

PLAN VELO DE LA VILLE D'IVRY-SUR-SEINE



Sommaire :

- I. Contexte
- II. Diagnostic Cyclable
- III. Démarche collaborative
- IV. Plan d'actions

I. Contexte

Volonté politique et inscription dans un contexte global :

Dans le chapitre du Projet d'action municipale 2014-2020 intitulé « Des déplacements facilités dans une ville apaisée », la Municipalité indique vouloir « travailler à faciliter et à améliorer les circulations, notamment à pied, à vélo [et] en transport collectif », en impulsant notamment une politique de développement durable et en œuvrant pour la circulation des vélos, au travers de l'aménagement « d'un réseau continu et sécurisé de pistes cyclables ».

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, majoritaires dans les déplacements en Ile-de-France¹, 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 dans le cadre du Grenelle de l'environnement de diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2020, et de les diviser par 4 d'ici à 2050, puisqu'on sait que le secteur des transports au sens large (route comprise) contribue à plus du ¼ des émissions de GES. Cela s'inscrit également en termes de calendrier dans l'engagement gouvernemental en faveur d'un Plan Vélo national annoncé le vendredi 14 septembre 2018. Par ailleurs, le PDUIF² 2014-2020 fixe des objectifs importants de report modal vers les modes actifs et nous incite donc à mettre en œuvre un certain nombre de mesures en faveur du vélo.

Territoire :

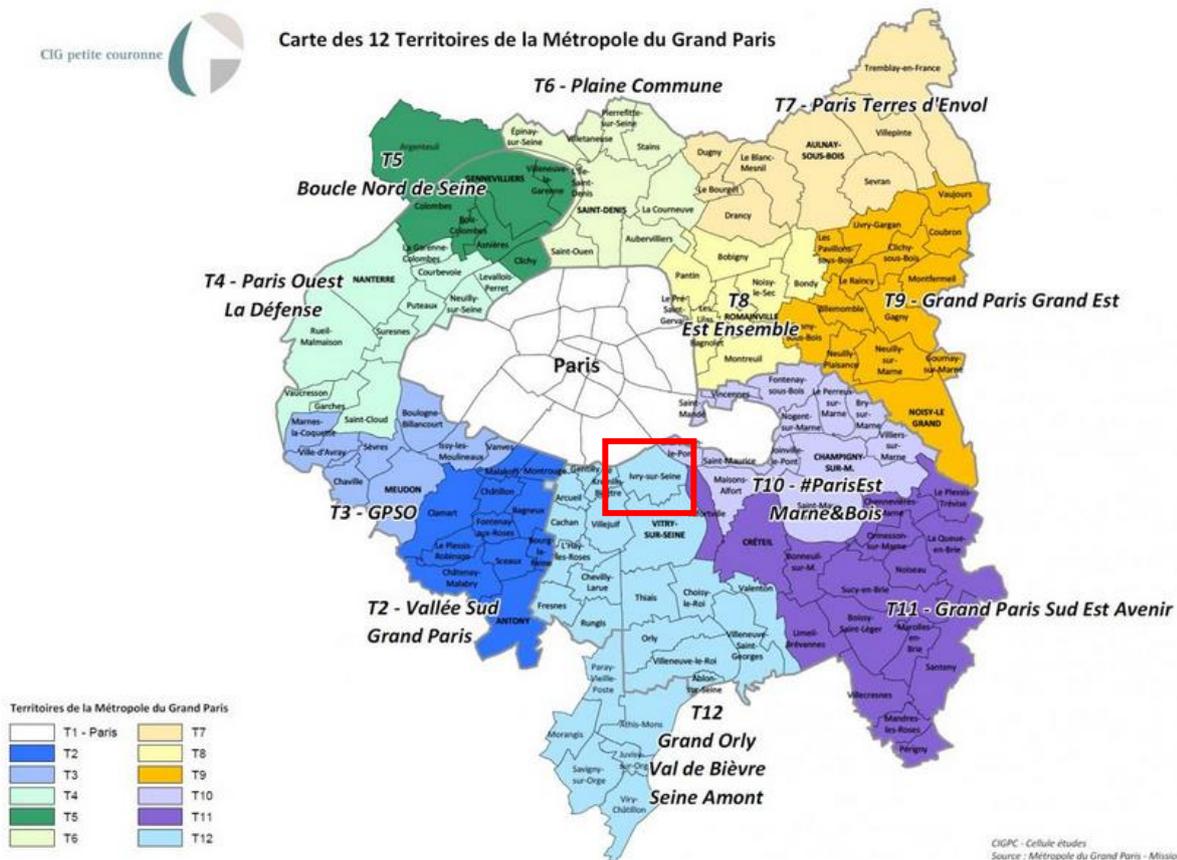
Située en première couronne parisienne dans le Département du Val-de-Marne et l'Etablissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre, la Ville d'Ivry-sur-Seine accueille plus de 60 000 habitants.

¹ En Ile-de-France, les trajets de moins de trois kilomètres représentent deux tiers des déplacements, selon l'enquête globale transport 2010, 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 4.4 km. Pour les déplacements effectués en voiture uniquement, la portée moyenne est courte également : 6.1 km.

² Plan de Déplacements Urbains d'Île-de-France

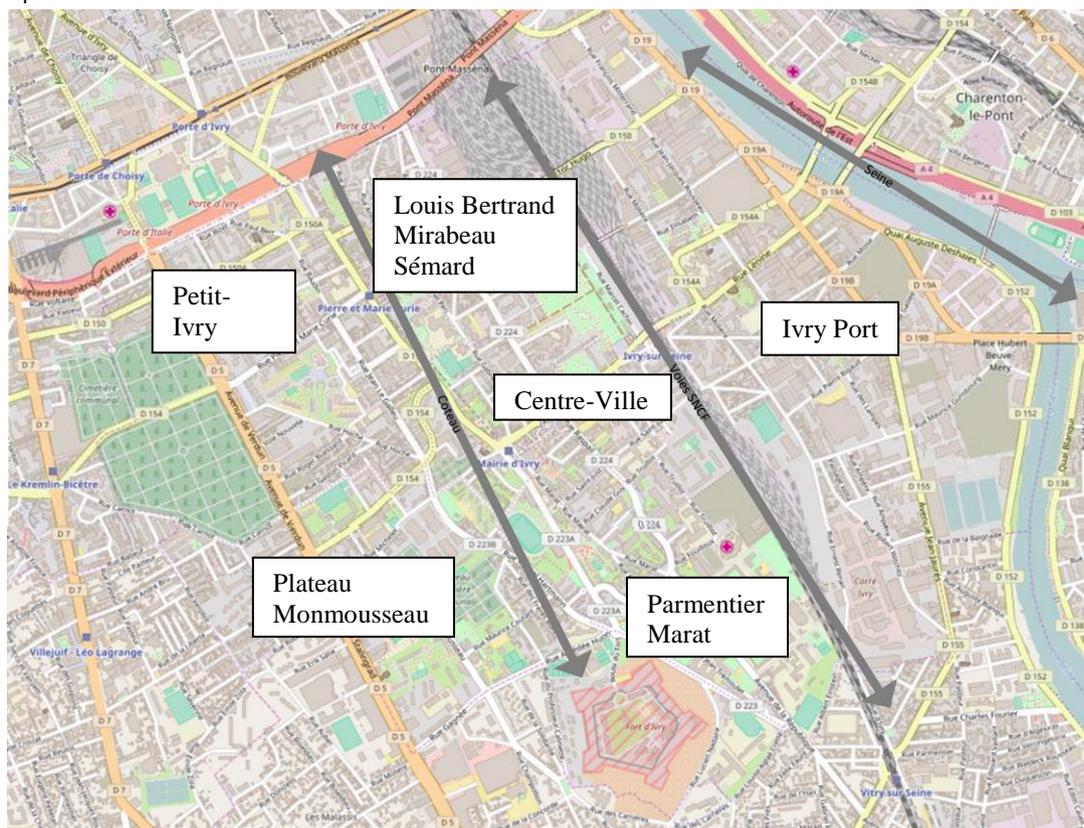


Carte des 12 Territoires de la Métropole du Grand Paris



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 / Sémard, 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

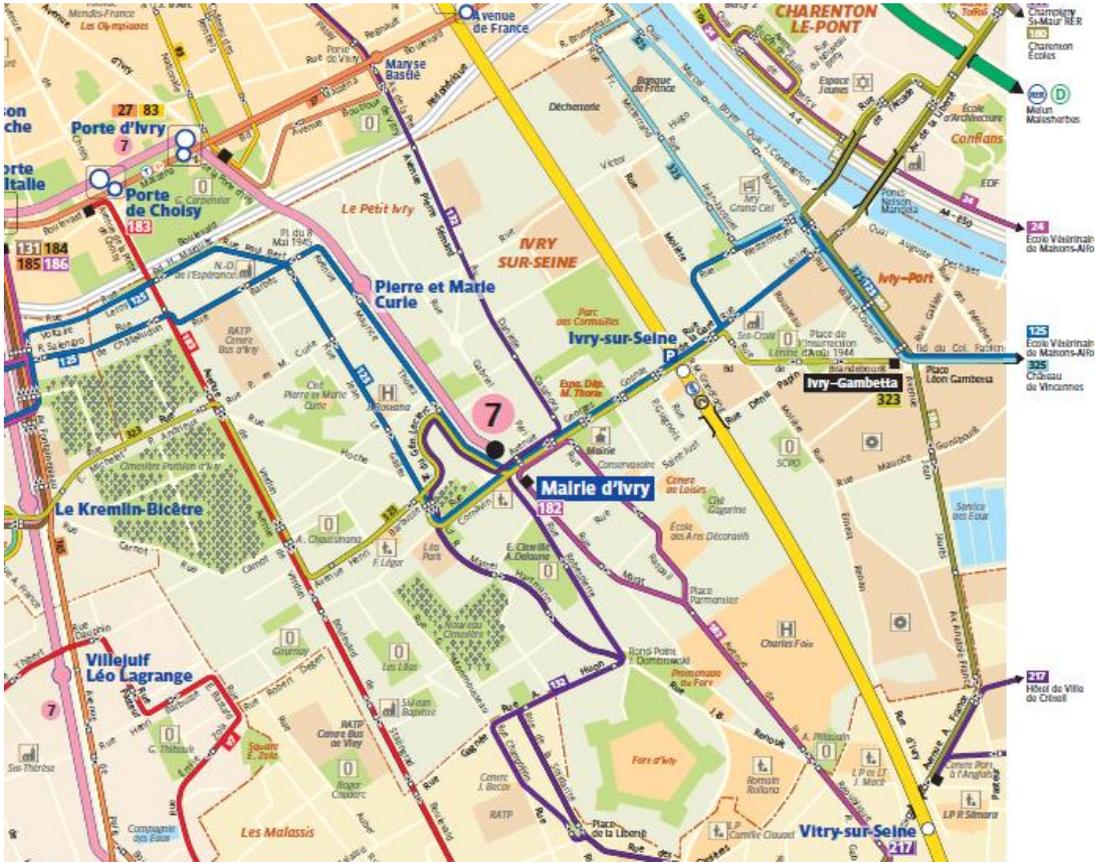
La commune est en développement, avec des projets urbains dont l'un des plus grands projets d'aménagement de la région parisienne : Ivry Confluences, dans le quartier Ivry-Port. L'objectif est d'y développer l'emploi pour diminuer les déplacements domicile-travail et de favoriser la mixité sociale via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

La population est ainsi en croissance tout en restant très populaire avec un taux de pauvreté à 25% contre 14% à l'échelle nationale et une densité importante à 9 962 hab/km².

Infrastructures de transport :

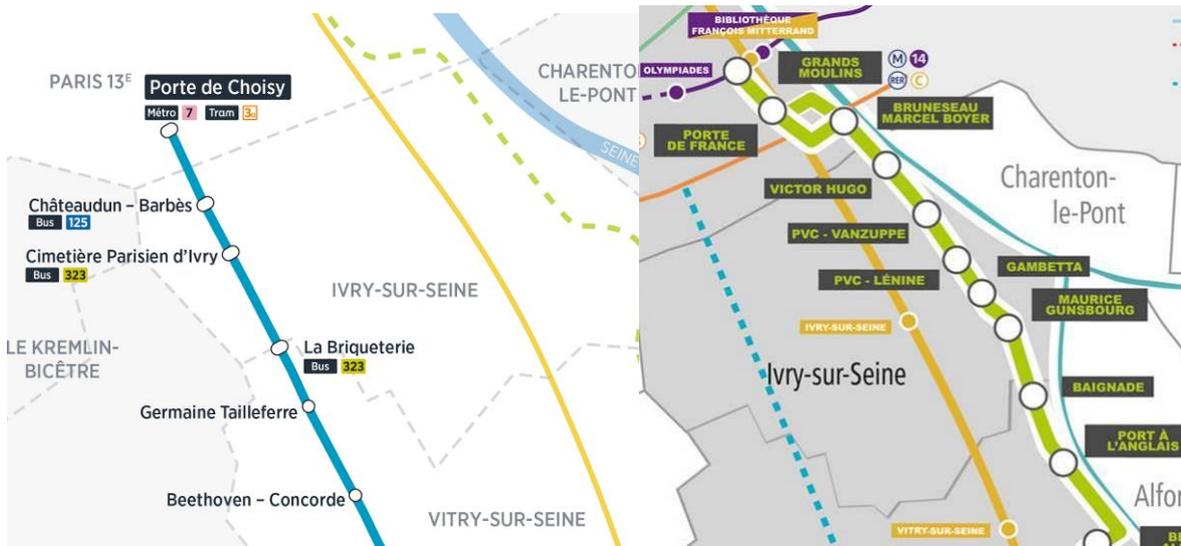
Ivry-sur-Seine est desservie par le RER C en son cœur. Deux stations de la ligne 7 du Métro sont également présentes sur le territoire : Pierre et Marie Curie ainsi que Mairie d'Ivry. 8 lignes de bus maillent ensuite tous les quartiers et les relient aux communes alentours.

-5-



Plan des transports publics à Ivry-sur-Seine

De grands projets de transports publics sont en cours afin d'améliorer la desserte du territoire communal : un nouveau tramway, le Tram 9, desservira à l'horizon 2021 l'Ouest du territoire sur l'avenue de Verdun et de Stalingrad, depuis la Porte d'Ivry jusqu'à la ville d'Orly. A l'horizon 2022, le TZen5, bus à haut de niveau de service intégralement en site propre circulant de BNF à Paris 13^{ème} jusqu'à Choisy-le-Roi, desservira Ivry Port via le boulevard Paul Vaillant Couturier et l'avenue de l'Industrie.

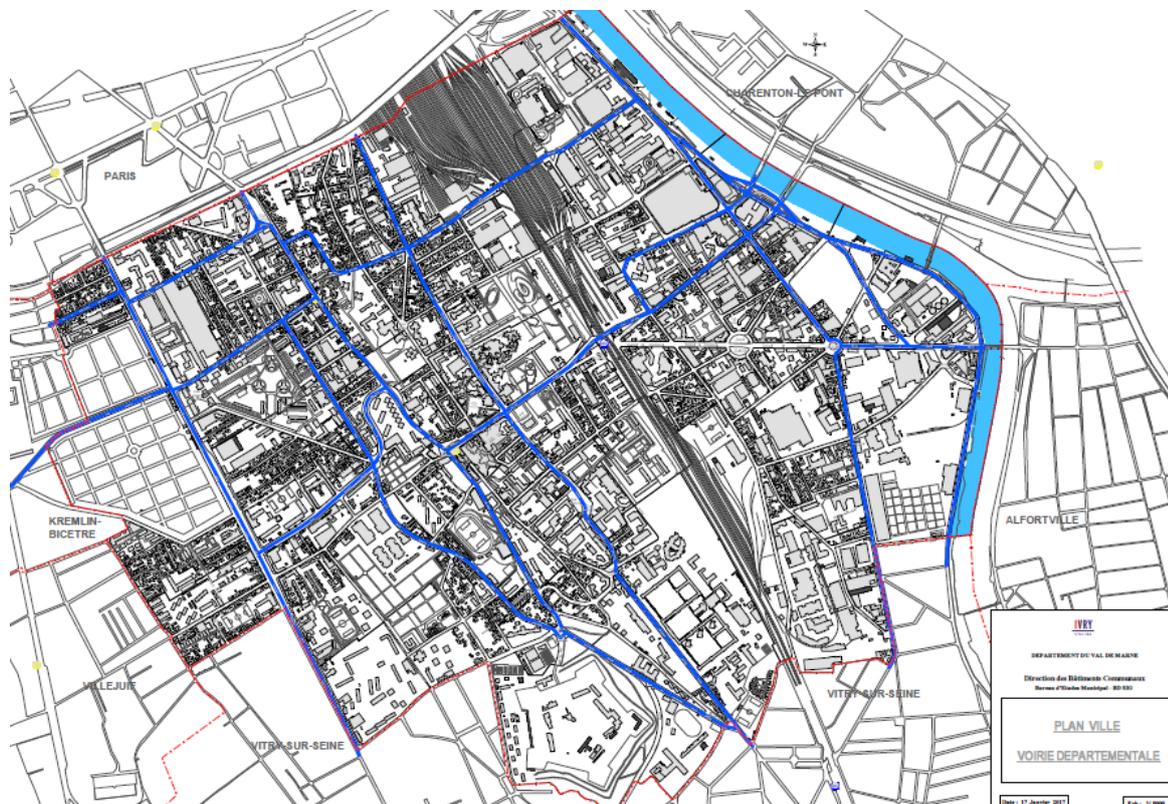


Tracé du futur Tram9

Tracé du futur TZen5

-6-

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.

-7-

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 CO₂ 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 CO₂ 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 presque toujours 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 2010 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 4,4 km. Pour les déplacements effectués en voiture uniquement, la portée moyenne est courte également : 6,1 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 à la majorité des besoins de mobilité en réalisant d'importantes économies.

4. Une urgence face au dérèglement climatique

Le diagnostic Climat-Energie effectué sur la Ville en 2007 indiquait que le second plus gros poste d'émission de gaz à effet de serre après les bâtiments était imputable à la mobilité quotidienne et exceptionnelle avec 80 000 tonnes équivalent CO₂ émises sur l'année 2006, soit 33% des émissions totales. En ce qui concerne la mobilité du quotidien, 85% des émissions de gaz à effet de serre 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.

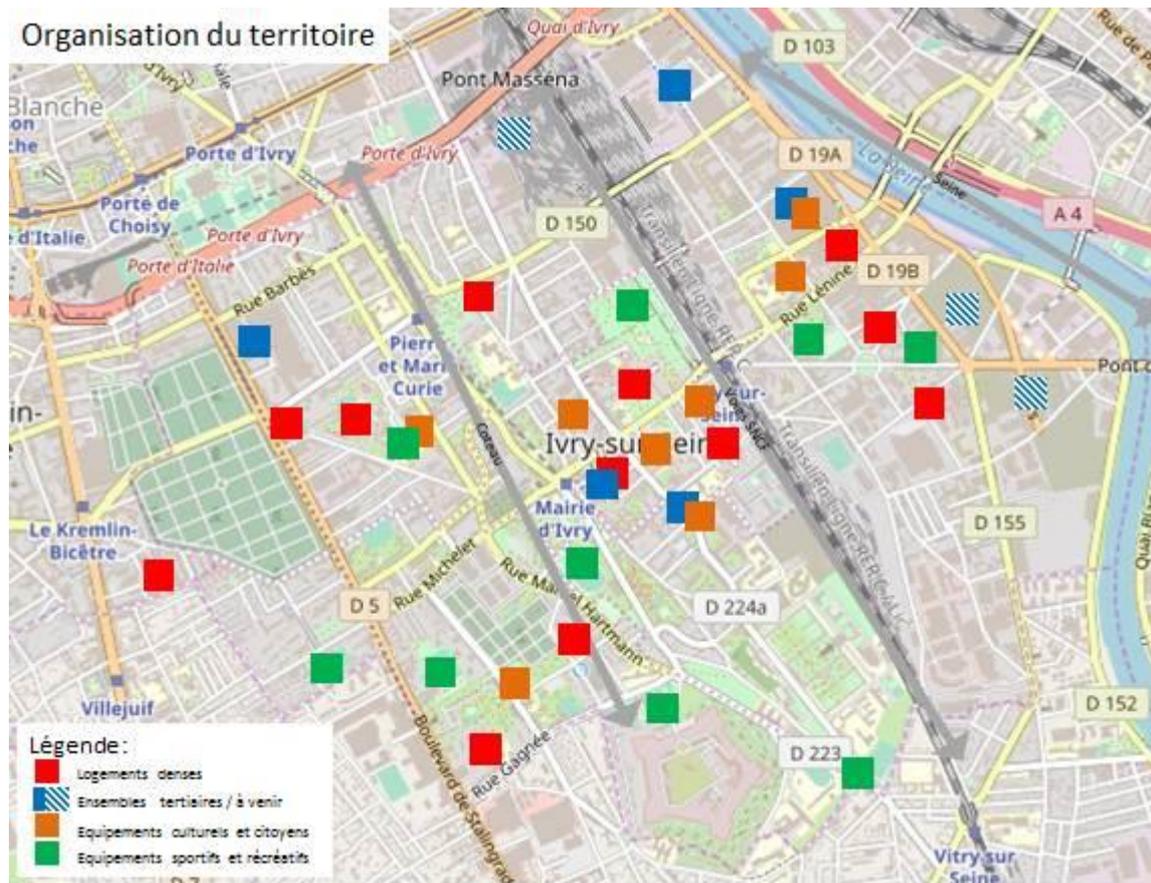
5. Des transports publics et une circulation routière moins saturés

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...).

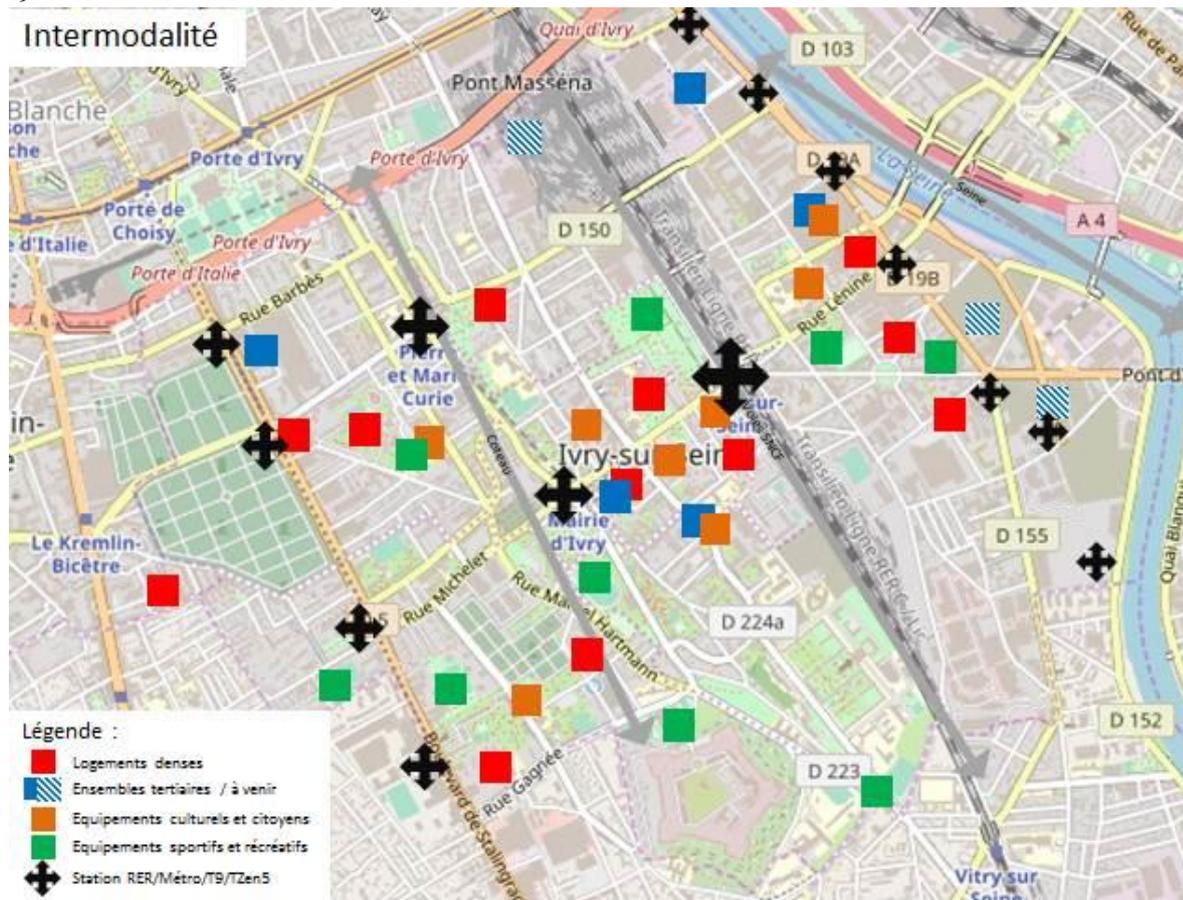
La petite couronne, et donc la ville d'Ivry, étant particulièrement touchée par les embouteillages, une généralisation de la pratique quotidienne du vélo participerait à la qualité de vie de l'ensemble des ivryens.

II. Diagnostic cyclable

La ville d'Ivry a de nombreux atouts en faveur de la pratique d'une mobilité à vélo.
Tous les pôles générateurs de déplacements sont situés sur le territoire d'une ville compacte dont la plus grande largeur ne dépasse pas 3,3 kilomètres.



De plus, le territoire est bien maillé en transport publics, si bien que des trajets de rabattements sont aisés et facilités par la présence de transports lourds : RER C et métro 7 et l'arrivée prochaine du Tram9 et du TZen5.

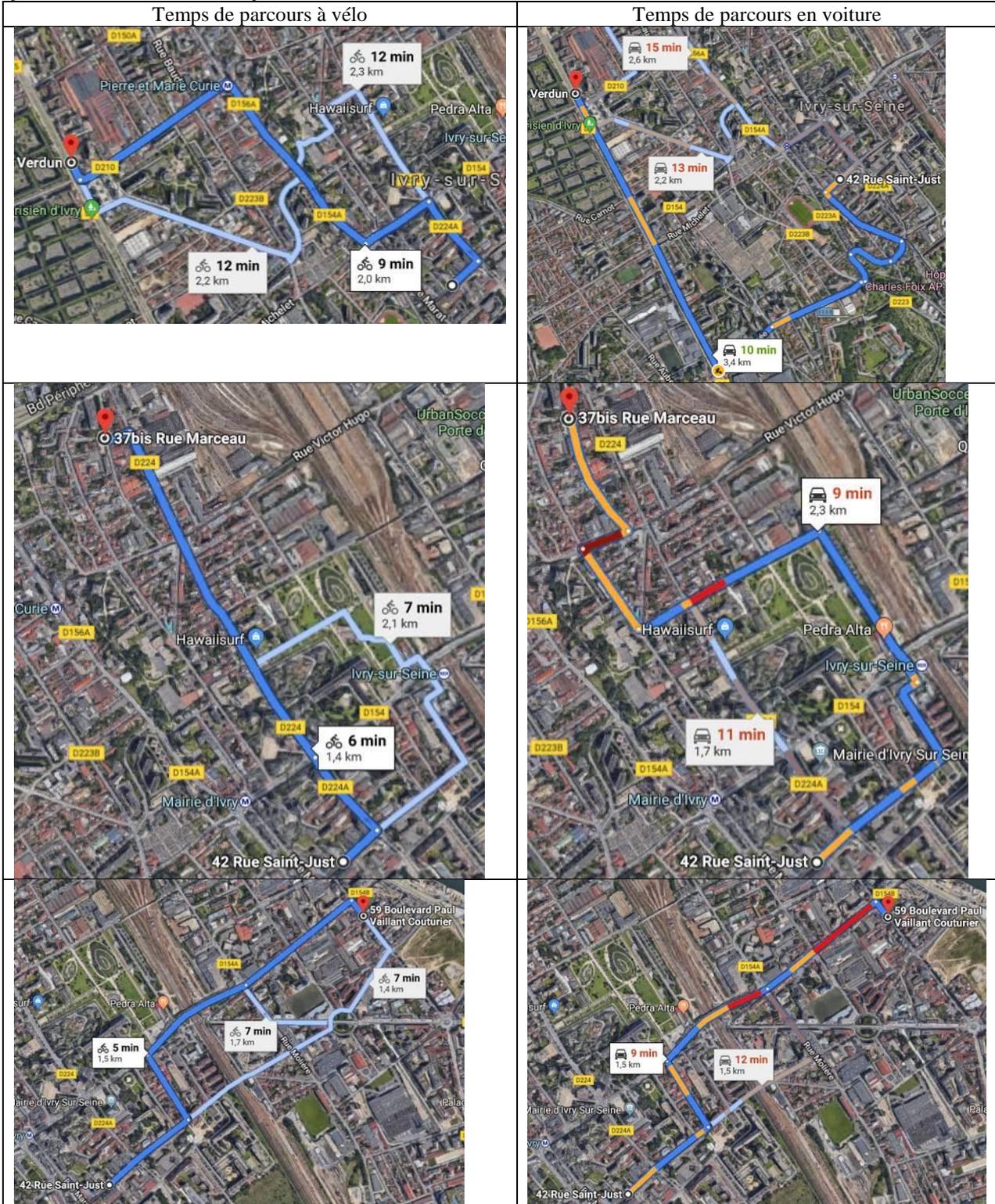


Cependant, comme souligné, la morphologie du territoire peut freiner la pratique du vélo avec un faisceau ferré très large à certains endroits et traversé en seulement 5 points, ainsi qu'un coteau imposant un dénivelé de 30 mètres environ.

Malgré tout, du fait de la trame viaire constituée de nombreux sens uniques, de la congestion fréquente sur certaines voies ainsi que des contraintes de stationnement selon les quartiers, un trajet interne à la ville est le plus souvent plus rapide réalisé à vélo qu'en voiture. En effet, les cyclistes bénéficient intrinsèquement et réglementairement de facilités de circulation et donc d'une meilleure perméabilité grâce aux panneaux cédez-le-passage au feu, aux doubles-sens cyclables et aux nombreux emplacements de stationnement vélo.

-10-

Comparatif de temps de trajet vélo/voiture sur des itinéraires dans différents quartiers de la ville – calculé le 10 avril à 17h30, le trajet à vélo étant systématiquement plus court, y compris en intégrant le franchissement de la voie ferrée ou du coteau :



-11-

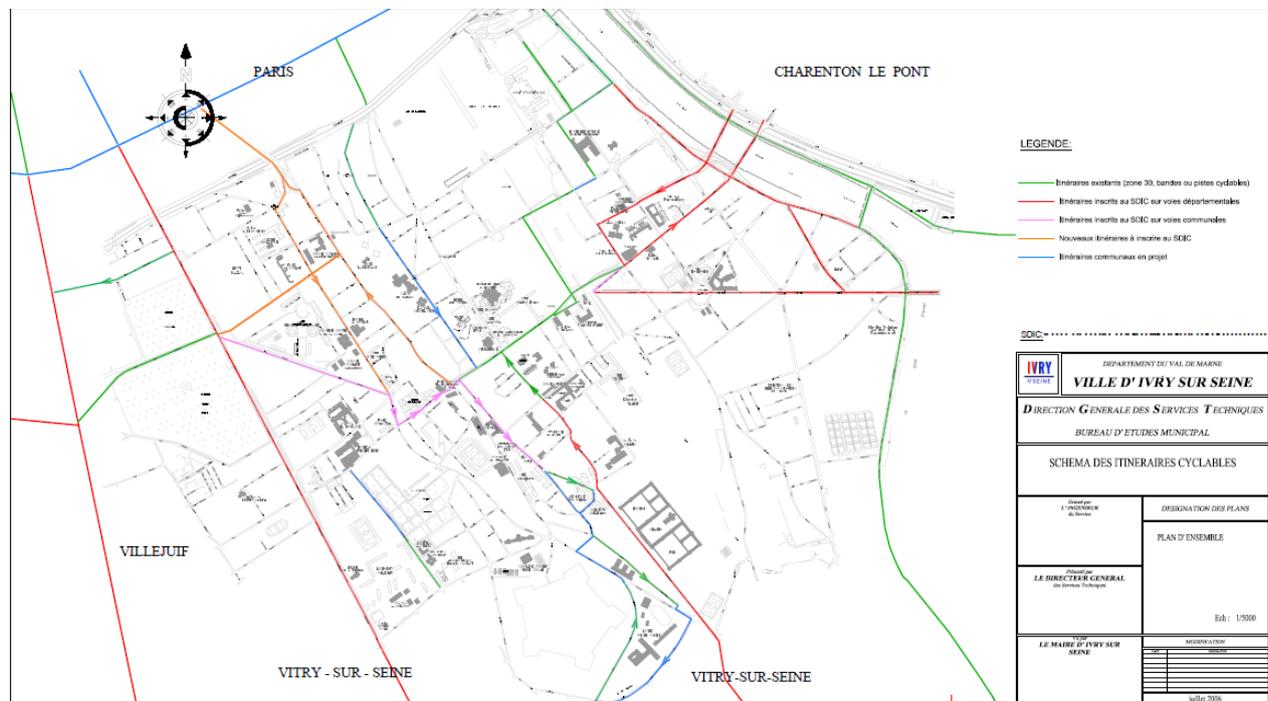
Les itinéraires cyclables et l'apaisement de la circulation :

Comme cela est visible sur les plans ci-dessous, le réseau cyclable de la ville s'est largement développé depuis plus d'une dizaine d'années.

Au lancement du dernier Plan Vélo en septembre 2009, la Ville comptait 2,95 km d'itinéraires cyclables apaisés sur voiries communales et 2,3 km sur voiries départementales soit 5,25 km en tout. Cela inclut les itinéraires cyclables aménagés mais aussi les zones 30 et 20, où le différentiel de vitesse réduit permet la cohabitation des cyclistes avec les véhicules motorisés.

L'objectif était alors d'atteindre 10 km, ce qui a largement été dépassé depuis avec en janvier 2018 9,5 km d'itinéraires cyclables aménagés et plus de 7 km de zones 30 et 20 sur toute la Ville, soit 16,5 km d'itinéraires cyclables apaisés.

Cela comprend des voies rénovées dans le cadre de la ZAC Ivry Confluences, qui promeut une hiérarchisation des voies faisant la part belle aux rues à 30 km/h, des projets menés par le Département ainsi que des aménagements sur voiries communales. Un itinéraire sécurisé nord-sud et est-ouest a ainsi été travaillé.



Itinéraires cyclables existants et en projet en 2006



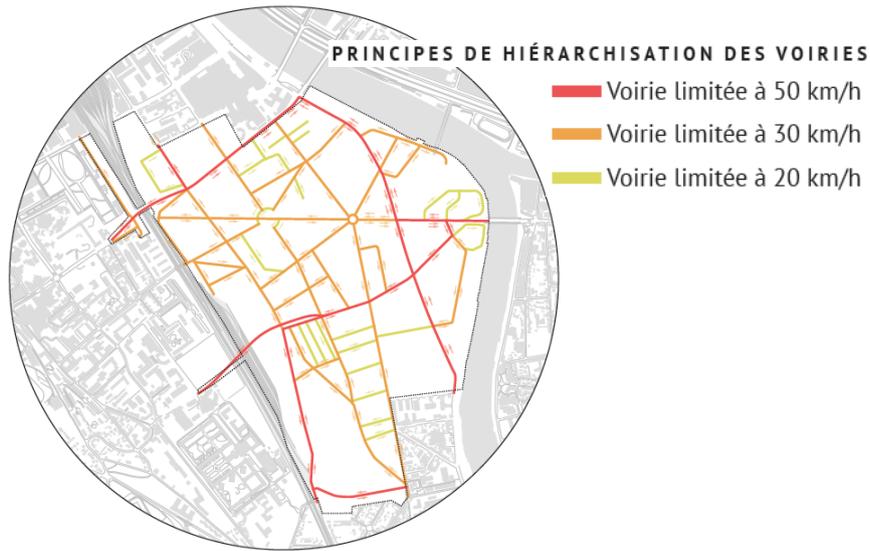
Itinéraires cyclables existants et en projet en 2018

Légende :

	Aménagement cyclable (piste/bande/DSC)
	Aménagement cyclable en projet (piste/bande/DSC)
	Circulation apaisée (30 km/h ou zone de rencontre)
	Circulation apaisée en projet (30 km/h ou zone de rencontre)

En lien avec le Département du Val de Marne, la Ville a travaillé à la réalisation de grands itinéraires traversant Nord-Sud et Est-Ouest, permettant une circulation rapide des cyclistes pour la réalisation de grandes distances³.

³ Un plan du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC), ainsi qu'un plan de ses itinéraires structurants, sur l'ensemble du Département du Val de Marne sont disponibles en annexe



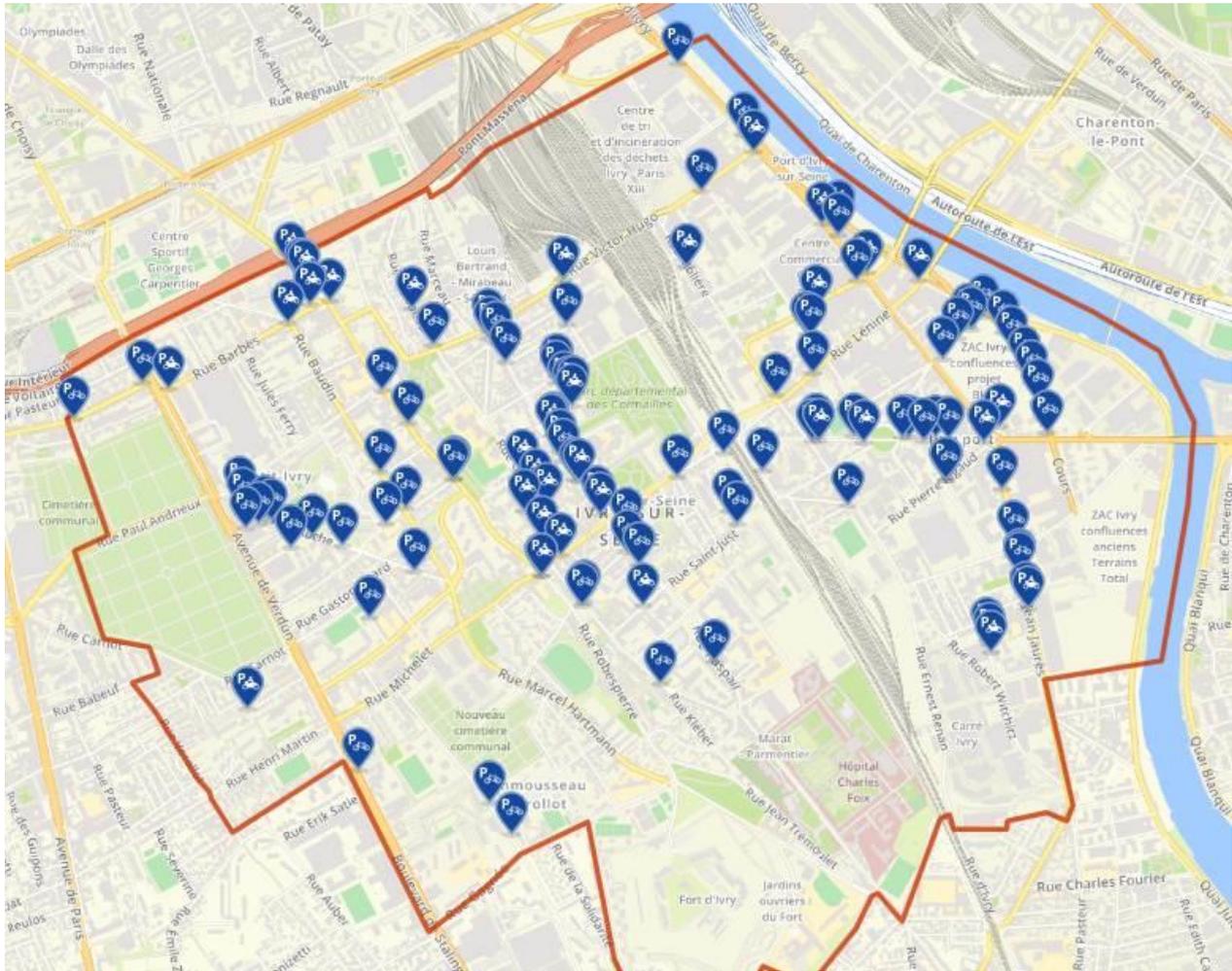
Par ailleurs, les **cédez-le-passage cyclistes au feu** permettent de réduire les distances de trajet des cyclistes et d'assurer ainsi une meilleure perméabilité des quartiers aux vélos. Ils permettent en outre parfois d'éviter les grands axes qui peuvent être anxiogènes pour rester sur les voies secondaires. La Ville a ainsi équipé 12 carrefours à feu en octobre 2015.



Le stationnement vélo :

La ville propose plus de 440 arceaux vélo aux cyclistes pour leurs arrêts de courte durée sur l'espace public, dont 273 supplémentaires installés depuis 2016.
Une carte interactive sur le site de la Ville : <https://ivry.plan-interactif.com/fr>, permet de consulter les emplacements de ces arceaux.

-15-



Légende :

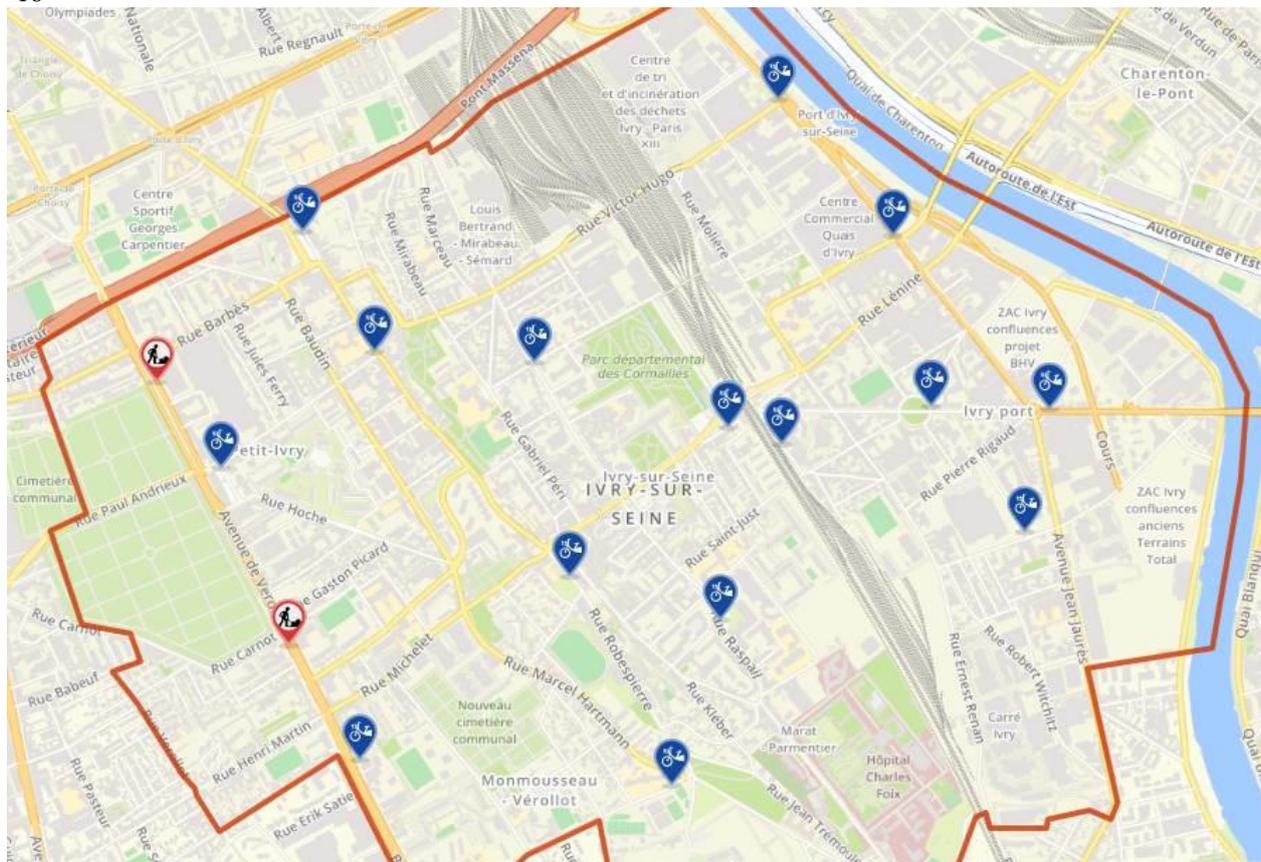
	Stationnement moto
	Stationnement vélo

Pour le stationnement de plus longue durée et afin de faciliter l'intermodalité, trois abris à vélo Véligo sont accessibles :

- 1 sécurisé à la gare RER, temporairement déposé pour les travaux de mise en accessibilité
- 2 simples aux 2 stations de métro de la Ville, Pierre et Marie Curie et Mairie d'Ivry

Services vélos :

La ville promeut la pratique du vélo pour toutes et tous via l'investissement dans le service Vélib' mis en œuvre par le Syndicat Mixte Autolib'-Vélib' Métropole. Ce système de vélos en libre-service permet d'effectuer des trajets en trace directe en prenant un vélo dans une station et en le déposant dans une autre sur toutes les communes participantes sur le territoire de la Métropole. Cela permet aux ivryens de s'essayer au vélo sans avoir à en acheter un, de réaliser des trajets occasionnels, ou tout autre usage. 17 stations sont installées sur l'ensemble du territoire ivryen notamment pour permettre le maillage avec le territoire de Vitry-sur-Seine.



Les 17 stations Vélib' de la Ville, dont 2 sont encore en travaux au 1^{er} semestre 2019

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



Urbanisme :

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville d'Ivry impose des règles de construction qui favorisent la pratique du vélo.

En termes de stationnement, des espaces dédiés aux vélos doivent quasi-systématiquement être prévus dans les constructions neuves ou lors d'une extension ou d'un changement de destination d'un bâtiment. Le PLU définit également la qualité de l'emplacement : clôt, couvert et éclairé, en rez-de-chaussée de préférence, ou à défaut au premier sous-sol, à moins de 50m de l'entrée du bâtiment et disposant d'attache-vélos.

En termes de construction, la densité est permise, avec des hauteurs maximales assez élevées, notamment à proximité des transports publics lourds et une volonté d'alignement du bâti sur la voie et les parcelles adjacentes.

-17-

Ivry, employeur engagé :

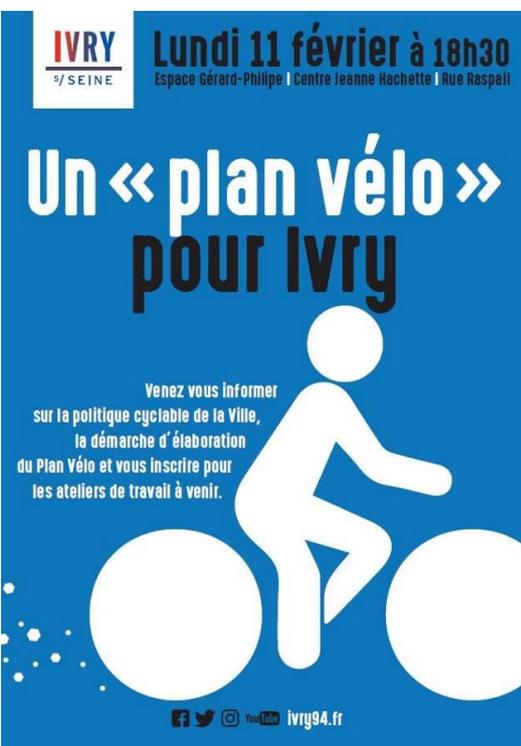
La Ville s'est engagée dans une démarche de Plan de Déplacement de l'Administration en 2009 et a ainsi réfléchi à la réduction de l'usage individuel de la voiture par ses agents. Une des solutions mise en œuvre a été de proposer des vélos de service. 11 vélos sont à disposition des agents depuis 2011 afin qu'ils puissent ainsi réaliser leurs déplacements professionnels. 11 vélos à assistance électrique sont venus renforcer cette offre à l'été 2018. Certains vélos sont proposés en pool au garage municipal tandis que d'autres sont répartis dans les différents sites techniques de la Ville.



VAE de service au garage municipal de la Ville

En 2019, la Ville s'est engagée dans une démarche de mise à jour du Plan de Déplacement de l'Administration, désormais nommé Plan de Mobilité depuis la Loi de Transition énergétique pour la Croissance verte d'août 2015. De nouvelles actions seront donc mises en œuvre à l'issue de cette mise à jour, en concertation avec les agents municipaux.

III. Démarche collaborative

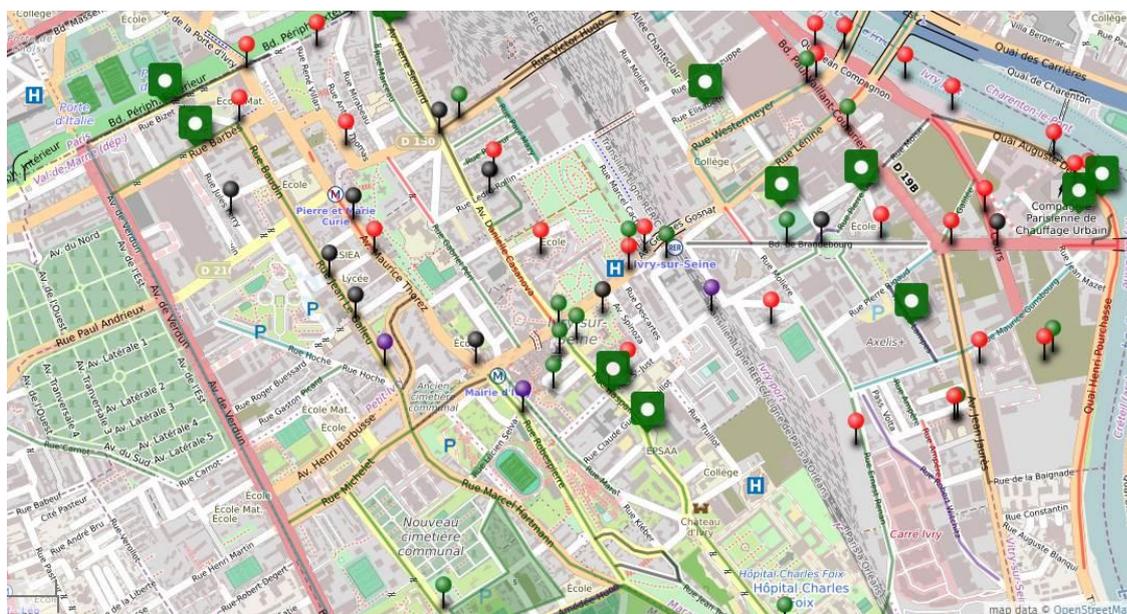


Pour avancer dans l'élaboration du Plan Vélo, les usagers et associations de cyclistes ont été associés lors de trois réunions ou ateliers qui se sont tenus entre février et juin 2019.



Lancement du Plan Vélo le 11 février 2019

Les échanges ont permis de présenter bilan et objectifs, et surtout de recueillir le diagnostic d'usage des habitants et des associations afin d'en dégager les actions prioritaires de ce plan d'actions en fonction des possibilités techniques et financières de la Ville. Des techniques d'animation innovantes ont pu être mises en pratique afin de faire ressortir de manière efficace les avis de chacun et les priorités partagées par toutes et tous.



Contributions au diagnostic d'usage recensées dans le cadre de la démarche collaborative d'élaboration du Plan Vélo, consultable sur https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/plan-velo-ivry-sur-seine_292668#15/48.8103/2.3945



Vues prises lors de l'atelier du 12 mars 2019

L'ensemble des résultats de ces ateliers de travail sont consultables en annexe du présent document.

La Ville lance dans la continuité de cette concertation le Collectif Local des Usagers de la Bicyclette (CLUB), un collectif d'habitants et usagers intéressés pour suivre la mise en œuvre et l'évolution du Plan Vélo. Son rôle sera de co-construire les actions du Plan Vélo, de se réunir par thématique pour élaborer avec la Ville le contenu plus précis des axes de travail identifiés, de donner son avis sur les aménagements cyclables prévus. Il pourra également se réunir de manière autonome s'il le souhaite pour travailler des problématiques spécifiques qui lui importent afin de les proposer à la Ville. La Ville organisera des réunions d'information à minima semestrielles, présidées par Stéphane Prat, Maire Adjoint à l'écologie urbaine et à la transition énergétique, avec le CLUB, afin de faire un état des lieux de l'avancement du Plan côté Ville et de recueillir retours et propositions pour pouvoir amender les projets. Cela permettra de faire passer des informations aussi bien de la Ville au CLUB qu'inversement.

En parallèle, des réunions techniques de suivi permettront d'associer les partenaires techniques tels que le Département et d'autres services de la Ville en fonction des sujets en cours. Cette instance se réunira selon les besoins au fur-et-à-mesure du projet et sera pilotée par la Direction des Espaces Publics.

IV. Plan d'actions

La Ville d'Ivry-sur-Seine souhaite mettre en place 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.

Objectifs du Plan Vélo 2019 :



1

- La volonté première est de **travailler autrement sur les projets vélo en lien avec le Collectif Local des Usagers de la Bicyclette (CLUB)**. Ce plan d'action entérine une réflexion partagée autour de différents sujets à mettre en place. La Ville souhaite en effet développer des projets autour du vélo, mais en prenant en compte l'avis des habitants et associations cyclistes du territoire. Pour cela, des groupes de travail seront mis en place pour faire participer les citoyens et leur permettre de porter des initiatives. De plus, les projets d'aménagements cyclables de la Ville seront soumis pour avis au CLUB.



2

- Ensuite, la Ville souhaite **accélérer la réalisation du réseau cyclable** en :
 - ne limitant pas sa mise en oeuvre aux opérations de requalification de voirie,
 - se donnant un objectif affiché de création d'itinéraires cyclables en rues à 30 km/h et aménagements cyclables propres, à la fois sur voies départementales et communales. L'objectif est d'augmenter le linéaire d'itinéraires cyclables de 40 à 50% en 4 ans d'ici 2024 avec 6 à 8 kilomètres supplémentaires (16,5 kilomètres en janvier 2018),
 - s'inscrivant dans une logique de continuité des itinéraires sur les grands axes et d'apaisement de la circulation sur le reste du territoire, permettant de mixer les usages.



3

- En parallèle et dans l'optique de construire une politique globale, la Ville souhaite **promouvoir la pratique du vélo** par des actions diversifiées sur les plans de la communication, des services aux cyclistes et de l'apprentissage du vélo.

-21-

Aménagements cyclables :

Objectif : des aménagements cyclables en vue d'améliorer le réseau armature de la ville vers les pôles de transport, les établissements scolaires et les zones d'emploi, ainsi que le maillage des quartiers pour des itinéraires vélos plus courts et efficaces.

La Ville va continuer à travailler en partenariat avec le Département du Val de Marne afin de développer le réseau cyclable. En plus de l'intégration habituelle d'itinéraires cyclables lors des rénovations de voirie, la Ville va échanger avec le Département pour voir dans quelle mesure il est possible de verser au SDIC (Schéma départemental des itinéraires cyclables) les itinéraires structurants identifiés par le CLUB. Par ailleurs, l'objectif dans le cadre du Plan Vélo est d'accélérer les réalisations cyclables. De ce fait, Ivry-sur-Seine va interroger le programme à venir de rénovation des voies du Département ainsi que leur planning, afin de voir quelles solutions d'attente en simple marquage, ou quels itinéraires alternatifs peuvent être mis en œuvre lorsque la rénovation de la voie n'est pas prévue dans les prochaines années.



Voies inscrites au Schéma départemental des itinéraires cyclables (dernière révision en 2017), et grands itinéraires identifiés à traiter en priorité



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 quasi-intégralement situés sur voies départementales, mis à part les tronçons des rues Baudin, Michelet et Cornavin. 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.

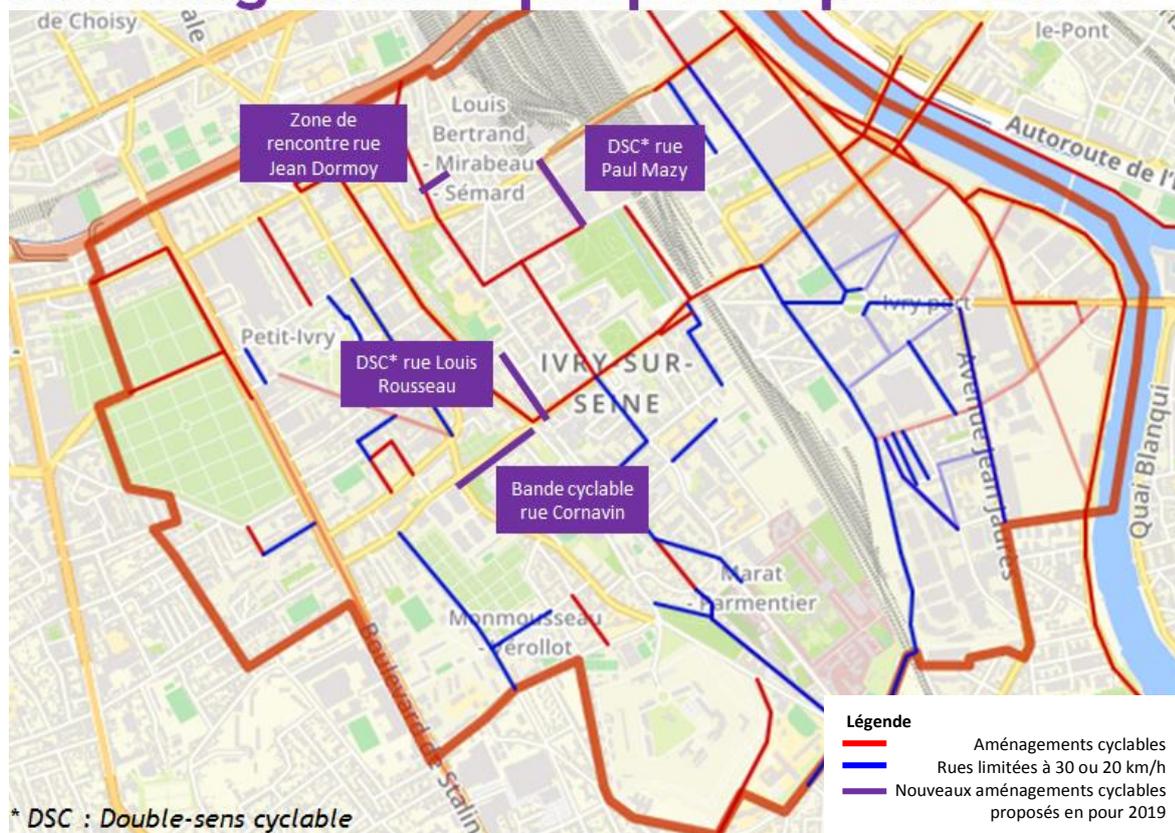
Cartographie des aménagements Ville proposés⁴

Légende :

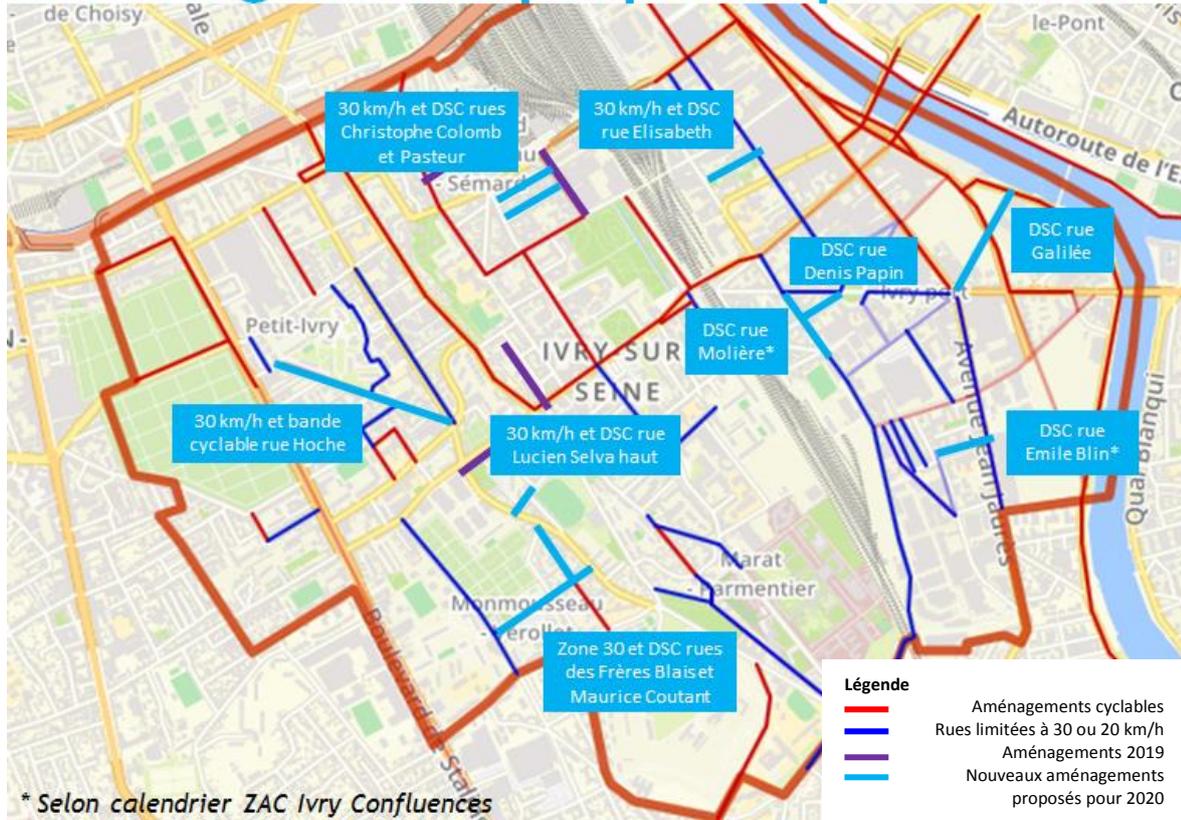
	Aménagement cyclable existant (piste, bande ou double sens cyclable)
	Zone de circulation apaisée existante (rues à 30 km/h, zone 30 et zone de rencontre - limitées à 20 km/h)
	Aménagements proposés en 2019
	Aménagements proposés en 2020
	Aménagements proposés en 2021
	Aménagements à étudier à plus long terme ou prévus dans le cadre d'Ivry Confluences

⁴ Une synthèse des aménagements Ville proposés est disponible sous forme de tableau en annexe

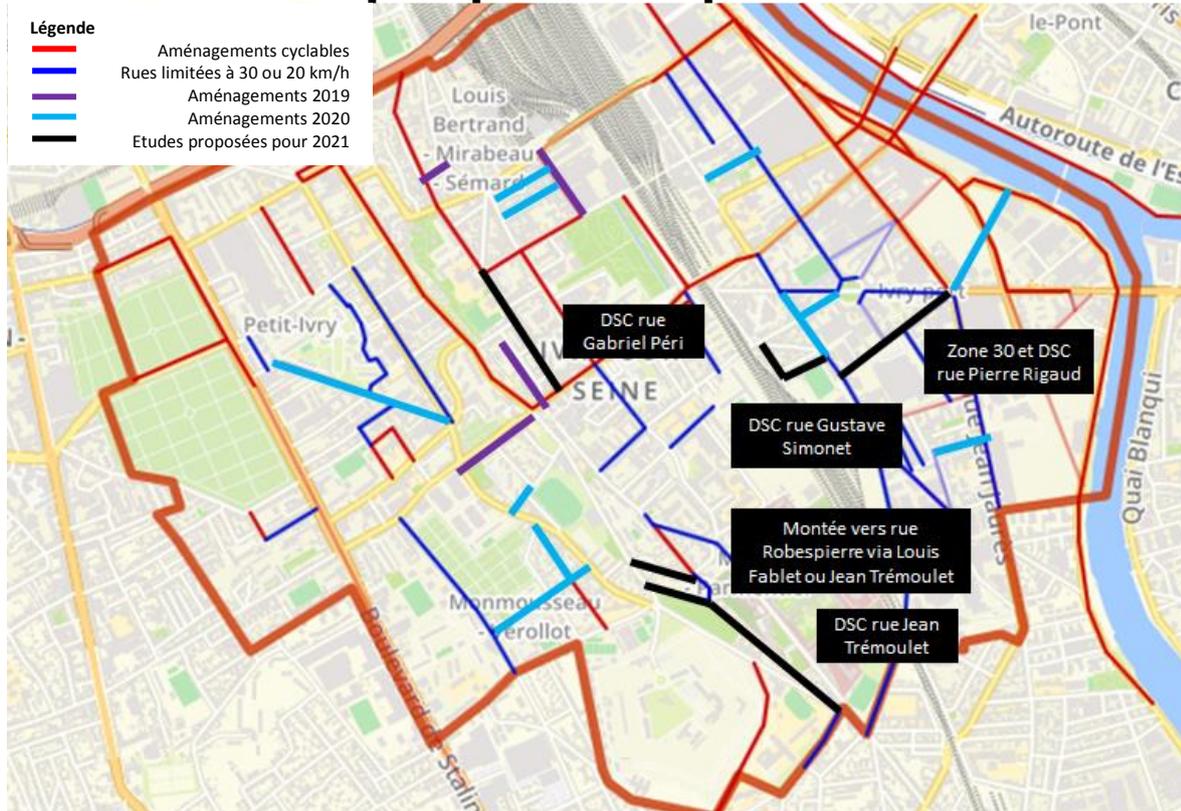
Aménagements proposés pour 2019



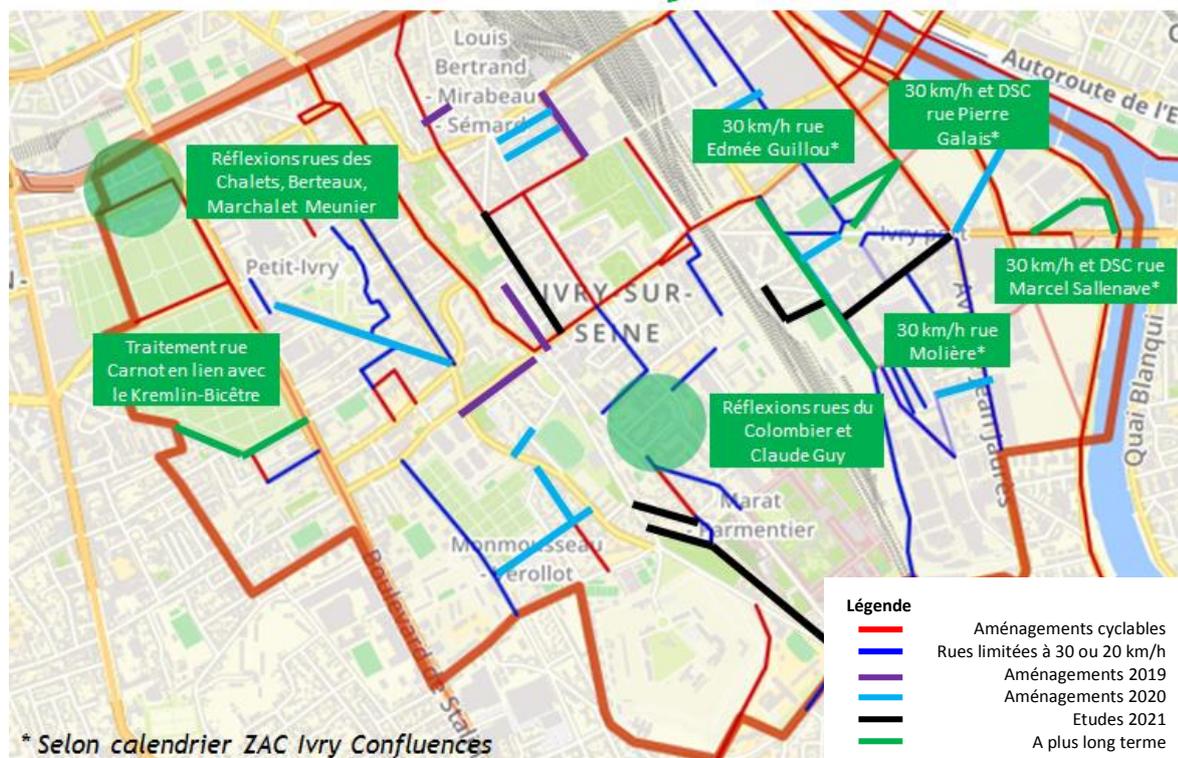
Aménagements proposés pour 2020



Etudes proposées pour 2021



A étudier à plus long terme ou prévu dans le cadre d'Ivry Confluences



Synthèse des aménagements Ville :

Echéance	Aménagements concernés et chiffrage estimé
prévus en 2019	<ul style="list-style-type: none"> • Bande cyclable rue Gaston Cornavin, ≈ 5800€ • Zone de rencontre rue Jean Dormoy, ≈ 500€ • Début de la généralisation des doubles-sens cyclables dans les rues à 30 km/h : rue Paul Mazy (228m, ≈ 1800€) et rue Louis Rousseau (243m, ≈ 750€)
proposés pour 2020	<ul style="list-style-type: none"> • Continuation de la généralisation des doubles-sens cyclables dans les rues à 30 km/h : rue Molière entre rue de la Révolution et boulevard de Brandebourg (225m, ≈ 600€), rue Emile Blin (165m, ≈ 600€), rue Galilée (financé). • Passage à 30 km/h et introduction d'un double-sens cyclable dans les rues Elisabeth (180m, ≈ 700€), Christophe Colomb (203m, ≈ 500€), Pasteur (213m, ≈ 600€) et la partie à sens unique de la rue Lucien Selva (95m, ≈ 900€) • Mise en zone 30 des rues Frères Blais et Maurice Coutant, mise à sens unique de la rue Maurice Coutant, et introduction de doubles sens cyclables dans ces deux rues (en cours de définition). • Mise à 30 km/h de la rue Hoche et introduction d'une bande cyclable dans les deux sens dans sa moitié nord (1,5 M€, financé)
proposés pour 2021	<ul style="list-style-type: none"> • Introduction d'un double-sens cyclable sur la rue Gabriel Péri entre la place Danton et l'avenue Georges Gosnat (454m, ≈ 1900€) • Double-sens cyclable rue Gustave Simonet (270m) associé à un fléchage (≈ 500€) • Traitement de la montée entre rue Marat et rue Robespierre : par exemple passage à 30 km/h des rues Louis Fablet et Jean Bonnefoix. Insertion d'une bande cyclable sur la partie haute de Jean Trémoulet à partir de la rue Jean Bonnefoix dans le sens montant et d'un double-sens cyclable dans sa partie basse. (≈ 2300€) • Mise à 30 km/h et double sens cyclable rue Pierre Rigaud (≈ 1300€)
A plus long terme	<ul style="list-style-type: none"> • Mise à 30 km/h et double sens cyclable rue Pierre Galais, rue Marcel Sallenave et rue Denis Papin • Mise à 30 km/h rue Edmée Guillou et rue Molière • Double sens cyclable rue Carnot à échanger avec le Kremlin Bicêtre et les habitants • Réflexion autour du parcours cyclable rues du Colombier et Claude Guy • Réflexion autour du parcours cyclable rues des Chalets, Berteaux, Marchal et Meunier

-27-

- **Charte des aménagements cyclables :**

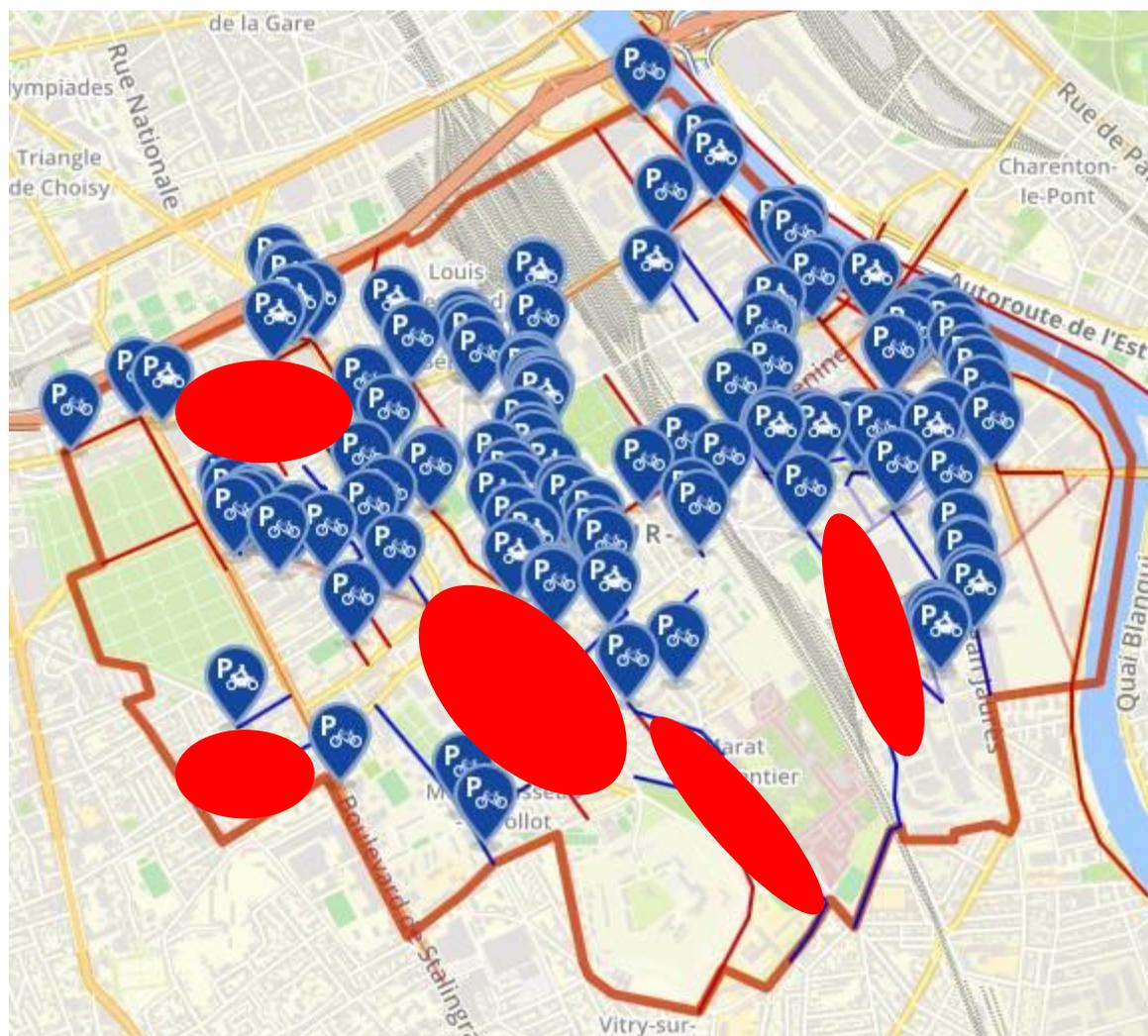
Pour s'assurer que les orientations de la Ville en termes d'aménagements cyclables sont en phase avec les attentes des habitants et des associations vélo, il est prévu de lancer un groupe de travail autour de la Charte des Espaces Publics d'Ivry-sur-Seine. Les dispositions relatives au vélo seront étudiées et éventuellement amendées par le CLUB, afin de bénéficier de son diagnostic d'usage et afin que les aménagements créés à l'avenir correspondent bien aux besoins de cyclistes ivryens. La Ville ancre ainsi son ambition de créer des itinéraires cyclables de qualité.

Stationnement et Jalonnement :

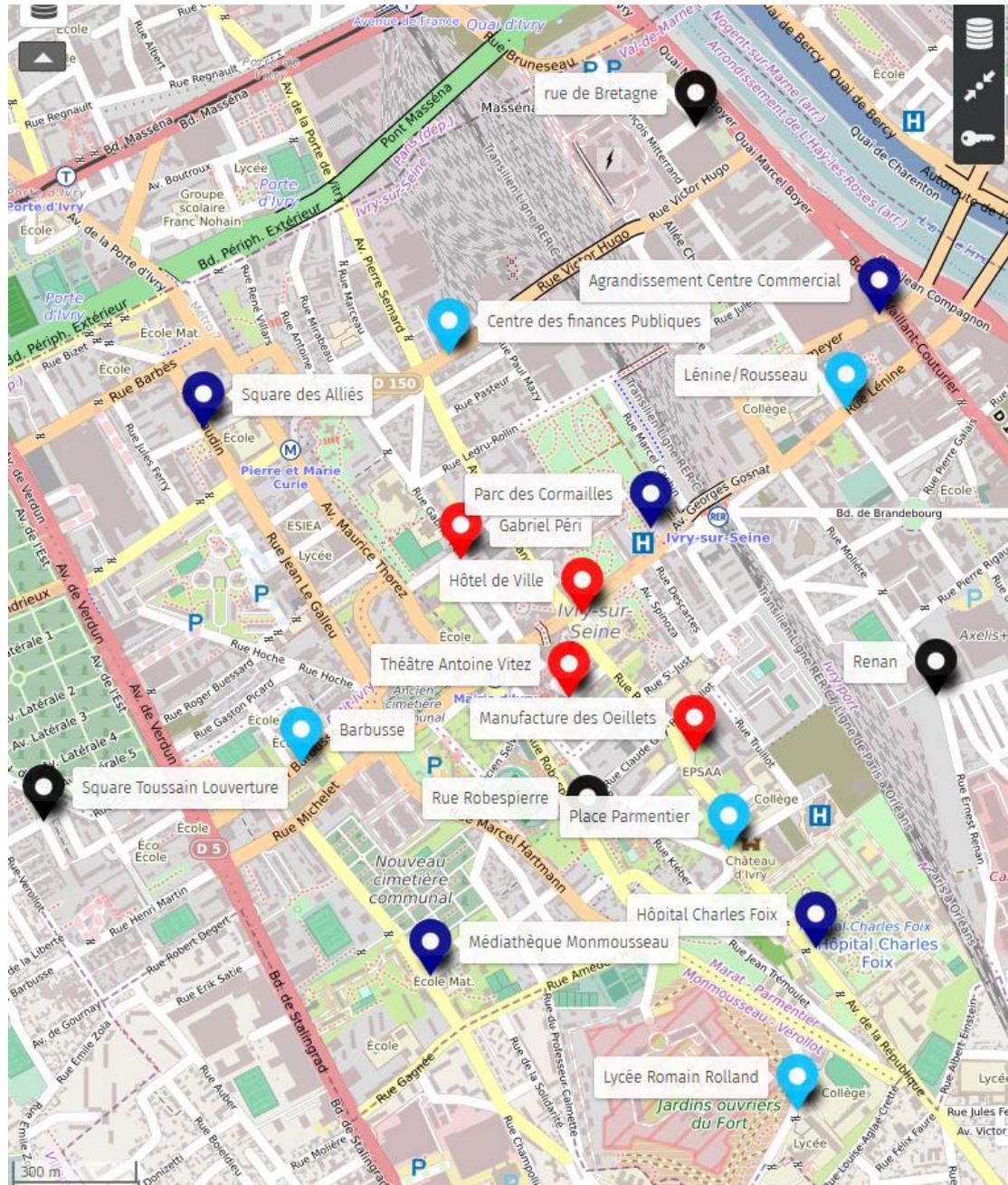
Stationnement :

La Ville, en concertation avec les habitants et associations vélo, souhaite développer en priorité le stationnement vélo devant les équipements recevant du public, tels que les théâtres, squares, cinémas, centres commerciaux, complexes sportifs, écoles, médiathèques, etc. Un objectif d'implantation d'arceaux est ainsi fixé : minimum annuel de 20 arceaux, soit 5% d'arceaux supplémentaires chaque année.

En parallèle, le stationnement moto sera également développé afin de libérer les espaces dédiés aux vélos.



Stationnement vélo et moto actuel sur la ville et zones dépourvues



Plan d'implantation d'arceaux vélos dans les 3 prochaines années et autres emplacements possibles

Légende :

	Stationnement vélo prévu pour 2019
	Stationnement vélo prévu pour 2020
	Stationnement vélo prévu pour 2021
	Stationnement vélo proposé pour une pose ultérieure

En parallèle du stationnement de courte durée sur arceaux, la Ville souhaite monter un groupe de travail avec le CLUB pour réfléchir à l'implantation de stationnement vélo abrité voire sécurisé. Deux projets sont à lancer en 2019 :

- Elaboration d'une grille de critères permettant de définir les implantations pertinentes d'abris vélos afin de déterminer s'il y a des emplacements appropriés sur la ville, au-delà de ceux existants,
- Expérimentation d'un box vélo pour du stationnement résidentiel sécurisé sur place de stationnement. Définition en amont du modèle à choisir, ainsi que des modalités d'implantation, de tarif, de réservation, de suivi, etc.



Jalonnement :

Le jalonnement permet une meilleure orientation dans la ville pour les cyclistes mais également d'inciter les passants à utiliser un vélo pour se rendre dans les grands générateurs de déplacement lorsque le temps de parcours est précis.

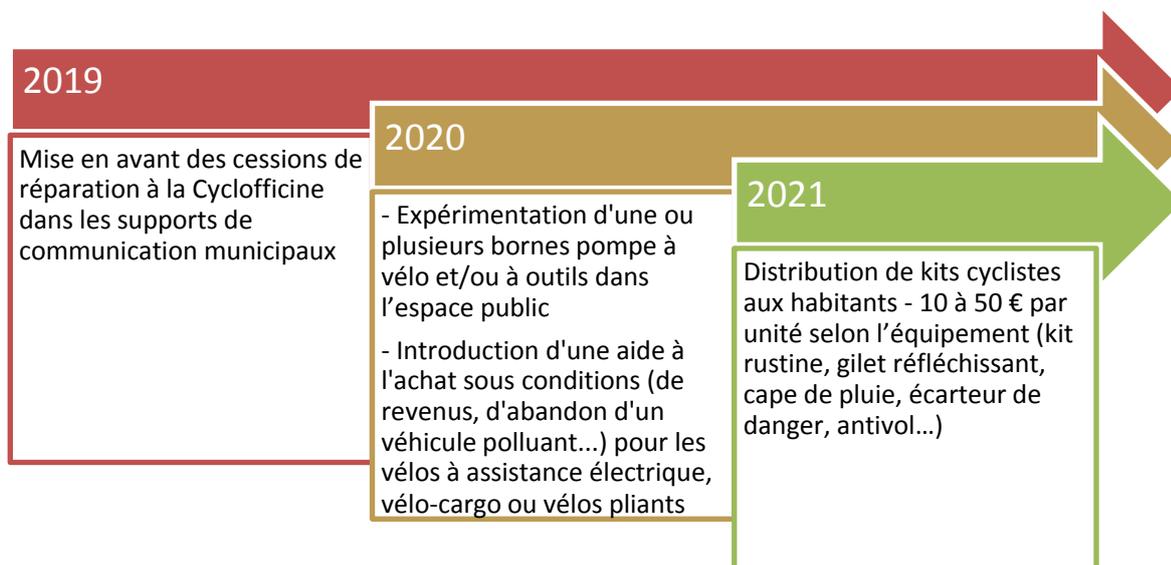
Pour développer quelques itinéraires jalonnés sur la ville, un diagnostic du jalonnement actuel ainsi que la définition précise du jalonnement à proposer de manière priorisée seront réfléchis dans le cadre d'un groupe de travail avec le CLUB en 2020.

Communication/apprentissage/services aux vélos :

Le développement de la pratique du vélo passe par les aménagements et facilités de circulation et de stationnement, mais également par d'autres moyens facilitant la mise en selle. En effet, pour se mettre au vélo, d'autres freins existent tels que le manque de connaissances mécaniques et le mauvais équipement, le faible apprentissage du vélo, ainsi que la méconnaissance ou les préjugés liés à la pratique du vélo.

Ainsi, la Ville d'Ivry-sur-Seine va développer des actions sur plusieurs plans, en lien avec les associations vélo du territoire, visant à promouvoir la pratique du vélo. Ces actions seront à entériner dans le budget de la Ville dans les années à venir.

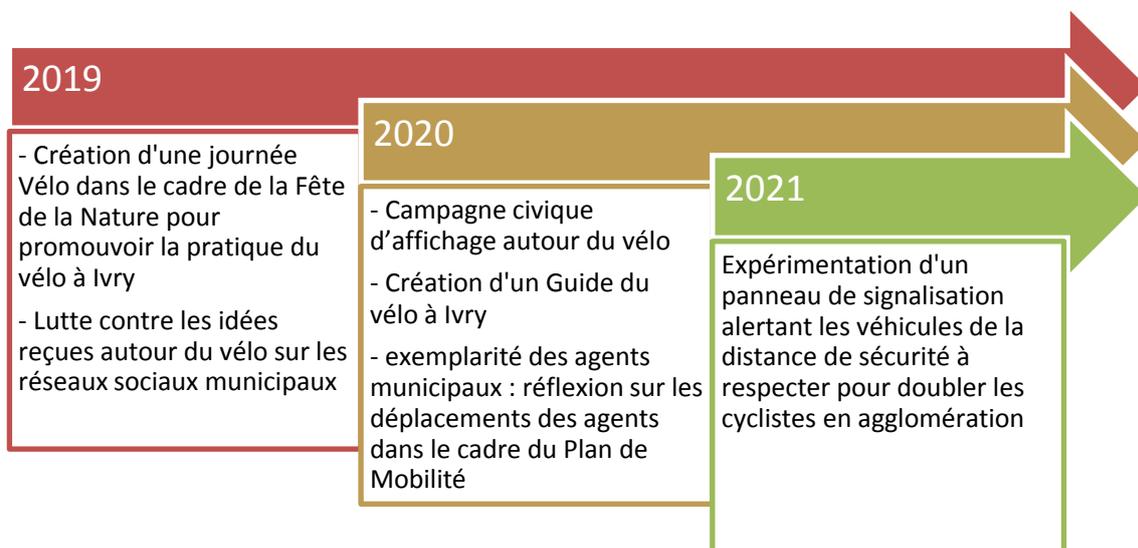
Services aux vélos :



Apprentissage :



Communication :



-31-

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.

Certains sujets ont été choisis pour faire l'objet d'un groupe de travail avec le CLUB, afin de continuer à impliquer associations et usagers dans les décisions autour du vélo dans les années à venir. **Les sujets à aborder dans ces groupes de travail sont les suivants :**

- Charte des espaces publics,
- Sas vélos,
- Actions auprès des jeunes,
- Abris vélos,
- Jalonnement.

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.