



Asnières-sur-Seine, ville d'espoir cyclable

Ce n'est ni l'originalité des réalisations ni l'achèvement de sa cyclabilité qui nous a amenés à proposer la Ville d'Asnières au Guidon d'or, mais son engagement dans une révolution cyclable ordinaire.

De nombreuses villes ont déjà réalisé des aménagements exemplaires pour les vélos. Asnières n'est donc pas la première ville à s'engager dans cette voie ; de plus, elle ne fait qu'appliquer ce qui a déjà été fait ailleurs. En revanche, partant de quasiment rien, elle se lance à fond et sans réticence. Asnières est une ville qui rattrape son retard, rapidement, sans faire de bruit, en ayant enclenché une dynamique pour réaliser simplement tout ce qu'il faut.

La nomination d'Asnières à cette élection (à défaut du trophée) se veut être une reconnaissance et un ardent encouragement envers une ville qui prend le problème à bras le corps pour se transformer : une démarche qui devrait être naturelle partout mais comme ce n'est pas le cas, un exemple à signaler et à suivre.

Le poids de l'histoire

La ville d'Asnières-sur-Seine (92) compte 82 000 habitants sur 4,85 km². C'est une ville de la banlieue parisienne, au bout du métro (ligne 13). La formation d'une intercommunalité est à l'étude.

Jusque très récemment, la ville n'avait pas d'aménagements cyclables. La seule réalisation opérationnelle avant 2009 était un abri à vélos posé à l'unique station de métro par la RATP. Le désert !

Presque toute la voirie communale avait été mise en sens unique pour faciliter la circulation et le stationnement automobile. Quelques rares zones 30 existaient sans que l'on en sache très bien les limites, faute d'une signalisation suffisante, et rien ne les distinguait des autres rues. Il faut dire que la ville est située à l'intérieur d'une boucle de la Seine au sein de laquelle le trafic automobile a doublé en 15 ans. Asnières a donc été aménagée pour la voiture. Rien d'original, hélas ! On y compte plus de 9 000 places de stationnement voitures sur voirie dont 5 000 gratuites et de nouveaux parkings voitures se construisent régulièrement.

En 2009, le Conseil Général a réaménagé la RD19 à la suite des travaux de prolongement du métro. Deux pistes cyclables unidirectionnelles et obligatoires, à hauteur de trottoir. Résultat agréable... pour la promenade. Malheureusement, les

concepteurs n'ont pas imaginé de connecter ces pistes au réseau viaire de part et d'autre : pour rejoindre la piste du côté opposé, il faut passer par les passages piétons !

En avril 2010, votre serviteur constitue MDB-Asnières, antenne de l'association francilienne Mieux se Déplacer à Bicyclette. Cette démarche fait suite aux réunions publiques organisées dans le cadre de l'agenda 21 et qui ont été l'occasion de mettre en évidence la problématique cycliste. L'antenne regroupe maintenant une centaine d'adhérents. Comme quoi, les agendas 21 sont vraiment utiles !

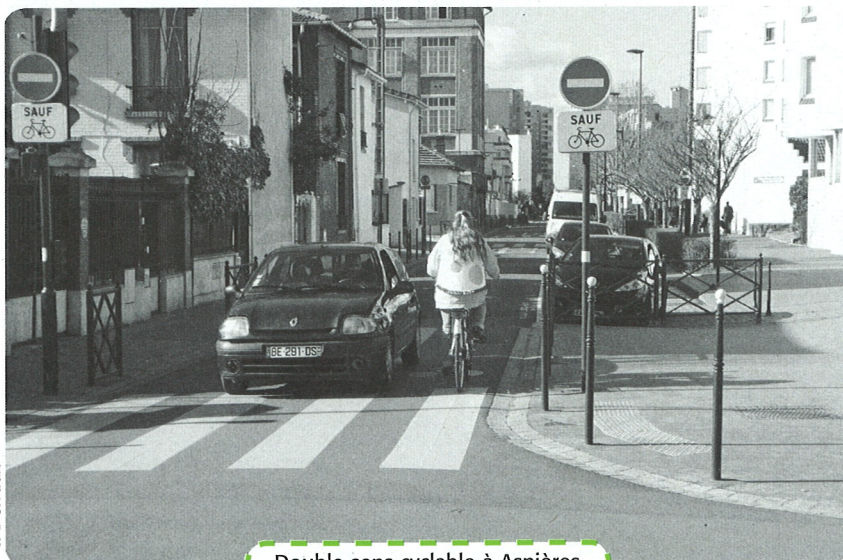
A la mi-2010, un jeu de pistes (dans tous les sens du terme) cyclables a été mis en place sur 500 m du Boulevard Voltaire. L'antenne MDB, à peine créée, a pu transmettre à la Ville un document détaillant les nombreuses erreurs commises dans cet aménagement. Mais l'idée de s'occuper du vélo était exprimée et visible. Il ne restait plus qu'à le faire correctement.

Le renouveau via les DSC

Depuis juin 2011, soit 3 ans après l'arrivée d'une nouvelle majorité et la suite d'une étude de déplacements sur l'ensemble de la ville, un vaste chantier a démarré : mettre l'ensemble de la voirie communale en zone 30 avec double sens cyclable systématique. Les travaux du plan triennal seront achevés en 2013.

Carrefours surélevés, panneaux de signalisation à tous les carrefours, abondant marquage au sol... Une zone de rencontre a été constituée devant un grand groupe scolaire. D'autres sont envisagées. Six panneaux de tourner à droite M12a sont en commande. Dès leur fourniture, le premier sera posé sur le boulevard Voltaire pour le tourner à droite rue du Ménil (embranchement en Y, assez évident).

Les services techniques ont la volonté de bien faire et apprennent vite. Ils appliquent les recommanda-



T. Delvaux

Double sens cyclable à Asnières

tions du CERTU avec courage. Les rues les plus étroites y ont droit. Sur une suggestion de MDB, la Ville a adhéré au CVTC pour mieux s'imprégner de la culture vélo. On est plus intelligent à plusieurs, même à vélo.

Les difficultés à vaincre

La population et quelques élus, à l'instar de ce qui se passe dans bien d'autres villes, s'interrogent malgré tout sur la pertinence des doubles sens cyclables. La nouveauté déroutante et inquiète. Les riverains sont de prime abord perplexes sur la possibilité de se croiser en douceur dans une voie où le premier automobiliste venu, habitué à la vitesse, trouve qu'il a déjà du mal à passer. Et pourtant l'expérience montre que ça se passe très bien, même à Asnières, chacun ralentissant et se serrant à droite. Je fais d'ailleurs parfois ces derniers jours des détours pour emprunter un maximum de sens interdits aux voitures. Un régal.

Cependant, MDB a été sollicitée par des associations de quartier pour expliquer les DSC. Nous avons tout raconté : pourquoi ceux-ci ne sont pas dangereux, pourquoi il est possible d'aménager même les rues étroites, etc. mais à un public forcément



L'ensemble de la voirie communale en zone 30 est mise en double sens cyclable systématique

T. Delvaux

trop restreint. Sous la pression des réclamations, le maire souhaite renforcer la communication. Un partenariat avec MDB est d'ailleurs à l'étude en ce sens.

Et à propos de communication, nous constatons que les habitudes ont la vie dure. Les publicités diffusées pour promouvoir certaines manifestations de la Ville sont accompagnées de précisions sur les possibilités de stationnement des voitures... Mais rien n'est fait et rien n'est dit sur le stationnement des vélos. Pas encore, en tout cas, mais nous avons grand espoir d'être progressivement entendus, puis compris et enfin sui-

vis dans notre proposition de changement des mentalités et des pratiques.

Les perspectives

Certes, sur le thème du stationnement, la maturation est plus lente. MDB a clamé son rejet des quelques pinces-roues posés sur des trottoirs, a interpellé le maire à propos de stationnements sécurisés pour les vélos... Sur ce dernier point, il était plutôt question jusqu'à présent d'attendre les projets Véligo (abris à vélos ou consignes collectives proposés par le STIF1, qui ne concernent que les gares et les stations de métro) ou Vel'Abri 92 (projet départemental qui ne verra sans doute jamais le jour).

Cependant, et malgré une grande prudence dans les réponses, il semble que le message percute dans les esprits. Les services techniques nous ont d'ailleurs annoncé récemment qu'une étude visant à renforcer l'offre en stationnement vélo est prévue d'ici l'été et que la demande MDB d'une offre sécurisée sera étudiée. Nous les en remercions vivement et retrouverons avec plaisir les personnes concernées lors des réunions de travail qui ont été programmées.

Un avenir cyclable est en marche. Va-t-il se mettre à courir ?

Thierry Delvaux

Le plan triennal d'aménagement en faveur des circulations douces

Le Plan Pluriannuel d'Investissement représente 4 M € TTC au total, dont une subvention du Conseil Régional dans le cadre d'un contrat Réseau Vert en trois tranches d'un total d'environ 1,5 M €. Ceci implique une assurance de réalisation puisque le plan est budgétisé, planifié et contractualisé avec la Région.

Cela représente sur 3 ans : 50 € TTC par habitant ou 80 € TTC par mètre de voirie.

L'objectif est de passer l'intégralité de la voirie communale en zone 30 et de créer systématiquement le double sens cyclable lorsque la voie est en sens unique, ce qui est le cas de presque toutes les rues.

Sur la tranche 1, il n'y a eu aucune exception. Il ne devrait pas y en avoir non plus sur la seconde tranche mais peut-être deux ou trois exceptions pour la tranche 3.

Durée des travaux : 2,5 ans (du 1^{er} juin 2011 à fin 2013). Fin 2013, la voirie communale (hors ANRU) sera à 95 % en zone 30 autorisant le DSC.