

PROPOSITIONS POUR AMELIORER LES TRANSPORTS A ISSY

Pour une Mobilité Durable et des transports pour tous

SOMMAIRE

Constat

- 1/ Prolongement de la ligne 12
- 2/ Renforcement de l'axe d'interconnexion
- 3/ Les escalators RER C -> les Epinettes
- 4/ Les circulations douces
- 5/ Les parkings
- 6/ Vallée Rive Gauche RD7

Conclusion

Annexes

- Article « Grenoble prend les devants »
- Article du Parisien « le département va installer 300 abris à vélo »

Constat

Les transports en commun n'ont pas suivi le processus d'intense densification mené depuis de nombreuses années à Issy-les-Moulineaux. Les embouteillages sont monstrueux, Issy subit un énorme trafic automobile de transit.

La desserte locale est encore très insuffisante à Issy ; de nombreux isséens mettent autant de temps pour parcourir le dernier km que pour le reste de leur trajet.

Les infrastructures lourdes sont assez satisfaisantes avec le métro, le tramway, la SNCF, le RER C. Le prolongement du tramway T2 jusqu'au T3 parisien avec la création, à l'initiative de la municipalité, d'une station supplémentaire dans le quartier Mozart est une excellente réalisation. On peut déplorer toutefois que le prolongement de la ligne 12 du métro ne soit pas encore clairement programmé alors que c'est une opération majeure pour diminuer le trafic de transit.

Mais beaucoup reste à faire pour les déplacements locaux :

Les circulations douces ont trop souvent été délaissées au profit de la voiture. Il faut revoir ces équilibres.

Les piétons doivent pouvoir se déplacer en sécurité sans de longs détours. Les trottoirs doivent être suffisamment larges pour les poussettes d'enfants et les fauteuils d'handicapés. Le vélo ne doit pas être considéré comme un simple instrument de loisirs mais comme un moyen de déplacement à part entière et parfaitement écologique.

Enfin, il semble important de s'interroger sur l'opportunité d'un plan de circulation basé sur des sens uniques. Par exemple, cela a conduit à organiser le parcours du TUVIM sous forme de boucles et donc rallonger énormément les temps de trajet (10mn pour aller de A à B mais 30 mn pour aller de B à A !!!).

La remise en double sens de certaines voies pourrait être de nature à raccourcir les trajets et à dissuader le trafic de transit (cf. expérience de Grenoble).

Actevi propose dans ce document des mesures d'amélioration de l'existant (fréquences des trains et des bus, la création de nouvelles liaisons de desserte locale (lignes de bus, escalators) et l'étude concertée d'une amélioration du plan de circulation.

Voici donc point par point quelques objets d'étude et d'amélioration :

1/ Prolongement de la ligne 12 avec une station intermédiaire place Léon Blum, et interconnexion RER C

Ce prolongement réclamé depuis longtemps n'est pas dans les projets officiels d'extension du réseau de la RATP. Or, si la ligne 12 est prolongée au moins jusqu'au RER C, les usagers venant de/allant à Paris n'auront qu'un changement à faire au lieu de deux (métro Porte de Versailles -> T2, puis Val de Seine -> RER C). Cela aura un effet de réduction très important sur le trafic automobile.

Il faut également étudier le prolongement de la ligne 12 vers la Ferme (cela permettrait de desservir le Bas Meudon qui s'est fortement développé en immeubles d'habitations) ou vers la Place de la Résistance (connexion T2).

Il y a lieu de conduire une action forte coordonnée entre élus, usagers et associations pour réclamer sa réalisation à court terme. ACTEVI propose d'appuyer la municipalité pour que ce projet voie le jour dans un délai rapproché. Compte tenu de la forte croissance du nombre d'usagers et l'absolue nécessité d'encourager les automobilistes à laisser leurs voitures au garage, ce projet entre tout à fait dans le cadre de **la Mobilité Durable**.

2/ Renforcement de l'axe d'Interconnexion entre SNCF, RER, Tramway et Métro (rôle du TUVIM).

A - Les lignes actuelles d'autobus desservant Issy les Moulineaux : 123, 126, 169, 189, 190, 289, 290, 323, 394

- **La ligne 123 (Mairie d'Issy, Porte d'Auteuil)** est très fréquente et bien adaptée pour se rendre à Boulogne tant pour les usagers qui vont à leur travail (ou autre) que pour les étudiants qui se rendent à leur lycée. Elle dessert le **RER C** (Issy ville), Les Moulineaux **T2** et la **Ligne 9** à Marcel Sembat (Boulogne).
- **La ligne 126** (Parc de St Cloud, Porte d'Orléans) passe par Val de seine **RER C** et **Corentin Celton**
- **La ligne 169** (Pont de Sèvres-Hôpital Européen) est très dissuasive pour se rendre de Mairie d'Issy à Meudon pour tous les usagers et en particulier pour les étudiants du lycée Rabelais (**30'pour 4 kms**). En 20 ans la population isséenne est passée de 49.000 habitants à 65.000. Manquant de lycées dans une ville pourtant à la pointe de la modernité, les lycéens sont amenés à emprunter fréquemment l'autobus. Le retour, entre 15 et 17 h, peut mettre de $\frac{3}{4}$ d'heure à 1 heure !
La fréquence du 169 est très irrégulière aux heures de pointe (**14', 12', 9', 16', 13', 11'**, le matin entre 7h et 9h20) et est lente !?? (30' pour aller à Meudon Val Fleury) pour 4 km. A noter qu'après 20h30 il n'y a plus de 169 et les personnes qui veulent se déplacer après cette heure sont contraintes d'utiliser leur voiture.
- La ligne**189** (Clamart-Georges Pompidou, Porte de St Cloud) passe par Issy Val de Seine **RER** et **Corentin Celton**
- **La ligne 190 (Mairie d'Issy - Velizy2)** dessert le **RER C** (Issy ville) côté Bd Rodin.
- **La ligne 289** (Clamart - Porte de St Cloud) descend de Meudon **RER C** (Val Fleury) vers le **T2** (les Moulineaux), porte de Saint Cloud **ligne 9**.
- **La ligne 290 (Mairie d'Issy - Vélizy Zone Industrielle)** n'a pas de connexion aux gares d'Issy.
- **La ligne 323 (Issy Val de Seine RER - Ivry sur Seine RER)** est une ligne très pertinente de par sa connexion inter-banlieues et inter départementale (Mairie d'Issy, Malakoff, Chatillon-Montrouge, Arcueil, Le Kremlin-Bicêtre et Ivry) ; elle part du Val de Seine **RER C** et **T2**. Par contre, la boucle du Mobilien 323 fait perdre du temps et de la fréquence au terminus alors qu'un simple demi-tour serait préférable. Et il est dommage que le 323 comme le 189 desservent mal la gare de Clamart (ligne Montparnasse) faute d'un accès direct aux quais par l'Est qui ferait gagner 5 minutes
- **La ligne 394 (Issy Val de Seine, Bourg la Reine) RER C, Corentin Celton, Gare de Clamart.**

On constate qu'Issy les Moulineaux est bien desservie en lignes d'autobus, avec des connexions inter-communes intéressantes et un accès aux grandes lignes (Métro, Tram, SNCF, RER) seulement la distance qu'un usager doit faire pour se rendre de son domicile à ces différentes stations est trop longue, ce qui l'incite à prendre sa voiture.

Exemple :

De Meudon Val Fleury (RER C) vers Mairie d'Issy, les usagers arrivent gare d'Issy ville (place Léon Blum) + $\frac{1}{4}$ d'heure à pied pour aller au métro, ou prendre le bus 123 (+ attente) ; ou ils peuvent prendre le 289 à Meudon à Val Fleury jusqu'à la Ferme (Bas Meudon), puis le 123 jusqu'à Mairie d'Issy....Voici 2 exemples qui nous montrent qu'il est difficile de revenir de Meudon....C'est un petit parcours.(environ 3 à 4 kms) qui peut prendre $\frac{3}{4}$ d'heure !

Pour une meilleure desserte du secteur du Fort, il serait opportun que les 2 lignes de bus 169 et 290 aient un arrêt commun «Parc Henri Barbusse » (le 290 ne s'y arrête pas).

La desserte de Meudon vers les communes voisines est totalement insuffisante et les circuits aller et retour sont longs et pas assez fréquents. Cela incite les automobilistes à prendre leur voiture.

Par contre, si la RATP pouvait améliorer ses lignes normales sous le contrôle du STIF (les lignes 323,169 et 190 desservent déjà certaines gares) il suffirait de renforcer leurs fréquences et éventuellement modifier un peu leurs circuits.

B- Les circuits actuels du TUVIM et leurs interconnexions aux différentes gares :

- Circuit Centre Ville : **Mairie d'Issy, Corentin Celton**
- Circuit des Epinettes : Mairie d'Issy, **Gare de Clamart**
- Circuit St Germain : Mairie d'Issy, J.H Lartigue **T2**, les Moulineaux **T2**, Issy **RER C**

Si l'on regarde ces circuits, il existe déjà des connexions aux gares mais, là aussi, trop peu fréquentes pour inciter l'automobiliste à laisser sa voiture au garage (intervalle entre 2 TUVIM : ½ heure !).

Le TUVIM viendrait cependant en complément des lignes d'autobus de la RATP, pour palier aux carences du réseau de proximité vers ces gares.

ACTEVI propose d'améliorer la desserte de proximité :

- a- Renforcer les circuits actuels (RATP)** voire modifier un peu certains d'entre eux en fréquence et améliorer légèrement quelques parcours.
- b- Renforcer la fréquence et la capacité du TUVIM avec des boucles dans les 2 sens** et /ou des allers/retours dans des rues à double sens (A/R souvent préférable à un circuit en boucle),
- c- En plus du TUVIM, pour un accès rapide** aux gares et surtout pour la desserte du secteur des Epinettes (10 000 habitants), prévoir des allers/retours à ces gares, par **minibus électriques** du genre OREOS 4X ou OREOS 2X. Il faut que leur capacité soit adaptée en fonction des heures de pointe / heures creuses (7' entre 2 bus de 40 personnes aux heures de pointe, puis espacer la fréquence dans la journée, 15' entre 2 bus de 20 personnes aux heures creuses). L'accès des personnes à mobilité réduite ne doit pas être négligé.
Exemples d'aller/retour :
 - Place du souvenir français (Epinettes), Fort, Gare de Clamart, Métro Corentin Celton, A/R (pour soulager Mairie d'Issy)
 - Place du souvenir français (Epinettes), RER C (Issy ville), dans l'attente des escalators, puis T2 (place de la Résistance), via le bd Aristide Briand (2 ou 3 minibus par A/R suffiraient).
- d- Favoriser l'accès des gares** (Train, tramway, métro) par les riverains et les salariés proches de la RD7 en leur offrant un rabattement direct par bus.
Exemple :
Si un usager de la ZAC des Chartreux souhaite se rendre à Montparnasse, il prendra sa voiture plutôt que la ligne 12 trop difficile à atteindre.
- e- Créer un accès Est** à la gare de Clamart (les usagers venant d'Issy doivent actuellement faire un grand détour)
- f- Créer une sortie Nord** à la station Issy Val de Seine

Si l'on augmente la fréquentation de la gare de Clamart (bus + TUVIM + mini bus), il va de soi qu'il faudra également augmenter la cadence des trains s'arrêtant à cette gare, actuellement au mieux au quart d'heure. En parallèle, il serait judicieux qu'une gare soit créée à Percy/Rodin (hôpital : accès handicapés) , sur la ligne Montparnasse, à mi-chemin entre la gare de Clamart et celle de Meudon.

Dans le cadre des **économies d'énergies**, il n'est pas nécessaire de faire circuler un gros bus dans la journée pour quelques personnes et Actevi souhaiterait que les bus du TUVIM soient remplacés par des **minibus électriques** (non polluants et facile d'accès pour les personnes à mobilité réduite).

Remarque :

Actuellement, un usager du métro qui vient de la gare St Lazare, met 25 minutes pour venir à mairie d'Issy et autant de la Mairie à son domicile pour un petit parcours !? Il y a certainement une solution à apporter.

C'est pourquoi il est vraiment indispensable de remédier à cette situation en créant des correspondances adaptées.

Idem pour la personne qui doit se rendre et revenir de son travail, d'un spectacle, de chez le médecin ou d'un grand magasin.

3/ Les escalators RER – C -> les Epinettes

Il faut rappeler que ce projet date de 1977 !

Où en est l'appel d'offres ?

Quand seront-ils mis en service ?

Serait-il possible de passer sous le Bd Rodin ?

Seront-ils accessibles aux poussettes et aux vélos (opportunité d'un format tapis plutôt qu'escaliers) ?

En attendant leur création, est-il possible de réfléchir à une navette de minibus électriques à mettre à l'essai ?(cf. § 2)

4/ les circulations douces

Concernant les vélos, Actevi partage l'avis et les propositions de l'Association « Les dérailleurs de Clamart » :

Il faut encourager le vélo en ville, la moitié des trajets faits en voiture en ville font moins de 3kms, mais il ne faut pas croire que Vélib va régler tous les problèmes.

Il n'est pas nécessaire de faire des pistes cyclables en ville. Le vélo n'est pas menacé par les voitures en agglomération. Il l'est beaucoup plus sur route. Les pistes cyclables se justifient seulement sur les grands axes et parfois aussi dans les côtes (différences de vitesse entre voiture et vélo). Les pistes cyclables servent souvent de places de stationnement, hélas.

Par contre il faut que la ville multiplie les attaches-vélos (le stationnement est un vrai problème pour les cyclistes).

Il faut mettre de grands parkings à vélos près des gares (métro, Tramway,...). Cela est très important. Cela encourage à l'inter-modalité (vélo + transports en commun).

Il faut autoriser les vélos dans les couloirs de bus et mettre des sas à vélos aux feux tricolores. Un décret paru le 1er août dernier permet aux cyclistes de prendre en contresens les sens interdits (sauf avis contraires des autorités compétentes). Les communes ont jusqu'à juillet 2010 pour se mettre en conformité (voir en pièce joint article sur Grenoble). Ce décret favorise la perméabilité des villes et va sûrement développer la pratique du vélo.

Il faut laisser les trottoirs aux piétons et éviter de faire des aménagements cyclables dessus (solution dangereuse et peu efficace, mais facile pour beaucoup de communes).

Il faut demander aux entreprises de la ville et à la mairie de mettre en place des Plans de Déplacement d'Entreprise pour leurs employés.

L'implantation de plusieurs stations de Vélib à Issy est prévue. C'est une très bonne chose.

Mais, afin de favoriser la circulation, non seulement des Vélib, mais aussi des personnes utilisant leur vélo personnel pour leurs déplacements urbains (ils sont nombreux et c'est une pratique à encourager), il faut prévoir des garages à vélos sécurisés (vidéo surveillance): selon le conseil général, il serait prévu 300 garages à vélos sur le département (voir article du Parisien). Issy est-il concerné ? quand la concertation commencera-t-elle ?

Les piétons ne doivent pas être laissés pour compte mais tout au contraire, il faut considérer que la marche est LE mode de déplacement majeur en ville. Il est nécessaire de prévoir de réaménager les trottoirs existants. Leur largeur est souvent insuffisante et/ou ils sont encombrés par des étalages de commerçants ou des stationnements sauvages) ce qui empêche le passage des poussettes d'enfants et des fauteuils d'handicapés.

Il faut créer des passages protégés, régler la vitesse avec **la création de nouvelles zones 30 et des zones totalement piétonnes notamment en centre-ville.**

Nota : il est recommandé pour la santé de faire ½ heure de marche minimum par jour car aujourd'hui la voiture s'est substituée à la *fonction humaine*.

5 / Les parkings

Plutôt que d'installer des parkings près des bureaux, ce qui revient à inciter à utiliser la voiture pour la totalité du trajet domicile-travail, ils doivent être situés de façon à permettre aux habitants de rejoindre rapidement les transports en commun. **En installant de nombreux parkings dans la ZAC Cœur de Ville, on fait exactement l'inverse de ce qu'il faut faire.**

6 / Vallée Rive Gauche RD7

Comment peut-on « **Rendre la Seine aux Habitants** » si l'on fait une route à 2 fois 2 voies avec carrefours à feux, comme le fait le Conseil Général quai des Chartreux?

- d'une part, ce n'est pas dissuasif pour que les automobilistes laissent leur voiture au garage et ça ne les empêche pas de s'entasser derrière les feux rouges,
- d'autre part, flâner sur les bords de Seine, à proximité d'une 4 voies, c'est anti-écologique!

La principale cause est la densification non maîtrisée des villes du département. **On construit d'abord, puis ensuite on s'interroge sur la mobilité des usagers alors qu'il faudrait faire le contraire. !**

Aujourd'hui, l'automobiliste souhaite être délivré de sa voiture. Il faut donc impérativement développer les transports en commun, favoriser les circulations douces avec des accès sécurisés, tant pour les vélos que les piétons.

Actuellement, le principal transport en commun parallèle de la RD7, le T2, qui doit rejoindre prochainement la porte de Versailles est actuellement insuffisant. On augmente les immeubles de bureaux sur les principales villes bordant la Seine (environ 30.000 salariés + 12.000 habitants + les projets de la Défense). Il faudra donc prévoir de renforcer la fréquence du T2 (il est possible d'en tripler la fréquence aux heures de pointe). Il s'agit là d'un point très positif pour la Mobilité Durable.

ACTEVI se positionne à la fois en tant qu'association de soutien des transports aux usagers, et en tant qu'utilisateurs de ces transports et valide l'idée suivante:

la variante 3 pour la RD7, c'est à dire 2 fois 1,5 voies avec carrefour sans feu (ou seulement feux activés par les piétons) afin de fluidifier la circulation.

En conséquence, il est impératif de renforcer/créer une inter-connexion d'accès rapide aux différentes gares, par exemple en créant une ligne de bus Corentin Celton, pont de Sèvres, puis par la rive droite Rhin et Danube, qui permettrait de rejoindre chacune des 3 lignes de métro 9, 10 et 12 de tout point de la RD 7 entre pont de Sèvres et pont d'Issy.

Il est évident qu'il y aura des automobilistes qui n'auront pas le choix, alors serait-il possible de prévoir un réseau de co-voiturage, ce qui apporterait une autre solution à la fluidification. ?

Conclusion

ACTEVI souhaite que ses propositions soient étudiées et que chaque fois que c'est possible des tests en vraie grandeur soit menés (en particulier l'expérimentation de minibus électriques sur de nouveaux itinéraires).

ACTEVI demande de ne pas mettre la charrue avant les bœufs : au moment où de nombreuses opérations de densification sont en cours ou prévues, il faut qu'au préalable soient résolus les problèmes de transports qu'entraîneraient ces opérations... et les différer tant que des solutions efficaces n'ont pas été trouvées.

ACTEVI demande une large concertation sur un plan d'amélioration des transports à Issy (et dans l'intercommunalité). Nous savons qu'il s'agit d'un sujet difficile et c'est pourquoi un recours à l'intelligence collective peut être un plus déterminant.

Issy-les-Moulineaux connaît actuellement une forte densification (16470 hab/km²) + 70 000 emplois, (à terme 90 000) et si l'on veut respecter le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), un slogan souvent utilisé, il en découle qu'il faut aussi respecter le Déplacement Durable. ! Si l'on veut se projeter à 2025, il est temps de penser à développer les énergies nouvelles dans les transports. Le pétrole n'est pas inépuisable. D'ailleurs, le tramway, sur rail ou sur pneus, redevient d'actualité.

Questions à la municipalité

1/ la communauté d'agglomération prévoit un nouveau réseau intercommunal et la suppression des boucles ??

- Comment pourra-t-on se rendre aux différentes gares pour aller travailler en un minimum de temps ?
- Sera-t-il toujours possible d'établir sur la commune d'Issy une interconnexion entre les différents modes de transport intégrant la desserte des Epinettes (?) dans un temps suffisamment raisonnable incitant les usagers à abandonner leur voiture ?
- A ce sujet, est-il possible de mettre à l'essai ces mini-bus électriques et tester ces A/R ?
- Où en est Vélib ?

**ISSY LES MOULINEAUX – 425 ha – 65 000 habitants – 70 000 emplois
(à terme 70 000 habitants – 90 000 emplois
et 16 470 hab/km²)**

1989 : 49 000 habitants - 2008 : 65 000 habitants. Il est temps de revoir les transports....

(Dossier établi en collaboration avec l'AUT et Les Déraillleurs de Clamart)



A Grenoble, le marquage en résine verte aux intersections est très apprécié par les usagers.

Hélène GIRAUD

Grenoble prend les devants

En trois mois, la ville a généralisé les doubles-sens dans le centre-ville élargi. Plus de 70 % des rues à sens unique ont été traitées. Pas de règle stricte : la méthode grenobloise privilégie l'usage et le ressenti des usagers. Grenoble achève ces jours-ci les travaux d'un chantier mené tambour battant. Sur les 25 km de rues à sens unique du centre-ville élargi – et pas seulement des zones 30 – 18 sont dorénavant dotés de doubles-sens cyclables (DSC), soit plus de 70 % du total. Dans les zones 30, la proportion tend vers 100 % ; seules deux ou trois rues délicates ont été exclues. Les 7 km non traités concernent plutôt des axes importants, nécessitant des aménagements lourds (reprise de carrefours), en attente d'autres projets (comme le passage d'un tramway) ou relevant de la compétence de l'agglomération. « Cela ne veut pas dire qu'on ne les mettra pas en double-sens pour les vélos », précise Anne Boisseaux, responsable cir-

culacion aux services techniques de la ville.

La capitale du Dauphiné avait anticipé la parution du décret de cet été : la décision de généraliser les DSC date d'avril dernier, suite au bilan favorable d'une expérience menée depuis l'an passé dans une zone 30 du centre. « Pour que ces aménagements soient mieux compris et respectés, nous avons voulu frapper fort et opté pour la généralisation », explique Jacques Chiron, l'adjoint en charge des déplacements, par ailleurs président de la Semitag. L'élu cite trois objectifs. Le premier, c'est de permettre aux cyclistes de prendre le chemin le plus court, et ainsi de ne plus les voir circuler sur les trottoirs. Le second, c'est l'apaisement de la circulation. « Lorsque l'automobiliste et le cycliste se rencontrent, aucun n'est prioritaire. C'est une nouvelle vision de la circulation. » Troisième conséquence de ce chantier : il a été l'occasion de supprimer des stops et de rétablir la priorité à droite à sept car-

refours en zone 30. « Une bonne chose » selon Jacques Chiron.

Dès avril, les services techniques ont donc sillonné à vélo le centre-ville. Aucune norme n'avait été fixée au préalable. « Nous avons plutôt voulu nous fonder sur l'usage et le ressenti », explique Anne Boisseaux. Sur 80 % du linéaire traité, l'aménagement est réduit au minimum : panneaux réglementaires d'entrée et de sortie de rue et pictogrammes en début et fin de rue. Des bandes de résine verte ont été posées dans les intersections : un élément de visibilité très apprécié par des usagers, cyclistes ou automobilistes. Parfois, le stationnement a été retracé (à 1,80 m contre 2 m précédemment) pour élargir l'espace de circulation : « cela veut juste dire que les gens se gareront mieux », précise Anne Boisseaux. Trois mètres pour circuler, c'est trop juste... » Dans les rues au débit important – un critère non chiffré, là-encore – l'espace nécessaire est plutôt de 3,45 m, avec un marquage plus prononcé.

Ici ou là, enfin, une voie de circulation a été supprimée ou une avancée de trottoir rabotée...

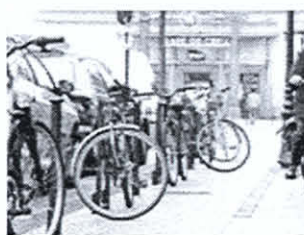
« Quitte à modifier la perception de la ville par l'automobiliste, on s'est dit qu'il fallait y aller franchement, conclut la responsable... Et bien communiquer. »

Pour l'heure, des panneaux jaunes de chantier indiquant « attention, cyclistes en contresens » avertissent l'utilisateur que la donne a changé. Ils resteront quelques mois. D'ici à la fin de l'année, une campagne d'affichage, sur ces panneaux de chantier ou à l'arrière des bus, est en outre prévue, invitant les Grenoblois à partager la rue sur un mode pédagogique et ludique. Hors communication, l'opération ressort à 60 000 euros pour les 10 km aménagés (8 l'étaient déjà), sans compter le personnel municipal. La voirie hors centre-ville sera traitée de la même façon l'an prochain.

« C'est une bonne démarche », se réjouit Monique Giroud, présidente de l'importante Association pour le développement des transports en commun, des voies cyclables et piétonnes (ADTC). Heureuse que les cyclistes soient nombreux au sein des services et des élus. A commencer par Jacques Chiron. « Je me suis mis au vélo il y a un an et demi, et maintenant c'est mon principal mode de déplacement », témoigne ce dernier, qui raconte aussi avoir beaucoup dialogué avec Jacques Hennebert, Grenoblois et ancien président de l'association Rue de l'avenir. « On m'aurait demandé de généraliser les doubles-sens il y a quatre ans, j'aurais trouvé toutes les raisons pour ne pas trop en faire, admet l'élu. Maintenant je constate que c'est beaucoup plus simple qu'on ne le croit. Et ça fonctionne ! Mais il faut toujours le respect de l'autre. Chercher le regard de celui qui vient en face et lui sourire. C'est vrai aussi qu'il faut rappeler à certains cyclistes les règles d'un bon comportement... »

H. G.

leParisien.fr



TRANSPORTS.

Le département va installer 300 abris à vélos **Des garages à vélos protégés, surveillés et payants vont fleurir dans les 36 communes des Hauts-de-Seine. C'est la mesure phare du « plan vélo ».**

Matthieu Pelloli | 13.10.2008, 07h00

EXIT le Vélib' 92. L'arrêt du Conseil d'Etat autorisant l'extension du Vélib' parisien aux communes limitrophes* cet été a finalement enterré le plan départemental de mise à disposition de vélos en libre-service. Le conseil général a changé son fusil d'épaule : il a choisi d'encourager les particuliers à utiliser leur propre bicyclette.

Et leur proposera plutôt de 200 à 300 Vel'Abris, capables d'accueillir une cinquantaine de vélos sur deux niveaux. Ces garages modernes seront gardiennés par des caméras de vidéosurveillance et accessibles avec le passe Navigo.

Coût à l'unité : entre 70 000 € et 80 000 € (hors foncier), soit un budget total de 14 M€ à 24 M€ pour 200 à 300 structures. Hervé Marseille, vice-président du conseil général chargé des transports, justifie le parti pris d'abandonner la mise à disposition de matériel : « D'abord, les coûts d'entretien sont lourds et le taux de dégradation important, explique-t-il. Et puis cela posait surtout des problèmes juridiques énormes. Paris, c'est un territoire, une municipalité, un contrat. Les Hauts-de-Seine, c'est cinq communautés d'agglomération, 36 communes, des villes sur du plat et d'autres sur des coteaux... » Autre argument, de nombreux Alto-Séquanais seraient déjà équipés d'un vélo.

Construction de 100 km de pistes cyclables

Le plan départemental prévoit aussi la construction de 100 km de pistes cyclables et le financement de stages de prévention routière dans les collèges, pour équiper les élèves d'un brevet, d'un casque et d'un gilet jaune fluo. L'association Environnement 92, forte de 6 000 adhérents, accueille très favorablement ces nouvelles mesures. « Les Vel'Abris s'inspirent d'un système de silos à vélos très courants en Allemagne, se réjouit Michel Riottot, son président. C'est un excellent moyen d'éviter les vols et le vandalisme, et de favoriser le développement de la bicyclette. »

Pour autant, le département n'a pas tout à fait abandonné l'idée du libre-service dans un avenir plus ou moins flou. Le dernier volet du plan évoque la possibilité d'un cofinancement sur mesure avec les communes demandeuses. L'idée séduit Sébastien Pietrasanta, maire (PS) d'Asnières, à la condition que « le dispositif soit compatible avec celui des villes environnantes ».

Le plan vélo devrait démarrer dès janvier prochain. Annoncer un changement de braquet est une chose, mais ensuite il faut tourner les pédales : « Ça fait longtemps que le département l'agite, pour l'instant nous avons surtout patienté », glisse Michel Riottot, qui attend la mise en oeuvre effective du plan.