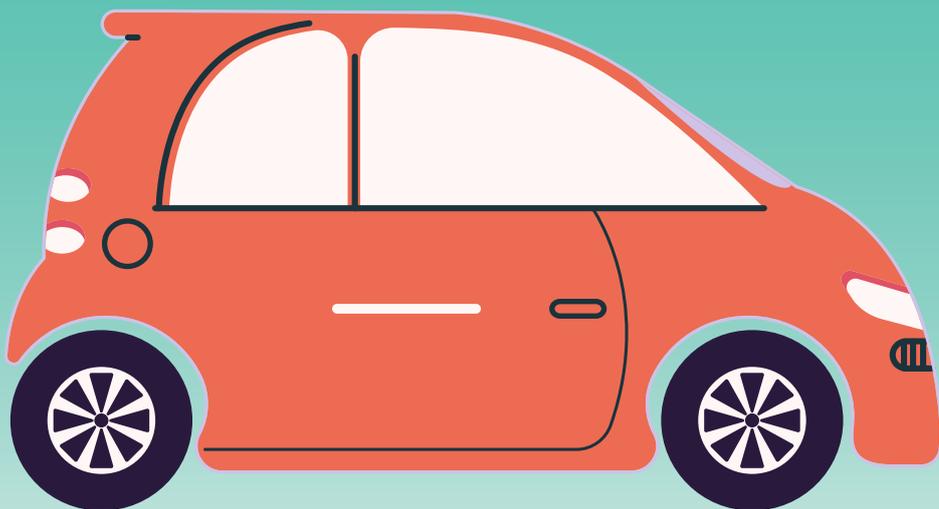


# Un nouveau partage de l'espace public pour améliorer les mobilités de tous

*Rapport de la commission  
extra-municipale sur les mobilités*





# SOMMAIRE

Editorial | **7**

Introduction | **9**

Remodeler l'aménagement de notre ville pour en faire un territoire durable et plus sûr | **11**

Agir en faveur du climat en soutenant plus fortement les mobilités douces et les transports collectifs | **17**

Aménager une ville plus accessible pour offrir des solutions à chaque habitant | **27**

Recommandations de la commission extra-municipale | **34**

Contributions libres de membre de la commission extra-municipale | **38**

Lexique | **41**



# LISTE DES MEMBRES

## Les co-rapporteurs

- **Geneviève Etienne**, maire-adjointe chargée de l'écologie, de l'environnement, du développement durable, de la transition énergétique, du bien-être animal
- **Frédéric Raymond**, maire-adjoint chargé de l'aménagement, de l'urbanisme, des transports et mobilités, du stationnement, de la voirie, de l'assainissement, de la propreté, des espaces verts, des établissements recevant du public

## Des élus du conseil municipal

- **Ghislaine Bassez**, conseillère municipale déléguée à l'éducation populaire et aux événements citoyens
- **Corinne Bocabeille**, maire-adjointe chargée du commerce, de l'artisanat, du développement économique, de l'emploi, de l'économie sociale et solidaire
- **Sidi Chiakh**, conseiller municipal délégué à la voirie, l'assainissement, la propreté, aux parcs et jardins
- **Corinne Courdy**, conseillère municipale
- **Jean-Philippe Edet**, maire-adjoint chargé de la petite enfance, de la PMI, de la parentalité, de la vie du quartier La Mairie-Fontainebleau
- **Jonathan Hemery**, conseiller municipal chargé du numérique et des nouvelles technologies
- **Jérôme Giblin**, maire-adjoint chargé des sports, des loisirs, du temps libre, des retraités et personnes âgées, des anciens combattants, correspondant défense
- **Jean-Luc Laurent**, maire du Kremlin-Bicêtre
- **Laëtitia Manaut**, conseillère municipale
- **Jean-Pierre Ruggieri**, conseiller municipal
- **Fatoumata Thiam**, conseillère municipale déléguée aux handicaps
- **Vry-Narcisse Tapa**, conseiller municipal délégué aux établissements recevant du public, à la vie du quartier Les Martinets - Le Plateau
- **Ibrahima Traoré**, conseiller municipal

# Des Kremlinois volontaires tirés au sort

- Axel Borja
- Rémi Cardona
- Julien Duponchelle
- Dominique Pelen

## Des associations

- **Sally Bennacer**, élue à la Chambre de Commerce et d'Industrie du Val-de-Marne
- **Martine Jouneau**, Le KB en transition
- **Céline Katsner**, Automobile Club Association
- **Frédéric Linget**, Association Val de Bièvre à vélo, antenne locale de l'association francilienne Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB)
- **Marc Pelissier**, Fédération nationale des usagers des transports d'Île-de-France





# ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES MOBILITÉS DE DEMAIN POUR UN MEILLEUR PARTAGE DE L'ESPACE PUBLIC

C'est sous une forme inédite que des citoyens, des élus et des associations qualifiées ont travaillé sur l'avenir des mobilités au Kremlin-Bicêtre. Réunis dans une commission extra-municipale consacrée aux mobilités, les échanges ont été riches et ont inspirés ce rapport.

Les manières de se déplacer ne cessent d'évoluer. Nous sommes tous amenés à nous mouvoir au sein du Kremlin-Bicêtre mais souvent au-delà. De nouveaux usages se développent et l'aménagement de notre ville ne permet pas toujours de concilier déplacement, sécurité et partage équitable de l'espace public. De nouveaux équilibres sont donc à trouver. Le devenir de l'automobile dans nos rues, le retour en force du vélo, l'émergence des mobilités alternatives, la place du piéton, les transports collectifs, la pollution, l'accessibilité, l'ensemble de ces thématiques ont été examinées. Les points de vue ont pu s'exprimer et des propositions ont émergé.

Ce travail en commun est précieux. Ces temps de réflexions collectives sont essentiels pour notre démocratie locale. Pour formuler des propositions, il a fallu recueillir les témoignages et les expériences des uns, l'expertise des autres, mais aussi prioriser les sujets qui faisaient consensus et qui méritent d'être traités rapidement.

Le travail produit par les membres de la commission extra-municipale contribue donc utilement au débat public. On y trouve des propositions fortes comme la création de nombreuses zones 30, mais aussi une volonté de sécuriser les abords des établissements scolaires.

Ce rapport constitue la base commune qui rassemble les membres de la commission extra-municipale. Il est enrichi des contributions des membres de la commission qui ont souhaité présenter leur point de vue et des propositions formulées par les Kremlinois lors de la concertation conduite à l'occasion des Assises de l'écologie populaire.



Les co-rapporteurs :

**Geneviève ETIENNE**  
Maire adjointe chargée du  
développement durable et de  
l'écologie



**Frédéric RAYMOND**  
Maire adjoint chargé de  
l'aménagement et des  
transports



# UNE COMMISSION EXTRA-MUNICIPALE POUR RELEVER UN DÉFI D'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Début février 2021, un format inédit prenait place au sein de notre ville : la commission extra-municipale sur les mobilités. La création de celle-ci avait préalablement été approuvée lors du conseil municipal du 1<sup>er</sup> octobre 2020. L'impulsion donnée par la municipalité était de repenser collectivement les mobilités futures dans le but de forger de nouveaux partages de l'espace public, de concilier les différents usages et modes de déplacements et d'accompagner les nouvelles mobilités dites « douces ».

Cette commission a réuni des élus de la majorité et de l'opposition, des citoyens volontaires et des associations qualifiées des usagers (cyclistes, piétons, transports en commun, automobiles). Chaque mois, une séance a été organisée en visio-conférence. Au terme de ce travail collectif, il a été prévu que les propositions ayant émergé seraient débattues en septembre lors des Assises de l'écologie populaire, et ensuite examinées en automne par le conseil municipal.

Les propositions retenues se sont fondées sur les données et spécificités de notre ville et de sa topographie. Situé en Ile-de-France, dans le Val-de-Marne, aux portes de Paris, Le Kremlin-Bicêtre est un important lieu de transit et de flux. Les mobilités étudiées dans cette synthèse concernent les Kremlinois en premier lieu, mais également celles des flux de transit de personnes extérieures à la commune. La majorité des flux entrant provient d'usagers venant travailler dans notre ville ou la traversant et qui sont originaires de Paris. La capitale est la principale ville émettrice d'actifs entrant dans notre ville avec 17,82 % des

flux globaux, suivi de Villejuif à hauteur de 6,41 % et de Vitry-sur-Seine autour de 5,6 %. Les flux sortants se dirigent quant à eux majoritairement vers Paris.

Parallèlement aux axes routiers, la ville comprend aussi une offre conséquente pour les transports en commun. Y passent les lignes de bus 47, 125, 131, 183, 185, 186, 323, mais également les Noctiliens N15 et N22, ainsi que la Valouette. La ligne de métro 7 circule sur la commune avec une station située au milieu de l'avenue de Fontainebleau. S'ajoute également la ligne de tramway T3A qui s'arrête à Porte d'Italie, à proximité du Kremlin-Bicêtre. La proximité de la ligne 14 ainsi que la mise en service en 2024 de la station Kremlin-Bicêtre Hôpital viennent aussi compléter cette offre. C'est d'ailleurs 60 % des Kremlinois qui utilisent les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail, soit 6 814 personnes sur les 25 334 habitants et les 11 689 actifs kremlinois.

Pour les déplacements cyclistes, il existe à ce jour peu de pistes cyclables et de linéaires adaptés pour le vélo dans les artères kremlinoises. Un rééquilibrage est donc nécessaire d'autant que ce moyen de transport se développe de plus en plus. En 2019, environ 350 actifs en moyenne utilisaient régulièrement le vélo pour se rendre à leur travail.

C'est sur le fondement de ces premières données concrètes, débattues dans le cadre de la commission extra-municipale, qu'il faut repenser, dans sa globalité, le schéma et l'aménagement des mobilités sur notre ville.



# REMODELER L'AMÉNAGEMENT DE NOTRE VILLE POUR EN FAIRE UN TERRITOIRE DURABLE ET PLUS SÛR

Réceptacle des activités humaines et de l'effervescence urbaine, la ville est par excellence un lieu de brassage et de flux. Le Kremlin-Bicêtre est une ville de la petite couronne parisienne, dense et étroite. Son urbanisme contient de nombreux legs de décisions impulsées lors des « Trente Glorieuses ». Traversée par de nombreuses infrastructures routières (autoroute, périphérique, ancienne route nationale) et une offre étoffée de transports en commun (métro, bus, tram et RER à proximité immédiate), les possibilités pour s'y déplacer sont multiples.

Il nous appartient de penser et d'aménager la ville de demain. C'est un enjeu commun. La commission extra-municipale, résolument tournée vers l'écologie populaire, s'engage pour promouvoir un modèle de consommation et de mobilités véritablement soutenable. Elle préconise des mesures fortes et des moyens pour « remodeler » Le Kremlin-Bicêtre afin d'en faire une commune où les combinaisons possibles de modes de déplacements soient optimisées sur la base d'un espace public faisant l'objet d'un nouveau partage pour plus de clarté et de sécurité.

Actuellement, le bouillonnement quotidien engendre des externalités négatives : bruits, stress, pollution, esthétisme dégradé. De plus,

chaque usager doit être constamment vigilant dans l'espace public pour ne pas heurter autrui et donc rester alerte à son environnement. Afin que la diversité des mobilités puisse cohabiter dans un milieu contraint, la commission extra-municipale formule des recommandations pour que la ville régule les flux et sécurise les aménagements dédiés aux déplacements.

Les mobilités ne sont pas un jeu à somme nulle, mais bien une dynamique globale où l'amélioration d'un mode de déplacement n'engendre pas la dépréciation ou la dégradation d'exercice d'un autre. Pour tendre vers une ville apaisée et plus sûre, de nouveaux équilibres doivent être forgés localement et de manière concertée pour répondre aux attentes des Kremlinois et préparer la ville de demain.

Plusieurs axes et orientations sont ainsi à poursuivre.

**Réguler la vitesse en ville : le principe posé est de limiter la vitesse à 30km/h et de mettre en place progressivement des zones de recontres**

Il est possible de limiter le transit et de réduire la vitesse de circulation automobile sur certains axes. Cette orientation repose sur la limitation à 30km/h pour atténuer les nuisances sonores

et réguler et sécuriser les flux thermiques et motorisés. Il existe actuellement trois zones 30 au Kremlin-Bicêtre. Il est proposé de généraliser progressivement la limitation à 30 km/h à l'exception de la RD 7.



Il est également envisagé de réorienter certains sens de circulation pour corriger des dysfonctionnements de circulation et d'embouteillages. Il est aussi recommandé de réduire la circulation à une seule voie ou d'améliorer les aménagements routiers. En effet, il existe plusieurs axes comportant des sens de circulation pouvant être revus, inversés ou réduits (mettre des sens uniques par exemple). Certains secteurs kremlinois ont déjà été identifiés, il s'agit notamment du « Cœur de ville » avec les rues Danton, Général Leclerc, Rossel, Séverine, mais également l'avenue Charles Gide ou des rues pavillonnaires telles que Marcel Sembat, Benoît Malon, JF Kennedy dans la perspective

de l'arrivée du pôle gare Kremlin-Bicêtre Hôpital.

Cette proposition d'étudier la modification de sens de circulation suppose pour les axes susceptibles d'être concernés par ces évolutions d'associer les riverains pour aboutir à une décision collective dans le but de mieux réguler et sécuriser les déplacements de tous, et notamment en réduisant les flux pour mieux les recentrer sur les voies structurantes de la ville telles que l'avenue de Fontainebleau, l'avenue Eugène Thomas, la rue de Verdun et la rue Salengro, et de préserver des voies en circulation « plus apaisée ».

### **Les abords des écoles : une sécurisation prioritaire pour protéger les plus vulnérables**

Les établissements scolaires et tout particulièrement les écoles maternelles et élémentaires concentrent un public fragile qu'il faut protéger. En effet, les enfants ne sont pas toujours accompagnés et peuvent être insuffisamment vus par les conducteurs.

Les écoles kremlinoises sont intégrées dans un milieu urbain dense et contraint. Plusieurs établissements se trouvent à proximité de carrefours, d'intersections ou de voies de transits importants. Leurs abords peuvent faire l'objet de requalifications pour que des travaux de sécurisation soient réalisés. Il est primordial de s'appuyer sur les réalisations qui ont déjà été menées pour les approfondir et les améliorer à savoir des réductions de stationnement tampon, des espaces

supplémentaires de stationnement minute aux alentours des écoles et un investissement pour que du mobilier urbain soit déployé. Il est également envisagé de mettre en place une clarification des panneaux d'information et une plus grande présence de terrain des agents communaux et la présence ponctuelle de la police municipale de proximité pour assurer en toute sécurité les traversées piétonnes

Pour mieux comprendre cet enjeu une expérimentation pourra être menée pour connaître les modalités de déplacement des élèves et des familles. Une hypothèse devrait également être étudiée et concertée : rendre inaccessible aux voitures ces périmètres selon les horaires (entrée/sortie des classes).

Pour y parvenir, et au regard des compétences respectives des différentes instances des pouvoirs publics, un travail collectif est à mener entre l'Éducation nationale, les conseils d'écoles, ainsi que les représentants des parents d'élèves et les riverains.



De manière générale, une vigilance renforcée doit être mise en œuvre pour sécuriser l'ensemble des abords des bâtiments publics, et prioritairement ceux qui accueillent un public vulnérable comme les écoles, mais aussi les lieux ressources des seniors et des personnes âgées.

### **Les traversées piétonnes : expérimenter des dispositifs innovants (sonorisation, traversées tactiles, clignotants, plots lumineux)**

Les personnes qui ne disposent pas de toutes leurs facultés visuelles, auditives et motrices peuvent être en difficulté aux traversées piétonnes. Cela génère des inquiétudes, des dangers et une inégalité de traitement de tout citoyen. Différents outils existent pour orienter et guider ces personnes aux profils différents. Certains sont déjà mis en place sur la commune, mais la commission extra-municipale recommande à juste titre d'en élargir leur utilisation. Expérimenter certains dispositifs permettrait de mesurer leur efficacité et faire l'objet d'une adaptation et d'une appropriation par les usagers.

### **Réduire les espaces accidentogènes en réaménageant les espaces tendus**

Les accrochages et accidents de la circulation proviennent souvent d'une combinaison entre un ou plusieurs comportement(s) inapproprié(s) et un défaut d'aménagement tel que des discontinuités, des angles morts, des absences de panneaux et des voiries perfectibles. La résorption des espaces

accidentogènes est un enjeu majeur pour la ville. Ces espaces doivent être non seulement mieux appréhendés, mais aussi faire l'objet d'aménagements concertés et adaptés pour réduire le caractère accidentogène de certains secteurs.

En effet, si le nombre d'accidents reste limité au Kremlin-Bicêtre, ils sont toujours regrettables. Ces espaces accidentogènes devront être clairement identifiés pour que les configurations urbaines soient améliorées et ajustées afin de protéger chaque usager.

C'est un travail de fond qu'il convient de mener pour sécuriser les infrastructures, les mettre aux normes, éviter les coupures de voiries et les zones à risques pour harmoniser les axes routiers en milieu urbain apaisé et sécurisé.

**Promouvoir les actions pédagogiques à l'attention des jeunes pour favoriser l'apprentissage des bonnes pratiques (permis piéton, permis vélo, sensibilisation à la sécurité routière, etc.)**

Agir sur les comportements et la citoyenneté représente un levier important pour sensibiliser les jeunes sur les bonnes pratiques de sécurité routière. Une pédagogie sur les différentes mobilités peut être pertinente, en particulier pour les mobilités douces qu'apprécient les jeunes et qu'ils utilisent : vélo, trottinette, gyropode... Selon une étude de la banque Pixpay, en Île-de-France la trottinette est le deuxième mode de déplacement privilégié des jeunes Franciliens de 10 à 18 ans. Ils sont un tiers à utiliser les trottinettes

pour se déplacer, près d'un jeune sur deux emprunte les transports en commun et 15 % d'entre eux ont recours à des VTC.

Des actions conjointes entre la Ville, l'Éducation nationale, les associations dans les établissements scolaires et les centres de loisirs ou lors d'opérations grand public constituent donc une orientation porteuse de sens et à inscrire selon une périodicité définie. Pour bâtir une vigilance commune, un travail mené de concert avec ces établissements est essentiel. Le centre social Germaine Tillion et le point d'information jeunesse (PIJ) du Kremlin-Bicêtre peuvent être des relais utiles auprès des Kremlinois.



Parmi les solutions envisageables pour sensibiliser les jeunes aux bonnes pratiques, les permis piétons et vélos sont de bons outils existants. Il s'agit de faire intervenir la médiation en sécurité routière dans les écoles pour mener des ateliers de sensibilisation et

de mise en pratique concrète. De même, les campagnes d'informations à l'attention des enfants et des jeunes sont à développer.

Enfin, des cheminements pour les enfants accompagnés par des parents volontaires existent autour des écoles. Ces parcours appelés « Pédibus » sont à relancer en concertation avec les parents.

### **Accroître la pédagogie, la médiation et la sanction pour une politique publique globale d'apaisement de l'espace public**

Pour tendre vers une ville apaisée et plus sûre, deux mécanismes peuvent être mobilisés : le dialogue en faisant jouer la médiation et la pédagogie dans un premier temps puis le recours à la sanction en dernier ressort. La prévention et le rappel des règles en vigueur sont nécessaires pour minimiser le recours à toute sanction.

Pour atteindre cet objectif, la commission extra-municipale recommande que soient plus fermement combattus les incivilités et comportements répréhensibles tels que les stationnements anarchiques ou bien les vitesses excessives. En outre, la vidéo-protection d'ores et déjà opérationnelle et active fera l'objet d'un audit pour perfectionner son fonctionnement. Un effort tout particulier est à mener sur les véhicules deux roues et leur stationnement sauvage minant l'espace public et empêchant toute mobilité sereine.

C'est donc pour durablement bâtir une ville plus équilibrée des enjeux de demain que ces deux leviers d'actions sont à utiliser en intelligence et de concert : médiation et prévention d'une part, sanction et contravention d'autre part. Le service public local intégrera ces objectifs dans ses missions.

### **Soutenir les projets de lutte contre les nuisances sonores et la pollution**

Chaque Kremlinois a le droit de bénéficier d'un cadre de vie de qualité et paisible. C'est un enjeu de santé dont il est question, notamment en ce qui concerne les externalités négatives des engins thermiques. Les répercussions des émissions émanant de ces engins sont à termes nocives pour les humains.

Cet apaisement suppose un volontarisme fort pour agir sur les sources de nuisances, de stress ou qui, plus largement, dégradent le bien-être des habitants. Aussi, la ville s'engage pour promouvoir et soutenir, avec les institutions et partenaires concernés, les initiatives visant à améliorer le cadre de vie des Kremlinois. Les deux projets les plus importants sont la couverture du périphérique (parois, murs de son...) et la passerelle pour rejoindre le XIII<sup>e</sup> arrondissement. En ce qui concerne ce dernier projet, celui-ci est toujours en cours de concrétisation. La ville agit auprès de la ville de Paris, la métropole du Grand Paris et les pouvoirs publics pour trouver une solution financée et durable pour répondre au mieux aux besoins des Kremlinois.





# AGIR EN FAVEUR DU CLIMAT EN SOUTENANT PLUS FORTEMENT LES MOBILITÉS DOUCES ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

La société est porteuse d'innovations et de recompositions dans ses pratiques et usages en matière de mobilité. De la réappropriation à la réinvention de nouveaux modes de déplacements, ces mobilités actives viennent se superposer à celles préexistantes. Elles revêtent des formes différentes et des finalités plurielles : déplacements pendulaires de banlieue à banlieue, trajets rapides à l'intérieur de la commune, itinéraires jusqu'à Paris et épousent des objectifs distincts mêlant déplacements « domicile-travail », « travail-loisirs » ou « domicile-loisirs ». Cet élan est stimulant pour adopter de nouveaux comportements et réduire la part des véhicules motorisés au profit des transports en commun et des déplacements doux.

La prolifération de ces mobilités nouvelles provoque néanmoins son lot de défis : régulation et orientation des flux, travaux de voirie, sanction des comportements répréhensibles, stationnement, etc. Si certains axes de la commune comprennent des espaces pour accueillir ces mobilités douces, ils sont à ce jour insuffisants. Les pouvoirs publics doivent plus fermement accompagner ce mouvement pour le pérenniser et lui donner davantage d'espace pour s'épanouir.

Ces dernières années, de nouvelles formes de mobilités ont connu un essor tangible venant concurrencer le statu quo préexistant. Le vélo fait un retour remarqué dans nos artères, les trottinettes classiques et électriques sont de plus en plus nombreuses, les gyropodes commencent à faire leur apparition. En parallèle, la mise en fonctionnement à horizon 2024 de la future gare de la ligne 14 « Kremlin-Bicêtre Hôpital » laisse entrevoir des perspectives de désenclavement et d'amélioration de la desserte en transports en commun pour les Kremlinois, mais également au profit des habitants des communes alentours.

Que ce soit pour des itinéraires « domicile-travail » ou « domicile-loisirs », les mobilités non motorisées connaissent un phénomène de société qui s'exprime assez nettement chez les jeunes et les actifs de moins de cinquante ans. Le recours à de telles mobilités s'explique par plusieurs facteurs : désintérêt pour l'automobile, réticence à emprunter des transports en commun bondés, recherche d'autonomie et d'interconnexion. Ce phénomène est encourageant et à conforter pour réduire les émissions à effet de serre et la pollution.

En outre, face à la montée en puissance des mobilités actives, le tracé de nos villes et leurs voies doivent évoluer pour prendre en considération ces mutations. Les mobilités non thermiques ouvrent des perspectives encourageantes pour réduire la vitesse en ville, les nuisances sonores, la pollution. Cependant, le développement rapide et non coordonné de ces modes de déplacements génère des conflits croissants avec d'autres usagers (piétons, automobilistes).

L'enjeu de la décennie en cours consiste à **remodeler nos villes pour conforter et sécuriser les mobilités douces en leur donnant davantage de place dans l'espace public** tout en ne faisant pas des mobilités décarbonées un nouvel impératif catégorique. En effet, tout un chacun n'est pas apte à faire du vélo pour des raisons diverses. De même, certains modes de vie (lieu de travail éloigné, familles nombreuses, contraintes médicales) peuvent difficilement se concilier avec un usage régulier des mobilités douces.

Plusieurs axes et orientations sont ainsi à poursuivre.

### **Les transports en commun, un atout à cultiver**

Comparativement à d'autres villes de proche banlieue, Le Kremlin-Bicêtre est bien desservi par les transports en commun. La ville est proche du tramway T3B (Porte d'Italie) et du T9, de la gare RER B de Gentilly, mais comprend surtout une station de la ligne 7, bientôt une station de la ligne 14, ainsi que plusieurs lignes

de bus, sans oublier le réseau Valouette.

Les transports en commun sont utilisés par plusieurs milliers de Kremlinois, mais également par de nombreux non-Kremlinois qui se rendent chaque jour sur la commune. C'est en effet le mode de transport le plus utilisé par les Kremlinois dans leurs déplacements domicile-travail car sur les 25 334 habitants et 11 689 actifs, 6 814 actifs y ont recours, soit 60 % des usagers kremlinois. En conséquence, parmi l'ensemble des villes du Val-de-Marne, Le Kremlin-Bicêtre est celle ayant la part la plus importante d'usagers de sa commune qui utilisent les transports en commun. Ce chiffre s'explique notamment par le fait que seulement 54 % des ménages de la ville disposent au moins d'un véhicule, contre 85 % en province (hors départements franciliens). Cela implique donc une propension plus grande à se déplacer via les transports en commun.



Il est également à prendre en considération que toute la population communale se trouve à deux kilomètres tout au plus d'une station de métro, de tramway, du RER ; et que 38% de la population se trouve à moins d'un kilomètre d'une des stations précitées, ce qui favorise également cette mobilité.



Si ce réseau de transports en commun constitue un réel atout pour notre territoire et les Kremlinois, il est à perfectionner. Or, la ville du Kremlin-Bicêtre ne dispose pas de la compétence « transports », qui est réservée notamment à la région Île-de-France et à l'EPT Grand-Orly-Seine-Bièvre. La ville peut fortifier le dialogue avec ces partenaires et autorités organisatrices des transports afin d'obtenir davantage de moyens pour son réseau de transports en commun et d'en **améliorer son fonctionnement**. Cette exigence doit être portée et faire l'objet d'un dialogue et d'une relation partenariale au long cours dans l'intérêt des Kremlinois.

Les corrections à apporter concernent notamment les problèmes d'amplitude et de fréquence, c'est-à-dire que le temps entre le passage des bus d'une même ligne peut s'avérer être trop long. En conséquence, il arrive souvent qu'à des heures de pointes les bus soient saturés, ou bien que le transit de la ligne soit retardé et ainsi mal assuré. En ce qui concerne la ligne 7 notamment, l'arrêt du Kremlin-Bicêtre se trouve sur une des deux branches de la fourche de ce métro. Cela implique une moindre fréquence de passage du métro comparativement à une ligne ne comportant qu'une seule branche. Or, les flux d'usagers sont bien plus importants sur la branche en direction de Villejuif, plutôt que pour celle en direction de Mairie d'Ivry. La municipalité doit donc **faire pression sur Île-de-France mobilités et la RATP pour obtenir plus de dessertes régulières sur le tronçon de la ligne 7** en direction de Villejuif et ainsi améliorer la qualité du service de transports en communs desservants la ville.



De même, la ligne de bus 131 se retrouve confrontée à ces problèmes de fréquence, aux heures de pointes notamment. Le même dialogue avec la région Île-de-France est à engager pour **améliorer le trafic et l'amplitude de cette ligne 131**.

Pour garantir la sérénité et la tranquillité lors des voyages, il est prévu de sécuriser certains arrêts de bus présentant des lacunes en termes d'équipement. En effet, si certains arrêts de bus sont optimaux, certains comportent un mobilier urbain incomplet et insuffisant qu'il faut reprendre. Un problème de sécurité se pose lorsque l'arrêt est trop étroit pour le passage, lorsque la protection de l'abri n'est pas assurée, si des frôlements avec les autres usagers sont trop fréquents ou bien si les montées et sorties de bus sont mal assurées.

La question de la **sécurisation des transports en commun** est particulièrement importante pour l'accessibilité de toutes et tous et des personnes en situation de handicap (visuel, cognitif, moteur ou auditif). En effet, lorsque les bus sont surchargés en heure de pointe et au regard d'une amplitude trop faible, il arrive que les rampes d'accès ne se déploient pas et que ces personnes soient d'office exclues et reléguées. La commission extra-municipale considère unanimement que cette situation est inacceptable et inégalitaire et qu'il est primordial d'y remédier. Sur ces questions, il est également nécessaire d'engager une discussion avec la RATP et IDF mobilités pour que la **priorité d'accès des transports en commun des personnes en situation de handicap soit réellement respectée**.

Les normes concernant les personnes en situation de handicap ne doivent plus être un angle mort des politiques publiques sur les mobilités. Les associations ne cessent d'alerter sur ces conditions d'accès trop difficiles et sur les différentes insuffisances matérielles en référençant de nombreux éléments factuels et des témoignages. Il est temps de les écouter et de répondre efficacement à leurs besoins à travers ce dialogue que la ville va mener avec la RATP, IDF mobilités et l'EPT Grand-Orly-Seine-Bièvre.



### **Le vélo, favoriser le développement de la « petite reine »**

Le vélo fait son grand retour dans nos villes. Si sa pratique n'a jamais véritablement disparu, elle a connu un réel regain ces dix dernières années. En effet, entre 2015 et 2020, le recours à la bicyclette pour se rendre au travail a augmenté de 2 points en France, pour atteindre 6 % au début 2020. La même année, en Île-de-France et parmi les 43 millions de

déplacements par jour sur les 12 millions de Franciliens, l'utilisation du vélo a augmenté de 30%. Ainsi, ce sont environ plus de 840 000 déplacements qui sont réalisés en vélo chaque jour.



Pour accompagner et soutenir cet engouement prometteur, des aménagements cyclables ont été réalisés à travers la ville pour sécuriser les déplacements des cyclistes et matérialiser leurs espaces de circulation. Néanmoins, face à une pratique en plein essor, **de nouveaux couloirs dédiés doivent être aménagés** car ceux existants sont insuffisants. En effet, seules sept linéaires adaptés pour les cyclistes existent. Cela comprend quatre pistes cyclables, deux bandes vertes et 1 voie de bus partagée correspondant à 5,7 km de voiries cyclables.

Parmi les aménagements à mener pour appuyer l'essor du vélo au Kremlin-Bicêtre, le dossier de la RD7/Coronapiste est très important. Ce projet a soulevé beaucoup

d'interrogations et de crispations. En effet, la route départementale 7 appartient au conseil départemental. Au printemps 2020, lors du premier confinement, cette route avait été aménagée avec la création non concertée d'une nouvelle piste cyclable.

En juin 2020, un comptage réalisé par des citoyens kremlinois et villejuifois avait montré que 30 % des vélos circulaient sur la piste cyclable provisoire de la RD 7 pendant les heures de pointe. Si l'initiative est louable, sa concrétisation ne l'est pas réellement au regard du flux important de cyclistes l'empruntant. La piste ayant été réalisée très rapidement, un important temps d'étude, de concertation et de réflexion a considérablement manqué pour que l'aménagement soit optimal. Actuellement, la sécurisation des cyclistes comme des piétons n'est pas entièrement assurée et de nombreux embouteillages avec les automobiles prennent régulièrement forme.

C'est pourquoi, son aménagement est en passe d'être revu pour créer une piste autonome dans le sens Paris-Villejuif. Des réunions techniques se sont succédées pour trouver une solution entre la commune et le département. Des solutions intermédiaires ont été trouvées entre les deux principaux acteurs avec le partage de la voie entre les bus et les vélos dans le sens Paris-Villejuif. Le déplacement de la voie vélo du trottoir sur la chaussée permet de rendre celui-ci aux piétons. De plus, une étude de faisabilité menée par le Conseil départemental est prévue, le but étant de trouver les solutions effectives

possibles et le coût que cela engendrerait. C'est un équilibre qu'il convient de trouver entre Le Kremlin-Bicêtre et le conseil départemental du Val-de-Marne pour garantir la sécurité de tous les usagers de l'espace public, les cyclistes, les vélos, les piétons ou encore les automobilistes.

Cela permettra, à terme, d'apaiser les conflits d'usages et les tensions créées par l'émergence de cette piste en clarifiant les zones de circulation de chacun et le partage de l'espace public. En outre, la métropole du Grand Paris a retenu en juillet 2021 la réalisation d'un axe vélo le long de la RD 7 au Kremlin-Bicêtre et au-delà.

Plus globalement, pour que la pratique du vélo soit encouragée et plus incitative, certaines voies communales peuvent être requalifiées pour que les cyclistes bénéficient d'un environnement plus sécurisé. La **définition d'un plan vélo** interviendra prochainement en relation avec les citoyens, les associations concernées et les autres collectivités dont l'EPT du Grand-Orly Seine Bièvre et la Métropole du Grand Paris pour que la place du vélo soit revalorisée.

Le plan vélo est un schéma global de déplacement et de circulation du vélo dans la ville. Il intégrera les aménagements structurants (RER V) qui traversent et bordent la commune. Une attention particulière sera accordée à la continuité et à la cohérence des différentes voies cyclables. Ce plan d'aménagement n'est pas encore établi : il fera l'objet d'une coconstruction entre la ville et les Kremlinois. Ce plan sera défini en 2022 et sera l'objet d'une concertation avec les Kremlinois.

## Trottinettes électriques, gyropodes et nouveaux engins de déplacement personnels motorisés (EDPM) : intégrer ces nouveaux modes de déplacement et maintenir le soutien financier de la ville pour leur acquisition

Les trottinettes électriques et les EDPM ont dépassé le simple « phénomène de mode » pour s'imposer comme un mode de déplacement à part entière. En effet, selon *Les Echos* et *Le Figaro*, les Français ont acheté en 2020, 640 000 trottinettes électriques, soit 34 % de plus en volume et 8 % de plus en valeur par rapport à 2019. Cela représente un record sur le marché de la micro-mobilité en s'élevant jusqu'à 291 millions d'euros en 2020.

Bien que marginales dans le flux global des mobilités au Kremlin-Bicêtre, ces deux mobilités sont en progression. En effet, le comptage établi en 2020 par des citoyens kremlinois et villejuifois pour le média 94



*Citoyens*, avait montré que les trottinettes représentaient 13 % des modes doux observés derrière le vélo et le vélib<sup>1</sup>.

C'est notamment chez les jeunes de 10 à 18 ans que les trottinettes ont beaucoup de succès. Il s'agit du deuxième mode de déplacement qu'ils utilisent après les transports en commun.

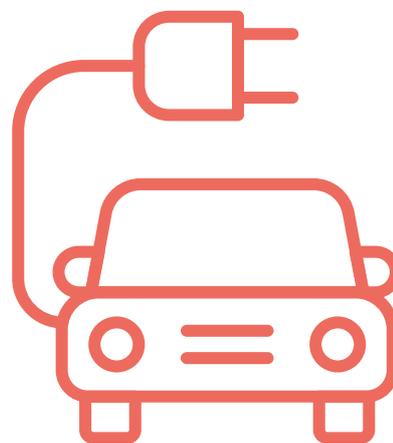
Ces mobilités sont limitées à 30km/h par les constructeurs. Leurs utilisateurs doivent prioritairement se déplacer sur une piste cyclable ou une voirie adaptée et en aucun cas sur les trottoirs.

Les aménagements futurs devront donc prendre en considération ces pratiques notamment pour limiter les conflits d'usages entre leurs utilisateurs, les piétons et cyclistes.

Dans le but d'accompagner cette transition vers un nouveau modèle de mobilités, les pouvoirs publics doivent se saisir de cette question en confortant ces dynamiques vertueuses. Les « effets leviers » ou « coup de pouce » ne sont pas à négliger lorsqu'on veut agir sur les comportements. L'incitation financière est un mécanisme pertinent auprès de nombreux habitants. En proposant l'une des subventions communales les plus élevées d'Île-de-France, à savoir jusqu'à 200 euros pour l'achat d'un vélo ou d'une trottinette électrique, la ville du Kremlin-Bicêtre fait preuve de volontarisme pour soutenir les « ménages en transition ». La pérennité de ce dispositif et sa promotion constituent l'une des clés pour créer des dynamiques positives en faveur des

mobilités douces et de leurs recours au profit du plus grand nombre.

### **Autopartage, freefloating, bornes de recharge IRVE : soutenir ces pratiques en les encadrant**



Ces pratiques restent assez discrètes mais sont désormais ancrées chez les Kremlinois. Covoiturage, autopartage, Vélib, vélos ou trottinettes déverrouillables sur la base de QR codes, ces mobilités diverses sont perceptibles dans l'espace public et bien souvent occupent un espace non négligeable.

Le recours à ces nouvelles pratiques poursuit une tendance à la hausse. L'enjeu est encore plus prégnant pour les recharges de véhicules électriques. Actuellement, le faible nombre de bornes constitue un réel frein à l'essor de ces véhicules pour le grand public. Au Kremlin-Bicêtre, une borne est installée. L'installation de bornes supplémentaires doit être examinée afin d'accompagner le développement de ces véhicules nouvelle génération.

En ce qui concerne l'autopartage, 5 % des Français y ont recours. En région parisienne, le taux grimpe à 11 % et à 20 % dans Paris

<sup>1</sup> <https://94.citoyens.com/2020/pistes-cyclables-provisoires-30-de-velos-sur-la-rd7-aux-heures-de-pointe-entre-paris-et-villejuif,09-06-2020.html>

intra-muros. Il s'agit d'une mobilité en plein essor et à soutenir car celle-ci permet à la fois de réduire les conséquences de la voiture sur l'environnement, mais également d'économiser environ 2 000 € par an et par personne sur 5 000 km. En moyenne le budget annuel consacré par automobiliste à son véhicule est compris entre 4 000 € et 6 000 €.

En moyenne, selon une étude de l'ADEME, une voiture en autopartage remplace 5 à 8 voitures. Cela permet ainsi de libérer de l'espace urbain susceptible d'être mieux valorisé et de réduire la pollution de l'air et la pollution sonore (les véhicules d'autopartage étant globalement plus récents et donc moins polluants).

Toutefois, l'autopartage et les autres pratiques du même type peuvent provoquer des difficultés d'accessibilité et des mécontentements. La question de leur régulation, notamment pour les vélos et trottinettes en libre-service, se pose et des solutions durables devront être mises en oeuvre.

### **Aménager des espaces de stationnement sécurisés et réservés aux véhicules alternatifs**

L'un des freins les plus souvent cités dans le développement du vélo concerne le manque d'infrastructures dédiées au stationnement. La peur du vol et/ou de la dégradation peuvent en effet réduire le recours à cette mobilité. Le nombre d'espaces de stationnement

adapté pour les véhicules alternatifs se situe actuellement en-deçà des besoins des Kremlinois. Cette problématique doit faire l'objet d'une réflexion globale et précise dans le cadre de la définition du plan vélo.



À court-terme, il est prévu d'**augmenter le nombre d'arceaux de stationnement** et d'étudier les solutions alternatives pour accroître les stationnements sécurisés. Les abords des écoles, des stations de transports, des bâtiments publics et des grands centres commerciaux constituent des localisations à privilégier pour installer ces mobiliers spécifiques. La nouvelle gare Kremlin-Bicêtre Hôpital permettra d'étendre l'usage et le stationnement des vélos.

### **Relever le défi de l'intermodalité et la mise en service de la future gare « Kremlin-Bicêtre Hôpital »**

En raison de l'hétérogénéité croissante des différents modes de mobilités, les usagers ont de plus en plus recours, lors d'un même trajet, à des mobilités distinctes. Ces associations ont de l'avenir. En effet, l'interconnexion permet de combiner les avantages de plusieurs modes de transports. Pour certaines personnes, c'est même un impératif en raison des imperfections existantes dans le maillage de transports en commun ou des pistes cyclables. L'intermodalité apporte du confort et améliore le cadre de vie. Elle sécurise et facilite également l'emploi de mobilités différenciées au sein d'un même itinéraire. Les aménagements présents et futurs doivent pleinement intégrer ce besoin. La commission extra-municipale préconise que la ville adopte une attitude plus proactive vis-à-vis des partenaires et des cofinanceurs pour que cet impératif soit réévalué et bénéficie de moyens supplémentaires.

C'est le cas par exemple des abords de la future gare de la ligne 14. Actuellement, la ville adopte une démarche constante pour **favoriser l'intermodalité** sur ce projet structurant. En effet, il est prévu de mettre en place sur le futur parvis de la station de métro, des arrêts de bus, notamment pour permettre une liaison par bus entre la ligne 14, la station de la ligne 7, les T3 et T9 ainsi que le RER B. De plus, les dessertes et l'intermodalité avec les communes voisines doivent être repensées et améliorées pour que les déplacements de banlieue à banlieue se déroulent de manière confortable et sans encombrements.

La nouvelle station de la ligne 14 participera à la recomposition et à l'amélioration de la vie d'un

quartier. Lieu de confluence, d'interconnexion et donc d'intermodalité, cette future gare rapprochera de nombreux Kremlinois du métro et permettra d'alléger en partie la fréquentation de la ligne 7 et de certains bus. L'ouverture de cet **avant-poste des mobilités du XXI<sup>e</sup> siècle** va avoir également des conséquences multiples sur les mobilités au Kremlin-Bicêtre et dans ses flux avec les villes limitrophes.

La ville devra être vigilante pour que le maximum puisse être fait afin d'avoir un équipement de qualité conciliant les différents usages dans un environnement fluide et sécurisé (bus, vélos, dépose-minute, etc.).





# AMÉNAGER UNE VILLE PLUS ACCESSIBLE POUR OFFRIR DES SOLUTIONS À CHAQUE HABITANT

Sauf cas de force majeure, nous sommes tous amenés à nous déplacer et ceci quasi quotidiennement. Que ce soit pour faire quelques centaines de mètres au Kremlin-Bicêtre dans le but d'effectuer ses achats dans un commerce de proximité, ou bien pour rejoindre son lieu de travail dans une commune voisine ou encore pour entreprendre un long trajet en dehors de la région Île-de-France, nous sommes tous acteurs et usagers de mobilités différentes. Notre capacité à nous déplacer est constitutive de notre liberté. Cette liberté se matérialise par des modes de circulations différenciées, mais chaque mobilité a le droit de s'affirmer dans le cadre des règles en vigueur.

**Garantir le droit à tous les habitants de pouvoir se déplacer selon la mobilité de son choix** est un principe directeur défendu par la commission. Cela exige que chaque mobilité trouve sa juste place, qu'elle soit respectée et que leurs usagers puissent bénéficier d'infrastructures, d'aménagements et d'un environnement informatif bien calibrés. Pour concilier la diversité des approches et des profils qui composent notre commune, la commission propose plusieurs actions pour que l'espace public kremlinois soit davantage inclusif, en ce qu'il ne relègue ni ne discrimine aucun usager.

Plusieurs axes et orientations sont ainsi à poursuivre.

## Mieux adapter la ville à la diversité des handicaps



La mobilité est un droit pour tous. Chacun est libre de ses mouvements, de ses allers-venues. Cependant, les personnes en situation de handicap peinent parfois à se déplacer aisément au Kremlin-Bicêtre dans l'espace public. Des ruptures urbaines, des indications insuffisantes et des aménagements non adaptés sont autant d'obstacles qui viennent contrarier voire freiner les mobilités de ces habitants. La topographie de la ville est

singulière : une partie de la commune se situe sur les hauteurs, ce qui peut rendre difficile une circulation aisée pour certains usagers.

Des difficultés peuvent également être rencontrées lorsqu'il s'agit de traverser certaines voiries en mauvais état. Des problèmes de traversées piétonnes sont régulièrement rencontrés par ces personnes et conduisent à la création de situations dangereuses et accidentogènes que nous souhaitons à tout prix éviter. Il s'agit d'une rupture d'égalité qu'il convient de résorber.

Pour cela, **la ville doit associer plus étroitement encore les personnes concernées aux instances de co-décision** destinées à programmer les investissements en matière de voirie afin de connaître les besoins précis et les solutions possibles. Dans cet état d'esprit, il est proposé de réunir un groupe de travail et de réflexion au club Lacroix sur le sujet du handicap, notamment en ce qui concerne les mobilités des seniors en ville.

Nous faisons face à un **vieillessement de la population et à des pertes d'autonomie** provoquées par l'avancement dans le grand âge. Les pouvoirs publics se doivent d'anticiper ces évolutions et de rendre durablement la ville plus commode à la circulation des personnes à mobilités réduites. Parmi les solutions envisageables, la sécurisation des feux tricolores est proposée. L'idée est de mettre en place davantage de dispositifs matériels, auditifs et cloutés aux abords des feux tricolores. De même, en ce qui concerne les panneaux directionnels, il est apparu

nécessaire d'agrandir leur taille et leur surface pour permettre aux habitants malvoyants de mieux les repérer.

Nous ne pouvons concrètement mettre en place ces solutions sans le travail régulier et essentiel que fournissent les associations œuvrant dans ce domaine. Nous avons besoin de leur expertise pour être le plus à même de bien répondre et résoudre les problèmes précités. La ville tient donc à réitérer son soutien à l'ensemble de ces associations travaillant de concert avec elle.

Pour mettre en œuvre concrètement cette démarche, la commission préconise **d'approfondir ce partenariat afin de prendre en charge dans la durée les attentes et les besoins des concitoyens**. La commission d'accessibilité des personnes en situation de handicap sera convoquée plus régulièrement. Cela permettra de veiller à associer, ses membres à les informer et à leur faire part du suivi des décisions.

La commission extra-municipale défend l'accessibilité comme un principe structurant des mobilités. Améliorer l'accessibilité constitue un défi primordial pour faire du Kremlin-Bicêtre une ville harmonieuse où les mobilités puissent s'affirmer de manière plus libre.

### **Protéger le piéton, c'est tous nous protéger**

La majorité des déplacements au Kremlin-Bicêtre s'effectue à pied. Les déplacements

pédestres ne sont pas réservés à une classe d'âge ou à une population spécifique, ils sont l'apanage de nombreux Kremlinois. Dès lors, nous sommes tous piétons à un moment de notre journée ou de notre vie.

En Île-de-France, la marche à pied représente **le principal mode de déplacement a quotidien de ses habitants, avec 40 %** devant la voiture et les transports en commun. Le contexte sanitaire a d'ailleurs favorisé le recours à la marche : c'est environ 16,2 millions de déplacements à pied qui ont été enregistrés sur la période de janvier-février 2021.



Chaque jour en Ile-de-France, 43 millions de déplacements sont effectués pour une population d'environ 12 millions d'habitants.

Il s'agit également d'une mobilité assez privilégiée pour les déplacements domicile-travail au Kremlin-Bicêtre. C'est en effet 1 320 actifs de la commune qui se rendent

quotidiennement à pied à leur travail, soit 14,51 % de l'ensemble des actifs Kremlinois. La marche représente ainsi le troisième moyen de transport employé pour se rendre sur le lieu de travail derrière les transports en commun et la voiture.

La marche à pied constitue un mode de déplacement à valoriser et conforter au regard de sa portée nulle en matière de pollution et d'émissions de gaz à effet de serre. De plus, les piétons sont les plus exposés aux aléas et soubresauts de la circulation et sont en permanence vulnérables face aux autres mobilités et usagers de la voirie. Les piétons doivent donc être protégés et leurs itinéraires facilités et fluidifiés.

Pour améliorer les conditions des déplacements pédestres de notre ville, des investissements ont été prévus pour perfectionner la voirie, les cheminements piétons et leur accessibilité dans le but de les rendre plus praticables, sûrs, sécurisés et tranquilles. C'est également une campagne d'information qu'il convient de mettre en œuvre à travers une politique de médiation. Cela permettra d'asseoir la position du piéton en le consacrant comme un usager respecté et privilégié, tout en apaisant les tensions possibles entre les différents usagers de la voirie.

### **L'automobiliste : réguler son flux pour en limiter son emprise**

Depuis les années 1950-1960, l'automobile a pris une place de plus en plus importante dans nos déplacements. L'urbanisme de nos villes et

l'espace public ont été repensés et réaménagés pour favoriser les circulations automobiles. Aujourd'hui, de nouveaux équilibres doivent être trouvés car son utilisation à outrance est difficilement conciliable avec la réduction de la pollution et l'embellissement de la commune. Plus largement, la voiture est omniprésente dans les mobilités des Français, mais elle représente aussi une source permanente de pollution, d'émission de gaz à effet de serre et d'encombrement du trafic. Selon l'INSEE, 84,1 % des ménages en France possèdent au moins une voiture et l'utilisent régulièrement pour éviter la promiscuité ou l'inconfort d'autres modes de mobilités, mais aussi pour garantir un espace privé.



Toutefois, dans nos villes contemporaines, la circulation d'un trop grand nombre de voitures n'est pas souhaitable au regard des conséquences précitées, et ce, malgré les quelques avantages que l'automobile

procure. S'il ne s'agit pas de se positionner contre l'utilisation de la voiture, des solutions existent pour en réduire le nombre et en atténuer la portée sur notre environnement quotidien : auto-partage, covoiturage, recours aux transports en commun ou autres mobilités douces.

Les déplacements automobiles vont rester importants à court et moyen-terme. L'automobile demeure un véhicule utilisé par de nombreux Kremlinois, mais également par des Franciliens des communes voisines et parfois lointaines. En 2018, l'utilisation de véhicules particuliers représentait 34,5 % des déplacements quotidiens d'Île-de-France derrière la marche à pied à 40,09 %. En 2020, la voiture représente encore 14,8 millions des 43 millions de déplacements qui sont effectués chaque jour par les 12 millions de Franciliens. Au Kremlin-Bicêtre, sur les 24 334 habitants et les 11 689 actifs, 2 425 Kremlinois utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail, contre 6 814 qui utilisent les transports en commun.

Une légère diminution de l'utilisation de l'automobile a été constatée par l'Observatoire de la mobilité d'Île-de-France avec un reflux de 5 % entre 2019 et 2020. En 2021, les déplacements en voiture ont augmenté par rapport à fin 2020, mais ils restent inférieurs de 30 % à la moyenne observée lors de la décennie 2010-2020.

Comme évoqué précédemment, la ville n'entend pas mener une politique répressive à l'encontre des automobilistes d'autant que restreindre l'accès à certains véhicules sur

des secteurs définis peut générer des effets pervers tels que des reports de circulation, des congestions ou bien de la pollution accrue. L'automobile doit s'insérer dans l'espace urbain de demain. Son stationnement doit néanmoins évoluer pour qu'il se concentre davantage dans les parkings souterrains notamment. La voiture ne sera plus en position dominante et devra davantage partager l'espace public. Elle peut être toutefois purement et simplement chassée et reléguée hors de notre ville car c'est un moyen de déplacement essentiel pour certains Kremlinois ainsi que pour les commerces et les entreprises.

### **La transition énergétique ne peut se faire contre les plus modestes : faire vivre une écologie populaire**

L'urgence climatique doit se concilier avec les demandes sociales. La crise environnementale s'accroît dans un contexte où les populations modestes et les classes moyennes voient leurs pouvoirs d'achat se restreindre. Pour être comprise, acceptée, mise en œuvre et donc *in fine* efficace, l'écologie doit être populaire.

C'est pourquoi la municipalité a décidé de créer les Assises de l'écologie populaire (ADEP). Il s'agit d'une démarche alliant sensibilisation et participation de la population kremlinoise. À travers trois grands thèmes (facilitation des mobilités, bien se nourrir en ville et habiter une ville durable), cet événement inédit a pour but de faire émerger un débat public à l'échelle de la ville. Ce débat permettra de trouver des solutions locales, citoyennes et efficaces pour

répondre aux problèmes environnementaux auxquels nous faisons face et ainsi instaurer une réelle écologie populaire.



S'agissant de la mise en œuvre des restrictions décidées dans le cadre de la zone à faibles émissions (ZFE), **la ville y est favorable sur le principe, mais alerte sur l'accompagnement social et financier à mettre en œuvre** pour soutenir les ménages visés. Dans le but de réduire la pollution et d'améliorer considérablement la qualité de l'air en ville, les ZFE ont pour but de favoriser les véhicules les moins polluants à travers un classement « Crit'Air ». Les interdictions prononcées contre les véhicules classés Crit'Air 4, 5 et non-classés concernent plus de 1 000 automobilistes kremlinois. Ce sont, pour une grande majorité, des personnes aux revenus modestes qui ne peuvent acquérir facilement un véhicule électrique ou moins polluant.

Les aides et subventions doivent être augmentées afin d'accompagner ce tournant. C'est ce qu'a demandé le Conseil municipal à l'Etat et à la Métropole du Grand Paris. La mairie a également mis en place **un guichet unique pour orienter, renseigner et aider**

**les habitants** sur ce sujet. De plus, pour que la mise en œuvre de ce projet soit mieux comprise et préparée, la ville a souhaité différer au 1<sup>er</sup> octobre 2021 l'introduction de ces nouvelles restrictions. Un délai de trois mois supplémentaires a donc été voté lors du conseil municipal de mai 2021 afin d'organiser dans de bonnes conditions un temps de consultation citoyen à l'occasion des Assises de l'écologie populaire.

**Organiser avec le tissu associatif local des opérations spécifiques pour valoriser les circulations douces ou des grandes thématiques liées aux mobilités (exemple : journée du vélo, balades urbaines, etc) et encourager le civisme et le respect pour désamorcer les conflits**

Nous sommes toutes et tous en permanence concernés par les mobilités, car nous sommes des usagers de l'espace public et des infrastructures. Cela nous oblige à vivre en communauté, à nous organiser de manière civilisée et à être attentif et respectueux envers les autres. Toutefois, l'essor des nouvelles mobilités telles que les trottinettes électriques et les gyropodes vient complexifier la coexistence entre les différents modes de déplacement. Entre usagers de mobilités distinctes, les tensions se sont accrues ces dernières années.

Pour y remédier, la municipalité a prévu des aménagements qui auront pour but d'atténuer ces conflits, mais également des campagnes de civisme et d'information pour

pacifier les interactions entre les usagers. Des actions phares ont d'ores et déjà été mises en place dans l'année afin d'apaiser ces tensions, de renouer avec les mobilités et de développer une sérénité dans notre cohabitation. C'est le cas par exemple de **la journée du vélo ou des balades urbaines**.

Ces évènements ont été l'occasion pour nous de réunir les acteurs des mobilités et d'aller à la rencontre des Kremlinois dans le but d'insuffler une nouvelle dynamique au profit des mobilités. C'est un travail partenarial à saluer car cela permet de valoriser les mobilités douces tout en permettant d'instaurer des temps de convivialité, mais aussi de pédagogie face aux attitudes à adopter sur la voie publique. L'enjeu aujourd'hui est de pérenniser ces rencontres et événements et de les rendre plus réguliers à l'avenir. Cela nous permettra de valoriser à la fois les associations concernées de la commune, les citoyens ainsi que leurs mobilités.



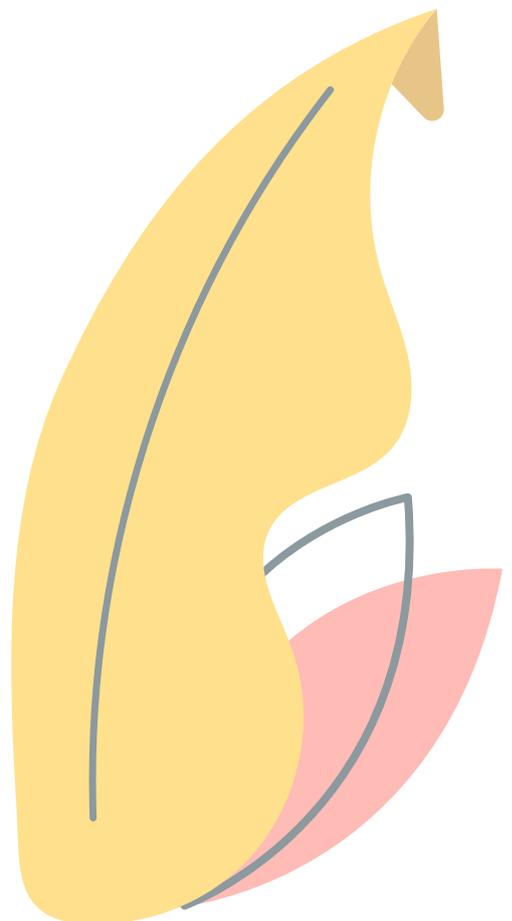
Il est également nécessaire de nous appuyer sur les ressources de proximité déjà existantes et de valoriser leur travail. Il s'agit des interlocuteurs de proximité, à savoir les médiateurs travaillant sur le terrain, le centre social, le point d'information jeunesse et toute autre structure locale. Ces acteurs mènent des actions que nous devons encourager et renforcer. Il s'agit notamment d'ateliers, de guides de bonnes pratiques sur la manière de se conduire et de se déplacer, de partenariats sur les mesures de sécurité routière mais également d'actions pédagogiques dans les écoles.

Il a enfin été évoqué la possibilité d'avoir recours au *nudge* pour encourager un civisme en mobilisant des ressources pédagogiques.

**Faire de la co-construction et du travail collaboratif une méthode inscrite dans la durée pour débattre des mobilités et poursuivre le perfectionnement des aménagements**

Au-delà de la commission extra-municipale, des Kremlinois sont désireux de s'exprimer, de témoigner ou de faire des propositions pour favoriser les mobilités dans leur ensemble. C'est une préoccupation de plus en plus importante et une réelle problématique publique. C'est pourquoi, les Assises de l'écologie populaire seront utiles pour ouvrir le débat et mettre en commun les recommandations de la commission extra-municipale. Cela suppose un débat public régulier et des rencontres : de terrain, mais aussi via un espace numérique et collaboratif comme une plateforme et une

application. Connaître régulièrement l'avis des associations qualifiées et des citoyens sur le sujet permettra de répondre d'une manière adaptée aux attentes et besoin et à savoir réagir activement en fonction du contexte.



# RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION EXTRA-MUNICIPALE

*Un nouveau partage de l'espace public pour une ville plus sûre*



## **Sécuriser les différents modes de stationnement et réduire le stationnement automobile en surface au profit des circulations douces et piétonnes**

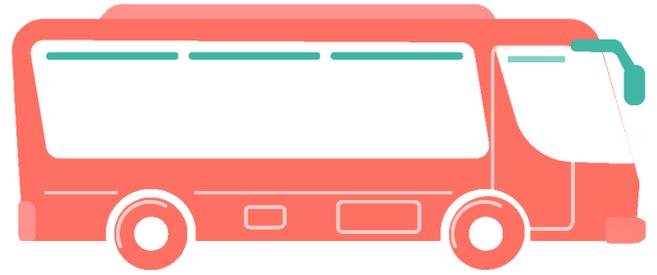
Développer une politique active pour encourager les solutions alternatives au stationnement automobile en surface en le rendant plus attractif. Inciter au stationnement souterrain d'autant que des places disponibles existent sur les sites actuels. Bien que la réduction du stationnement payant ne soit pas une opération neutre pour les finances communales, le stationnement automobile, et spécifiquement celui en surface, doit être plus restreint pour rééquilibrer l'espace public au profit des piétons et des autres usagers. Cette orientation suppose également de **développer d'autres modalités de stationnement**, plus limitées dans le temps et dans l'espace, par exemple sur la base d'un stationnement minute et au quart d'heure. Ces évolutions doivent être menées graduellement sur la

base d'étapes intermédiaires pour préparer activement un horizon désirable où la place de l'automobile sera plus circonscrite. L'espace retrouvé doit être mis à profit pour verdir la ville, l'embellir et laisser davantage de marges aux mobilités douces et décarbonnées de se développer. L'espace gagné sur le stationnement automobile peut, dans certaines configurations, être réalloué à d'autres usages que les mobilités : jeux, terrasses, sport, culture, espaces de vie collectifs.



## **Engager des études et des travaux de sécurisation aux abords des établissements scolaires**

Les écoles sont des lieux de flux où de nombreux enfants se déplacent. Plus vulnérables que les adultes, les écoliers et les personnes qui les accompagnent doivent être davantage protégés avec des espaces plus sécurisés et apaisés aux abords des établissements. Pour introduire davantage de tranquillité aux abords des écoles, une plus grande présence humaine aux traversées piétonnes ainsi que des opérations de pédagogie en direction des tous les usagers représentent des actions pertinentes



### **3 Réduire la vitesse de circulation en ville pour le bien-être et la sécurité des habitants**

Le principe posé est celui d'une extension du passage à 30 km/h sur la totalité de la ville, exceptée l'avenue de Fontainebleau. Le rééquilibrage de l'espace public et son apaisement exige d'aménager davantage de zones 30 et de zones de rencontres. Le nouveau plan de circulation doit mieux différencier les usages selon les axes empruntés. Cela permet de privilégier et sécuriser les déplacements piétons et les liaisons douces tout en réduisant les nuisances (pollution, stress, bruits). Des expérimentations et des relevés statistiques seront réalisés pour déterminer les périmètres précis où des limitations à 30 ou des zones de rencontres pourront être aménagées. Parallèlement, l'expérimentation d'une caméra pédagogique qui relèverait les excès de vitesse peut être un instrument intéressant.

### **4 Conforter le piéton comme un acteur privilégié des mobilités**

Sécuriser davantage les itinéraires pédestres par des travaux de voirie. Les traitements et mobiliers de surface ne doivent plus présenter des obstacles pour les personnes à mobilité réduite et les piétons. Expérimenter des piétonisations éphémères sur certains secteurs

### **5 Garantir une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

La diversité des handicaps ne doit pas être un obstacle aux mobilités. La commission recommande une action plus soutenue pour favoriser l'autonomie et la sécurité pour les personnes qui ne disposent pas de toutes leurs facultés et motricités. La résorption des iniquités en matière de mobilités est un enjeu majeur pour aboutir à un partage plus équilibré de l'espace public et plus sûr pour tous les usagers.

## *Transition écologique et mobilités douces*

6

### **Soutenir les Kremlinois dans la transition énergétique de leur véhicule**

Promouvoir une aide à l'équipement pour les Kremlinois qui ont besoin de changer de véhicule dans le cadre des restrictions générées par la Zone à faibles émissions (ZFE) avec l'ouverture d'un guichet unique pour orienter et accompagner les habitants. Maintenir un soutien financier conséquent en faveur des mobilités douces sur la base de subventions éligibles pour les trottinettes et vélos.

7

### **Mener une politique exemplaire en matière de transition énergétique de la flotte de véhicules de la collectivité**

Poursuivre le renouvellement des véhicules communaux afin que la ville soit un relais dans la transition énergétique au Kremlin-Bicêtre.

8

### **Développer une information grand public et régulière sur les mobilités**

Rendre accessible les rôles des différentes institutions et pouvoirs publics avec la diffusion d'une carte explicative. Développer une campagne d'information constante en

mobilisant les relais de la médiation et en augmentant les interventions en milieu scolaire (permis piéton, permis vélo). La campagne d'information favorisera les initiatives de prévention et de sensibilisation auprès de la population sur les différentes mobilités afin de gagner en civisme et en responsabilité. Appliquer une plus grande fermeté dans la verbalisation à l'encontre des stationnements gênants et dangereux et des excès de vitesse.

9

### **Défendre une position volontariste en matière de couverture du périphérique afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer le cadre de vie de notre commune**

La couverture du périphérique est un enjeu d'aménagement déterminant pour les dix prochaines années. Au-delà des enjeux urbanistiques et d'esthétisme, cela sera une source d'apaisement pour notre ville, ses habitants et leur santé.

10

### **Développer un dialogue exigeant et continu avec les bailleurs du parc social et les copropriétés pour améliorer le stationnement des véhicules alternatifs et dédiés aux mobilités douces**

La ville ne peut agir seule. La recherche de solutions nécessite l'implication et l'accord

de différents acteurs pour que les mutations à entreprendre soient accomplies. Des aménagements et des équipements adéquats sont attendus et nécessaires pour engager les évolutions de nos mobilités individuelles et collectives

## *Développement des infrastructures*

### **11 Développer un plan vélo avec des infrastructures et parcours clarifiés et sécurisés**

Augmenter sensiblement le nombre d'infrastructures de stationnement pour les vélos et sécuriser ces espaces. Expérimenter des systèmes qui retirent les rappels de feux pour laisser davantage de place aux cyclistes et aux piétons dans les traversées. Co-construire avec les Kremlinois un plan vélo pour la décennie à venir.

### **12 Défendre auprès des partenaires et financeurs l'intermodalité comme une clé de voûte des nouvelles infrastructures de transport**

Dans un tissu urbain où la multiplicité des mobilités se développe, rendre possible une meilleure combinaison des différents modes de transport est une priorité pour aménager un espace à la fois moderne et adapté aux nouvelles pratiques.

### **13 Anticiper l'essor des véhicules de recharge en installant davantage d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)**

Le nombre de véhicules électriques augmentera dans les prochaines années. La question de la recharge (et du partenaire sollicité pour le fonctionnement de ces bornes) de ces véhicules doit être examinée pour apporter des solutions aux usagers ayant opté pour ce mode plus propre de déplacement. Cette dynamique d'équipement est à construire avec les bailleurs et les copropriétés. En parallèle, le développement de l'autopartage de véhicules doit être conforté.

### **14 Promouvoir auprès des autorités organisatrices de transport des liaisons est/ouest dans l'optique de parfaire un maillage de transports en commun plus étoffé pour les déplacements de banlieue à banlieue**

Les déplacements de banlieue à banlieue doivent être davantage pris en considération et des perfectionnements sont attendus de la part des usagers pour que ces trajets soient facilités. Un dialogue et des négociations doivent être renouvelés avec les partenaires concernés.

# CONTRIBUTIONS LIBRES DES MEMBRES DE LA COMMISSION EXTRA- MUNICIPALE

## KB en transition

Forum citoyen, Karotte, MDB Val de Bièvre, La Ruche du KB

Rédaction Brigitte Billard, Rui Batista, Martine Jouneau, Christine Leproux

A l'heure où le 6ème rapport du GIEC dresse un état des lieux implacable et plus alarmant que les précédents, il est urgent de ne plus tergiverser, de rattraper les erreurs commises et les décisions non prises jusqu'alors. Ainsi la lecture du rapport mobilité qui semble vouloir avancer sur les mobilités douces et en même temps ménager la place de la voiture devrait affirmer clairement une orientation en faveur des piétons et des cyclistes et prendre à bras le corps les problèmes de pollution (air, bruit -particulièrement 2 roues motorisées-, espace public – trottoirs encombrés et parfois impraticables). Vous trouverez ci-dessous nos compléments que nous détaillons par chapitre en suivant votre plan.

### Introduction

Il faudrait donner la composition de la Commission (nom de la personne, appartenance, ville, proportion d'élus majorité et opposition). En effet, la composition de cette commission est importante à nos yeux pour être légitime et représenter les piétons et cyclistes de la ville.

Il manque également les sources et références des chiffres donnés tout le long cette étude.

### Axe 1

Dans cet axe, quand il est écrit « l'amélioration d'un mode de déplacement n'engendre pas la dépréciation ou la dégradation de l'exercice d'un autre », cette affirmation est en contradiction avec l'objectif du développement des mobilités douces annoncé par la Municipalité et souhaité

et attendu par les Kremlinoises. Gouverner c'est faire des choix, dans ce cas précis, il faut réduire l'emprise de la voiture et des deux roues motorisées au profit des mobilités douces.

Par ailleurs, il faudrait fixer des objectifs chiffrés sur les limitations de vitesse et selon nous l'idéal serait une ville à 30.

D'autre part, nous sommes sceptiques sur les dispositifs innovants concernant les traversées piétonnes étant déjà submergés par des signalisations sonores, visuelles horizontales et verticales créant une saturation de l'environnement visuel et sonore et au final contre-productive.

Concernant la sécurité et la réduction d'espaces accidentogènes, il faudrait préciser qu'en ville la principale victime reste le piéton et le cycliste et trouver des solutions pour que les piétons n'aient pas à marcher sur la chaussée (jour des poubelles, trottoir squatté par le stationnement sauvage) avec mise en fourrière systématique pour ces stationnements intempestifs...

Sur les actions pédagogiques, il nous paraît important de ne pas faire reposer la seule responsabilité sur les enfants, avant tout des victimes. La pédagogie devrait s'exercer en priorité sur les conducteurs de voiture et deux roues motorisées. Sur le permis cycliste enfant, celui-ci existant depuis plus de 10 ans, il aurait pu être mis en œuvre depuis longtemps, il est vrai qu'il y a peu d'espaces sécurisés pour rouler à vélo, surtout pour les enfants.

## **Axe 2**

Pour agir en faveur du climat au niveau de la ville, il faudrait faire des mobilités décarbonées un nouvel impératif catégorique contrairement à ce qui est affirmé dans le rapport. En effet si « tout un chacun n'est pas apte à faire du vélo » comme vous l'écrivez, tout un chacun est apte à marcher à prendre les transports en commun ou se déplacer en fauteuil roulant. Par ailleurs, vous évoquez les familles nombreuses, mais une majorité écrasante d'automobilistes sont seuls dans leur voiture.

Concernant le réseau Valouette, il nous semblerait utile de faire une étude sur les besoins, son utilisation ou son peu d'utilisation et d'en tirer des enseignements pour un meilleur usage (modification de la taille du bus, fréquence, communication...)

Sur le vélo, lorsqu'est évoqué la RD7 il est écrit : « qu'il convient de trouver un équilibre.... pour garantir la sécurité de tous les usagers de l'espace public. » Dans cette liste sont cités les automobilistes, mais ceux-ci ne sont pas en insécurité, bien au contraire ils en génèrent (envers les cyclistes et

piétons). Nous rappelons que les nombreux embouteillages n'ont rien à voir avec la coronapiste ni aujourd'hui avec la voie partagée, mais sont dus à l'aménagement de la porte d'Italie -entrée et sortie de périphérique, réglage des feux de signalisation (source Département et observations et comptages de KB en transition). Il faudrait aussi préciser que les comptages ont été effectués par le MDB et KB en transition.

### **Axe 3**

Concernant les piétons, plusieurs villes ont déjà fait le choix de donner la priorité aux piétons ainsi qu'aux cyclistes (villes du nord et de l'est de l'Europe et plus près de nous Versailles, La Rochelle par exemple). Les villes où ce principe est appliqué sont beaucoup plus apaisées et moins polluées. Sur les actions à mener avec les associations il faut encourager et financer des ateliers de réparations plutôt que de systématiquement envisager l'achat et la subvention du neuf et soumettre cette subvention à une contrainte de qualité, durabilité, réparabilité et au respect des normes environnementales (trop d'engins qui finissent au rebus, dans les déchetteries...) De même, concernant le changement de véhicule, plutôt que de subventionner le changement de véhicule, déjà fortement subventionné par l'état, il faudrait plutôt développer et subventionner les solutions alternatives (transports collectifs, vélos cargos, covoiturage, etc).

Comme nous l'avons déjà souligné gouverner c'est faire des choix, et nous attendons de la municipalité des actions concrètes et rapides pour décarboner notre ville, en l'occurrence diminuer l'emprise de l'automobile et des deux roues motorisés au profit des circulations douces, non polluantes, non bruyantes et concevoir des vraies pistes cyclables, partout en ville ( même le parc de l'hôpital pourtant conçu récemment n'offre aucun cheminement cycliste , ni pour rejoindre la rue Rossel et le Parc Pinel ou se trouve pourtant un point d'emprunt vélo et une fresque vélo...). Il ne faudrait pas attendre la journée vélo pour que les enfants puissent en profiter...

Mettre en place une démocratie participative sur ces choix, nous ne pouvons qu'y être fermement favorable. Il faudrait cependant que la municipalité et cette commission affiche d'emblée une politique ambitieuse et innovante si nous voulons que notre ville, très dense et carbonée, entame véritablement la diminution de son empreinte carbone en proposant des choix novateurs pour répondre aux besoins de santé et de sécurité de tous ses habitants. Ce qui en l'état du rapport apparaît encore trop peu selon nous. Soucieux de « ménager » tous les modes de mobilité, il risque de brouiller les solutions possibles vers une ville plus apaisée et moins polluée, de favoriser le maintien du modèle existant et in fine retarder les changements.

# LEXIQUE

## **Mobilité douce :**

La mobilité désigne une capacité à se déplacer, à engager un itinéraire. Il existe différents types de mobilités, la mobilité douce en est une. Le terme « douce » suggère des nouveaux modes de déplacements moins encombrants et notamment plus durables. Cela renvoie à tout type de déplacement non thermique et motorisé permettant de limiter les émissions de gaz à effet de serre. Cela regroupe la marche à pied, le vélo, le roller, la trottinette.

## **Intermodalité :**

Il s'agit de l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet, pour les marchandises ou les voyageurs. L'idée est de rendre complémentaires les différents types de mobilités entre elles et de garantir un continuum au sein d'une même chaîne de déplacements.

## **Accidentogène :**

Se dit accidentogène toute chose, tout élément susceptible de provoquer, de déclencher des accidents. Tout type de mobilité peut être accidentogène par son usage, sa conception ou encore son exploitation. Ce terme, synonyme de « dangereux ».

## **Autopartage :**

Il s'agit d'un système de location de voitures en milieu urbain, qui permet d'utiliser les véhicules en libre-service et de façon ponctuelle. Cette activité est définie comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à

moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

## **Free-floating :**

Le *free-floating* signifie en français « flotte libre ». Il s'agit d'une forme de mobilité partagée qui consiste à mettre des véhicules à disposition du public sans qu'ils ne soient rattachés à des stations fixes. Ce sont des transports en libre-service. Cette pratique contribue à développer les mobilités douces et permet de fluidifier le trafic tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

## **Nudge :**

La théorie du *nudge* a été développée par le prix Nobel d'économie, Richard Thaler. Cette technique issue de l'économie comportementale propose d'influencer nos comportements dans notre propre intérêt. Le terme signifie « coup de pouce », c'est un petit geste qui est réalisé pour inciter un individu à faire attention à son comportement, c'est une petite intervention dans notre environnement qui modifie les mécanismes du choix. Il s'agit d'influencer de manière douce le comportement des individus en faveur de l'intérêt général ou de leur propre intérêt. Cette technique est de plus en plus employée en complémentarité des règles normatives édictant des interdictions.



PLUS D'INFORMATION SUR  
[KREMLINBICETRE.FR](http://KREMLINBICETRE.FR)

