

PROPOSITION POUR UNE PISTE CYCLABLE ENTRE PARIS ET MEUDON

Suite à la proposition d'ACTEVI pour une promenade piétonne entre la place de la Mairie et celle de Corentin Celton, plusieurs membres et sympathisants d'ACTEVI ont manifesté leur attente pour une véritable piste cyclable qui traverserait la ville et assurerait la liaison entre Paris et Meudon.

ACTEVI a donc décidé de créer un groupe de travail qui s'est réuni le 10 avril dernier afin d'étudier ce projet. A l'issue de cette réunion qui a permis de mieux cerner les possibilités et contraintes d'un tel aménagement et après plusieurs repérages sur le terrain, l'équipe d'ACTEVI a élaboré un premier projet de tracé qu'elle a soumis aux membres du groupe de travail pour observations.

La présente nouvelle proposition tient compte de ces observations et vise un double objectif : Répondre aux attentes de nombreux isséens, comme évoqué ci-dessus, mais aussi sensibiliser les différents responsables de la Mairie, de GPSO, du Conseil Général... de la nécessité de considérer l'aménagement de pistes cyclables dans la ville comme une priorité. En effet, si Issy les Moulineaux se félicite à juste titre d'être en pointe dans de nombreux domaines, comme dans celui des nouvelles technologies, il n'en est pas de même en matière de circulation des deux roues à la différence de nombreuses autres villes à commencer par Paris ou dans des villes comme Amsterdam ou Copenhague.

L'objet de ce travail entrepris par ACTEVI est de tenter de corriger cet état d'esprit afin que les autorités prennent conscience de l'importance future de ce mode de déplacement non seulement pour la détente et les courses mais aussi pour des motifs professionnels : De plus en plus de personnes délaissent leurs voitures mais aussi les transports en commun pour utiliser la bicyclette qui, par ailleurs, devient souvent électrique.

Nous tenons à préciser que nous ne sommes pas des spécialistes en matière d'aménagement urbain et qu'il n'était pas dans notre intention ni dans nos compétences d'élaborer le réseau de pistes cyclables pour l'ensemble de la commune et encore moins de décrire leurs caractéristiques techniques : largeur des pistes, aménagement des croisements, signalisation ... Tous ces aspects seront du ressort de bureaux d'études compétents, le rôle d'ACTEVI se limitant à celui d'un lanceur d'idées.

ETAT DES LIEUX

A première vue, la commune peut sembler relativement bien dotée en liaisons cyclables.

Toutefois, il convient de remarquer qu'il s'agit davantage d'**un ensemble hétéroclite de tronçons plutôt que de liaisons cyclables continues sur les axes majeurs Paris-Meudon, Paris-Boulogne, Seine-Vanves.**

Cela pénalise la lisibilité du réseau cyclable, son caractère pratique voire sa sécurité.

Quant aux tronçons eux-mêmes, il faut distinguer deux situations :

En centre-ville, dans la quasi-totalité des cas ces liaisons sont de simples bandes signalées par une figurine symbolisant une personne à vélo et situées à contre-sens de rues étroites en sens unique. Dans certains cas ces figurines se trouvent le long du trottoir et sont dans ce cas accompagnées d'un trait pointillé peint sur la chaussée. Exemple : rue d'Alembert ou rue de l'Abbé Grégoire. Dans les autres cas ces figurines sont placées sur la chaussée sans autre marquage sauf au début de cette chaussée où un panneau indique aux automobilistes une limitation de vitesse à 30 km et un autre qui signale qu'il y a une voie cyclable à contre-sens. Exemple : rue d'Emile Zola ou Maximilien Berthelot. Parfois il n'y a pas de marquage sur la

chaussée, juste un panneau avec un vélo placé à l'entrée. Ces voies sont souvent très étroites avec des stationnements des deux côtés rendant le passage des cyclistes très aléatoire pour ne pas dire dangereux. L'un des exemples le plus flagrant est la rue Emile Zola où passent des bus rendant impossible le croisement simultané des vélos : Le plus souvent ces derniers sont contraints de stopper et de se garer derrière les voitures en stationnement pour laisser passer le bus ou d'autres véhicules.

Si ce type de liaisons cyclables est assez nombreux le long des petits axes, elles sont par contre quasi-inexistantes le long des voies principales en centre-ville. Exemple : Le long de l'axe Renan –Leclerc-Cresson, avenue des Frères Voisins, avenue Garibaldi, rue du Gouverneur Eboué... En conséquence, il n'existe pas de vraies pistes cyclables sécurisées en site propre ou sur les trottoirs en centre-ville même s'il faut signaler une piste réalisée sur le trottoir sur une portion de la rue Hoche. Sur certains de ces grands axes, comme la rue Rouget de L'Isle ou la rue Robespierre un panneau, voire des figurines autorisent les cyclistes à emprunter le couloir de bus mais il ne s'agit pas à proprement parlé de pistes cyclables.

Pour trouver de véritables pistes sécurisées en site propre ou sur un trottoir il faut aller à la sortie ouest et au nord de la ville à l'extrémité de l'avenue de Verdun, les quais de la Bataille de Stalingrad et du Président Roosevelt, le début du Boulevard Gallieni et les rues Henri Farman, Louis Armand, d'Oradour du Glane et une portion de la rue Camille Desmoulins. Le problème de ces pistes est qu'elles sont très excentrées par rapport à la population et ne peuvent répondre qu'en partie à ses besoins.

En dehors de cet aspect, les pistes sont très mal entretenues en particulier la signalisation qui est souvent anciennes et en partie effacées. Exemple : Rue Guynemer. De ce fait les pistes sont rarement respectées et, quand elles se trouvent le long du trottoir, elles servent souvent au stationnement des voitures ou camionnettes.

Autre problématique : les croisements où les pistes sont le plus souvent brutalement interrompues sans aucun marquage au sol ni panneaux susceptibles d'en assurer la continuité et de garantir un minimum de sécurité pour les cyclistes.

RESEAU CYCLABLE PROJET POUR ISSY

Dans l'étude d'impact du « Projet Issy Cœur de Ville à Issy les Moulineaux » réalisée par le Cabinet Adélaïde Maury Environnement et daté de mars 2018 figure une carte présentant le réseau cyclable projeté à Issy (Source : Issy.com, cité par EGIS. 31 mai 2017).

Cette carte, reproduite ci-après fait apparaître un maillage serré composé de pistes existantes ou en projet. Concernant les pistes en projet on notera :

- Des liaisons structurantes : nord-sud avec Boulevard Gallieni, Avenue Bourgain, Boulevard Rodin ; ouest- est avec Boulevard des Frères Voisins, Boulevard Gambetta...
- Des liaisons audacieuses avec la Rue du Général Leclerc et l'Avenue Victor Cresson où il ne sera pas facile d'aménager une piste cyclable sur cette route départementale très fréquentée.
- Des liaisons qui existent déjà en particulier le long du bras de seine : Quai de la bataille de Stalingrad, Quai du Président Roosevelt.

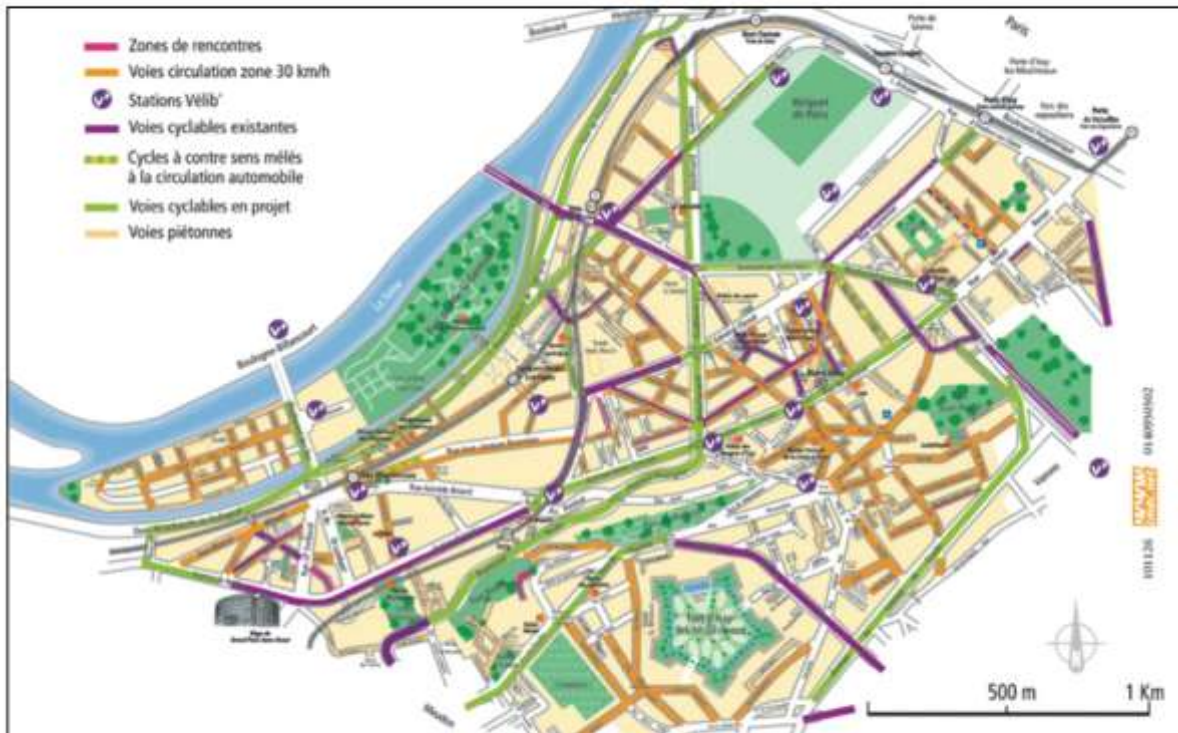
Quoi qu'il en soit ce réseau est intéressant et indique qu'une réflexion a été menée dans ce domaine, au niveau de la Mairie. Deux interrogations majeures restent cependant posées :

- Quelles catégories de pistes sont projetées pour les nouvelles liaisons : s'agira-t-il de vraies pistes cyclables en site propre, c'est-à-dire séparée de la circulation routière ou de simples figurines placées sur les voies comme ils en existent déjà beaucoup ; s'agira-t-il de pistes à un seul sens ou à double sens...

- A quel horizon ce réseau sera-t-il mise en œuvre. Le document ne donne pas d'informations sur ce point.

RESEAU CYCLABLE PROJETÉ POUR ISSY

Source issy.com, cité par EGIS. 31 mai 2017



PROPOSITIONS D'ACTEVI

1- Réaliser une piste cyclable continue et à double sens entre Paris et Meudon

Les critères que nous nous sommes fixés pour répondre à l'attente de nombreux isséens sont les suivants : trajet rectiligne composé de voies le plus souvent assez larges pour être facilement aménagées et permettre la cohabitation d'une piste cyclable à double sens et en site propre avec la circulation automobile.

L'analyse d'un plan de la ville et les repérages sur le terrain ont vite montré qu'il existait deux solutions possibles si on souhaitait un trajet relativement rectiligne, pas trop excentré par rapport aux habitants et dont la largeur des voies rendait possible la création d'une piste cyclable à deux sens.

Il est certain que le trajet le plus évident était l'axe principal de la ville avec les rues Ernest Renan, Général Leclerc puis les avenues Victor Cresson, Verdun. Cette solution n'a pas été retenue car elle nous a semblé trop difficile à mettre en œuvre, même si elle fait partie des voies cyclables en projet dans la carte précédente : il s'agit d'une route départementale qui dépend du Conseil Général des Hauts de Seine qui acceptera difficilement la limitation du trafic automobile où la circulation est fixée à 50 kms /h sur cet axe qui est, par ailleurs une des sorties majeures des véhicules en direction de la banlieue ouest.

Par ailleurs, ACTEVI a proposé il y a quelques mois la réalisation d'une promenade piétonne entre le place de la Mairie et celle de Corentin Celton, promenade qui, si elle est réalisée nécessitera l'élargissement du trottoir entre ces deux places et donc la canalisation du trafic automobile sur deux voies. Y ajouter une piste cyclable conduirait à limiter ce trafic à une seule voie ce qui est difficilement envisageable.

C'est donc la seconde solution qui a été privilégiée.

Dans notre esprit, il devra s'agir d'une véritable piste cyclable à double sens et en site propre. D'Est en Ouest les rues empruntées sont les suivantes :

- Rue Guynemer
- Rue du Gouverneur Général Eboué
- Rue Gallieni
- Place Léon Blum
- Avenue de Verdun / Avenue Aristide Briand.

Par rapport à notre première proposition et pour tenir compte des observations et suggestions de plusieurs membres du groupe de travail, les modifications suivantes ont été apportées :

- Côté Paris, la connexion avec les pistes cyclables de la capitale se fera au niveau de la rue de la Porte d'Issy dans le 15^{ème} arrondissement. Toutefois, au lieu d'emprunter la rue d'Oradour-sur-Glane, puis la partie étroite de la rue Guynemer, comme prévu à l'origine, la piste suivra la rue Jeanne d'Arc, dont il faudra supprimer un côté de stationnement, avant de rejoindre la contre-allée facilement aménageable de la rue Guynemer. Ce nouveau tracé évitera d'interdire la circulation dans cette partie étroite alors que la configuration du trottoir rue d'Oradour-sur-Glane se prête difficilement à l'aménagement d'une piste à double sens.
- A l'extrémité Ouest de la rue du Gouverneur Général Eboué, le Boulevard Garibaldi dispose, de chaque côté du viaduc supportant le RER, d'une voie de circulation automobile dans le sens nord-sud et de deux voies dans le sens sud-nord. Il est donc proposé pour ce nouveau tracé d'utiliser l'une de ces deux voies pour y faire passer la piste cyclable. Ce nouveau tracé, suggéré par un membre du Groupe de Travail, permettra d'éviter les difficultés de liaisons entre la place Léon Blum et la rue de la Fraternité via l'Avenue Victor Cresson qui est en sens unique.

Ce nouveau tracé est visualisé dans la carte de la page suivante. Il reprend en partie les pistes existantes ou en projet du « Réseau Cyclable » présenté ci-dessus, même si les pistes existantes actuelles ne sont pas des pistes en site propre et à double sens comme nous le préconisons.

Deux différences cependant, dans la mesure où nous proposons :

- Au niveau de la Place Léon Blum, d'éclater la piste en deux branches : l'une via l'avenue de Verdun en direction de Meudon, l'autre via l'avenue Aristide Briand en direction de Boulogne Billancourt, qui rejoindra également les pistes le long du bord de Seine.
- D'assurer la continuité de la piste entre la place Victor Hugo et la place du Maréchal Juin alors que dans la carte du « Réseau Cyclable », elle est interrompue. Il s'agira toutefois de s'assurer de la faisabilité technique de la piste sur cette portion de l'avenue du Gouverneur Général Eboué. La largeur de cette voie et des trottoirs permet d'envisager l'implantation d'une voie cyclable à double sens à l'exception d'un tronçon près du boulevard Gallieni où des immeubles décalés par rapport à l'axe de la rue peuvent poser problème. Toutefois, ce problème devrait pouvoir être résolu dans la mesure où les voitures en provenance du Boulevard Garibaldi roulent sur une file jusqu'au croisement avec le Boulevard Gallieni, cette portion de route étant à double sens. Il suffirait qu'elle continue à rouler sur une file pendant une centaine de mètres après ce croisement ce qui permettrait l'implantation de la piste
- Par ailleurs, bien que route départementale, l'Avenue de Verdun est assez large et déjà dotée de pistes à un seul sens des deux côtés qu'il serait possible de les accoler d'un seul côté pour faire une piste à double sens, sans augmenter l'emprise sur la chaussée.

-

EN ROUGE, LA LIAISON CYCLABLE CONTINUE A DOUBLE-SENS PROPOSÉE PAR LE GROUPE DE TRAVAIL



La réalisation de cette piste devra bien sûr être complétée par des investissements complémentaires en matière notamment d'aménagements des croisements, au niveau des places Victor Hugo et Maréchal Juin, notamment, mais aussi pour assurer la liaison avec les autres pistes existantes ou projetées dans la ville.

Tous ces travaux auront un coût non négligeable mais c'est le prix à payer pour qu'Issy, l'audacieuse, entre dans l'ère des circulations douces.

2- Autres propositions issues du groupe de travail

- Améliorer la signalétique des liaisons cyclables

Le marquage des liaisons cyclables actuellement hétéroclite et mal entretenu doit être amélioré pour accroître leur visibilité et donc leur sécurité.

Il faut au minimum homogénéiser le marquage et le maintenir en bon état.

On pourrait même reprendre ce qui est fait à Berlin où les voies cyclables sont d'une couleur rouge caractéristique et très visible. Une telle initiative originale en France marquerait le caractère innovant d'Issy !

- Réguler la circulation à contre-sens des vélos dans certaines rues à sens unique en zone 30

Cette pratique est très dangereuse dans certaines rues de faible largeur empruntées par des bus (par exemple la rue Emile Zola comme indiqué plus haut dans l'état des lieux). Un audit au cas par cas doit être effectué et des mesures prises (interdiction de circulation, élargissement de la voie par suppression de places de stationnement, ...).

FIN