

# PLAN VELO IVRY 2023-2026

## Sommaire :

- I. Contexte
- II. Bilan du Plan Vélo 2020-2022
- III. Démarche d'élaboration
- IV. Plan d'actions



## **I. Contexte**

### **Volonté politique et inscription dans un contexte global :**

Dans le chapitre du Projet d'action municipale 2020-2026 intitulé « Transformer la Ville pour répondre au défi écologique et climatique », la Municipalité indique avoir pour ambition de « réduire, à l'échelle d'Ivry, d'au moins 40% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2035 », en poursuivant notamment le « développement des mobilités douces pour faire d'Ivry une ville plus apaisée : réduction de la vitesse de circulation à 30 km/h sur les voiries secondaires, [...] développement des pistes cyclables... » Dans le cadre de la Conférence Climat d'Ivry, le volet mobilité est l'un des volets majeurs où la commune peut agir en faveur des modes alternatifs à la voiture individuelle. Ainsi, un comité de suivi composé d'associations et de riverain·es est en charge de suivre le déploiement d'actions en faveur d'une mobilité moins carbonée.

En effet, en une période de pétrole cher et de pouvoir d'achat grevé, le vélo peut constituer pour l'utilisateur une alternative crédible pour les déplacements courts. Par ailleurs, sur de faibles distances, largement majoritaires dans les déplacements en Ile-de-France<sup>1</sup>, le vélo est généralement plus rapide que la voiture. Pour la collectivité, le report d'opportunité (selon le type de déplacement) d'automobilistes vers ce mode entraîne une congestion moindre, une diminution de la pollution et du bruit dans la ville. Les déplacements quotidiens par modes actifs (vélo et marche à pied) doivent donc être au centre de la gestion de l'espace urbain.

Cette orientation municipale est cohérente avec l'objectif national fixé par la loi Energie-Climat de 2019 de diminuer de 40 % la consommation d'énergies fossiles par rapport à 2012 d'ici à 2030, et de diviser par 6 les émissions de gaz à effet de serre (GES) par rapport à 1990 d'ici à 2050. En effet, on sait que le secteur des transports au sens large (route comprise) contribue à près d'un tiers des émissions de GES. Cela s'inscrit également en termes de calendrier dans le renouvellement de l'engagement gouvernemental en faveur d'un Plan Vélo national annoncé en septembre 2022 : le Plan vélo et mobilités actives 2022-2027. Celui-ci a pour objectifs les points suivants :

1. Faire du vélo et de la marche une alternative attractive à la voiture individuelle pour les déplacements de proximité et combiné aux transports collectifs pour les déplacements de plus longues distances.
2. Faire du vélo un levier pour notre économie en accompagnant l'écosystème des acteurs français.
3. Rendre le vélo accessible à toutes et tous, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie.

Par ailleurs, un bilan du PDUIF<sup>2</sup> 2014-2020 a été tiré en 2022 par Île-de-France Mobilités qui a sur cette base engagé l'élaboration du Plan des mobilités en Île-de-France 2030.

Au niveau régional, métropolitain et territorial, chaque échelon a élaboré un plan vélo complémentaire et adapté à son échelle. La Ville d'Ivry, ayant la compétence aménagement de voirie sur ses voies, s'inscrit donc en cohérence avec les différents plans vélo et les intègre dans son plan d'action à moyen terme.

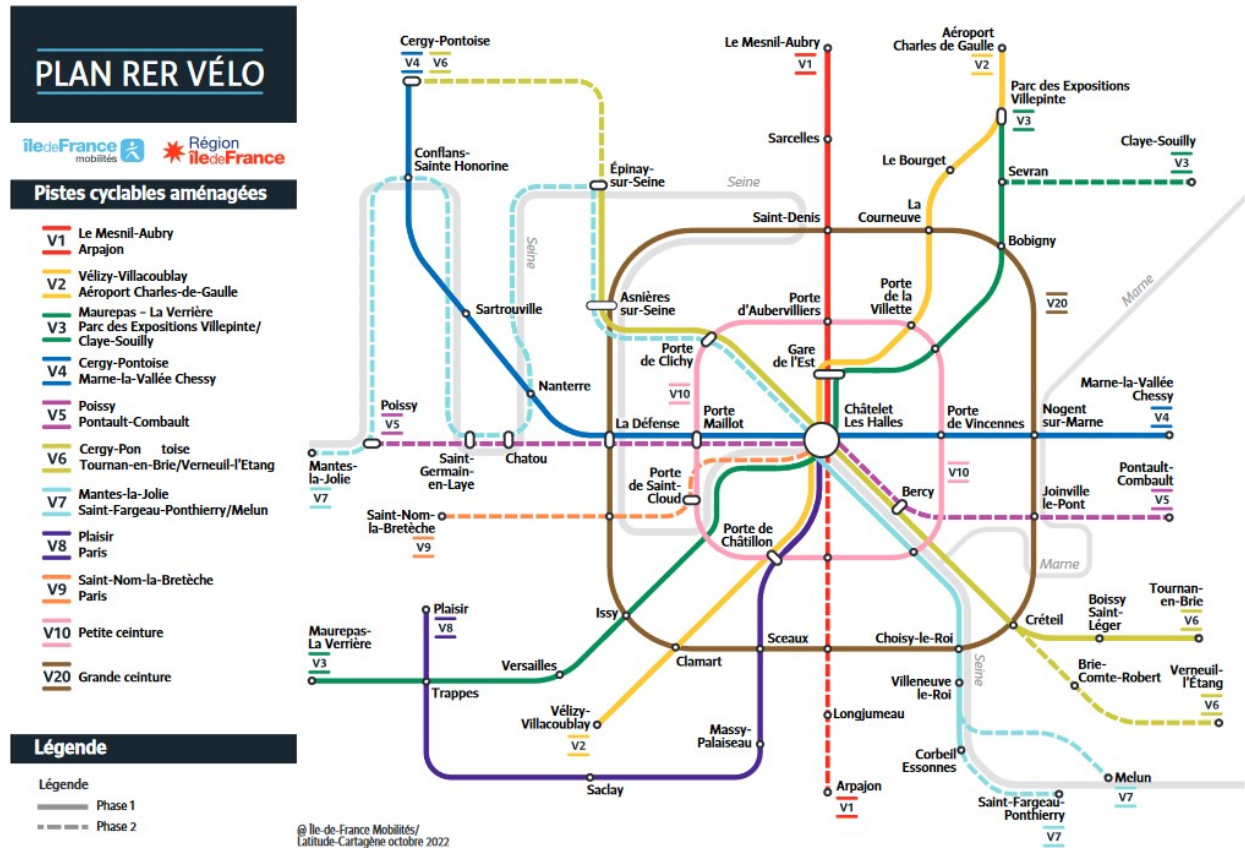
---

<sup>1</sup> En Ile-de-France, les trajets de moins de trois kilomètres représentent deux tiers des déplacements, selon l'enquête globale transport 2018, OMNIL (Observatoire de la mobilité en Île-de-France). Seuls 14% des déplacements font plus de 10 km et 42% ont même une portée de moins de 1 km. Pour les déplacements effectués en voiture, ceux-ci sont en constante diminution depuis l'enquête de 2001.

<sup>2</sup> Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

Plan RER Vélo régional, dont la ligne V7 passe par Ivry Port et est pris en compte dans nos projets d'aménagements (ZAC Ivry Confluences).

## 725 km de voies cyclables à aménager d'ici 2030

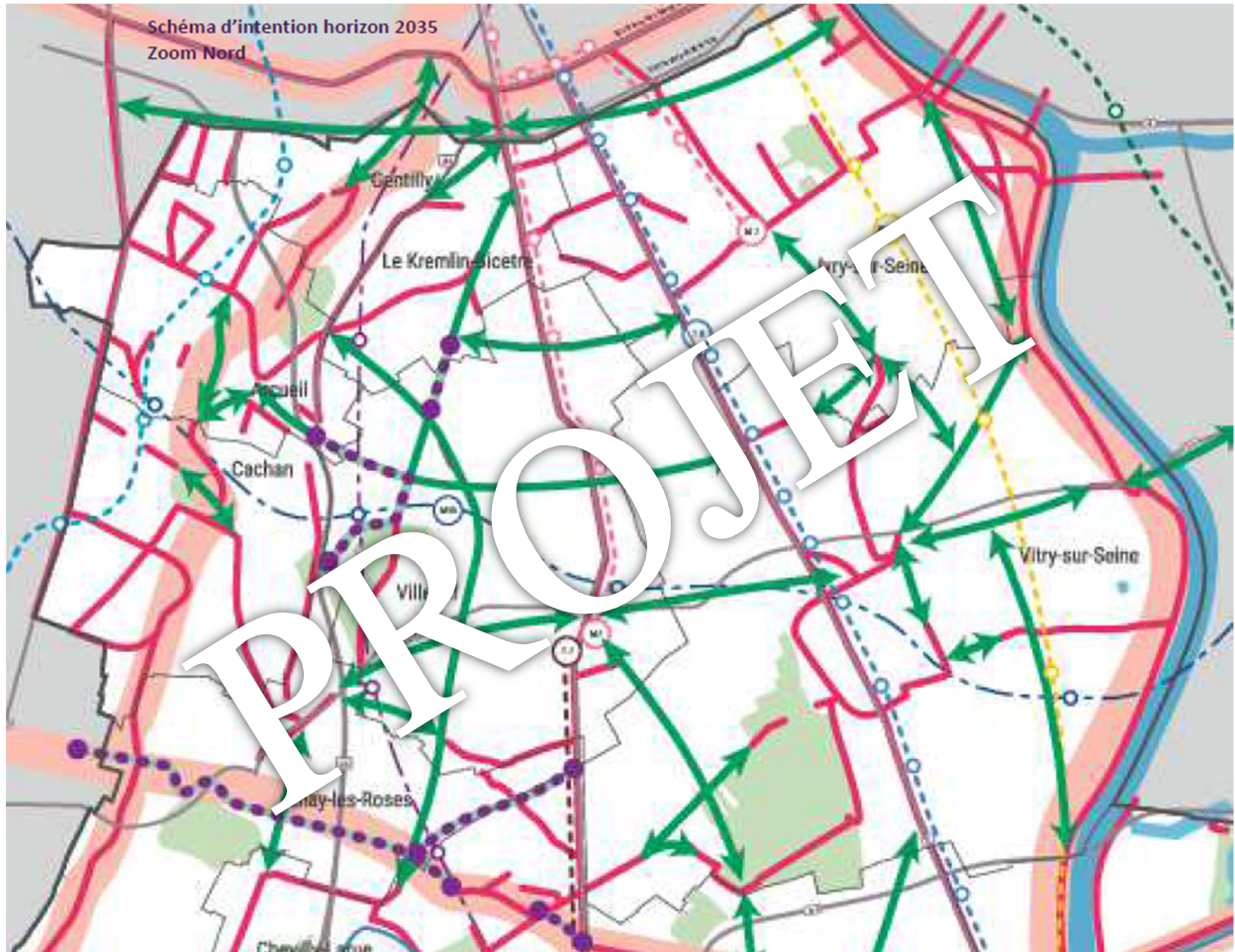


-4-

Plan vélo métropolitain, dont l'axe 7 traverse Ivry d'Est en Ouest et dont les voies concernées sont en passe d'être déterminées.



Schéma d'intention du Plan vélo du Territoire Grand Orly Seine Bièvre voté en juin 2023, identifiant des axes à travailler en termes de continuité cyclable, en lien notamment avec les plans de la MGP et de la Région.



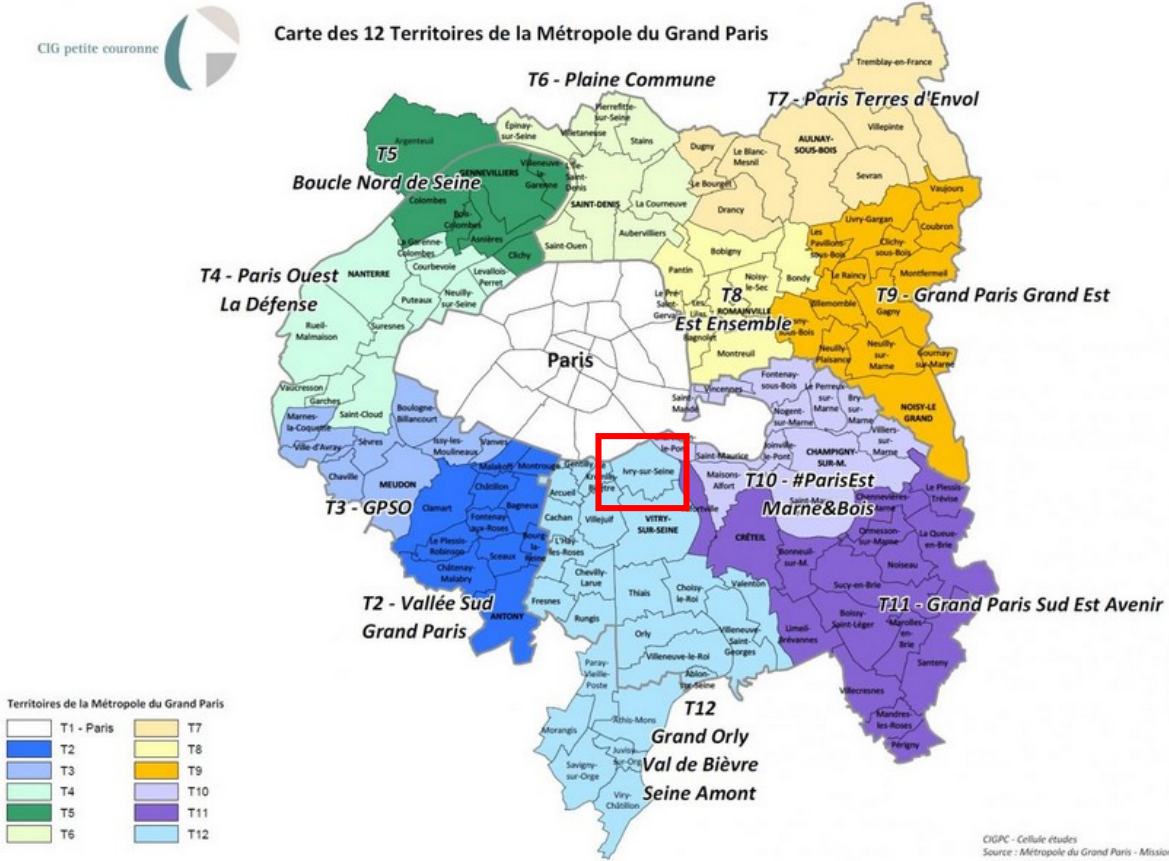
Légende :



-6-

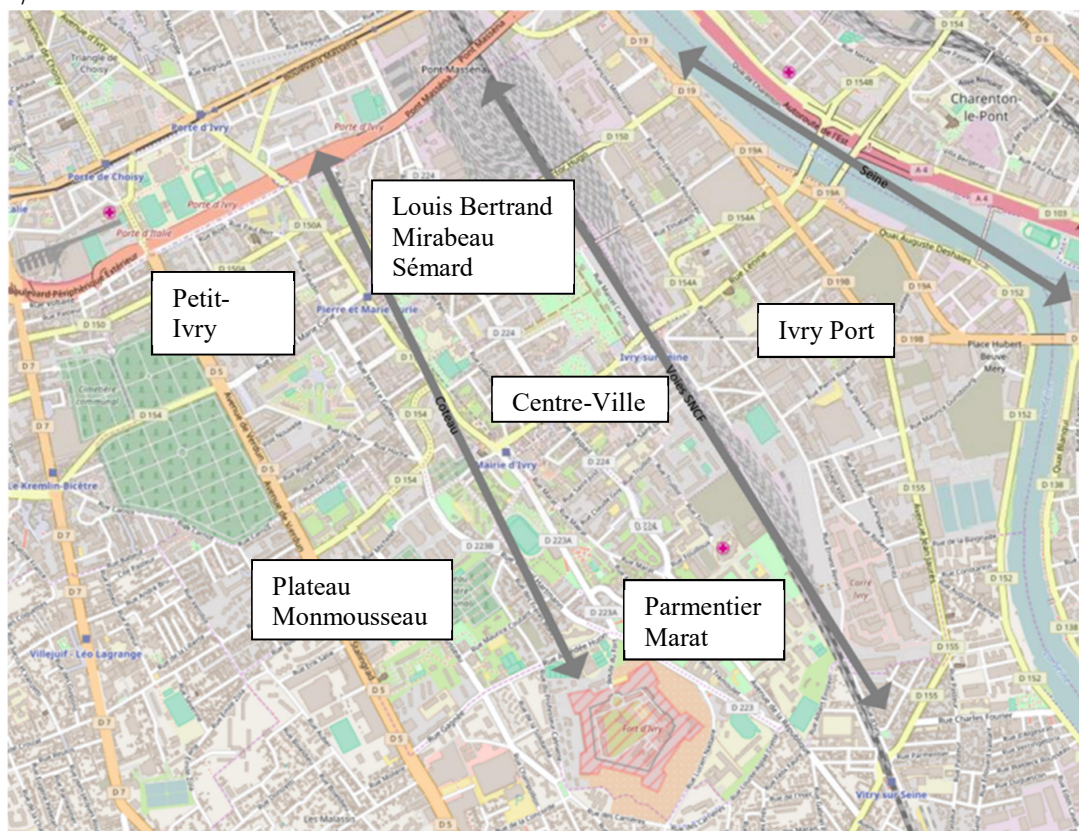
**Territoire :**

Située en première couronne parisienne dans le Département du Val-de-Marne et l’Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre, la Ville d’Ivry-sur-Seine accueille plus de 63 000 habitants.



**La ville est constituée de 6 quartiers :**

- Le Petit-Ivry et le Plateau Monmousseau, situés sur un plateau et donc séparés du reste de la ville par un coteau, accueillent plusieurs pôles commerciaux autour des places Jean Ferrat, Général de Gaulle et de la rue Monmousseau.
- Le quartier Louis Bertrand / Mirabeau / Sépard, le Centre-Ville et le quartier Parmentier/Marat sont situés entre le coteau et les voies ferrées et comprennent de nombreux équipements de la ville, ainsi qu’un hôpital gériatrique et le parc départemental des Cormailles.
- Ivry Port est le quartier situé entre les voies ferrées et la Seine : ancien quartier industriel en pleine reconversion urbaine, il accueille de grandes entreprises ainsi que de nombreux nouveaux logements.



*Quartiers de la Ville et coupures urbaines*

La commune est en développement, avec des projets urbains dont l'un des plus grands projets d'aménagement de la région parisienne : Ivry Confluences, dans le quartier Ivry-Port. L'objectif est d'y développer l'emploi pour diminuer les déplacements domicile-travail et de favoriser la mixité sociale via la construction d'environ la moitié des surfaces de logement en logement social. Une autre ZAC est en cours de réalisation sur la ville : la ZAC Gagarine-Truillot.

La population est ainsi en croissance tout en restant très populaire avec un taux de pauvreté à 27% (INSEE 2019) contre 14% à l'échelle nationale et une densité importante à 10 450 hab/km<sup>2</sup>.

### **Infrastructures de transport :**

Ivry-sur-Seine est desservie par le RER C en son cœur. Deux stations de la ligne 7 du Métro sont également présentes sur le territoire : Pierre et Marie Curie, Mairie d'Ivry. La ligne de Tram 9 a remplacé la ligne de bus 183 en 2021 et a vu la fréquentation de cet axe augmenter très fortement. 7 lignes de bus maillent ensuite tous les quartiers et les relient aux communes alentours.

A l'horizon 2025-26, le TZen5, bus à haut de niveau de service intégralement en site propre circulant de BNF à Paris 13<sup>ème</sup> jusqu'à Choisy-le-Roi, desservira Ivry Port via le boulevard Paul Vaillant Couturier et l'avenue de l'Industrie.

-8-



Tracé du futur TZen5

En termes routiers, la ville est longée côté Charenton par l'autoroute A4 et côté Paris par le Périphérique. La ville compte environ 65 kilomètres de voiries dont 25 kilomètres de voies départementales ; les grands axes nord-sud sont fréquentés notamment pour des circulations de transit vers Paris.



Voies départementales à Ivry-sur-Seine

## Pourquoi promouvoir le vélo ?

Les bénéfices de la pratique du vélo sont multiples et profitent à la fois au territoire concerné et à tous ses habitants, à la Collectivité ainsi qu'aux cyclistes eux-mêmes.



### 1. Un bénéfice sanitaire individuel et collectif

La pratique d'une activité physique régulière telle que la marche ou le vélo est recommandée par l'Organisation Mondiale de la Santé (environ 30 minutes par jour). Le bénéfice porte sur la diminution de certaines pathologies chroniques (maladies cardio-vasculaires, diabète de type 1 et 2, hypertension artérielle ainsi que certains cancers...). D'autres bienfaits sanitaires non négligeables sont à prendre en compte, comme l'amélioration de la condition physique, le contrôle du poids et l'évolution positive de la santé mentale (réduction du stress, de l'anxiété et de la dépression). La pratique d'une mobilité active, et le vélo en particulier, permettent d'intégrer naturellement l'activité physique indispensable à l'équilibre et à la santé dans son quotidien.

Les transports motorisés exposent les habitants à de hauts niveaux de bruit et provoquent également des conséquences négatives sur la santé comme les troubles du sommeil, la baisse des performances ou encore l'hypertension. Le vélo, en pacifiant la circulation routière, permet ainsi de réduire l'exposition au bruit de l'ensemble des riverains.

La pratique du vélo profite donc au cycliste à titre individuel, mais a également un impact important sur les dépenses de sécurité sociale à l'échelle nationale puisque trente minutes de vélo chaque jour seraient suffisantes pour réduire d'un tiers les risques de mortalité liés à la sédentarité. D'après la méthode de calcul de l'OMS, la France économise déjà 5,6 milliards €/an sur ses dépenses de santé grâce aux déplacements effectués à vélo (environ 3% des déplacements quotidiens).

### 2. Une meilleure qualité de l'air

L'exposition chronique à la pollution atmosphérique due aux particules fines issues des émissions de diesel, de NOX et de CO<sub>2</sub> a des conséquences considérables sur les affections respiratoires (bronchiolites, rhino-pharyngites) et dégrade la fonction ventilatoire (excès de toux, crises d'asthme). Les jeunes en Île-de-France sont de plus en plus touchés par ces problèmes de santé.

Le « Plan national santé environnement 3 » et le « Plan particule » encouragent le développement des mobilités actives, notamment la marche et le vélo, pour améliorer la qualité de l'air. La Fédération européenne des cyclistes a calculé, quant à elle, que si chaque européen pédalait comme les Danois, soit 2,6 km par jour, les émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur des transports seraient réduites de 15%.

### 3. Un pouvoir d'achat préservé

Seulement 3 % des déplacements quotidiens sont effectués à vélo en France alors que les trajets de moins de 3 km représentent plus de la moitié des déplacements et pourraient le plus souvent être parcourus à vélo. En Ile-de-France, ce sont même deux tiers des déplacements qui représentent moins de 3 km, selon l'enquête globale transport 2018 de l'OMNIL (Observatoire de la mobilité en Île-de-France). Seuls 14% des déplacements font plus de 10 km et la portée moyenne des déplacements en Île-de-France est de 4,7 km.

La dépendance à l'automobile représente un coût important pour les particuliers. Le budget voiture est souvent largement sous-estimé étant donné qu'une voiture représente un coût de fonctionnement et d'amortissement de plus de 5 000€ par an en moyenne selon l'ADEME. Lorsque le pouvoir d'achat est limité, le choix du vélo permet de réduire son budget déplacement sans brider pour autant sa mobilité. Le recours au vélo pour les déplacements sur les courtes distances en complément de l'offre de transport public disponible à Ivry (RER/métro/bus) permet de satisfaire la majorité des besoins de mobilité en réalisant d'importantes économies.

### 4. Une urgence face au dérèglement climatique

Le diagnostic de la Stratégie Bas Carbone effectué sur la Ville en 2021 indiquait que le second plus gros poste d'émission de GES après le chauffage des bâtiments était imputable à la mobilité quotidienne et exceptionnelle avec 31 000 tonnes équivalent CO<sub>2</sub> émises sur l'année 2018, soit 19% des émissions

-10-

totales. En ce qui concerne la mobilité du quotidien, 85% des émissions de GES proviennent des véhicules particuliers. Ces chiffres mettent en perspective les bénéfices à attendre d'un report modal vers le vélo, la marche et les transports publics.

5. *Des transports publics et une circulation routière moins saturés*

Une augmentation de la pratique du vélo pour les trajets de moins de 5 km permettrait de réduire le nombre de passagers dans les transports publics. Ce désengorgement permettrait une meilleure qualité de trajet ainsi qu'une diminution des retards et des incidents voyageurs (malaise, problème de fermeture de portes...). Le report modal de la voiture vers le vélo pour les déplacements domicile-travail permettrait d'améliorer la sécurité routière et de limiter la congestion des rues pour les déplacements motorisés non reportables (livraisons, personnes à mobilité réduite,...).

La petite couronne, et donc la ville d'Ivry, étant particulièrement touchée par les embouteillages, une généralisation de la pratique quotidienne du vélo participerait à la qualité de vie de l'ensemble des ivryens.

## **II. Bilan du Plan Vélo 2020-2022**

La municipalité s'est engagée dans un plan d'action triennal en faveur du vélo, le Plan Vélo 2020-2022. Un aspect majeur de ce plan d'action est d'avoir été élaboré de manière collaborative courant 2019 avec la participation de riverain·es et membres d'associations cyclistes lors de 3 ateliers successifs. Ceux-ci ont permis de dégager les priorités et donc les actions à mener sur les trois premières années.

Voici ci-dessous le bilan des réalisations de ce Plan Vélo, qui portait les 3 objectifs suivants :

1. Travailler autrement sur les projets vélo en lien avec le collectif des usagers
2. Accélérer la réalisation du réseau cyclable
3. Promouvoir la pratique du vélo

### **1. Objectif 1 : Travailler autrement sur les projets vélo en lien avec le collectif des usagers (sous forme de groupes de travail et de demande d'avis)**

De nouvelles pratiques et solutions techniques ont été mises en place pour favoriser les échanges avec les habitant·es sur le sujet du vélo, mais il est sans doute possible d'aller encore plus loin sur les demandes d'avis concernant les aménagements à réaliser et la co-construction de projets de sensibilisation et d'apprentissage du vélo.

Une mailing list a été constituée avec les personnes intéressées par le sujet, et l'email dédié [planvelo@ivry94.fr](mailto:planvelo@ivry94.fr) a été créé pour diffuser les avancées dans la réalisation des actions et être joignable plus facilement pour tous les retours (points d'étape envoyés par le Service Déplacements-Stationnement en octobre 2020, février 2021, décembre 2021, février 2022, octobre 2022 et novembre 2022).

Deux groupes de travail se sont tenus sur le jalonnement cyclable et les abris vélos aboutissant notamment sur l'expérimentation de 3 vélo-box en cours. Cependant, la participation était assez faible et le Covid a limité les rassemblements. De ce fait, les groupes de travail sur la charte des aménagements cyclables et la sensibilisation dans les écoles n'ont pas été montés.

Une demande d'avis s'est tenue sur deux projets cyclables dans les rues Hoche et Michelet, permettant de faire des choix d'aménagement. Au global, ce 1<sup>er</sup> Plan Vélo a permis la tenue de 6 réunions publiques dédiées à la thématique du vélo en 4 ans.



*Elaboration du Plan Vélo – mars 2019*

-12-

**2. Objectif 2 : Accélérer la réalisation du réseau cyclable (objectif chiffré de 6 à 8 km supplémentaires d'itinéraires cyclables)**

**Aménagements cyclables**

Ce deuxième objectif est celui ayant concentré le plus d'actions lors de ce plan vélo, le linéaire cyclable étant de 32,7 km en octobre 2022, soit presque le double de celui existant en 2018 (9,5 km d'aménagements cyclables et 7,1 km de rues à 30 et 20 km/h, soit 16,5 km au total).

La Ville d'Ivry compte ainsi en 2022 :

- 20 km d'aménagements cyclables tels que des pistes, bandes et doubles-sens cyclables,
- 12,5 km de rues limitées à 30 ou 20 km/h.

Ceci est lié à la réalisation de grands itinéraires tels que la RD5 ou l'Avenue de l'Industrie, mais également à la réalisation de nombreux doubles-sens cyclables dans tous les quartiers.

La liste des interventions réalisées sur les voies ivryennes sur les années 2020-2022 est chronologiquement la suivante :

- Double-sens cyclable rue Louis Rousseau,
- Double-sens cyclable rue Elisabeth
- Double-sens cyclable rue Paul Mazy
- Double-sens cyclable rue Pasteur
- Double-sens cyclable rue Christophe Colomb
- Double-sens cyclable rue Lucien Selva
- Double-sens cyclable rue Denis Papin
- Double-sens cyclable rue Molière
- Double-sens cyclable rue Mozart
- Double-sens cyclable rue Carnot
- Zone de rencontre rue Olympe de Gouges
- Double-sens cyclable rue Marceau
- Double-sens cyclable rue des Chalets
- Double-sens cyclable rue Albert Meunier
- Double-sens cyclable rue Louis Marchal
- Double-sens cyclable rue Maurice Berteaux
- Zone de rencontre rue Jean Dormoy
- Double-sens cyclable rue Galilée
- Double-sens cyclable rue Moïse
- Bande cyclable rue Gaston Cornavin
- Pistes cyclables avenue de Verdun et boulevard de Stalingrad
- Piste cyclable bidirectionnelle rue Michelet
- Double-sens cyclable rue Gustave Simonet
- Zone de rencontre rue des Joutes
- Zone de rencontre allée Janine Niepce
- Double-sens cyclable rue Descartes
- Double-sens cyclable avenue Spinoza
- Double-sens cyclable rue Francisco Ferrer
- Double-sens cyclable rue Georges Jehenne
- Double-sens cyclable rue Voltaire
- Piste cyclable bidirectionnelle avenue de l'Industrie
- Piste cyclable bidirectionnelle rue Carnot

**Stationnement Vélo**

L'objectif d'installation de 20 arceaux minimum par an a été largement dépassé. La ville proposait 440 arceaux vélo aux cyclistes pour leurs arrêts de courte durée sur l'espace public en 2018 avant le Plan

-13-

Vélo 2020-2022 et en a installé 413 supplémentaires en 3 ans, soit un total de plus de 850 arceaux sur la ville.

Une carte interactive sur le site de la Ville : <https://ivry.plan-interactif.com/fr>, permet de consulter les emplacements de ces arceaux.

Pour le stationnement de plus longue durée et afin de faciliter l'intermodalité, 2 abris à vélo Véligo étaient d'ores-et-déjà accessibles aux 2 stations de métro de la Ville, Pierre et Marie Curie et Mairie d'Ivry. Dans le cadre du plan vélo, 2 abris vélo accessibles pour tou·tes ont été installés en 2021 au centre administratif Marcel Cachin et derrière l'annexe Coûtant à proximité de l'Hôtel de Ville.

Trois Vélo-Box sécurisées sont en expérimentation depuis l'été 2022 pour 1 an et feront l'objet d'un bilan spécifique. Celles-ci permettent le stationnement sécurisé de 6 vélos de riverain·es, et sont situées place de l'Insurrection d'Août 1944, avenue Danielle Casanova devant la Poste et face au 9 rue Baudin.

⇒ *Les cartes en annexe présentent une vision globale des itinéraires cyclables et du stationnement vélo et moto sur la Ville.*

### **Autres dispositifs en faveur de la circulation à vélo**

L'objectif de réalisation des sas vélos est atteint : les 37 sas identifiés ont été réalisés en 2020.

Il en est de même pour le cédez-le-passage cycliste au feu : l'ensemble des carrefours à feux ont été étudiés. Ces panonceaux permettent de réduire les distances de trajet des cyclistes et d'assurer ainsi une meilleure perméabilité des quartiers aux vélos. Ils permettent en outre parfois d'éviter les grands axes qui peuvent être anxiogènes pour rester sur les voies secondaires. La Ville disposait de 12 carrefours à feux équipés en octobre 2015, de 34 aujourd'hui, soit 22 supplémentaires.

L'étude de l'ouverture des voies bus aux vélos avait été évoquée sur les routes départementales Raspail et Pierre et Marie Curie, mais la largeur des voies ne permettant pas de la mettre en œuvre aisément, cela n'a donc pas été réalisé.

### ***Echantillon de photos du réalisé :***



*Doubles-sens cyclables rue Mozart et rue Denis Papin - septembre 2020 et décembre 2021*

-14-



*Aménagement cyclable expérimental rue Michelet à sa mise en œuvre, août 2021*



*Abris installés à Cachin et à l'annexe Coutant au printemps 2021*



*Vélo-Box sécurisées septembre 2022*

-15-

### 3. Objectif 3 : Promouvoir la pratique du vélo (communication, services et apprentissage du vélo)

Voici les extraits du Plan Vélo 2020-2022, permettant de comparer le projet avec le réalisé :

#### Services aux vélos

##### 2019

La mise en avant des cessions de réparation à la Cyclofficine dans les supports de communication municipaux est un projet qui n'a pas pu aboutir à ce jour.

##### 2020

L'expérimentation d'une ou plusieurs bornes pompe à vélo et/ou à outil dans l'espace public a été réalisée, 3 pompes à vélo ont été posées en 2020 sur Ivry, et elles sont maintenues après une adaptation d'emplacement pour l'une d'entre elles.

L'introduction d'une aide à l'achat sous conditions ne s'avère pas pertinente étant donné qu'elle se déduirait de l'aide fournie par la Région Ile-de-France : cela a donc été abandonné.

##### 2021

La distribution de kits cyclistes aux habitant·es (petits équipements) a été réalisée. La distribution des kits a débuté en décembre 2021 avec les équipements suivants : gilets de haute visibilité, pack rustines et démonte-pneus, sonnettes et écarteurs de danger. Environ 700 kits ont été distribués à fin février 2023 aux Ivryen·nes dans un premier temps, ainsi qu'aux agent·es de la Ville dans un second temps.

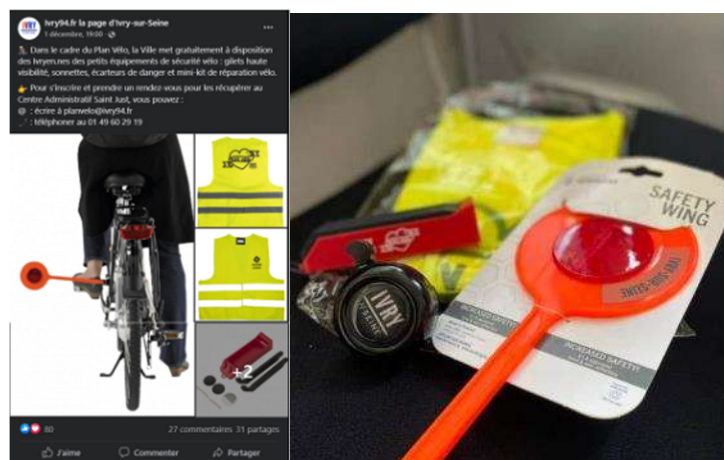
Des séances d'apprentissage du vélo en ville et de réparation vélo ont été organisées en septembre 2021 sur l'Esplanade Georges Marrane.

La Ville soutient par ailleurs l'association la Cyclofficine en lui mettant à disposition deux locaux, ainsi qu'en réglant sa consommation de fluides, pour lui permettre d'exercer son activité d'atelier de réparation de vélos.



-16-

*Pompe à vélo et panneau associé – 2020-2021*



*Equipements de sécurité vélo et communication associées – 2021-2022*

**MOBILITÉS SPORT**

### Ateliers vélos

Dans le cadre du Plan vélo, la Ville organise des ateliers consacrés à la réparation de vélos et à la circulation en ville, le 9 et 17 septembre de 9h à 12h, sur le Parvis de l'hôtel de ville. Inscription recommandée.

**INFOS PRATIQUES**

- Le 9 sept. 2021 de 9h à 12h - Parvis de l'hôtel de ville
- Le 17 sept. 2021 de 9h à 12h - Parvis de l'hôtel de ville

[AJOUTER À MON AGENDA](#)

**HÔTEL DE VILLE**  
Eplanade Georges Marrane 94205 Ivry-sur-Seine Cedex

[LOCALISER SUR LA CARTE](#)

Inscription sur [planvelo@ivry.fr](mailto:planvelo@ivry.fr)



*Atelier de réparation de vélo à destination des riverain-es et des agent-es - septembre 2021*

## Communication

### 2019

Une journée vélo dans le cadre de la Fête de la Nature a bien eu lieu en 2019 pour promouvoir la pratique du vélo à Ivry. Cela a été l'occasion d'une bourse aux vélos, d'une démonstration de vélos rigolos, d'un atelier de gravage du BicyCode et d'une balade urbaine à vélo.

La réalisation d'une campagne de lutte contre les idées reçues autour du vélo sur les réseaux sociaux municipaux n'a pas pu aboutir à ce jour.

En plus de la journée vélo, un stand dédié au vélo a été mis en place pour la première fois à *Ivry en Fête* en 2019, permettant de proposer des animations ludiques en lien avec le vélo.

En parallèle la Ville a choisi d'équiper les entrées de zones de rencontre de panneaux pédagogiques plus visibles et compréhensibles que le panneau réglementaire, afin que le principe de priorité au piéton puis au vélo soit davantage respecté.



-17-



*Livret jeu sur le vélo et Challenge-vélo pour IEF 2019*



*Atelier vélo-rigolos à la Fête de la Nature – 2019*

## **2020**

L'édition d'un guide du vélo à Ivry a vu le jour en 2020, avec une mise à jour en décembre 2022 pour débiter le prochain plan d'action avec un guide intégrant les réalisations du Plan Vélo 2020-2022. La campagne civique d'affichage autour du vélo n'a pas pu aboutir à ce jour.

Concernant l'exemplarité des agent·es municipaux, la réflexion sur les déplacements de agent·es dans le cadre du Plan de Mobilité est en cours. Le diagnostic du Plan de Mobilité a été actualisé en 2019 et de premières actions ont été mises en œuvre par anticipation au moment du Covid pour faciliter les déplacements à vélo : installations d'abris vélos, prêt de vélos à assistance électrique pour les trajets domicile-travail, etc. Trois vélos-cargos ont également été achetés par le service Propreté des Espaces Publics afin de réaliser plus rapidement et de manière moins pénible les opérations de nettoyage dans certains quartiers. Un projet est en cours pour équiper le service Maintenance et Travaux de Voirie de vélos à assistance électrique avec remorque afin de transporter le matériel nécessaire à de petits travaux d'entretien de la voirie, en lieu et place d'un véhicule utilitaire léger. Une flotte de vélos est par ailleurs disponible en pool, pour des trajets professionnels.

## **2021**

L'expérimentation d'un panneau de signalisation alertant les véhicules sur la distance de sécurité à respecter pour doubler les cyclistes en agglomération a été réalisée et confirmée : 12 panneaux ont été implantés au printemps 2021 sur les voies principales de la ville n'ayant pu faire l'objet d'aménagement cyclables séparatifs à ce jour.

-18-



*Panneaux indiquant la distance à respecter pour doubler un cycliste en agglomération, mai 2021*

## **Apprentissage**

### **2019**

La mise en avant des sessions d'apprentissage de l'association Vélo d'ici ou d'ailleurs et autre dans les supports de communication municipaux n'a pas eu lieu. En effet, la prise de contact s'était faite à ce sujet en 2020 mais l'association étant déjà très sollicitée, ses sessions d'apprentissage étaient complètes. Elle n'avait donc pas besoin d'une communication complémentaire.

### **2020**

Le montage et l'expérimentation d'un projet d'apprentissage du vélo dans les écoles et centres de loisirs a été retardé notamment du fait du Covid. Ce projet se relance en 2023 pour s'inscrire dans le prochain plan d'action 2023-2026.

Pour conclure, le Plan Vélo 2020-2022 a permis la réalisation d'un grand nombre d'actions, principalement d'infrastructure légère, et d'activer le lien avec les habitant·es intéressé·es pour suivre l'évolution des réalisations. De nombreux doubles-sens cyclables ont pu être réalisés, et les voies communales restantes sans aménagement sont celles pour lesquelles l'insertion d'un aménagement cyclable est plus complexe et coûteux. Le stationnement vélo s'est fortement développé en parallèle. Le volet sur lequel il reste le plus à s'engager est le volet sur la communication, l'apprentissage et les services aux vélos, il est donc intéressant de s'y investir davantage dans le Plan Vélo 2023-2026.

#### **⇒ Bilan des coûts et des subventions obtenues**

##### **Coûts engagés sur les trois années du plan vélo :**

2020 : 21 100 € Ne comprend pas certains coûts de signalisation verticale pris directement en charge par le Service Maintenance Travaux de Voirie sans les isoler, ni les coûts de communication (affiches, impression du guide du vélo à Ivry, etc.).

2021 : 89 511 € Comprend notamment, en plus des aménagements, les coûts des abris vélos et vélo-box ainsi que les petits équipements de sécurité vélo.

2022 : 69 893 € En plus de ce montant viennent s'ajouter sur 2023 environ 556 000€ pour la pérennisation de la piste cyclable rue Michelet.

##### **Subventions reçues à ce titre :**

17 170€ de la Région Île-de-France au titre de son Plan vélo

10 401€ du Programme Alvéole concernant le stationnement vélo

S'y ajoutent des ateliers d'apprentissage du vélo en ville et de réparation vélo pris en charge par le programme Alvéole pour un montant de 1 980€.

##### **En parallèle du Plan Vélo :**

En plus de la mise en œuvre du Plan Vélo 2020-2022, d'autres avancées en faveur du vélo se sont déroulées. Dans un premier temps, le projet *Pour le Climat, à Ivry on agit !* a vu le jour et a fait émerger la thématique vélo. Un des objectifs priorités par les Ivryen·es dans le cadre de la 1<sup>ère</sup> édition de la

-19-

Conférence Climat en 2021 pour la thématique « Se déplacer – mobilités et aménagements » est en effet d' « intensifier le développement des aménagements cyclables ».

D'autres pistes cyclables ont vu le jour sur le territoire ivryen : sur le Pont d'Ivry (par le Département du Val-de-Marne) ainsi qu'avec l'ouverture du sud de l'avenue de l'Industrie dans le cadre de la ZAC Ivry Confluences. Le RER Vélo régional a vu ses itinéraires provisoire et définitif actés sur la Ville. Enfin, la station Vélib' avenue du Colonel Fabien a été déplacée sur la nouvelle Allée Stéphanie Bouvard et une nouvelle station est prévue à l'entrée du futur Parc de la Confluences Nord.

### **III. Démarche d'élaboration**

Une nouvelle fois, une démarche de recueil des avis des Ivryen·es a été mise en place par la Ville afin d'ajuster le plan d'actions aux besoins identifiés. Cette concertation s'est moins traduite par des réunions publiques que pour le 1<sup>er</sup> plan vélo car il avait été remonté par certain·es participant·es que le format n'était pas le plus adapté au recueil de réactions constructives de leur part.

Ainsi, sur leurs conseils, a été suivie la démarche suivante :

1. Mise en place d'une **carte collaborative** du 9 au 29 janvier 2023, en ligne et à l'Espace Gérard Philipe, ayant permis de recueillir 216 contributions.
  - Env. 50 concernent des petites reprises sur l'existant (état de la chaussée, marquage, reprises légères, etc.) : 30 sur voies départementales, 20 sur voies communales.
  - Env. 95 nécessitent la mise en place d'un projet d'aménagement sur 39 voies différentes dont 24 sur voies communales, le reste sur voies départementales.
  - Une trentaine de retours sont de l'ordre de la sensibilisation, de la verbalisation, du nettoyage ou encore du stationnement vélo
  - 10 environ sont déjà réalisées
  - Les 40 remarques restantes sont soit à transférer aux communes voisines, soit ne réclament pas de suites ou ne peuvent faire l'objet de suites dans un coût ou un délai envisageable.
2. **Micro-trottoir** en 4 endroits à Ivry permettant le recueil de 44 avis complémentaires :
  - Marché du centre-ville à midi le 13 janvier 2023
  - Sortie des classes de l'école Makarenko le 19 janvier 2023
  - Cyclistes sur la piste avenue Maurice Thorez angle place Jean Ferrat le 19 janvier 2023
  - Etal Solidaire du 28 janvier 2023 place Voltaire

Ainsi, ce sont au total **260 contributions** qui ont été rassemblées pour constituer le premier jet du plan vélo. 116 ont été exprimées sur les voies départementales, 4 sur des voies de communes limitrophes et le reste sur des voies communales ivryennes.

3. Sur la base de ces retours, un projet martyr a été présenté lors de la **réunion publique** de co-élaboration le 14 mars 2023.



Réunion publique du 14 mars 2023 - ouverture par Clément Pecqueux

Carte interactive – janvier 2023

4. Celle-ci a été suivie d'un **atelier de travail** avec les associations mobilisées le 17 avril 2023 pour peaufiner le travail sur la hiérarchisation des voies et les aménagements à y associer.

Ces 4 étapes ont permis la rédaction du présent plan d'action 2023-2026.

## **IV. Plan d'actions**

**La Ville d'Ivry-sur-Seine souhaite continuer le développement d'une politique globale en faveur du vélo.** Afin de développer un plan d'actions efficace et de rendre durables les évolutions de la mobilité urbaine consistant à inscrire le vélo dans la chaîne des déplacements, il convient d'agir sur différents plans en parallèle tels que les aménagements cyclables, mais également le stationnement, les services aux cyclistes tel que la réparation, l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge, ainsi que la sensibilisation aux atouts et aux bonnes pratiques du vélo comme mode de déplacement. Le Plan Vélo 2020-2022 s'est beaucoup concentré sur la réalisation d'aménagement cyclables et de stationnement, si bien qu'il est proposé pour ce nouveau plan d'action de porter plus particulièrement les efforts sur l'apprentissage et la sensibilisation à la pratique du vélo, tout en conservant le même trio d'objectifs.

### **Objectifs du Plan Vélo :**



1

• La volonté première est de **poursuivre la co-construction des projets vélo en lien avec les Ivryen·nes et les associations cyclistes**, en les associant à la définition des projets.



2

• Ensuite, la Ville souhaite **continuer la réalisation du réseau cyclable** par des aménagements cyclables et de l'apaisement de la circulation, ainsi que le maillage du **stationnement vélo**



3

• Dans l'optique de construire une politique globale, la Ville souhaite **promouvoir la pratique du vélo** par des actions de communication, des services aux cyclistes et de l'apprentissage du vélo.

### **1. Poursuivre la co-construction des projets vélo**

Lors de la réalisation de ce 2<sup>ème</sup> plan vélo, l'objectif de la Ville est de partager les projets d'aménagement à la mailing liste plan vélo et ainsi de permettre aux personnes investies, et notamment aux associations vélo, de rebondir sur les projets. Les Ivryen·nes et associations pourront ainsi proposer des adaptations aux plans présentés afin que les projets soient « le plus cyclables possible » en tenant compte des différentes contraintes techniques et budgétaires.

La mailing liste « plan vélo » continuera d'être le relai entre les actions vélos de la Ville et les personnes intéressées, afin notamment de diffuser des points d'étape sur la bonne réalisation du plan d'action et permettre des remontées des usager·es.

### **2. Poursuivre la réalisation du réseau cyclable**

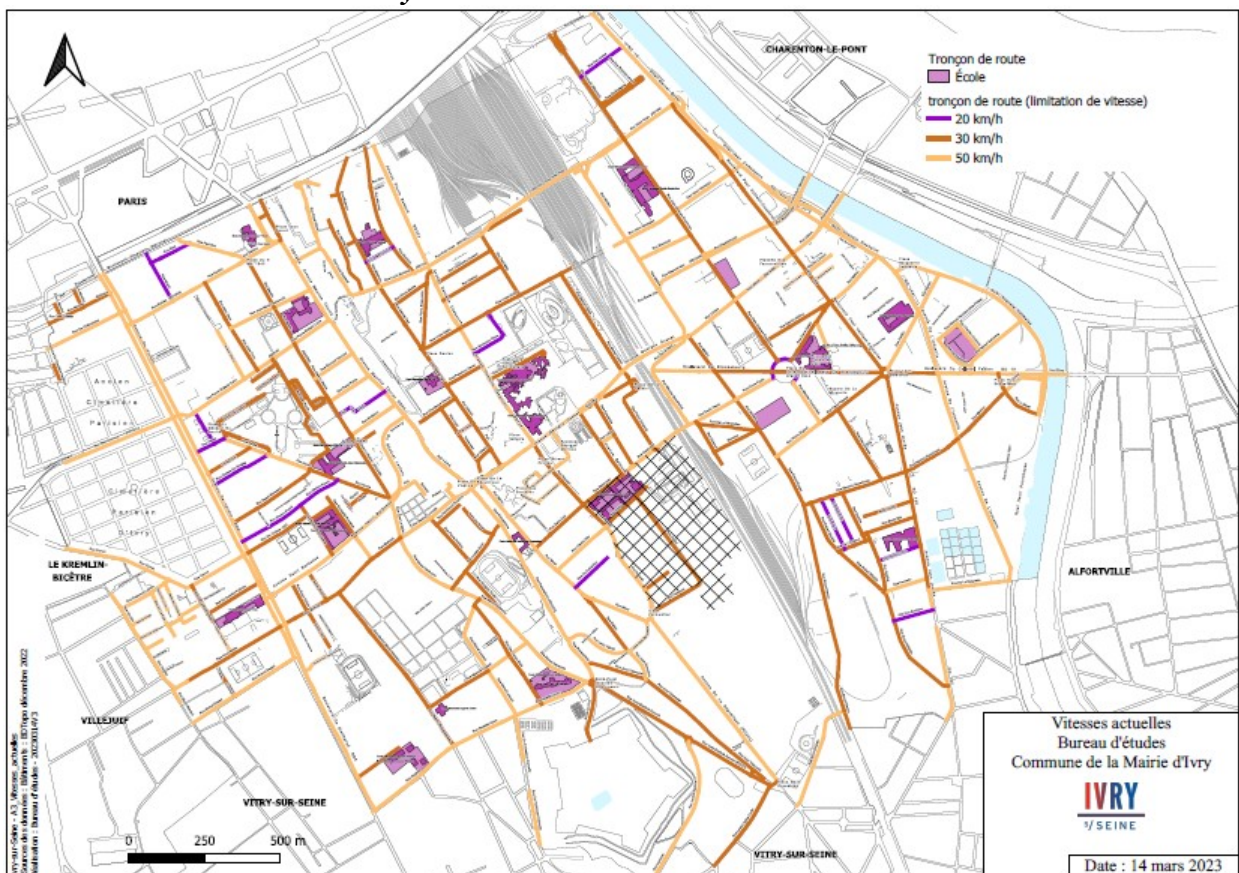
Les principaux axes communaux pouvant aisément faire l'objet d'une insertion de piste ou bande cyclable ayant été réalisés, il est proposé une approche plus globale pour ce nouveau plan vélo : une approche par hiérarchie des voies ivryennes, permettant de mieux identifier les axes nécessitant encore des aménagements séparatifs et ceux nécessitant plutôt des efforts sur la réduction de la vitesse ou du trafic. L'objectif est de proposer une voirie 100% cyclable à terme grâce à une réduction globale des vitesses en parallèle.

-22-

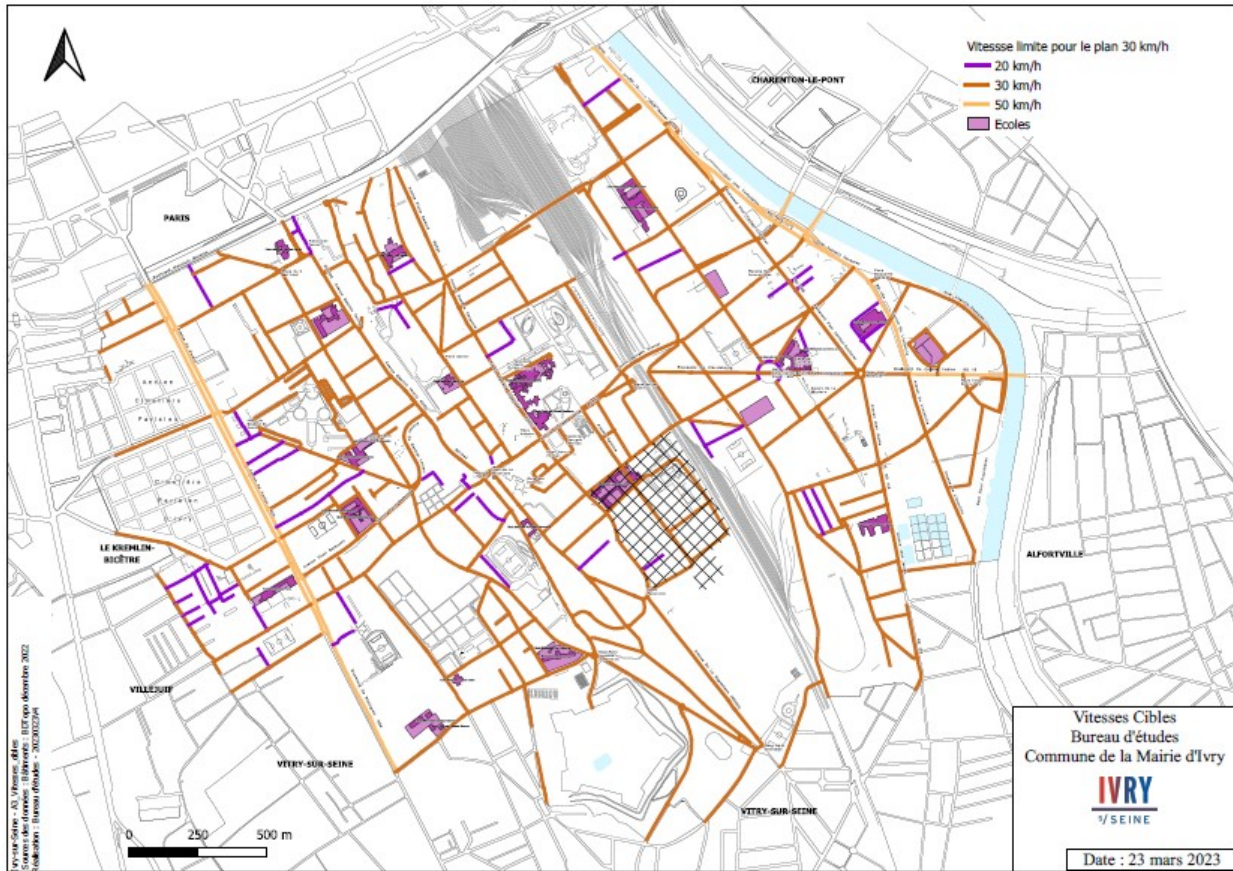
## **Le principe d'un réseau viaire hiérarchisé pour une ville 100% cyclable :**

- des axes majeurs supra-communaux maintenus à 50 km/h sur lesquels des aménagements cyclables sécurisés sont à prévoir
- tout le reste de la commune à 30 km/h avec des axes inter-quartier et des zones apaisées. Les rues à 30 km/h supportant un fort trafic ou des vitesses importantes pourront également faire l'objet d'aménagements cyclables dédiés, mais l'objectif est plutôt d'agir sur la baisse du trafic et la régulation de la vitesse des véhicules motorisés pour permettre une mixité d'usage et une pratique du vélo sécurisée sur la chaussée.
- Des zones de rencontre dans chaque quartier pour permettre une vie de quartier tournée sur l'espace public et le vivre-ensemble avec des espaces où les piétons sont prioritaires sur tous les autres usages.

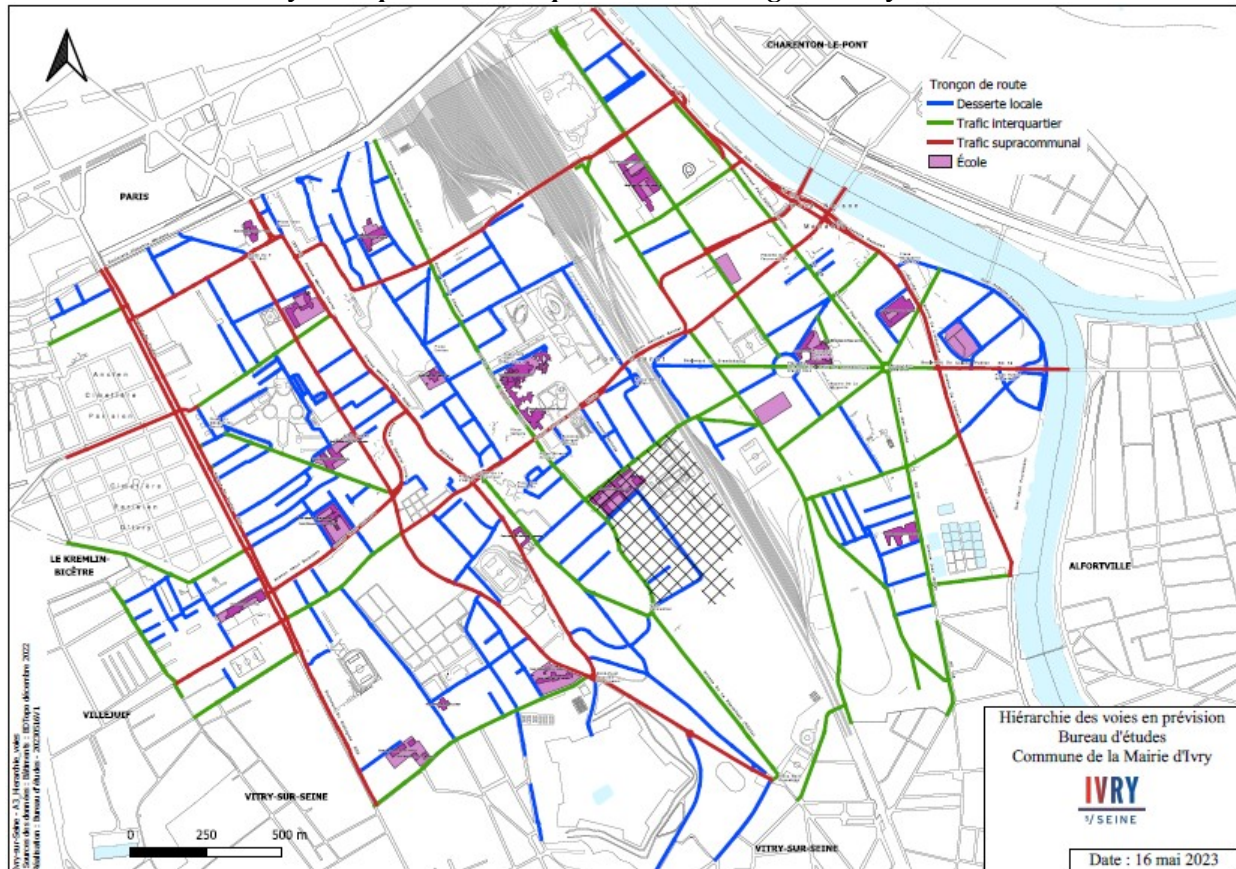
## **Limites de vitesses actuelles à Ivry**



## Limites de vitesses Cibles à horizon 2026



***Hierarchie des voies ivryennes permettant de prévoir les aménagements cyclables à insérer***



Le principe retenu est d’implanter un aménagement cyclable séparatif sur toutes les voies rouges (trafic supracommunal), en lien avec le Département du Val-de-Marne, gestionnaire de la majorité de ces voies. Les voies vertes (trafic interquartier) feront l’objet d’un aménagement de réduction de la vitesse ou bien d’un aménagement séparatif si cela a été identifié comme nécessaire. Les voies bleues (desserte locale) ne font pas l’objet d’aménagement cyclable spécifique mais sont identifiées celles qui nécessitent un aménagement de réduction de la vitesse ou du trafic.

Voici ci-dessous la liste des voies communales ressorties dans la concertation, méritant un travail approfondi dans les trois prochaines années, que ce soit en termes d’aménagement cyclable ou de baisse de la vitesse ou du trafic pour permettre une mixité d’usage. Le choix technique d’un aménagement séparatif ou de réduction de la vitesse pourra être revu au stade des études de faisabilité dans chaque voie. Le niveau de priorité définit l’ordre d’étude de la voie, mais ne présage pas nécessairement des délais de réalisation, qui peuvent être plus ou moins longs selon le projet retenu.



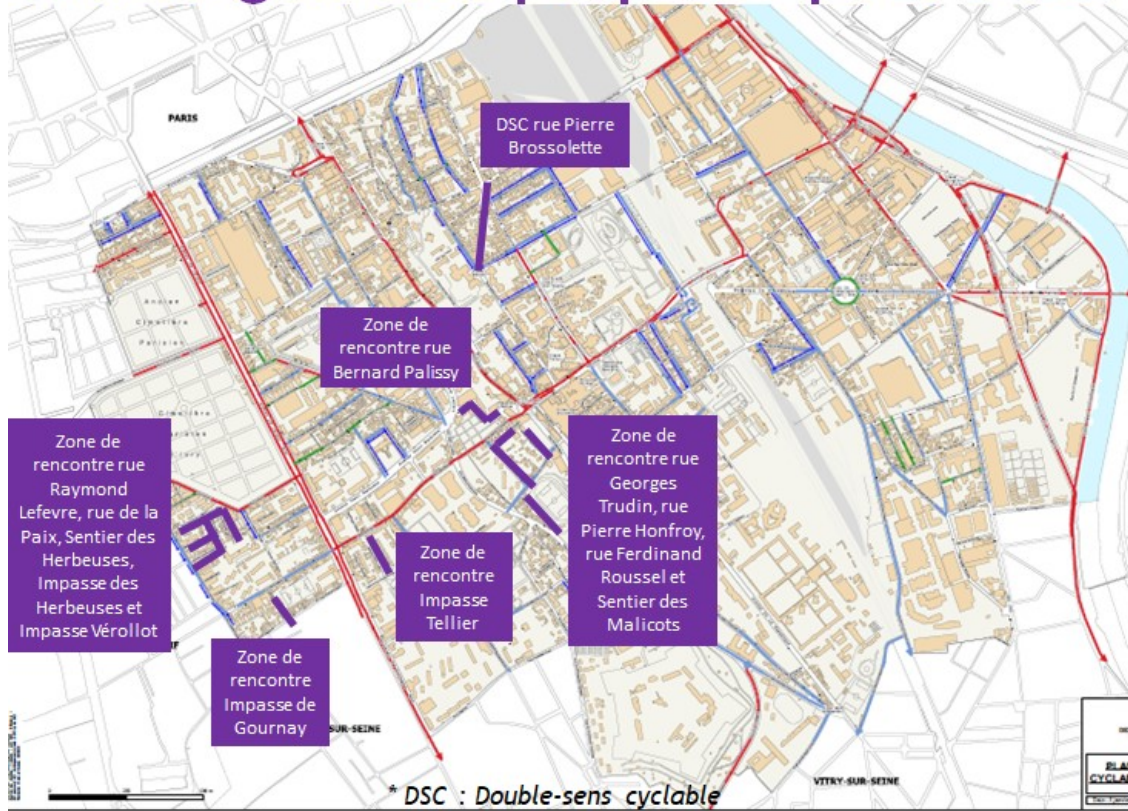
Récapitulatif des concertations Plan Vélo 2023-26, voies communales à prioriser			
Où	Quoi	niveau de priorité	commentaires
Rue Amédée Huon/Gagnée	aménagement de vitesse	1	
secteur Lamant-Coutant	plan de circulation en tête-bêche	1	
rue Gabriel Péri	DSC	1	tout du long ou a minima sur le tronçon Estienne d'Orves - Francisco Ferrer
rues Alexis Chaussinand, du 19 mars 1962, Eugène Duchauffour et Georgette Rostaing au nord de Barbusse	ZdR	1	autour du futur collège + Groupe scolaire existant
rue Pierre Brossolette	DSC	1	
Boulevard de Brandebourg	aménagement de vitesse	1	sans modification lourde de l'aménagement récent
rue Jules Ferry	plan de circulation en tête-bêche	2	sous réserve d'une objectivation du trafic par des comptages
rue Saint-Just entre Raspail et les voies ferrées	aménagement de vitesse	2	aménagement provisoire en attendant la fin des travaux de la ZAC Gagarine
rue Marat	aménagement cyclable à définir	2	piste/bande cyclable vers Vitry ?
Rue Molière (tronçons communaux)	aménagement cyclable à définir	2	
rue Trémoulet	aménagement cyclable à définir	2	en remplacement d'un aménagement sur République et Renoult par le CD94
Avenue Jean Jaurès	aménagement de vitesse	3	
rue Ernest Renan	aménagement de vitesse	3	
rue des Lampes	aménagement de vitesse	3	
rue Monmousseau	aménagement de vitesse	3	
rue Maurice Gunsbourg côté Seine	aménagement de vitesse	3	
rue Baudin	aménagement séparatif	3	tronçon faisant partie d'un axe majeur se poursuivant sur Le Galleu & Hartmann
rue Marcel Cachin		hors plan triennal	n'a pas été soutenu lors de la concertation
rue Henri Martin		hors plan triennal	n'a pas été soutenu lors de la concertation
rue Cornavin		hors plan triennal	n'a pas été soutenu lors de la concertation

La Ville a également identifié d'autres rues pouvant être passées en Zone de Rencontre afin de pacifier les quartiers :

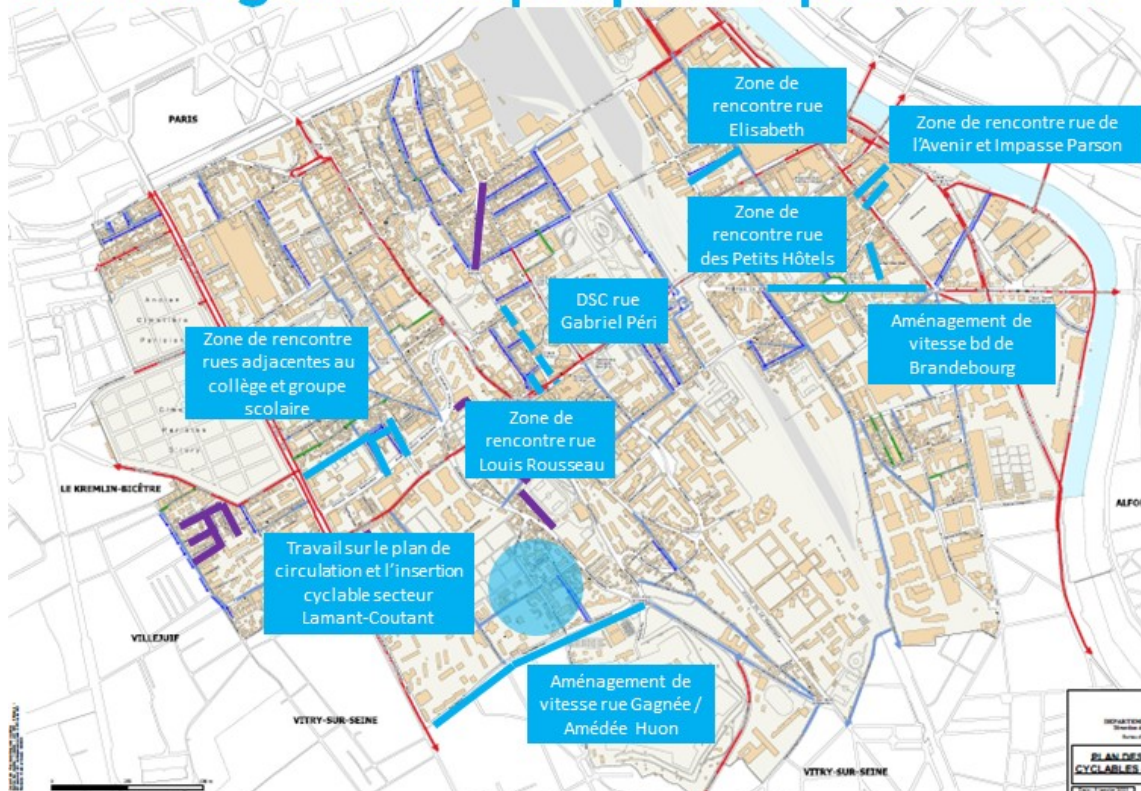
- ❖ Quartier Petit Ivry, Plateau Monmousseau, Véroillot
  - passage Hoche
  - rue Raymond Lefèvre, rue de la Paix, Sentier des Herbeuses, Impasse des Herbeuses, Impasse Véroillot
  - Impasse de Gournay
  - Impasse Tellier
  - Impasse des Hautes Bornes
- ❖ Quartier Centre-Ville
  - Rue Bernard Palissy
  - Rue Pierre Honfroy, rue Ferdinand Roussel, Sentier des Malicots
  - Rue Georges Trudin
  - Rue Louis Rousseau entre l'av. Georges Gosnat et la rue Voltaire
- ❖ Quartier Ivry Port
  - Rue Gustave Simonet
  - Rue des petits Hôtels
  - Rue Elisabeth
  - Rue de l'Avenir, Impasse Parson

Phasage proposé des études rue par rue pour la réalisation des aménagements :

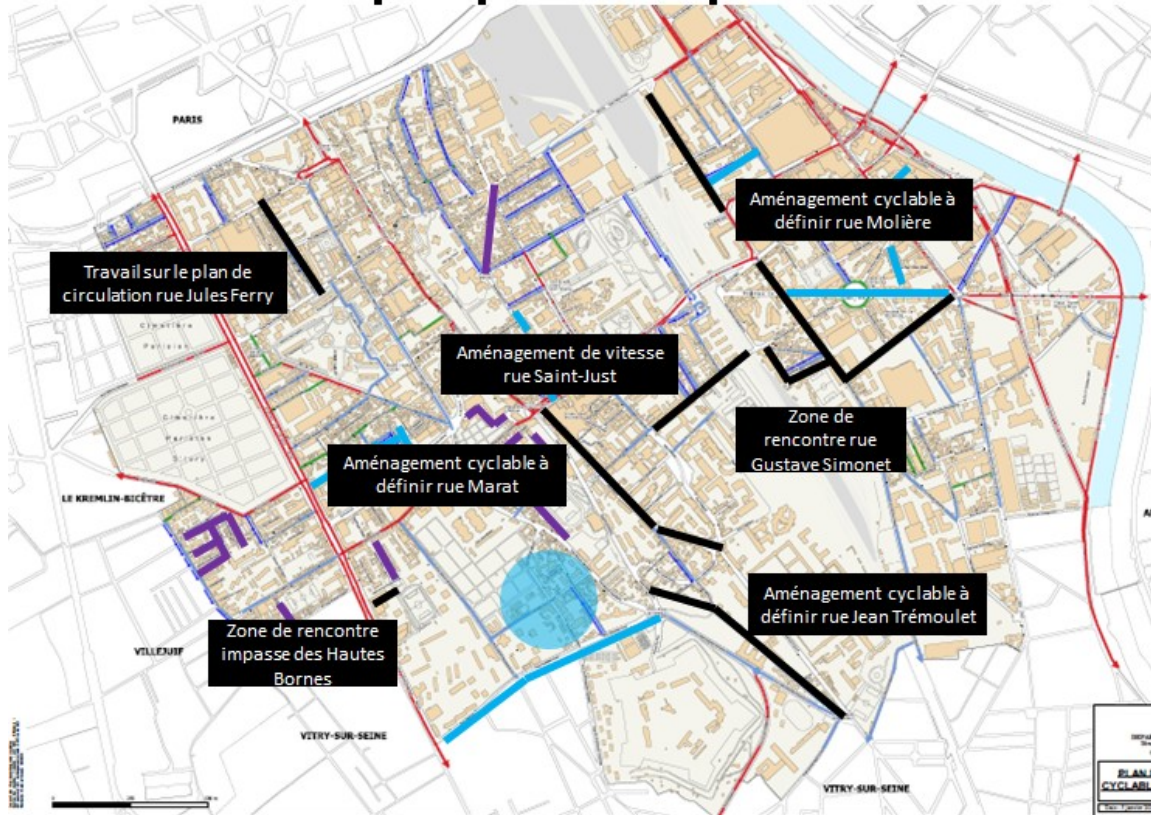
## Aménagements proposés pour 2023



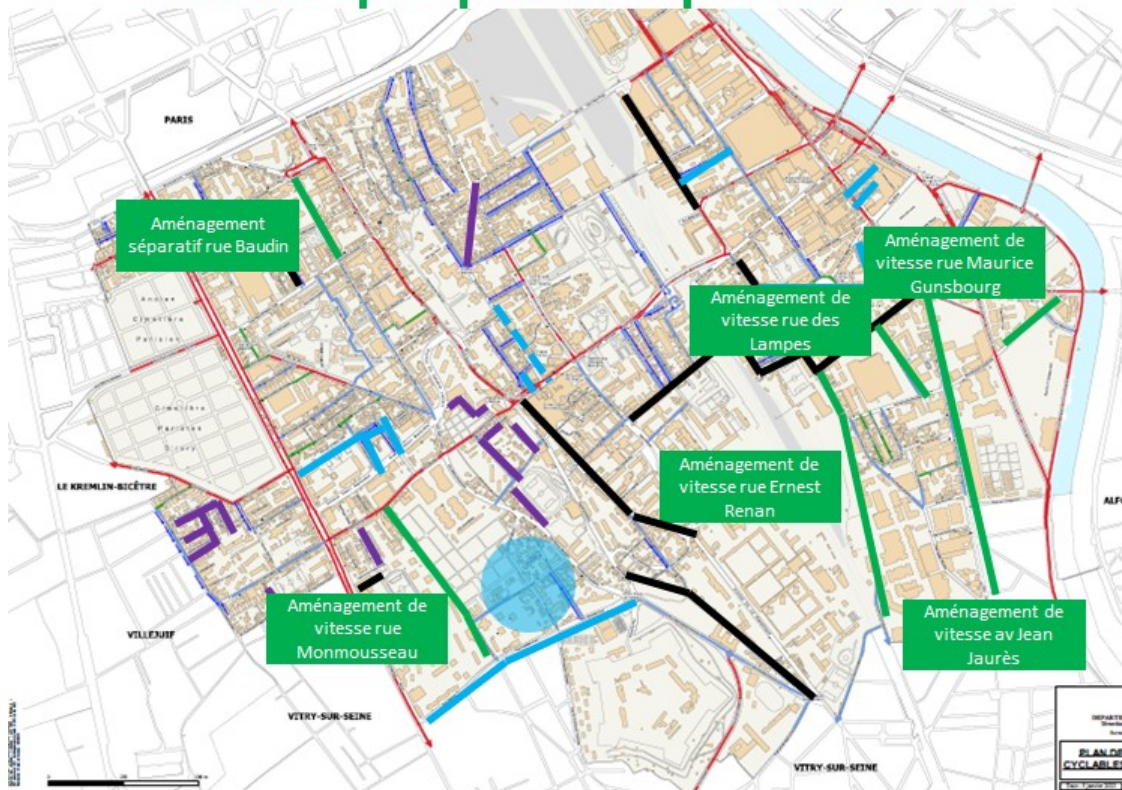
## Aménagements proposés pour 2024



## Etudes proposées pour 2025

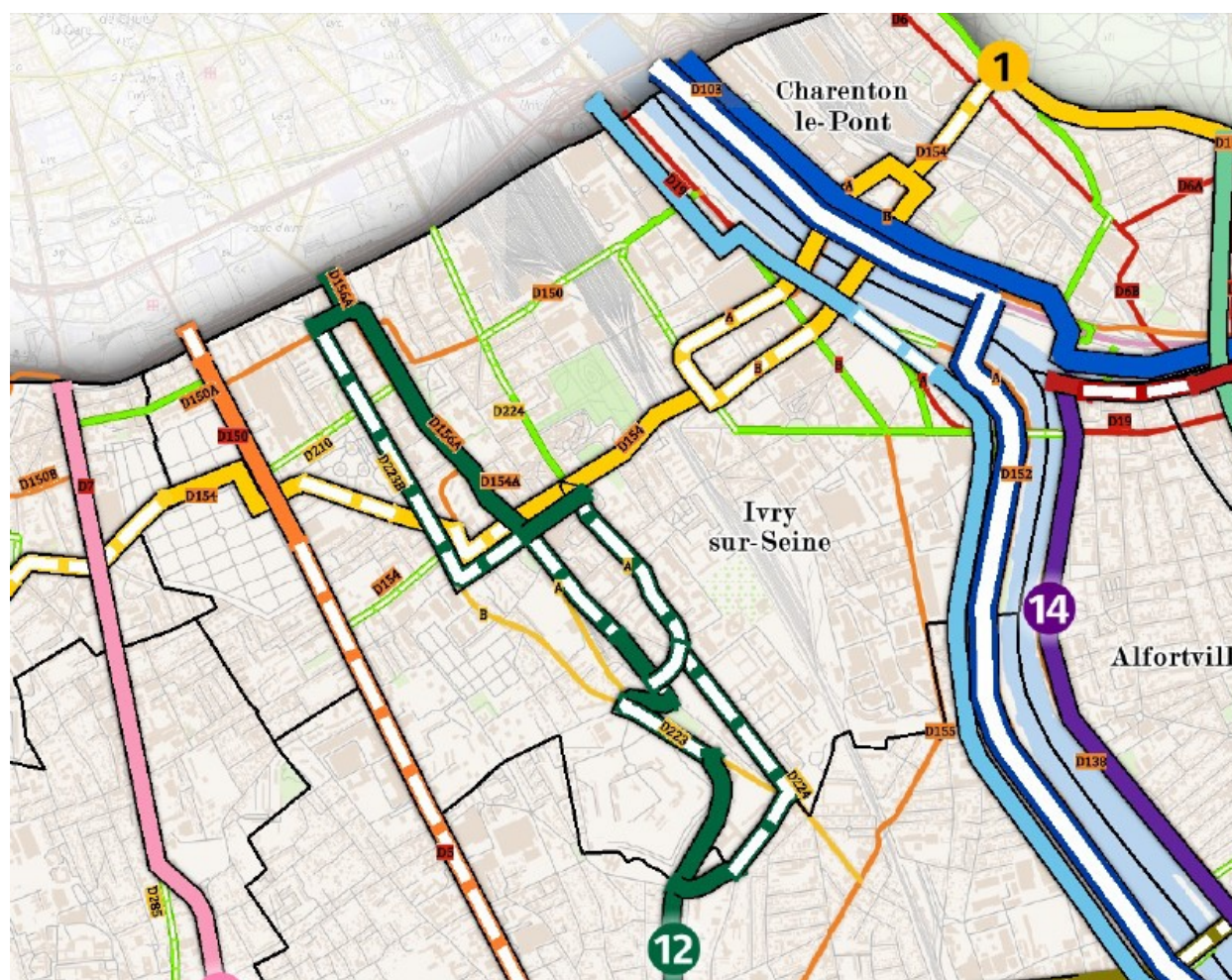


## Etudes proposées pour 2026



En parallèle un programme de reprise sur l'existant des chaussées est prévu sur les trois années du Plan Vélo, en réponse aux remontées faites par les Ivryen·nes lors de l'élaboration de ce plan d'action. Par exemple rue Gabriel Péri, rue Marceau, rue Mirabeau ou encore rue Marat, des demandes ont été faites concernant des reprises d'enrobé ou de marquage. En fonction du budget disponible, ces travaux seront programmés au fil de l'eau.

Enfin, concernant ses routes, le Département étudie la réalisation d'un aménagement cyclable sur l'avenue du Général Leclerc d'ici 2024 et des études sont prévues dans l'optique d'un aménagement cyclable rue Raspail en 2024 et rue Victor Hugo en 2025. Nous allons continuer nos échanges afin de mettre à l'ordre du jour un réaménagement de la RD223B, qui est en partie compris dans les itinéraires prioritaires au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables, (rue Jean Le Galleu, et rue Marcel Hartmann), ainsi que la RD124 au sud de la ville (Avenue de la République).



Voies inscrites au Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (dernière révision en 2020), et grands itinéraires identifiés à traiter en priorité  
Depuis 2020, les itinéraires le long de la Seine passent par la nouvelle voie Avenue de l'Industrie, ceux des rues Westernmeyer et Molière ont été réalisés, ainsi que ceux de la RD5 et de la rue Hoche.



Itinéraires structurants à compléter de manière prioritaire identifiés lors de l'atelier vélo du 12 mars 2019

Ces itinéraires structurant Nord-Sud et Est-Ouest sont toujours d'actualité et restent des points de vigilance de la Ville vis-à-vis du Département. En effet, ils sont quasi-intégralement situés sur voies départementales et, mis à part les tronçons des rues Baudin, Michelet et Cornavin (les rues Michelet et Cornavin ayant été traitées par la Ville lors du précédent plan vélo). De ce fait, la collaboration avec le Département sera renforcée sur ce sujet. La Ville travaillera avec le Département pour voir si ce qu'il n'avait pas été possible d'aménager jusqu'à présent pourra l'être à l'avenir grâce à des évolutions du contexte aussi bien foncier, opérationnel que réglementaire.

### 3. Stationnement et Jalonnement

Le déploiement d'**arceaux vélo sur l'espace public** est prévu dans la continuité des années précédentes selon les besoins identifiés. Ainsi, la Ville installera des arceaux « à la demande » et selon les stationnements anarchiques observés, sans prévoir un plan d'implantation d'avance, étant donné que le territoire est déjà bien maillé suite aux déploiements du plan vélo 2020-2022.

En parallèle, un déploiement massif de **stationnement vélo couvert et/ou sécurisé** en partenariat avec Ile-de-France Mobilités est prévu dans les 3 prochaines années. Autour de la station de Métro Mairie d'Ivry ce sont environ 200 places sécurisées au sein du parking Marat et une centaine de places non sécurisées mais abritées à l'extérieur qui sont prévues. Au niveau de la Gare RER, il s'agit de 400 places dont environ 160 sécurisées. Ce déploiement s'échelonnait en principe sur les trois années du plan vélo.

Les 3 **Vélo-box** expérimentales sont ouvertes depuis 1 an et ont fait l'objet d'un bilan afin de voir si elles doivent être pérennisées, développées, et si oui sous quelle forme.

Côté services municipaux, le bilan est positif. Après des difficultés techniques au lancement, le matériel fonctionne correctement, les échanges avec les abonnés se déroulent bien et il n'y a pas de dégradation ni de tentative d'effraction constatées. Les retrofits réalisés sur le matériel ont permis la résorption de la majorité des problèmes rencontrés. Il faut cependant être vigilant sur la taille des vélos à y intégrer car l'espace n'est pas large, et rester réactif sur les soucis techniques d'ouverture et de fermeture des portes. De même, la gestion des paiements reste à consolider.

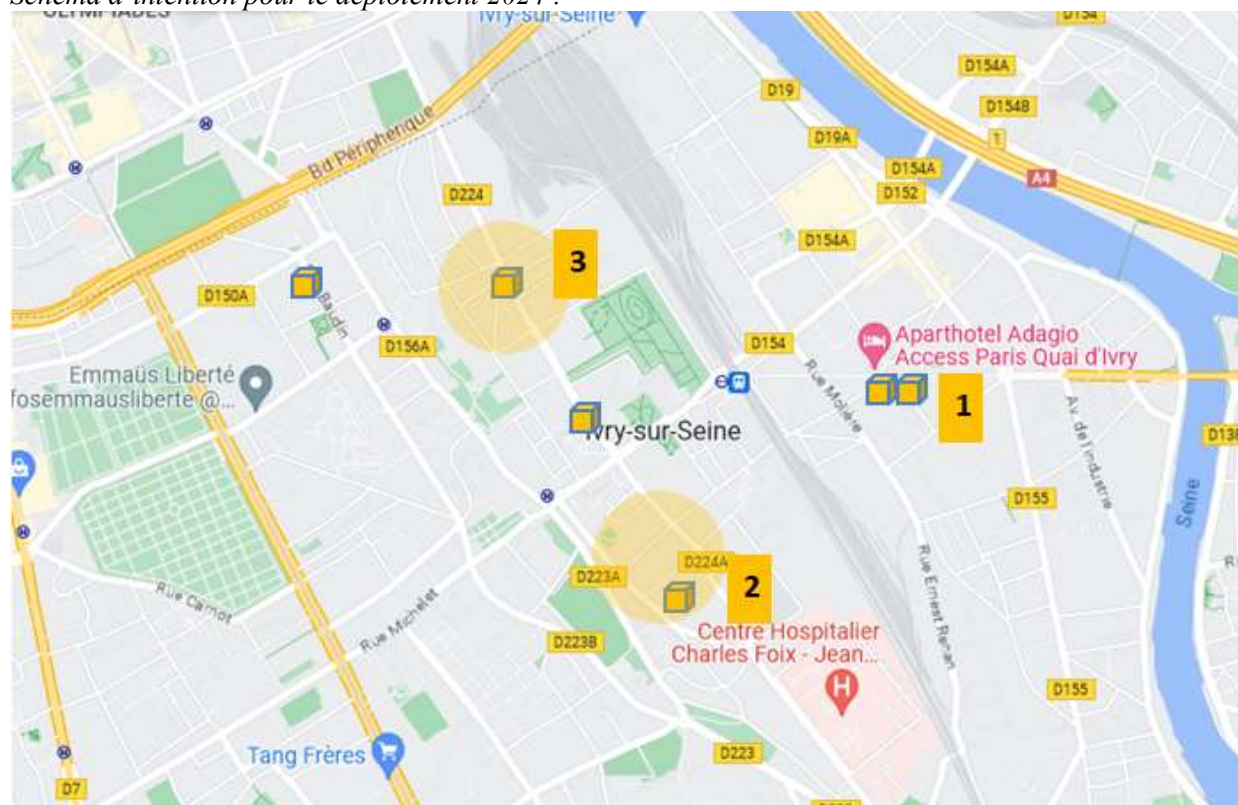
-30-

Côté abonné·es, le service est perçu comme fiable et est apprécié. La proximité, la sécurité et le prix sont cités comme des avantages. De nombreuses personnes y stationnent des vélos électriques et 6 répondants sur 7 indiquent que le service a œuvré en faveur d'une augmentation de leur pratique du vélo. Ils et elles souhaitent voir le service se développer. Dans les points à améliorer : largeur des box insuffisante et porte un peu lourde. Veiller à ne pas accepter les vélos-cargos qui rendent le stationnement des vélos voisins difficile.



Suite à ce bilan positif, **il est proposé de maintenir les box existants**, quitte à continuer de les adapter pour améliorer le service. **Un développement sur de nouveaux sites ou d'agrandissement des sites existants est à prévoir** étant donné les listes d'attentes et les demandes constatées. La gestion des box pourra s'envisager via un prestataire de parking dès 2024, comme cela se fait dans d'autres villes.

Programme prévisionnel de développement, dont les lieux sont encore à définir plus précisément :  
2024 : implantation de 3 nouvelles Vélo-box (≈ 20 000€ TTC)  
2026 : implantation de 3 nouvelles Vélo-box (≈ 20 000€ TTC)

*Schéma d'intention pour le déploiement 2024 :*



Légende :

-  Vélo-box existante et à venir
-  Zone à explorer pour l'implantation de nouvelle Vélo-box

Point n°1 : Doublage de l'abri place de l'Insurrection d'Août 1944

Point n°2 : Quartier Marat, emplacement à définir

Point n°3 : Entre les quartiers Sémard et Centre-Ville, emplacement à définir

-31-

Le groupe de travail **jalonnement** du précédent plan vélo a mis en lumière un besoin de fléchage de certains itinéraires. Cela va pouvoir être mis en place dès 2023 :

- Rue Mirabeau
- Rue Michelet
- Avenue du Général Leclerc
- Rue Gustave Simonet



#### 4. Promouvoir la pratique du vélo

##### Communication

Une **campagne de promotion de la pratique du vélo**, notamment sur les supports JC Decaux, est à l'étude en 2024. Cette campagne permettra également, via d'autres supports, de sensibiliser les vélos et autres utilisateurs d'engins de déplacement personnels au respect des piétons et du code de la route. Il est prévu de renouveler la thématique sur les différents supports de la Ville en 2025 et 2026.

Par ailleurs, les services techniques de la Ville mettront en place dès 2024 une **sensibilisation à la continuité des itinéraires cyclables en phase chantier** en interne (réunion de formation auprès des techniciens) et en externe auprès des entreprises (diffusion des bonnes pratiques).

##### Apprentissage

La Ville met en place dès la rentrée 2023-2024 le programme national **Savoir Rouler à Vélo (SRAV)** dans les écoles, au niveau CM1.

Le SRAV est un programme d'apprentissage qui propose aux enfants de 6 à 11 ans de suivre une formation encadrée de 10 heures minimum réparties en 3 étapes :

- Bloc 1 : Savoir pédaler (maîtriser les fondamentaux du vélo : pédaler, tourner, freiner)
- Bloc 2 : Savoir circuler (découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé)
- Bloc 3 : Savoir rouler à vélo (circuler en autonomie sur la voie publique, réalisable uniquement en CM1 ou CM2)

La validation des trois blocs donne lieu à la délivrance d'une attestation à chaque enfant.

Au sein de la Ville, les services Enseignement, Déplacements-Stationnement, Activités Sportives Municipales (ASM) et Accueils des Temps Scolaires et de Loisirs (ATSL) sont mobilisés autour du projet et l'Education Nationale se doit également d'être en co-pilotage sur les activités en temps scolaire, par le biais de la conseillère pédagogique. Le programme officiel du SRAV avec les trois blocs sera mis en œuvre sur le temps scolaire.

L'objectif est la mise en œuvre du SRAV dès 2023 en démarrant sur un nombre de classes restreint, permettant de lancer le projet de manière plus facile et ensuite d'adapter le fonctionnement si nécessaire pour ensuite déployer chaque année le dispositif sur davantage de classes. Ainsi ce sont 6 classes de CM1 qui seront concernées cette année, avec l'objectif de viser 12 classes dès l'année prochaine.

En plus de la mise en place du programme SRAV dans le temps scolaire avec le concours d'une association vélo la ou les première-s année-s, les services ASM et ATSL se mobilisent également pour proposer des programmes en lien avec le vélo pour toucher le plus d'enfants possible, initier les plus jeunes et proposer des activités complémentaires. Des initiations existent déjà à ce jour pour les 11 - 17 ans, principalement à la belle saison, mais le Service ASM a la volonté d'étendre cette initiation aux 6 - 10 ans.

##### Services aux vélos

Une **fête du vélo**, première à Ivry suite à la tenue de la fête de la Nature orientée vélo en 2019, a eu lieu ce 3 juin 2023, journée mondiale pour le vélo. Celle-ci a permis d'attirer les jeunes et les familles autour de la thématique vélo via une animation de freestyle, de présenter les activités des associations et acteur·ices du vélo à Ivry, et de tenir un atelier d'auto-réparation de vélo ainsi qu'une balade urbaine.

Lors de ces trois prochaines années, la Ville d'Ivry fera des recherches et prendra appui sur d'autres institutions pour voir ce qu'il est possible de mettre en place en soutien à la **cyclo-logistique** sur le territoire. Ceci dans l'objectif d'instaurer une action lors du plan vélo prochain.

Enfin, un travail de **synergie entre les acteur·ices du vélo à Ivry et les services de la Ville accueillant du public** est initié, afin de permettre aux structures Ville de proposer plus d'activités et de temps d'échanges en lien avec le vélo et aux acteur·ices du vélo d'être plus visibles et d'atteindre de nouveaux publics. Une première réunion afin de faire se rencontrer toutes les forces en présence est prévue d'ici fin 2023.

## **Conclusion :**

Fruit d'un travail collaboratif, le Plan Vélo de la Ville d'Ivry-sur-Seine a pour ambition d'insuffler une dynamique de travail transversale autour du vélo dans l'optique d'augmenter la part modale du vélo à Ivry.

Ainsi le travail amorcé pour l'élaboration de ce document se continuera dans les années à venir pour la mise en œuvre des actions annoncées et leur suivi ainsi que pour l'étude de nouveaux projets.



**ANNEXE – Synthèse des chiffrages estimés**

**Aménagements**

Echéance	Aménagements concernés et chiffrage estimé en TTC
<b>prévus en 2023</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zone de rencontre rue Raymond Lefèvre, rue de la Paix, Sentier des Herbeuses, Impasse des Herbeuses et Impasse Vérollot (≈ 9 000€)</li> <li>• Zone de rencontre Impasse de Gournay et Tellier (≈ 3 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rue Georges Trudin, rue Pierre Honfroy, rue Ferdinand Roussel et Sentier des Malicots (≈ 9 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rue Bernard Palissy (≈ 3 000€)</li> <li>• DSC rue Pierre Brossolette (≈ 1 000€)</li> </ul>
<b>proposés pour 2024</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de vitesse rue Amédée Huon / Gagnée (≈ 40 000€)</li> <li>• Travail sur le plan de circulation et insertion cyclable secteur Lamant-Coutant (≈ 20 000€)</li> <li>• DSC rue Gabriel Péri (a minima tronçon d’Estienne d’Orves – Francisco Ferrer) (≈ 1 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rues adjacentes au collège et groupe scolaire rue Chaussinand (≈ 9 000€)</li> <li>• Aménagement de vitesse Boulevard de Brandebourg (≈ 10 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rue Louis Rousseau entre l’av. Georges Gosnat et la rue Voltaire (≈ 3 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rue des Petits Hôtels (≈ 3 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rue Elisabeth (≈ 3 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rue de l’Avenir et Impasse Parson (≈ 3 000€)</li> </ul>
<b>proposés pour 2025</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Travail sur le plan de circulation rue Jules Ferry (≈ 2 000€)</li> <li>• Aménagement de vitesse rue Saint Just entre Raspail et les voies ferrées (≈ 5 000€)</li> <li>• Aménagement cyclable à définir rue Marat (≈ 100 000€)</li> <li>• Aménagement cyclable à définir rue Molière (≈ 115 000€)</li> <li>• Aménagement cyclable à définir rue Trémoulet (≈ 35 000€)</li> <li>• Zone de rencontre rue Gustave Simonet (≈ 3 000€)</li> <li>• Zone de rencontre impasse des Hautes Bornes (≈ 1 500€)</li> </ul>
<b>Proposé pour 2026</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aménagement de vitesse avenue Jean Jaurès (≈ 10 000€)</li> <li>• Aménagement de vitesse rue Ernest Renan (≈ 40 000€)</li> <li>• Aménagement de vitesse rue des Lampes (≈ 20 000€)</li> <li>• Aménagement de vitesse rue Monmousseau (≈ 10 000€)</li> <li>• Aménagement de vitesse rue Maurice Gunsbourg côté Seine (budget ZAC Confluences)</li> <li>• Aménagement séparatif rue Baudin (≈ 45 000€)</li> </ul>

**Stationnement & Jalonnement vélo**

2023 : 4000€ (arceaux) + 600€ (jalonnement)

2024 : 4000€ (arceaux) + 20 000€ (abris)

2025 : 4000€ (arceaux)

2026 : 4000€ (arceaux) + 20 000€ (abris)

**SRAV**

2023 : 13 000€ en fonctionnement (interventions et révision des vélos) et 3000€ en investissement

2024 : 25 000€ en fonctionnement (interventions et révision des vélos)

2025 : 25 000€ en fonctionnement (interventions et révision des vélos)

2026 : 25 000€ en fonctionnement (interventions et révision des vélos)