage pratique à tous les âges (enfants, adultes, seniors). Elle joue un rôle social majeur en accompagnant les publics qui n'ont jamais appris, qui reprennent le vélo, ou qui manquent de confiance.
 A Rosny-sous-Bois, faute d'un local sécurisé accordé par la Ville à notre association rosnéenne RosnyCyclettes, la vélo-école est en pause depuis l'incendie criminel du local en 2022. L'année passée, ce sont ainsi plus d'une soixantaine de demandes de cours de vélo qui n'ont pas pu être satisfaites à cause de l'absence de local et de terrain adaptés ;
- **créer des circuits cyclables pédagogiques, des lieux d'apprentissage** (mini-voies, parcours avec signalisation, parcs d'éducation routière) qui permettent aux enfants comme aux adultes de pratiquer en situation avant de se confronter à la circulation. Cette logique est complémentaire des démarches d'apaisement de la circulation et de développement d'aménagements cyclables continus, sécurisés dans l'espace public.

Ces circuits pédagogiques permettent de se familiariser avant une pratique en situation réelle. Ils peuvent être utilisés par les écoles, les associations et les polices municipales dans une démarche pédagogique.



En l'absence d'un local sécurisé accordé par la Ville à l'association, la vélo-école est en pause depuis l'incendie criminel du précédent local en 2022.
 (photo : cours de vélo dispensé par l'association RosnyCyclettes)

Proposition 14 : accompagner et réguler en dernier recours

Le conseil de la FUB est clair : le contrôle n'est efficace que s'il vient après l'information et la formation. Une démarche cohérente consiste à sensibiliser d'abord, former ensuite, accompagner toujours, réguler si nécessaire. C'est le chemin le plus sûr pour faire du vélo un mode de déplacement quotidien, partagé et apaisé. Cet accompagnement des usagers doit prendre des formes complémentaires :

- **une présence de la police municipale dans l'espace public pour accompagner tous les usagers** (automobilistes, cyclistes, piétons) : l'objectif reste prioritairement pédagogique, afin de tendre vers l'objectif « zéro mort, zéro blessé grave ». La police municipale a un rôle essentiel de rappel des règles à tous les usagers de l'espace public, d'explication des nouveaux aménagements et d'intervention ciblée en cas de comportements dangereux d'automobilistes, de cyclistes ou de piétons ;
- **des contrôles plus systématiques aux points accidentogènes de la ville** : la mise en place d'opérations régulières de contrôle aux points les plus dangereux de la ville permettrait de réduire à moyen terme les cas de comportements très irrespectueux voir dangereux de la part des différents usagers (stationnement voiture sur les trottoirs ou sur les bandes cyclables, stationnement de deux-roues sur les arceaux réservés aux vélos, excès de vitesse, cyclistes peu attentifs aux traversées des piétons, etc.).



Deux-roues stationnés sur des arceaux réservés aux vélos dans le centre-ville de Rosny-sous-Bois.

Se donner les moyens d'agir

Proposition 15 : former les élus ainsi que les agents et nommer une personne dédiée aux mobilités

Suite à toutes ces recommandations nous attendons que les candidats s'engagent sur la nomination et la formation d'un élu dédié aux mobilités actives en milieu urbain. Ce siège d'élu devra entraîner la création de plusieurs postes d'agents municipaux dont un spécifiquement fléché sur le plan de circulation vélo. Sensibiliser et former le personnel communal pour mieux prendre en compte cyclistes et piétons dans tout projet d'urbanisme et de voirie, c'est offrir à terme à la population un cadre de vie à haute qualité environnementale.

Proposition 16 : dédier une enveloppe budgétaire annuelle au Plan vélo

Le souhait étant qu'une majorité de Rosnéens, parmi ceux qui le souhaitent, puissent se déplacer à vélo, et le budget estimé pour la mise en place d'un plan vélo cohérent étant de 10 € par an et par habitant, il faudra que la future équipe à la tête de la municipalité soit prête à un engagement budgétaire à hauteur de 500 000 € par an. Cela implique la recherche de subventions départementales, régionales et nationales, notamment



par l'agent municipal actuellement dédié à la recherche de projets et de financements. Cette enveloppe devra permettre la création d'infrastructures nouvelles et leur entretien.

Proposition 17 : travailler en synergie avec tous les acteurs du département et de la région

Enfin, dans le cadre du plan vélo du département, réalisé à 50 % à ce jour et dont l'objectif est le 100 % cyclable sur le département, et qui entre maintenant dans sa deuxième phase, nous demandons que les futurs élus s'engagent à travailler en harmonie avec les instances et associations départementales et régionales. En effet, Rosny-Sous-Bois reste une enclave en Seine-Saint-Denis, provoquant une discontinuité de la circulation à vélo dans le département ainsi qu'au niveau régional. Nous voulons nous assurer que l'élus rosneen qui siégera au conseil de GPGE au titre de l'aménagement urbain fera valoir la cohérence du plan vélo entre nos communes ainsi qu'entre les autres communautés de commune (Est-ensemble, notamment), et tiendra compte de notre travail et de nos réflexions pour la mise en place du Plan Local de Mobilité (PLM). Nous souhaitons que la nouvelle équipe reçoive, entende et travaille avec les associations impliquées dans la cyclabilité de la Région Île-de-France (VIF, Vélopolitain entre autres).

Proposition 18 : travailler avec l'association locale RosnyCyclettes

Rosnycyclettes propose d'être l'interlocuteur associatif de la Ville sur les différentes thématiques liées au vélo et demande qu'un cadre de travail puisse être défini durant le mandat : lancement d'une démarche complète plan vélo, des ateliers thématiques de concertation, des réunions d'échanges et d'avancement périodiques sur la mise en œuvre du plan, des sorties terrain avec les équipes techniques, etc.

Proposition 19 : informer la population

Investir dans des aménagements cyclables n'apporte pas les résultats escomptés si cette démarche ne s'accompagne pas d'une politique ambitieuse de communication en faveur des modes alternatifs à la voiture en général, et du vélo en particulier. Le journal municipal est un bon relais pour évoquer les bienfaits du vélo pour la santé, pour les jeunes en particulier dont le taux d'obésité ne cesse de croître.

Association RosnyCyclettes

Rosny-sous-Bois, le 14 décembre 2025