

Février 2026



UN PROGRAMME VELO POUR LA VILLE DE THIAIS

La pratique du vélo gagne du terrain partout en Île-de-France. Selon une récente étude du Ministère de l'aménagement du territoire, 26% des habitants de petite couronne sont des cyclistes réguliers et 23% en grande couronne.

La ville de Thiais, située à une dizaine de kilomètres du centre de Paris s'inscrit dans cette tendance.

Pour autant elle n'est pas accueillante ni pour les piétons ni pour les cyclistes. La plupart des axes principaux sont hostiles à la pratique du vélo ; les rues secondaires et de desserte locale sont elles-mêmes en grande partie peu sûres et souvent inconfortables. Nombre de trottoirs mal conçus, trop étroits et mal entretenus sont occupés par des véhicules. Il est impossible de se rendre dans les villes voisines en sécurité à vélo en partant du centre de Thiais. Seule la liaison actuelle avec Chevilly-Larue propose un parcours acceptable à l'abri de la circulation des véhicules motorisés bien que l'aménagement soit daté et seulement incomplet. Une liaison avec la gare RER C/Pont de Rungis/M14 Thiais-Orly rues des Alouettes et du Bas-Marin commence à voir le jour par l'action du Département, ce que salue MDB Thiais.

Une ville cyclable (et marchable), c'est pourtant une ville plus agréable pour tout le monde. Les rues ne servent plus exclusivement à stationner des voitures et débiter des flux de véhicules motorisés. Grâce à l'augmentation de la place accordée à des *personnes* plutôt qu'à des *véhicules* et à l'apaisement général de la circulation, c'est une ville moins bruyante et où l'on respire mieux. C'est une ville où les enfants peuvent aller à l'école à pied ou à vélo sans que les parents craignent pour leur sécurité. C'est une ville où les habitants comme les visiteurs prennent plaisir à se déplacer en toutes directions, à déambuler et s'arrêter, ce qui a pour effet immédiat de renforcer le tissu social et les commerces et services de proximité. C'est finalement une ville où l'espace public redevient un lieu de vie et où les riverains sont en meilleure santé.

Le présent document se réfère au dernier sondage d'opinion émis par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) pour exprimer les attentes nombreuses et constructives des usagers. Nous déclinons ensuite quelques commentaires sur les mesures déjà prises pour favoriser la pratique du vélo, et nous proposons des améliorations des

dispositifs du plan vélo présentés par la ville. Pour finir, nous mettons en avant une série de mesures prônées aussi bien par les associations que par les citoyens résolus à développer les mobilités actives et in fine œuvrer pour la qualité de vie de tous.

MDB Thiais demande aux listes candidates aux élections municipales de s'exprimer clairement sur l'ensemble des propositions détaillées ici, et les invite à s'en emparer dans leur programme.

[Consulter l'index des principales propositions et mesures attendues](#)

Etat des lieux exprimé par l'enquête publique portée par la FUB

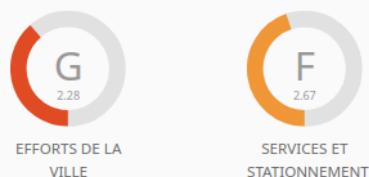
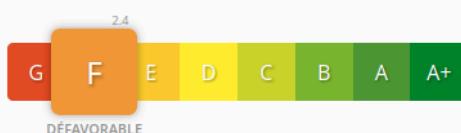
L'enquête nationale réalisée par la FUB rassemble les avis de plus de 550 associations cyclistes. Nous y retrouvons un sentiment largement répandu parmi les usagers interrogés. Pour notre commune, une centaine de répondants dressent un constat amer, résumé par le graphique ci-dessous. L'évolution des avis est même négative depuis l'édition précédente de 2021, où déjà la « cyclabilité » de Thiais était jugée défavorablement. Le nombre de participants à l'enquête a quant à lui augmenté de 60% entre 2021 et 2025.

Baromètre vélo 2025

Thiais (94)

Thiais (94)

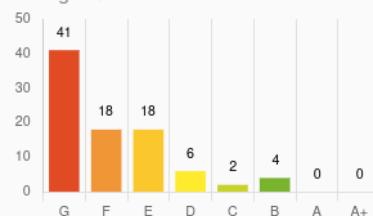
99 contributions dont 89 cyclistes



Depuis 3 ans, la situation pour les cyclistes...

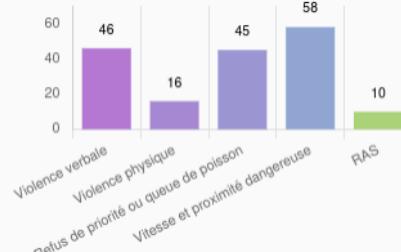


Note globale individuelle



POLITIQUES CYCLABLES

Au cours de vos déplacements à vélo, avez-vous été victime d'une de ces situations ces douze derniers mois ?



Les 3 critères qui me semblent les plus importants pour améliorer la pratique du vélo sont...



Beaucoup d'autres détails sont disponibles sur le site Internet du Baromètre de la FUB, complétés par l'association Les Dérappeurs du Calvados à partir des mêmes données -voir le site web interactif ¹.

Les résultats de l'enquête (statistiques et commentaires libres) constituent une riche source d'informations croisées : priorités attendues, améliorations perçues, attentes très concrètes en matière de sécurité et de stationnement. Nous invitons les listes candidates aux élections municipales de 2026 à les examiner attentivement, et en cas de victoire à élaborer un plan d'action pour que Thiais devienne cyclable au cours de leur mandat.

Nos propositions émanent en outre des adhérents de MDB et de l'ensemble des associations cyclistes d'Île-de-France, qui collectent et synthétisent l'expérience des usagers. Elles s'appuient également sur de nombreux résultats de recherche, écrits et témoignages dans la presse, sur les réseaux sociaux, etc, soulignant des difficultés récurrentes dans les déplacements du quotidien, en particulier en banlieue périphérique.

Poursuivre certaines mesures annoncées ou initiées

Certains dispositifs du plan vélo actuel sont soutenus et encouragés par l'antenne locale MDB Thiais. D'autres éléments et choix évoqués dans la section suivante (Réviser le plan vélo triennal) devraient être réévalués et priorisés.

Le “Savoir Rouler à Vélo” (SRAV)

- Cette mesure favorable à l'apprentissage des plus jeunes est encouragée et doit être maintenue dans la durée. Elle doit être accompagnée des transformations indispensables sur le terrain pour que ne s'arrêtent pas en chemin l'envie et la possibilité de pratiquer dans de bonnes conditions.

Le développement des services de location de vélo (“Vélib”)

- Il passe par le renforcement de la communication via les canaux de la Mairie.
- Le dégagement des abords de la station des Terrasses du Soleil est indispensable à son utilisation : les 5 à 7 places de stationnement de voitures devant la station masquent le dépôt de vélos et réduisent dangereusement la visibilité pour tous les usagers en entrée/sortie de la zone.

Le développement d'une liaison cyclable nord/ouest/sud (tracé A86 - du quartier des 3 communes au carrefour de la Belle-Épine)

- Une liaison cyclable de contournement nord/ouest/sud à partir de voies et sentiers existants est intéressante, à condition qu'elle soit sécurisée aux carrefours, confortable, et respectueuse de l'environnement. Évitons l'artificialisation de nouveaux terrains et les défrichements inutiles. Les potentiels conflits d'usages piétons/cyclistes sont aussi à bien évaluer dès le départ.
- MDB Thiais considère cependant cette liaison *non prioritaire* au regard des besoins exprimés, notamment lors de l'enquête Baromètre Vélo (voir la partie Priorités ²).
Note: Faites glisser le curseur pour ajuster la taille des points en fonction du niveau de zoom, par l'icône en haut à droite)

La continuité cyclable nord-sud (partie ouest de Thiais dans l'axe de la RD7)

- Elle concerne la possibilité de continuité cyclable nord-sud et donc de contournement à défaut de résorption d'un des points noirs les plus critiques du territoire (la coupure de l'axe RD7 qui perdure pour les cyclistes/piétons) en proposant des aménagements, rue du Luxembourg ou Boulevard du Midi, autour du centre commercial de la Belle-Epine.
- Le parcours doit permettre de relier enfin le nord (depuis/vers Paris) et le sud de Thiais (les gares M14/RER C Pont de Rungis et le domaine d'Aéroports de Paris Orly notamment). Le plan doit veiller partout à la sécurité et au confort, sans discontinuité et avec une séparation réelle et complète du trafic routier intense de ce secteur, surtout aux carrefours.

Réviser le plan vélo triennal mis en place à partir de 2025, redéfinir les priorités

Note: les commentaires et propositions émis sur l'actuel plan vélo de la ville de Thiais le sont en fonction des éléments fournis à l'association MDB Thiais (document “Note de faisabilité du plan vélo” datant de 2024 sur les grandes lignes du plan dans son ensemble à l'état de projet d'une part, et des points abordés en réunion avec les élus -

principalement avec l'élu à la voirie/transport et les agents municipaux des services techniques- concernant essentiellement la première tranche des travaux engagés pour 2025/2026 d'autre part).

Impliquer davantage les usagers dans la transition des mobilités

Les équipes municipales doivent s'engager à davantage mettre à disposition du public et des associations pro-vélo les documents détaillés des projets tels qu'ils sont envisagés pour les années à venir.

En exprimant publiquement une vision globale claire et en transparence elle doit permettre une coopération effective et fructueuse, et faciliter les changements perçus comme fondamentaux pour la réussite du plan en temps voulu.

Créer une commission spécifique “Mobilités douces” et désigner un élu.e spécifiquement en charge des mobilités douces

Ces projets devraient faire l'objet d'évaluations et d'éventuelles révisions, en consultation avec les usagers.

- MDB Thiais réclame la création d'une commission spécifique “Mobilités douces” ou d'un observatoire local à l'échelle de la commune incluant habitant.es et associations. En effet l'implication citoyenne, y compris des publics généralement éloignés de ces processus de participation doit avoir toute sa place pour aider à la prise des bonnes décisions et faciliter leur appropriation. Ces projets devront faire l'objet d'évaluations et d'éventuelles révisions dans le temps. La régularité des réunions est importante.
- La désignation d'un.e élu.e spécifiquement en charge des mobilités douces pendant le nouveau mandat est attendue.

Ré-équilibrer l'espace public, utiliser l'espace regagné pour l'affecter à d'autres usages plus vertueux

L'espace public redevenu lieu de rencontre

L'espace public est un lieu de vie où le premier réflexe devrait être de pouvoir se déplacer à pied ou à vélo. C'est un espace de rencontre qui peut favoriser l'inclusion.

Malheureusement, l'espace public de Thiais est trop largement occupé par la place démesurée voué à la voiture, que ce soit par la circulation avec des parcours effectués parfois ridiculement courts lorsque d'autres solutions sont possibles, ou par le stationnement excessif.

Redonner à chaque mode de déplacement la place qui lui revient

- La voiture individuelle a longtemps été privilégiée dans les politiques de mobilité, notamment dans la répartition de l'espace public. Plus l'espace qui lui est imparié est élevé, plus on le développe et plus la voiture l'investit au détriment d'autres modes (on prend soi-même sa voiture parce que la rue est trop dangereuse...). Même les quartiers résidentiels, avec le développement des applications GPS telles que Waze, Mappy, etc, n'échappent pas aux flux de circulation automobile et son lot de désagréments : bruit, pollutions en tous genres et insécurité routière.
- Si l'on veut faire de Thiais une ville agréable à vivre, se rencontrer, se déplacer à pied et à vélo, il est nécessaire de procéder à un ré-équilibrage de l'espace public au profit des mobilités actives. Il s'agit de renverser la hiérarchie qui a prévalu

historiquement entre les différents modes de transport, au profit des modes les plus vertueux : en premier lieu la marche, devant le vélo (avec l'instauration de pistes cyclables, de places de stationnement vélo, de jalonnement des parcours) puis les transports en commun et la voiture partagée. Il faut également faciliter l'inter-modalité (vélo + Métro/RER/Tramway, par exemple).

La réduction de la place de la voiture amène à revoir beaucoup d'idées reçues

La majorité des habitants est souvent plus favorable qu'on ne le croit à une réduction de la place de la voiture, si cela permet l'amélioration du cadre de vie ³. Une enquête sur l'acceptabilité des mesures de réduction de la place qu'elle occupe, publiée par l'Ademe et 6t, montre que la piétonnisation et la réduction de la vitesse sont des mesures largement plébiscitées par les habitants (79% et 65%), une proportion bien plus élevée que celle projetée par les maires à propos de leur population. De plus, contrairement aux idées reçues toujours présentes chez certains commerçants et élus, cela favorise les commerces et les services de proximité ⁴.

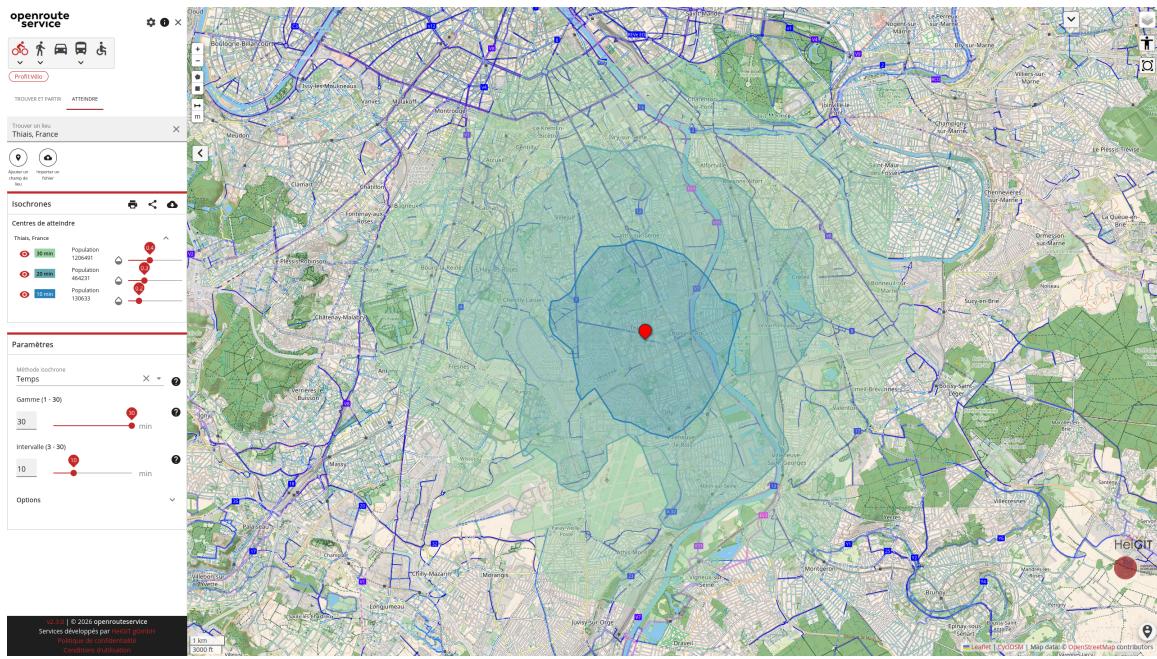
Une liste d'avantages évidents aussitôt appréciés

Réaffecter en proportion suffisante l'espace public à d'autres types d'installations et mobilités plus vertueuses ouvre la voie à de réelles transformations aussitôt appréciées, tout en diminuant très significativement les coûts d'entretien de la voirie (une voiture prend la place de 10 vélos à l'arrêt, en circulation le ratio est bien plus grand ... le poids moyen d'une voiture moderne se situe entre 1,5 et 2 tonnes et ne cesse d'augmenter avec l'électrification et la vente de SUV ; parmi les possibilités citons:

- des espaces verts et des îlots de fraîcheur, devenus indispensables avec le réchauffement climatique,
- la plantation d'arbres, de bandes végétalisées,
- des noues pour l'absorption des eaux de pluie et la diminution du risque d'inondation,
- des bancs publics,
- des aires de jeux,
- des toilettes publiques,
- des fontaines à eau...

Considérer le vélo comme un moyen de se déplacer très efficace

Le service de carte suivant présente le vélo comme un moyen de se déplacer très efficace, avec la mise en évidence des temps de parcours, constants, requis autour de Thiais - ici en 10, 20 ou 30 minutes: voir le site web interactif openrouteservice par exemple ⁵).



MDB Thiais demande aux candidat.es sur les listes électorales d'assumer d'opposer les modes de transports, pas les usagers.

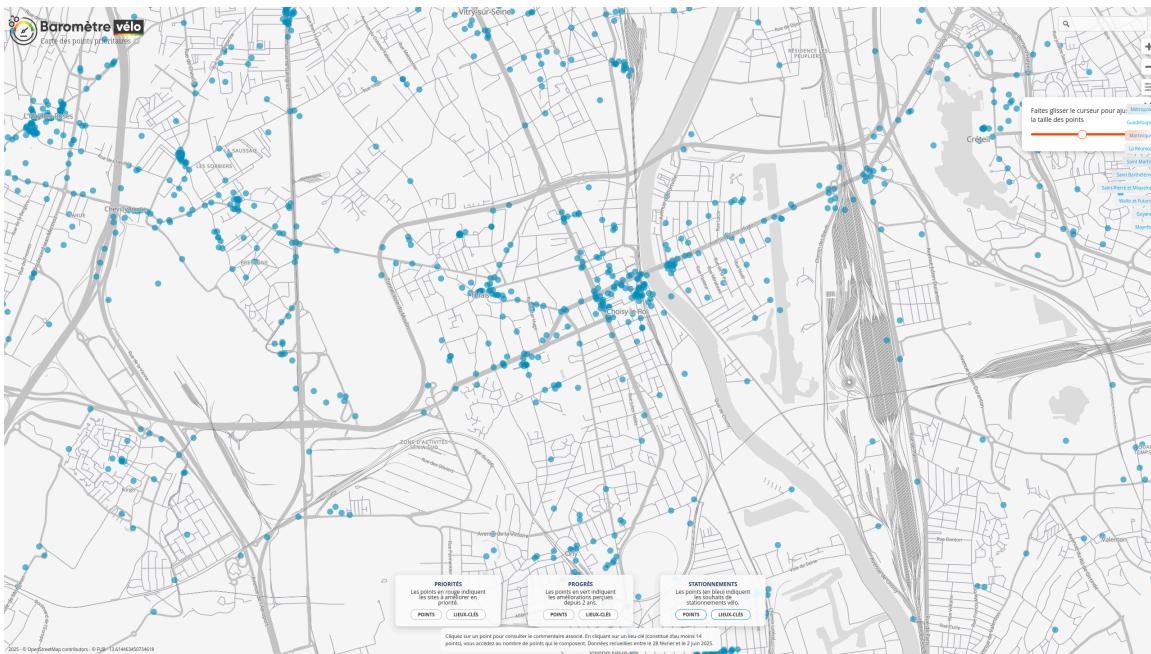
Développer les possibilités de stationnement pour les vélos, appliquer la LOM au plus tôt

Multiplier les dispositifs de stationnement vélo en ville

Les dispositifs de stationnement suffisamment nombreux et sécurisés contre le vandalisme sont un élément fondamental à déployer dès le début du plan, pour la plupart auprès des stations de transports en commun, des écoles, des commerces de proximité, des établissements publics, des bâtiments sportifs et culturels. Les usagers expriment le besoin d'une offre conséquente (Baromètre Vélo, partie “Souhaits de stationnement” ⁶). Ces dispositifs doivent s'adapter à l'offre de types de vélos qui elle-même évolue (cargos, “long tails”, etc)

Encourager en faisant mieux connaître les possibilités de stationnement existants aux abords des stations de transports en commun, anticiper les besoins

La gare est également un lieu où il est nécessaire de déployer en priorité du stationnement vélo. D'ici 2030, 95% des franciliens vivront à moins de 2 km d'une gare du Grand Paris Express ⁷ et c'est déjà le cas à Thiais. Des progrès ont été réalisés récemment en particulier autour des stations de la ligne de métro L14 (Thiais-Orly/Chevilly-Larue), déployés avec le concours d'IDFM. La possibilité de stationnement plus l'apport d'itinéraires les plus directs et sécurisés possible présentent alors un potentiel d'intermodalité “vélo-train” immense sur notre territoire. La municipalité de son côté doit élargir la communication sur tous ces aspects.



Favoriser les dispositifs de stationnement vélo près des logements

Les locaux vélos sécurisés manquent souvent dans les logements collectifs, sociaux comme privés. Nous demandons à la commune d'aider les bailleurs à développer ces dispositifs, par ailleurs bien subventionnés.

Appliquer la LOM dès le début du nouveau mandat

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), qui date de 2019, oblige à la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages piétons⁸. Le piéton est ainsi sûr d'être visible avant sa traversée ; d'évidence tout le monde y trouve un avantage en matière de sécurité. Quelques-unes de ces places retrouvées peuvent être utilisées pour y implanter des arceaux vélo. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour réaliser cet aménagement.

Redéfinir le plan de circulation, réduire le transit automobile

Un travail sur le plan de circulation est un outil incontournable pour apaiser la ville rapidement et à peu de frais. Ce travail doit interroger l'utilisation des voiries existantes, et déterminer en concertation celles qui sont des axes principaux, secondaires ou de desserte locale.

Cantonner le trafic de transit automobile aux grands axes et y pacifier la circulation

Il est impératif de cantonner le trafic de transit automobile aux seuls grands axes prévus à cet effet, tout en les pacifiant, pour redonner de la qualité de vie aux rues résidentielles.

MDB Thiais demande que la municipalité mène une collaboration étroite avec tous les acteurs (le Département, la Région, les communes voisines, l'inter-communalité de Grand Orly Seine Bièvre) et les associations locales pro-vélo/marche. La municipalité doit être force de proposition pour assurer le long de ces axes l'indispensable sécurité des plus vulnérables, via des aménagements séparatifs de qualité. Charenton-le-Pont est un exemple à suivre ; cette ville vient de créer un itinéraire cyclable sur une route pourtant classée "à grande circulation" (RGC), la rue de Paris (RD 6A), en accord avec le Département du Val-de-Marne.

Activer/réactiver la cyclabilité sur les axes reliant les villes limitrophes, en lien avec les autres collectivités concernées

L'association invite à mettre à l'ordre des priorités le déploiement d'une infrastructure cyclable (et marchable) sur les axes reliant les villes limitrophes, fondamentaux car extrêmement dangereux à emprunter actuellement et inconfortables, en réactivant la demande forte auprès du Département du Val-de-Marne et les communes impliquées. Voici quelques exemples les plus frappants qui sont autant de lieux anxiogènes et pourtant essentiels, perçus comme impraticables par l'immense majorité:

- l'avenue Lemerle-Vetter (vers Vitry-sur-Seine), l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (vers Orly),
- toutes les voies en direction de Choisy-le-Roi (RD86/RD87, Avenue Franklin Roosevelt, Avenue René Panhard)
- l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny RD225) en direction d'Orly
- la partie de la RD5 Boulevard de Stalingrad séparative de Thiais et Choisy-le-Roi
- le centre commercial de Belle-Epine et les carrefours au niveau du pont d'Espagne, espace multi-directionnel

Participer activement au développement des axes structurants

- L'axe rue René Panhard/Léon Marchand/Charles De Gaulle comprend des discontinuités qu'il faut combler. De plus, les bandes cyclables en deçà des règles de sécurité sont à reprendre (étroitesse, absence aux carrefours, dessin sur trottoirs, bordures de trottoirs trop hautes, parties pavées souvent abîmées).
- La municipalité de Thiais, en associant ses efforts avec les villes limitrophes peut être moteur sur le territoire pour activer le projet de "RER vélo" avec la ligne V20 du VIF. Le projet, aux statuts "A l'étude" et "Inconnu" pour la ville de Thiais, n'avance pas depuis des années alors qu'il est promu par la Région et le Collectif vélo Île-de-France. Excellente opportunité pour réduire les nombreux bouchons, la ligne V20 du VIF faciliterait les déplacements de commune à commune à vélo, en particulier des "vélotaffeurs" qui parcourent souvent des distances moyennes - jusqu'à 10 kms environ. Sa mise en place désengorgerait les axes actuellement saturés et pollués par le trafic automobile.
- Mettre à l'ordre du jour les chantiers permettant de pacifier et se déplacer à pied/à vélo sur les avenues et boulevards (Av. de Versailles, Georges Halgoult, Boulevard de Stalingrad). Des propositions de MDB Thiais d'aménagements spécifiques à l'avenue de Versailles sont également disponibles.

Sécuriser la circulation à bicyclette sur l'ensemble de la ville, élargir le champ d'action

Desservir l'entièreté de la ville pour pouvoir se déplacer d'un point A à un point B le plus naturellement et dans toutes les directions, sur un territoire au dénivelé parfois prononcé, voilà ce que doit être le fil rouge du Plan vélo de Thiais.

Pour ce faire nous préconisons les mesures simples, rapides à mettre en place, peu coûteuses (développées plus loin dans ce document). Ci-dessous deux exemples de contre-propositions sur la tranche 1 (partie nord) du plan vélo présenté pour illustrer le propos:

Faire appliquer de façon stricte les règles de stationnement

L'application stricte des règles de stationnement des véhicules motorisés doit être appliquée sans délai. Permettre le stationnement sur les trottoirs doit être l'exception, et uniquement s'il reste de la place suffisante aux piétons/PMR. Les contrevenants doivent être verbalisés. Actuellement, le stationnement sur certaines rues passantes empêche parfois jusqu'aux bus de circuler normalement, comme c'est le cas par exemple sur la rue de la Résistance.

Une multitude de véhicules/camionnettes privées ont fait des stationnements sur la place publique à Thiais leur lieu d'installation régulier, pour certaines sans bouger ou quasiment pas, parfois depuis des années! en toute quiétude même sur certains trottoirs. Les rues Buffon, le Sentier du Martray sont des cas d'école, c'est inacceptable. MDB Thiais demande l'application des règles au plus tôt.

Annuler les dispositions rendant légaux les stationnements à cheval sur le trottoir auparavant interdits

Le cas de l'aménagement récent rue Régnault-Leroy avec la pose d'emplacements parking voitures à cheval sur le trottoir montant est symptomatique du manque de considération pour les mobilités actives. Il rend du même coup le passage des piétons compliqué et périlleux en constituant un appel d'air à l'usage immoderé de la voiture. Il constraint le déplacement des cyclistes dont l'espace sur la chaussée est réduit d'autant, plutôt que de l'encourager. MDB Thiais demande leur suppression dès le début du nouveau mandat.



Généraliser le “30 km/h”, développer les zones de rencontre, conditions pour un basculement vers d’autres moyens d’apaisement

Déclarer la limitation à 30km/h sur toute la ville, couplée à la piétonnisation de certains secteurs, contribuerait à y porter un regard différent, plus respectueux du bien-être des habitant.es.

- La mesure de limitation de la vitesse à 30 km/h permet de favoriser la cohabitation entre les différents usagers de la ville (piétons, cyclistes et automobilistes), de limiter le nombre et la gravité des accidents et de sécuriser la pratique des mobilités actives.
- Le 30km/h généralisé apporte quant à lui de la clarté et réduit les coûts de la signalétique (moins de panneaux sont nécessaires ⁹), ce qui en plus libère de la place sur les trottoirs. En Île-de-France, de plus en plus de villes (environ 70 villes à fin

2025) sont passées à 30 km/h, quelle que soit leur couleur politique. En petite ou en grande couronne, signalons Brétigny-sur-Orge, Massy, Sceaux, Antony, Rungis, Ivry-sur-Seine ... Tout près de chez nous, Villeneuve-le-Roi a emboîté le pas en décembre 2024.

- Pour garantir leur efficacité, la mesure devrait s'accompagner d'aménagements contraignants (plateaux surélevés, ralentisseurs, chicanes, etc), de contrôles de la vitesse réguliers et suffisamment fréquents ; pour favoriser l'adhésion du plus grand nombre aux mesures, elle doit s'accompagner d'une présentation des avantages auprès des usagers.
- Les zones de rencontre sont particulièrement adaptées pour les rues au faible trafic motorisé, aux endroits les plus dangereux ou encore dans les rues résidentielles. Ces zones sont limitées à 20 km/h et donnent la priorité aux piétons, devant les usagers du vélo puis les véhicules motorisés.

Instaurer le double-sens cyclable dans les rues à sens unique

La mise en service de Double-Sens Cyclables (DSC)¹⁰ avec l'instauration de sens uniques, fait partie des demandes des usagers qui voient les véhicules arriver en face d'eux plutôt qu'ils les subissent dans le dos. Ils sont recommandés en particulier par le Cerema pour leur avantage réel en matière de sécurité et de ressenti, étant entendu que la mesure va de pair avec l'instauration de la vitesse à 30km/h. Ils permettent d'envisager une mise en oeuvre rapide de la pratique du vélo dans une grosse majorité de rues de la ville et à moindre coût.

Mettre en place des "rues aux écoles", assurer le bien-être des enfants

Alors que presque 60% des enfants se rendaient à leur établissement scolaire par une « mobilité active » à la fin des années 1980, ce n'est plus le cas que de 36% d'entre eux de nos jours.

L'utilisation excessive de la voiture entraîne du trafic automobile supplémentaire et des émissions de polluants mais c'est également un problème de santé publique. Les jeunes générations font globalement moins d'activité physique qu'avant, le problème devient un sujet de débat public de plus abordé: seulement la moitié des garçons et un tiers des filles atteint les 60 minutes d'activité physique recommandées par l'OMS. Accompagnées pour se rendre à l'école ou au collège accompagnés par un de leurs parents -c'est le cas de 47% des écoliers- elles perdent peu à peu de leur autonomie pourtant indispensable à leur développement.

Pour inverser cette tendance et encourager la pratique d'une mobilité active (marche ou vélo) pour se rendre à l'école, mettre en place des "rues aux écoles" est une solution adoptée par de nombreuses villes aujourd'hui. Il s'agit de piétonniser temporairement les voies des écoles aux heures d'ouverture et de fermeture des classes.

Les résultats sont probants : à Londres parmi les parents automobilistes, 30 % ont réduit leur utilisation de la voiture pour amener leurs enfants à l'école. De plus, la mesure fait baisser la pollution de l'air jusqu'à 30 % en moyenne dans le périmètre de l'école. Enfin, c'est une solution largement plébiscitée puisque 87% des parents se disent favorables à cette mesure.

De leur côté, les collégiens sont un public privilégié pour développer la pratique du vélo. Les distances sont souvent bien adaptées à ce type de déplacements (quelques kms en général) mais encore faut-il aménager les abords de l'établissement pour que la pratique soit très sûre et que parents et enfants eux-mêmes regagnent la confiance nécessaire et reconnaissent ce moyen de déplacement.

Reprendre certains aménagements cyclables existants mais insatisfaisants (non mentionnés par le plan vélo)

Comme indiqué plus haut, le plan de circulation réévalué globalement est une des mesures fortement plébiscitée car elle détient une forte capacité transformative ; traiter les situations difficiles constatées partout en ville (Baromètre Vélo, partie “Points noirs” ¹¹) ne peut se résoudre qu’après avoir reconstruit l’état actuel des aménagements.



Revoir les aménagements insuffisants ou incomplets

- Le choix du type d’aménagements cyclables conditionne directement le degré de sécurité.
 - Les simples marquages au sol, tels les chaucidous, ne protègent pas. Les simples bandes cyclables peintes sur des voies très fréquentées sans protections physiques sont à éviter. De simples logos vélos dessinés à droite de la chaussée (et vite effacés par le trafic) sont en deçà des exigences de protection requises ; ces aménagements doivent être revisités. En voici quelques exemples :
 - la rue du pavé Grignon avec la présence de collège et lycée, sur toute sa longueur
 - la rue Hélène Muller avec la création de commerces et nombreux logements nouveaux, tout-à-fait inadaptée à l’évolution du trafic
 - la rue du 11 Novembre ...
- Le long des rues avec emplacements de parking véhicule d’un bout à l’autre, créer, avant le déploiement de solutions plus complètes, des refuges pour les cyclistes (et piétons parfois) en neutralisant quelques places de parking pour obtenir des espaces libres à intervalles réguliers. Le problème est encore plus prégnant sur les rues à fort dénivelé. Citons parmi d’autres, quelques rues véritable “enfers cyclables” :
 - la rue du Pavé de Grignon
 - la rue Jean Jaurès
 - la rue d’Estiennes d’Orves

Réviser les dispositifs sur les vélo-rues

Certaines rues comme la rue Victor Basch et dans une moindre mesure la rue Gabriel Péri, que le marquage 30 et les logos au sol tendent à faire passer pour des “vélo-rues” ¹² qui de facto n’en sont pas devraient être aménagées au plus tôt:

- Rue Victor Basch: où aucun panneau de signalisation 30 km/h n’existe à l’entrée de la rue au carrefour avec l’Av. de Versailles. L’étroitesse de la rue avec le

stationnement sur un côté de la voie, rend le dépassement impossible car la distance (1m en ville) ne peut être respectée. Il est illusoire de penser qu'un cycliste puisse l'emprunter sereinement. Il est urgent de mettre tout en œuvre pour y faire circuler les mobilités actives en sécurité, d'autant que la rue a été présentée à MDB Thiais à maintes reprises comme le premier itinéraire recommandé venant de la rue Simone Veil au sud et en direction du nord de Thiais.

- Rue Gabriel Péri : avec une "vélo-rue" indiquée par un marquage au sol et un panneau "30km/h" à laquelle s'ajoute la trajectoire matérialisée au centre (TMC). Cependant la rue est utilisée largement pour le transit automobile.

Dans les deux cas le double-sens cyclable serait approprié, à condition d'être associé aux autres mesures proposées par l'association.

Aménager les carrefours en priorité sur les grands axes

- A Thiais les passages au carrefour matérialisés pour les vélos sont la plupart du temps inexistant ; quelques rares marquages sont effacés ou mal positionnés (l'avenue de Versailles malgré le trafic intense de véhicules lourds en est aujourd'hui, à quelques rares exceptions, complètement démunie)

La proposition de MDB Thiais consiste une nouvelle fois à demander une large concertation avec l'ensemble des acteurs et dégager des "solutions" même temporaires avec tous les acteurs y compris les usagers et riverains.

Expérimenter des aménagements transitoires

Mettre en place des expérimentations au travers de dispositifs temporaires est un excellent moyen de tester de nouveaux modes et comportements avant de les pérenniser. Il est promu comme l'un des axes de développement du plan vélo départemental du Val-de-Marne ¹³ et peut servir de guide à l'échelle de la commune.

Maintenir en état la signalisation par marquage au sol

La signalisation par marquage au sol doit être régulièrement maintenue en état dans l'ensemble des rues de la ville.

Ajouter les dispositifs spécifiques vélos

- Les panneaux "SAS vélos" permettent l'arrêt des vélos aux intersections devant les voitures et favorisent ainsi le démarrage de façon beaucoup plus visible par tous et en évitant notamment les problèmes de "tourne-à-droite", cause de beaucoup d'accidents graves
- Les panneaux "M12", très peu nombreux à Thiais, doivent être multipliés. Ils participent eux aussi à ce que les cyclistes ne restent pas stationnés parmi les véhicules arrêtés et évitent les démarriages simultanés.
- Un phasage de certains feux tricolores revu à destination des cyclistes est aussi une mesure très favorable allant dans le même sens.

Assurer la persistance d'un enrobé de qualité suffisante

- La qualité de l'enrobé dans de très nombreuses rues est dégradée, en particulier sur la partie droite pratiquée le plus par les cyclistes. Elle les oblige à des écarts parfois dangereux vers le trafic automobile pour éviter les obstacles.

Ré-évaluer l'intérêt du «Chaucidou» -chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)- de la rue Paul Vaillant-Couturier

Celui-ci montre vite ses limites: il y a peu ou pas de respect des bandes cyclables par les automobilistes, une trop grande proximité avec le stationnement de dépose-minute par ailleurs peu respecté Il n'y a pas de continuité véritable avec les autres rues, et y subsiste un flux trop important de véhicules à certaines heures de la journée. La mesure est jugée peu efficace et doit être ré-estimée avec le soutien des associations de mobilités douces (dans le cadre d'un plan de circulation revisité).

Améliorer les stationnements vélo existants

- Parmi les points de stationnements existants, celui du Palais Omni-sports (PODT) doit être équipé de beaucoup plus d'arceaux vélo, à placer *devant* le bâtiment, afin de les rendre visibles -qualité essentielle d'un parc de stationnement vélo- et d'inciter d'autres personnes à s'y rendre à vélo.
- Seulement deux arceaux au stade Alain Mimoun rue du 11 novembre sont placés à l'angle avec la rue du 8 mai 1945. Une dizaine pourraient être placés avantageusement en occupant la place d'un ou d'eux emplacements de parking voiture seulement devant l'entrée (et ainsi favoriser la visibilité)

MDB Thiais demande à la municipalité de consulter les usagers pour avis avant toute installation de nouveaux arceaux.

Finaliser ou revoir la “zone de rencontre” au passage de l'Eglise rue Victor Basch

- Le passage à proximité de l'Eglise de Thiais, rue Victor Basch, a récemment été rénové et désormais signalé comme une “zone de rencontre” par un panneau “B52” mais il reste de facto un passage étroit avec un fort transit automobile. La voie permet toujours une vitesse largement supérieure aux 20km/h en l'absence d'aménagement physique complémentaire et nécessaire, comme des ralentisseurs ou un plateau surélevé. En outre, la voie est maintenue à double sens de circulation, ce qui occasionne des embouteillages à certaines heures de la journée. Elle passe devant une école maternelle qui doit être davantage protégée. Ce passage étroit doit être a minima finalisé ou mieux réexaminé via une révision globale du plan de circulation ; par exemple, en y instaurant un sens-unique de circulation pour les voitures.

Contre-propositions pour la tranche 1 (partie nord) du plan vélo

Nous préconisons des mesures simples, rapides à mettre en place et peu coûteuses :

- Il est plus intuitif et direct, surtout à vélo, d'emprunter la rue de la République pour se déplacer entre le centre-ville et le «Carrefour des trois communes» vers le tramway que le parcours défini par le Plan vélo, qui semble en déconnexion par rapport aux objectifs d'inter-modalité des transports (vélo/tram en l'occurrence).
- Le fort relief sur la portion prévue en “voie verte” en parallèle de la rue Guy Moquet (de l'autre côté de l'A86) sera dissuasif pour une partie importante des cyclistes venant du Carrefour des trois communes.
- Circuler seul(e), surtout de nuit, le long du cimetière parisien peut paraître peu sûr pour certain.es.

Il faut donc prioriser l'axe passant par les rues au cœur de la ville et en tout état de cause le rendre plus sûr pour les cyclistes.

Soutenir le développement d'un espace public pour toutes et tous à Thiais

L'enjeu est de montrer au plus grand nombre que l'espace public n'est pas uniquement dédié à la voiture et que tous les usagers y ont leur place. De manière concrète cela peut se traduire par des actions telles que :

Soutenir les associations de mobilités douces

- Leur mettre à disposition des locaux pour le stockage de “vélos-école”, d’outillage de réparation, pour des réunions, des débats publics.
- Communiquer autour des actions organisées par les associations de mobilités douces
- Engager la commune dans la “Convergence”, fête annuelle sur Paris organisée par MDB à l’échelle de la région.
- Aider les associations à organiser des “bourses aux vélos”.

Former les enfants à la pratique du vélo en ville et leur assurer les moyens de mettre en pratique leurs acquis avec de solides aménagements

- Former tous les enfants à la pratique du vélo en ville et leur assurer les moyens de mettre en pratique leurs acquis avec de solides aménagements, c’est transmettre aux futurs cyclistes les bons réflexes en matière de sécurité. C’est aussi créer de nouvelles habitudes de mobilité. La municipalité doit s’engager pour une ville cyclable à hauteur d’enfants pour leur donner les moyens d’évoluer dans un espace public sûr.
- Mettre à disposition une piste d’apprentissage pour les nouveaux apprenants (enfants mais aussi adultes) et la rendre bien visible. Des lieux comme le carrefour des Quatre Saisons et le parking du PODT peuvent servir de base d’étude, le sud de la voie de contournement du Cimetière Parisien, etc
- Créer une vélo-école municipale en partenariat avec les associations de mobilités douces, pour laquelle la demande est de plus en plus forte.

Agir spécifiquement en faveur des femmes

En France, les femmes représentent 51,5 % de la population mais elles ne sont que 38% au sein de la population de cyclistes (contre plus de 53% au Danemark et aux Pays-Bas). Ces écarts de pratique ne sont pas une fatalité et tout doit être fait pour lutter contre les stéréotypes. Le collectif “Elles à vélo” présente des réflexions et idées de transformation du climat à cet égard ¹⁴.

Encourager la réparation vélo dans la commune

- Ouvrir par la commune un atelier de réparation de vélos (ou d’auto-réparation) de manière pérenne pour apporter compétence et autonomie aux usagers, par exemple Place du Général Leclerc ou près du PODT
- Installer des postes de gonflage/auto-réparation légère à certains endroits de la ville (devant la mairie, par exemple).

Mieux sensibiliser la Police Municipale aux enjeux de la mobilité active

- La violence motorisée n’a pas sa place dans notre ville, son pouvoir de nuisances est infini, tout doit être fait pour l’ enrayer ¹⁵
- La police municipale peut utiliser les caméras de vidéo-protection pour renforcer le respect des pistes cyclables.
- Un radar pédagogique a été installé il y a quelques mois avenue de Versailles à hauteur de la rue Simone Veil en direction de Choisy-le-Roi. Pour autant, le comportement de certain.es automobilistes n’a pas changé. Nous demandons que la municipalité exerce plus de pression auprès de la Préfecture pour enfin obtenir de vrais radars de vitesse et que les infractions soient sanctionnées, ceci en complément de dispositifs contraignants qui réduisent la vitesse.

Expérimenter des itinéraires sans voitures le dimanche et lors de fêtes, animations, concerts, etc

De telles initiatives pourraient avoir lieu à l'heure du marché du dimanche matin, ou lors des fêtes et animations dans la ville: nous imaginons le “Forum des associations”, le “Jardinier amateur”, les concerts de l’été et beaucoup d’autres encore être de solides candidats. Ces opportunités consisteraient à encourager le public à se déplacer à pied, à vélo (ou parfois avec le concours de la navette de Thiais spécialement réservée ce jour-là). Elles permettraient de faire découvrir et valoriser des animations dans la ville autrement. Enfin, l’absence de voiture permettrait de tester les mobilités actives dans un environnement hautement sécurisé.

Entraîner les élus à arpenter à vélo la ville, mettre à disposition des agents des vélos (électriques ou non, simples et cargos)

- Entraîner les élus et les agents à arpenter à vélo la ville. Expérimenter de manière régulière des trajets du quotidien avec les associations locales mobilités douces, avec établissement de compte-rendus pour un vrai suivi.
- Mettre à disposition des agents municipaux des vélos/vélo-cargo pour les utiliser à chaque fois que la mission le permet et éviter l’emploi systématique de moyens motorisés non adaptés aux besoins réels, et pour qu’ils se rendent mieux compte des véritables conditions de la pratique.

Communiquer sur la ville apaisée et sur le respect des usagers vulnérables, écouter les inquiétudes

L’explication facilite la compréhension des nouvelles mesures prises. Le passage à 30 km/h doit être accompagné d’une large campagne de communication mettant en valeur les bénéfices d’une ville apaisée. De la même manière, la ville peut communiquer sur les règles de partage de l’espace public. Les espaces culturels peuvent eux-mêmes servir de relais de l’information et de sensibilisation. Les écoles peuvent être impliquées dans le mouvement. A l’initiative de la commune, un blog, la création d’un forum d’entraide et tout autre moyen de communication peuvent être étudiés et mis à disposition du grand public.

Mettre en place de mesures d’aides financières en faveur du vélo

- L’offre d’aide à l’achat de vélo électriques (de 200€), si elle peut aider certain.es est une bonne mesure en elle-même. Cependant elle doit cibler davantage les attentes et besoins réels des populations en matière d’équipement pour les déplacements du quotidien. Nous proposons que cette mesure soit étudiée pour l’aide ou un complément d’aide :
 - à l’achat de vélos “musculaires” et de vélos d’occasion
 - au remplacement d’une ancienne voiture par un vélo (simple/électrique/cargo/etc)

Conclusion

Nous pensons que les propositions émises par l’antenne de l’association au long de ce manifeste constituent une manière d’engager une dynamique positive de transformation de l’espace public à l’échelle de notre ville de Thiais et qu’elles peuvent être une source d’inspiration pour les candidat.es sur les listes des Municipales 2026.

Pour s’assurer de leur bonne mise en œuvre, elles doivent s’inscrire dans une action publique plus globale, pour être en mesure d’améliorer réellement le cadre de vie et les mobilités. Deux grands principes doivent guider cette action :

- Mettre en place une concertation regroupant l’ensemble des acteurs pour agir rapidement c’est-à-dire dès la première année du mandat. Les problèmes à résoudre

se posent aujourd’hui et tout doit être fait pour éviter l’inertie dans cette transition.

- Assumer politiquement la fin du “tout-voiture” à Thiais: quel qu’en soit le motif, parcourir les petites distances du quotidien à pied ou à vélo n’a pas les mêmes conséquences qu’en le faisant en voiture. Atteindre cet objectif demande un volontarisme politique et nous proposons aux candidat.es de parvenir à une définition claire dans l’expression de leurs priorités quant à l’allocation des ressources en terme d’espace comme d’investissements publics.

Modifier la répartition actuelle de l’espace public amènera à n’en pas douter certaines résistances, mais force est de constater que passée la période de transition, ces politiques sont largement plébiscitées dans la population ¹⁶. Déployées avec ambition et persévérance, elles sont en capacité de susciter un véritable engouement et de dépasser le sentiment d’impuissance face au changement !

INDEX DES PRINCIPALES PROPOSITIONS ET MESURES ATTENDUES

- UN PROGRAMME VELO POUR LA VILLE DE THIAIS

- Poursuivre certaines mesures annoncées ou initiées
- Réviser le plan vélo triennal mis en place à partir de 2025, redéfinir les priorités
 - Impliquer davantage les usagers dans la transition des mobilités
 - Créer une commission spécifique “Mobilités douces” et désigner un élu.e spécifiquement en charge des mobilités douces
 - Ré-équilibrer l’espace public, utiliser l’espace regagné pour l’affecter à d’autres usages plus vertueux
 - Développer les possibilités de stationnement pour les vélos, appliquer la LOM au plus tôt
 - Redéfinir le plan de circulation, réduire le transit automobile
 - Sécuriser la circulation à bicyclette sur l’ensemble de la ville, élargir le champ d’action
 - Contre-propositions pour la tranche 1 (partie nord) du plan vélo
 - Soutenir le développement d’un espace public pour toutes et tous à Thiais
 - Mettre en place de mesures d’aides financières en faveur du vélo

Note de dernière minute: au vu des transformations déjà en cours (janvier/février 2026) et du défrichement des espaces de bio-diversité jusqu’ici préservés contre l’avis de MDB Thiais, comme l’attestent les photos ci-dessous à proximité de la rue Joliot-Curie avant/après, nous demandons que les candidat.es sur les listes pour les municipales se prononcent clairement pour ou contre la poursuite du plan tel qu’il est engagé.





1. [Détails Baromètre vélo pour Thiais - Tableau général](#) ↵
2. [Détails Baromètre vélo pour Thiais - Cartes/Priorités](#) ↵
3. [Enquête “Acceptabilité des mesures de réduction de la place de la voiture”, Avril 2024, Ademe et bureau de recherche 6T](#) ↵
4. [« No parking, no business » en centre-ville : un mythe à déconstruire](#) ↵
5. [OpenrouteService Isochrone Temps centre Thiais](#) ↵
6. [Détails Baromètre vélo pour Thiais - Carte/Stationnements](#) ↵
7. [Le Guide du stationnement vélo en gare](#) ↵
8. [Obligation de la suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons](#) ↵
9. [Ville à 30 km/h : la signalisation s'adapte pour faciliter sa mise en œuvre](#) ↵
10. [Généralisation du Double Sens Cyclable \(DSC\)](#) ↵
11. [Détails Baromètre vélo pour Thiais - Carte/Priorités](#) ↵
12. [Concevoir sa vélorue : pour des cyclistes en nombre dans une circulation apaisée](#) ↵
13. [Stratégie vélo départementale du Val-de-Marne](#) ↵
14. [Elles à vélo”](#) ↵

15. Prévenir les violences et apaiser les tensions pour mieux partager la voie publique ↵

16. Réduire la place de la voiture en ville est-il aussi impopulaire qu'on le pense ? ↵