



## NOTRE PLAN VELO POUR ISSY

### INTERET DU DEPLACEMENT A VELO A ISSY

Au-delà de ces aspects environnementaux, nous souhaitons d'abord vous rappeler en quelques points les multiples intérêts que représente le développement de la circulation à vélo dans un ville :

#### **1. Le vélo pour répondre à la demande des habitants**

Aujourd'hui le vélo ne représente que 2% des déplacements, et pourtant la demande est immense ! En atteste l'augmentation des ventes de VAE en 2017 : + 90% par rapport à 2016 et un total de 255 000 VAE vendus. Le vélo est le mode de transport qui a le plus progressé en Île-de-France depuis 2011.

Pourtant les gens ne se sentent pas en sécurité à vélo, un frein majeur à la pratique (cf réponse pour Issy du Baromètre des villes cyclables de 2019 en annexe). Il est temps de répondre à la demande des habitants et de leur offrir les conditions nécessaires à une pratique du vélo en toute sécurité. Que ce soit pour aller au travail, à la gare le matin, faire ses courses en centre-ville ou se promener le week-end avec ses enfants, pouvoir faire du vélo en sécurité est une demande forte des habitants d'Issy.

#### **2. Le vélo pour une ville plus agréable et apaisée**

Issy comme la plupart des villes franciliennes souffrent aujourd'hui des nuisances de la circulation automobile : bruit, pollution, congestion, insécurité routière... Ce trafic dont une part importante ne fait que transiter par Issy, contribue à dégrader fortement la qualité de vie des habitants. Le bruit est aujourd'hui une source de stress majeure. Le trafic automobile et les deux-roues motorisés constituent une part importante du bruit de fond en ville.

Réserver les petites rues au seul trafic local, c'est réduire les nuisances liées au trafic automobile pour le bénéfice de tous les habitants. Abaisser la vitesse de circulation des automobiles, en créant des zones 30 et des zones de rencontre, est un bon moyen de

répondre à ces problèmes tout en favorisant le vélo. Agir pour le vélo c'est construire une ville où les nouvelles générations ne sont pas condamnées à être asthmatiques, où les parents n'ont pas peur de laisser leur enfant jouer seul dans la rue, et où les habitants les plus fragiles sont davantage en sécurité.

### **3. Le vélo, un levier pour favoriser le commerce local**

Nous savons comme vous êtes attaché aux commerces de proximité qui font vivre une ville. Cependant, une périurbanisation qui favorise les centres commerciaux au détriment des petits commerces, ce un problème que tous les Maires connaissent. Favoriser l'accessibilité à vélo du centre-ville est un bon moyen de répondre à ce problème. En effet, les cyclistes sont des acheteurs plus réguliers que les automobilistes. Ils dépensent ainsi 12% de plus que les automobilistes dans les commerces de proximité (BRICHET Marie, Rapport final "Commerce de centre-ville et de proximité et mode non motorisés", publication ADEME, 2004, disponible [ici](#)). Par ailleurs l'augmentation des déplacements à vélo entraîne le développement de biens et services liés au vélo (atelier de réparation, vente...) qui créent des emplois non délocalisables, et dynamisent l'économie locale.

### **4. Le vélo pour des aménagements visibles et peu onéreux**

Le vélo permet des réalisations visibles avec peu de moyens. Une piste cyclable demande très peu d'entretien et sa réalisation est peu onéreuse. Par ailleurs une place de stationnement pour vélo est 30 à 50 fois moins chère qu'une place pour voiture. Inciter les habitants à se déplacer à vélo coûte donc beaucoup moins cher à la collectivité.

### **5. Le vélo pour encourager l'activité physique chez les jeunes**

Le manque d'activité physique chez les jeunes (et moins jeunes), est un problème majeur, puisque 17% des enfants sont en surpoids. L'addiction aux écrans (tablette, smartphone...) engendre un phénomène de sédentarité et des problèmes de concentration qui sont néfastes pour la santé. Encourager le vélo, et notamment son apprentissage à l'école et dans les centres de loisirs, permet d'encourager une pratique physique régulière et participe à l'épanouissement et à l'autonomisation des jeunes.

### **6. Le vélo pour faire entrer Issy dans la transition énergétique**

À vélo, on se déplace sans émettre de gaz à effet de serre, ce qui participe à limiter le réchauffement climatique. En encourageant son développement vous inscrivez Issy dans la transition énergétique que vous appelez de vos vœux, et vous adoptez une démarche de développement durable indispensable de nos jours. En tant que commune de plus de 20 000

habitants, Issy est obligée d'adopter un Plan climat-air-énergie territorial (PCAET) qui comporte un volet sur la qualité de l'air et la lutte contre le réchauffement climatique. Les mesures que vous prendrez pour le vélo contribuent pleinement à ces objectifs.

#### **7. Le vélo, vecteur d'un espace public plus égalitaire entre hommes et femmes**

Le vélo contribue à rendre l'espace public plus égalitaire entre hommes et femmes. A vélo, on se voit, on se parle, tout en bénéficiant d'une autonomie dans son déplacement. Ces éléments contribuent à faire du vélo une mobilité qui participe à remettre du lien dans la ville au bénéfice du sentiment de sécurité de tous et d'un espace public accueillant pour les femmes. La pratique du vélo par les femmes augmente fortement quand il existe des infrastructures sécurisées.

#### **8. Et non le vélo n'est pas dangereux, au contraire !**

Faire du vélo est beaucoup moins dangereux que de ne pas en faire : selon l'Observatoire régional de santé d'Île-de-France les bénéfices de la pratique du vélo sont 20 fois supérieurs aux risques (accidents, exposition à la pollution, ...). Et plus les cyclistes sont nombreux, plus le risque d'accidents diminue ! Pour autant, l'absence d'infrastructures cyclables et/ou d'un apaisement réel de la ville crée un sentiment d'insécurité à vélo qui empêche cette pratique ou la limite très fortement. **C'est à travers le développement d'un réseau cyclable sécurisé que peut se créer le sentiment de sécurité indispensable pour le développement de la pratique.**



## NOS PROPOSITIONS POUR UN PLAN VELO A ISSY

Nous vous faisons ici des propositions concrètes (propositions faites à tous les autres candidat.e.s) pour faire d'Issy une ville où le vélo sera un mode de déplacement simple et évident pour toutes et tous. Ce « plan vélo » pour Issy est, comme votre engagement pour Issy, ambitieux.

### 1. Un réseau cyclable structurant des grands axes de la ville

Le développement de l'utilisation du vélo en ville passe par la création d'itinéraires cyclables structurant, de qualité, et sécurisés. Ces itinéraires sont donc situés sur les axes de circulation majeurs de la ville afin de permettre aux habitants et à ceux qui traversent la ville lors de leurs déplacements de le faire rapidement, sans discontinuité et en sécurité. Ce réseau structurant prend appuie sur la proposition du collectif vélo Ile de France de RER V (cf. annexe 1 et 2) dont 2 lignes passent par Issy (ligne C et GC) ainsi que sur celui de vélopolitain (cf. annexe 3) qui suit le réseau du métro (ligne 9g et 12 pour Issy). La mise en place d'un tel réseau à Issy permettra de développer une véritable continuité cyclable avec les communes limitrophes d'Issy et notamment avec Paris. Ce réseau doit être constitué de pistes larges, confortables, continues et facilement identifiables. Elles doivent permettre à tous les habitants de choisir le vélo pour leurs déplacements quotidiens, travail comme loisirs. Pour permettre des déplacements véritablement efficaces et sécurisés, il doit répondre à quatre grands principes :

- **La continuité**

Pas d'interruption à chaque pont ou à chaque intersection. Le cycliste bénéficie en permanence d'une infrastructure cyclable de qualité.

- **La haute capacité**

Les pistes sont dimensionnées pour accueillir un grand nombre de cyclistes. Elles doivent permettre de rouler à deux de front, et de doubler en toute sécurité.

- **L'efficacité**

Itinéraire le plus direct et le plus évident entre deux points garantissant également au cycliste un déplacement à vitesse constante en favorisant la priorité aux intersections. La qualité du revêtement a aussi un impact sur l'efficacité : le vélo roule plus confortablement sur un enrobé lisse que sur un sable stabilisé qui se dégrade avec la pluie et le froid.

- **Le jalonnement**

Comme un automobiliste ou un usager des transports en commun, le cycliste doit savoir où il se trouve et vers où il se dirige. Cela implique de mettre en place des panneaux avec des indications de lieu et de temps ainsi qu'une signalisation au sol qui rend les itinéraires identifiables par tous.

Ce type d'itinéraires peut prendre 3 formes :

- **Piste cyclable unidirectionnelle**

Dès lors que l'axe à équiper bénéficie d'une vie locale de chaque côté de la rue (commerces, habitations, services). Pistes larges de 2,50 m idéalement, 2,20 m au moins, et séparées des piétons et le plus largement possible de la circulation automobile. La piste est à gauche du trottoir, et à droite du stationnement.

- **Piste cyclable bidirectionnelle**

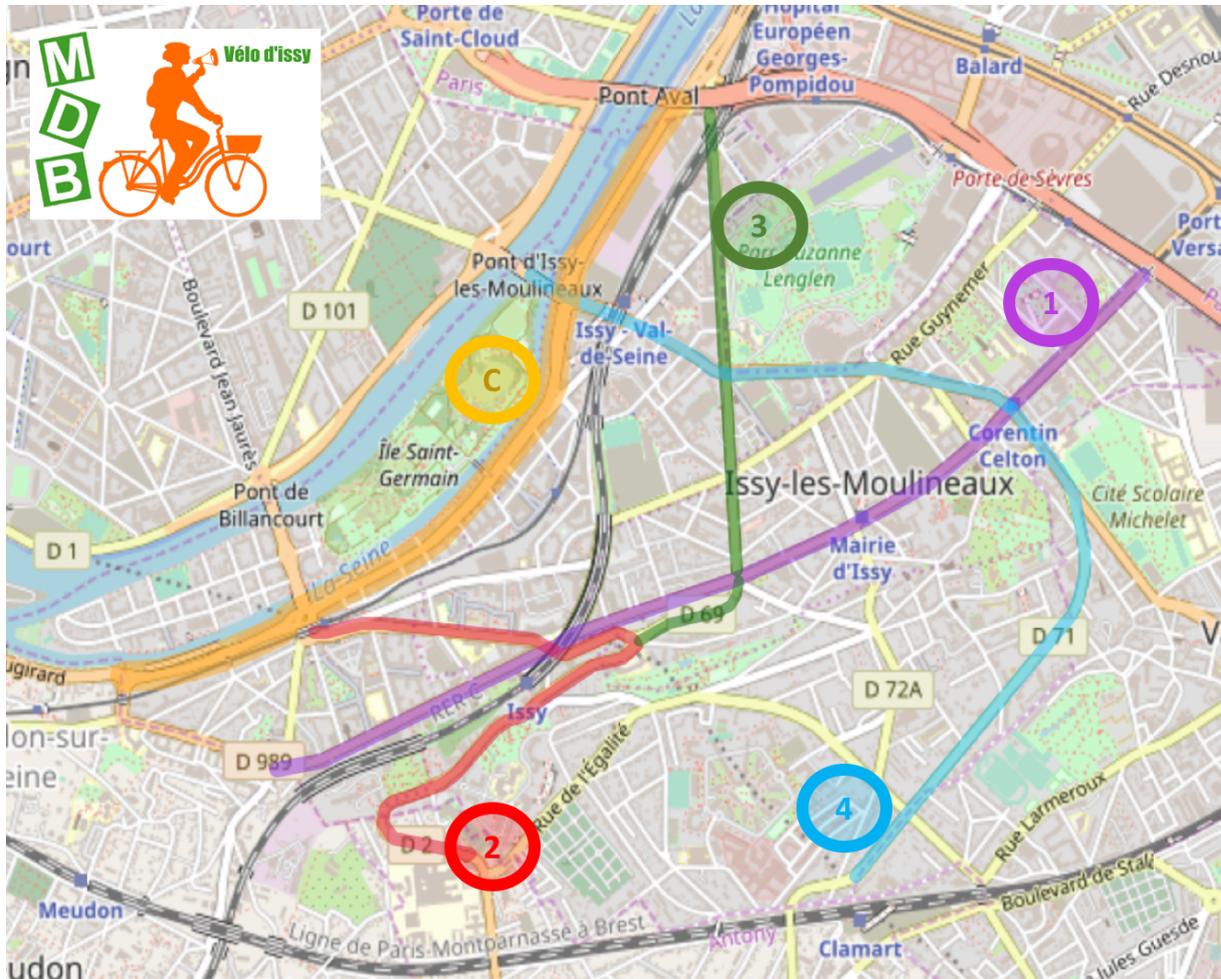
En absence de vie locale le long de l'axe à aménager, ou le long d'une coupure urbaine (cours d'eau, voie rapide, etc), une piste cyclable bidirectionnelle peut être envisagée. Celle-ci est large de 4 m et séparée des piétons et le plus largement possible du trafic motorisé. Elle reste du même côté de la chaussée aussi longtemps que possible. C'est la configuration que l'on retrouve sur le Réseau express vélo parisien rue de Rivoli ou sur les quais hauts rive gauche.

- **Vélorue**

Il n'y a pas toujours la place de créer sur les grands axes des aménagements cyclables séparés des voitures et des piétons. Dans ce cas, l'itinéraire peut passer par de petites rues parallèles, mais à la condition que la circulation automobile soit réduite au strict minimum grâce à un travail sur le plan de circulation. Les cyclistes doivent pouvoir s'appropriier la chaussée sans stress, et bénéficier de la priorité aux intersections avec les rues transversales. C'est en quelque sorte une grande piste cyclable où l'automobiliste ponctuel est toléré. La vélorue est en double sens pour les cyclistes.

## PLAN VELO POUR ISSY

### La carte du projet



[Plan Issy Vélo](#)

### Les axes cyclables :

- **AXE PORTE DE VERSAILLES – MEUDON (AXE 1 en violet)**

De la Porte de Versailles au rond-point avenue de Verdun-rue de Paris via la rue Ernest Renan, la rue du Gal Leclerc, l'avenue Victor Cresson et l'avenue de Verdun. Cet itinéraire est majeur puisqu'il traverse la ville et ses principaux points d'intérêt : les 2 stations de métro d'Issy, une station de RER (Issy), une future gare de la ligne 15, les principaux commerces, la mairie, le Centre Administratif et le lycée Ionesco. Il reprend également une partie du tracé

du vélopolitain (ligne V12, cf. annexe 3). Il est identifié dans le dernier baromètre de la FUB comme l'un des principaux points noirs de ville ([carte ici](#) et résumé des résultats [ici](#)).

Sur cet axe, nous proposons la création d'un **piste cyclable protégée à contre sens** de la circulation actuelle de la place Léon Blum à la Porte de Versailles sur le modèle de la piste de la rue Lecourbe à Paris. Dans l'autre sens, une **piste ou une bande cyclable de largeur suffisante** est proposé.

Sur l'avenue de Verdun nous proposons 2 pistes cyclables protégées de part et d'autre de la chaussée dans chaque sens de circulation.

- **AXE BOULEVARD DES ILES – CLAMART (AXE 2 en rouge)**

De la place de la résistance au Bvd Rodin via la rue Aristide Briand, l'avenue Pasteur et le bvd Rodin. Cet axe est celui du RER V (ligne GC, cf. Annexe 1 et 2). Il passe par la station du T2 Les Moulineaux, le centre commercial des 3 moulins. C'est un axe très fréquenté par les cyclistes pour les déplacements domicile-travail. La configuration de la voirie sur cette portion contraint les options mais compte tenu de la dangerosité actuelle de cet itinéraire et des ambitions du RER V (réseau structurant et capacitant), nous proposons ici une **piste bidirectionnelle** (modèle de celles de la rue de Rivoli ou des quais rive gauche à Paris). La place de la résistance devra être aménagée afin d'améliorer sa cyclabilité et permettre le lien avec les autres axes (ligne C du RER V). Un aménagement cyclable adapté est également proposé avenue de Bourgain afin de faire le lien avec l'axe Porte de Versailles-Meudon.

- **AXE BOULEVARD GALLIENI – PLACE DU PDT KENNEDY (AXE 3 en vert)**

Du siège de Microsoft à la place du Pdt Kennedy via le bvd Gallieni et l'avenue Bourgain. Axe permettant de relier la ligne C du RER V (Annexe 1 et 2), l'axe 1 et l'axe 2 sur un itinéraire particulièrement dangereux pour le cycliste. Nous proposons sur celui-ci **une piste bidirectionnelle ou 2 pistes unidirectionnelles**.

- **AXE GARE DE CLAMART – PONT D'ISSY (AXE 4 en bleu)**

Via l'avenue du Gal De Gaulle, le bvd du Lycée, le bvd Voltaire, le bvd Gambetta, le bvd des frères Voisin, la rue Rouget de Lisle jusqu'au pont d'Issy. Cet axe relie 2 gares (Clamart et RER Issy Val de Seine), le métro Corentin Celton, le lycée Michelet, la ZAC du pont d'Issy et

plusieurs axes cyclables (axe 1, 2 et ligne C du RER V). Nous proposons sur cet axe **des pistes unidirectionnelles et bidirectionnelles.**

Nous sommes conscients que ces axes empruntent majoritairement des voies départementales dont la gestion n'est pas directement du ressort de la commune. Cependant, le département s'est doté d'un plan vélo qui est soutenu financièrement par la région et nous pensons que l'ambition d'une municipalité peut appuyer et accélérer l'aménagement de ces voies.

Nous sommes également conscients que la réalisation de ces aménagements nécessitera sur certaines portions des suppressions de places de stationnement automobile mais encore une fois, les infrastructures cyclables pour être utiles, sécurisante et utilisées doivent être de qualité. A noter que le coût de telle aménagement est faible par rapport à n'importe quel aménagement lié à la mobilité (transport publics, réseau auto)

## **2. Une augmentation significative des stationnements vélos**

Nous avons noté ces derniers mois l'installation de plusieurs stationnements vélos dans les rues d'Issy. Le développement de la pratique du vélo passe par la réalisation d'itinéraires sécurisées mais également de place de stationnements vélo réparties sur l'ensemble de la commune et notamment aux points stratégiques que sont les zones commerçantes, les collèges, lycées et les équipements publics particulièrement sportif.

Ci-dessous les lieux qui manquent actuellement de place de stationnement :

- Commerces Gallieni : Je propose 2 ou 3 arceaux au croisement Adolphe Chérioux et Bd Gallieni, ainsi qu'au croisement rue Hoche et Bd Gallieni
- Bd Rodin, le nombre d'arceaux n'est visiblement pas suffisant (et trop espacés), et les trottoirs sont très larges par endroit
- Promenade du Verger face à l'entrée de la piscine Aquazena du fort: il y a quelques arceaux déjà mais il sont souvent pleins, et il faut alors partir à la recherche d'arbres et de poteaux pour accrocher son vélo. Le quartier du Fort en général privilégie les mobilisations douces, car en grande partie piétonnier, et avec très peu de places de stationnement. Mais le nombre d'attaches vélos n'est pas suffisant.

- Devant l'entrée de la Halle Christiane Guillaume. On doit souvent attacher les vélos sur les grillages d'immeuble autour, car le nombre d'arceaux existant est insuffisant.
- Gymnase Jules Guesde, le nombre d'arceaux est aussi insuffisant.
- Stade Alain Mimoun, le nombre d'arceaux est aussi insuffisant.

# ANNEXE

## 1. Plan RER V



## 2. Détail du plan sur Issy



### 3. Plan Vélopolitain

