

**ESPACES PUBLICS****Contrat régional de réseaux verts pour le développement des circulations douces**

Demande de subvention

**EXPOSE DES MOTIFS**

Conformément aux engagements de son programme d'action 2008-2014<sup>1</sup>, et en cohérence avec les objectifs du Grenelle de l'environnement<sup>2</sup>, la Municipalité propose de mettre les déplacements quotidiens en circulations actives (vélo et marche à pied) au centre de la gestion de l'espace urbain :

- pour l'usager, le vélo peut constituer une alternative crédible pour les déplacements courts : en Ile-de-France, les trajets de moins de trois kilomètres représentent un tiers des déplacements automobiles. Or, sur cette distance le vélo est aussi rapide que la voiture et il est plus économique.
- 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.

**I - LES DIFFERENTS ELEMENTS DE LA POLITIQUE CYCLABLE**

Après l'extension du Vélib' en première couronne au printemps 2009, le développement du réseau d'itinéraires cyclables doit devenir une priorité afin d'accompagner et de rendre durable cette évolution de la mobilité urbaine qui consiste à inscrire le vélo dans la chaîne des déplacements.

D'autres actions viennent/viendront compléter ce dispositif ou seront mises à l'étude :

- le jalonnement du réseau, en complément du test que va réaliser le Département du Val-de-Marne sur des itinéraires inscrits à son SDIC (Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables) (*à venir*),

---

<sup>1</sup> Cf. chapitre « *Le choix d'un développement durable pour la ville, respectueux du cadre de vie et de la santé des personnes* », dans lequel la Municipalité indique faire « *le choix de l'exemplarité dans tous [ses] domaines de responsabilité* », en impulsant notamment une politique de développement durable et en oeuvrant pour un meilleur partage de l'espace public, au travers d' « *Un Plan de Déplacements urbains, favorisant les circulations douces et transports propres, alternatives à la voiture particulière* ».

En plus d'inciter « *les ivryen-ne-s à restreindre l'usage de la voiture, notamment dans leurs déplacements à l'intérieur de la ville, en favorisant l'émergence d'un parc de voitures géré en auto-partage, en encourageant la marche, par l'élaboration d'un plan d'amélioration et de sécurisation des trottoirs, avec notamment comme point d'appui les parcours effectués par les enfants pour se rendre à leur école de secteur (exemple du Pedibus pour le ramassage scolaire) et en mettant en valeur l'utilisation des itinéraires piétons existant et à venir à Ivry* », il est prévu de mettre « *en œuvre un Plan vélo généralisant les itinéraires cyclables pour permettre de relier les différents quartiers d'Ivry et notre ville à ses voisines, multiplier l'offre de stationnement pour les vélos, et agir pour l'extension du système Vélib en coopération avec Paris et les autres communes de la 1<sup>ère</sup> couronne* ».

<sup>2</sup> diminuer de 20 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici à 2020, et les diviser par 4 d'ici à 2050, or le secteur des transports au sens large (route comprise) contribue à plus du ¼ des émissions de GES.

- l'édition d'un guide des itinéraires cyclables à Ivry-sur-Seine, régulièrement actualisé, donnant les typologies d'aménagements et rappelant des règles de sécurité et du Code de la Route (*à venir*),
- la mise en service d'une structure de location de vélos (*à étudier*) en terme d'offre complémentaire à Vélib' et dans l'attente des résultats de l'étude du Conseil Général du Val-de-Marne relative au Vélo en Libre Service sur le territoire départemental (*à l'étude*),
- la mise à disposition de vélos ou l'accès à Vélib' pour les agents et les élus dans le cadre du Plan de Déplacements de l'Administration (*à l'étude*),
- le renforcement de l'offre de stationnement pour les vélos sur le domaine public, celle-ci étant déterminante dans le choix du mode de déplacement. On sait que pour être attractif, le stationnement des vélos doit être sécurisé et abrité (*à venir*),
- la prise en compte du stationnement des vélos dans le PLU<sup>3</sup> : avec des surfaces minimales imposées dans les opérations de logements/bureaux (*fait*),
- la mise en place d'ateliers vélos ayant pour objectif une mise en situation réelle en milieu urbain afin de donner les clés d'une bonne gestion des autres usagers et de soi-même (*fait dans le cadre d'Ivry-en-fête 2009*),
- la mise en œuvre d'une Maison du Vélo, si possible gérée par des associations et ou entreprises d'insertion, proposant réparations, récupérations de pièces, gonflage de pneus, apprentissage du vélo pour les adultes et prenant en charge la diffusion de la communication sur l'objet (guide des itinéraires cyclables, brochures Vélib' ...) et l'animation des ateliers précités ainsi que de balades thématiques (*à étudier*).

## **II - LE DEVELOPPEMENT DU RESEAU CYCLABLE**

La ville d'Ivry-sur-Seine s'est jusqu'à présent engagée dans une politique de développement des itinéraires cyclables à l'occasion :

- d'opérations de requalification de voiries (en lien avec le Plan de Déplacements Urbains) en redistribuant l'espace public en faveur de tous les modes de déplacement,
- dans le cadre d'une étude intercommunale menée avec la ville de Vitry-sur-Seine en 2006 et ayant conduit à la définition d'un Schéma communal des Itinéraires Cyclables,
- en tant que partenaire du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC) réalisé en majorité sur des voiries départementales par le Département du Val-de-Marne,
- de la réalisation d'un réseau de zones 30. Ainsi, des réseaux de zones 30 sont notamment développés en cœur de quartier permettant de rejoindre des axes plus structurants définis dans le cadre du SDIC.

Dans ce cadre, un certain nombre d'aménagements cyclables ont été réalisés (2,95 km sur voiries communales et 2,3 km sur voiries départementales soit 5,25 km en tout).

Le caractère morcelé et donc peu lisible de ces réalisations a conduit à proposer un projet plus volontariste se traduisant par des objectifs de réalisation annuelle d'itinéraires cyclables reliant des aménagements entre eux, et dont la mise en œuvre serait déconnectée de la réalisation des opérations de requalification de voirie.

---

<sup>3</sup> PLU = Plan Local de l'Urbanisme.

La Région Ile-de-France encourage les projets d'espaces publics et de partage de la voirie contribuant au développement des déplacements non motorisés dans le cadre notamment de contrats de réseaux verts. La ville d'Ivry a ainsi pu bénéficier de ce dispositif lors d'un précédent contrat<sup>4</sup>. Toutefois, ce dispositif risque d'être abandonné à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2010. De ce fait, et également parce que les élections régionales de l'année prochaine impactent le calendrier des commissions du Conseil Régional pour le dernier trimestre 2009, si la Ville souhaite encore bénéficier de ce dispositif, il est nécessaire que le Conseil Municipal approuve la demande de subventions afférente dès sa séance de septembre 2009. La suite de cet exposé vise à décrire le contenu du dossier qui serait ainsi proposé à la Région.

#### a) Description du projet envisagé

Un bureau d'études d'expertise a été missionné pour accompagner la Ville dans la définition et la conception d'itinéraires nord sud reliant :

- Paris à Ivry d'une part, dans la logique de l'extension du Velib' sur une partie du territoire ivryen et afin de renforcer les échanges entre ces villes,
- Ivry à Vitry d'autre part, dans la continuité du travail engagé avec Vitry-sur-Seine ayant conduit à la réalisation d'aménagements cyclables sur la partie vitriote.

Par ailleurs, la rénovation de la rue Vérollot, limitrophe des communes d'Ivry-sur-Seine et de Villejuif, a été reportée en raison de nombreux chantiers de construction sur les deux villes. Ceux-ci étant maintenant achevés, les travaux de la voie peuvent être envisagés, sous réserve de leur inscription aux budgets communaux.

Compte-tenu de l'évolution urbaine qualitative du secteur Vérollot-Quartier Parisien, l'intervention sur la rue Vérollot prendra la forme d'une requalification. A cette occasion, il conviendra de s'interroger sur les fonctionnalités de la voie : au cas où l'hypothèse d'un traitement de la voie en zone 30 serait retenue, avec, compte-tenu de l'emprise contrainte (largeur moyenne de 8 m), maintien du sens unique, et par conséquent création d'un contresens cyclable conformément au décret du 30 juillet 2008 dit « Code de la rue » et au souhait de la Municipalité d'encourager les modes de déplacement actifs, il serait intéressant de bénéficier des financements régionaux pour cette opération.

Afin de proposer une programmation budgétaire « raisonnable », tant pour la Ville que pour les financeurs (Région Ile-de-France et Département du Val-de-Marne dans le cadre du SDIC), un découpage du projet d'itinéraire nord-sud en 3 tranches a été réalisé en tenant compte de la cohérence des tronçons ainsi définis :

- Première tranche, de la Porte de Vitry au Centre Ville d'Ivry (1,1 km créés sur voiries communales) : rues Mirabeau et G. Péri.
- Deuxième tranche, du Centre Ville d'Ivry au Centre Ville de Vitry (1,6 km créés sur voiries communales) : rues Marat, Kléber, Jean Bonnefoix, Jean Trémoulet, Louise Aglaé Cretté.
- Troisième tranche, de la Porte d'Ivry au Centre Ville d'Ivry (0,3 km créés sur voiries communales) : rue Baudin.

---

<sup>4</sup> Qui a permis de bénéficier de subventions pour les projets : zone 30 Monmousseau, espaces extérieurs de la cité G. Péri et rue Marcel Cachin.

La rue Vérollot a quant à elle été située dans l'horizon de réalisation de la 2<sup>ème</sup> tranche.

#### b) Modalités de concertation

Le projet, qui a été travaillé avec des représentants ivryens d'associations de cyclistes (Mouvement de Défense de la Bicyclette et Vélorution), doit être soumis aux habitants des différents quartiers concernés au cours du dernier trimestre 2009.

#### c) Financements attendus et planning prévisionnel des travaux

Le montant de la subvention régionale sollicitée dans le cadre du contrat de réseaux verts s'élève à :

- 30 % du montant HT pour une bande cyclable/piste cyclable/ zone 30 avec un plafond de dépense subventionnable de 80/320/640 € HT/m,
- 50 % du montant HT pour une piste cyclable/zone 30 desservant un équipement d'intérêt régional (collège, lycée, station de métro ...) avec un plafond de dépense subventionnable de 310/480 € HT/m.

Pour information, le Département du Val-de-Marne finance<sup>5</sup> la création d'itinéraires cyclables sur les voies inscrites au SDIC<sup>6</sup>, et la subvention correspondante (qui varie selon la priorité donnée par le Département à l'itinéraire) peut se cumuler à celle de la Région Ile-de-France.

Sous réserve du résultat de la concertation et compte-tenu des financements actés et mobilisables au titre du BP 2009, le calendrier prévisionnel de réalisation pourrait être le suivant :

- 2009-2010 : Première tranche, de la Porte de Vitry au Centre Ville d'Ivry :
  - ✓ Fin 2009 : travaux sur la rue Mirabeau,
  - ✓ Premier trimestre 2010 : travaux sur la rue Gabriel Péri.
- 2010-2011 : Deuxième tranche, du Centre Ville d'Ivry au Centre Ville de Vitry :
  - ✓ Deuxième trimestre 2010 : travaux sur les rues Marat, Kléber, Jean Bonnefoix, Jean Trémoulet, Louise Aglaé Cretté.
- 2011-2012 : Troisième tranche, de la Porte d'Ivry au Centre Ville d'Ivry :
  - ✓ Premier trimestre 2011 : travaux sur la rue Baudin.

#### d) Tableau de financement

joint en annexe.

---

<sup>5</sup> à hauteur de 40 (30 pour les itinéraires non prioritaires) % du montant hors taxe (avec un plafond de dépense subventionnable de 80/320/480 €/m pour une bande cyclable/piste cyclable/zone 30)

<sup>6</sup> L'inscription de voies communales au SDIC est possible si cela présente une cohérence. La demande a donc été faite pour les rues Mirabeau et G. Péri, itinéraire parallèle à celui qui aurait emprunté les routes départementales mais rendu impossible par des contraintes d'emprise non solubles rapidement.

En conséquence, je vous propose :

- d'approuver le projet de développement du réseau cyclable,
- d'approuver le plan de financement et la programmation prévisionnelle de réalisation,
- de solliciter une subvention régionale dans le cadre d'un contrat de réseaux verts.

Les dépenses et les recettes en résultant seront inscrites au budget communal.

P.J. : - tableau de financement

- pour des raisons pratiques, le dossier complet du contrat régional de réseaux verts n'est pas annexé au présent exposé. Il est cependant à la disposition des conseillers municipaux qui le souhaitent.

**Annexe : tableau de financement**

	<b>LINEAIRE</b>	<b>TYPOLOGIE AMENAGEMENT</b>	<b>COÛT ESTIMATIF TTC</b>	<b>SUBVENTIONS ALLOUABLES PAR LA RIF<sup>7</sup></b>	<b>SUBVENTIONS ALLOUABLES PAR LE DEPARTEMENT AU TITRE DU SDIC</b>
<b>TRANCHE N°1 : 2009-2010</b>					
RUE MIRABEAU	440 m	Zone 30 et piste à contresens	186 230 €	50% HT(480 €/m max) 77 855.50 €	30% HT (480 €/m max) 46 713 €
RUE GABRIEL PERI	660 m	Zone 30 et piste à contresens	187 868 €	50% HT (480 €/m max) 78 540 €	30% HT (480 €/m max) 47 125 €
<b>TOTAL</b>	<b>1100 m</b>		<b>374 098 €</b>	<b>156 395.50 €</b>	<b>93 838 €</b>
<b>TRANCHE N°2 : 2010-2011</b>					
RUE MARAT (entre l'avenue Gosnat et la rue du Colombier)	520 m	Pistes bidirectionnelles	192 795 €	50% HT (310 €/m max) 80 600 €	40% HT (320 €/m max) 64 480 €
RUE MARAT (entre la rue du Colombier et la place Parmentier)	180 m	Zone 30 – aménagement d'un double-sens cyclable	68 890 €	30% HT (320 €/m max) 17 280 €	40% HT (320 €/m max) 23 040 €
RUE KLEBER	200 m	Zone 30 avec contresens cyclable	153 088 €	30% HT (640 €/m max) 38 400 €	40% HT (480 €/m max) 38 400 €
RUE BONNEFOIX	220 m	Zone 30	168 397 €	30% HT (640 €/m max) 42 240 €	40% HT (480 €/m max) 42 240 €
RUE TREMOULET	180 m	Zone 30	103 334 €	50% HT (480 €/m max) 43 200 €	30% HT (480 €/m max) 25 920 €
RUE AGLAE CRETTE	320 m	Zone 30	183 706 €	50% HT (480 €/m max) 76 800 €	40% HT (480 €/m max) 61 440 €
RUE VEROLLOT	414 m	Zone 30 et contresens	316 892 €	30% HT (640 €/m max) 79 488 €	NON
<b>TOTAL</b>	<b>2034 m</b>		<b>1 187 102 €</b>	<b>378 008 €</b>	<b>255 520 €</b>
<b>TRANCHE N°3 : 2011-2012</b>					
RUE BAUDIN	300 m	Pistes bidirectionnelles	114 816 €	30 % HT (320 €/m max) 28 800 €	40% HT ((320 €/m max) 38 400 €
<b>TOTAL</b>	<b>300 m</b>		<b>114 816 €</b>	<b>28 800 €</b>	<b>38 400 €</b>

<sup>7</sup> RIF = Région Ile-de-France

## **ESPACES PUBLICS**

### **Contrat régional de réseaux verts pour le développement des circulations douces**

Demande de subvention

#### LE CONSEIL

sur la proposition de son président de séance,

vu le code général des collectivités territoriales,

vu la loi n°96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

vu sa délibération en date du 24 juin 1998 approuvant la Charte d'aménagement « Vers Ivry 2015 »,

vu sa délibération en date du 23 mars 2000 relative au projet de Plan de Déplacements Urbains régional,

vu le Plan de Déplacements Urbains régional approuvé en décembre 2000,

vu la délibération du Conseil Régional d'Ile-de-France n° CR 03-03 en date du 27 mars 2003 relative à l'action régionale en faveur de l'environnement et en particulier à l'actualisation du dispositif régional en faveur du développement des réseaux verts et des déplacements à vélo en Ile-de-France,

vu les objectifs du Grenelle de l'environnement, visant notamment à diminuer les émissions de gaz à effet de serre,

considérant la politique d'aménagements cyclables initiée sur le territoire ivryen et la volonté de renforcer ce dispositif afin de favoriser les modes de déplacements non polluants, non bruyants et économes en énergie,

considérant que la région Ile-de-France subventionne la mise en place et le développement des circulations « douces » dans le cadre de contrats de réseaux verts et que la Ville d'Ivry-sur-Seine a déjà bénéficié de ce dispositif,

vu le projet de développement du réseau cyclable étudié par la ville d'Ivry-sur-Seine,

vu le budget communal,

## **DELIBERE**

(par 40 voix pour et 1 abstention)

**ARTICLE 1 :** APPROUVE le projet de développement du réseau cyclable constitué de deux axes nord-sud et de la rue Vérollot ainsi que le plan de financement et la programmation prévisionnelle de réalisation (ci-annexée et dont la mise en œuvre sera conditionnée par les moyens réels de la Commune et les résultats de la concertation entreprise conformément au processus de démocratie participative en vigueur à Ivry).

**ARTICLE 2 :** SOLLICITE une subvention régionale dans le cadre d'un deuxième contrat de réseaux verts et AUTORISE le Maire à signer les documents y afférant.

**ARTICLE 3 :** S'ENGAGE à prendre en charge le fonctionnement et la maintenance des aménagements réalisés dans ce cadre.

**ARTICLE 4 :** S'ENGAGE à tenir la Région Ile-de-France informée de l'avancement des réalisations.

**ARTICLE 5 :** S'ENGAGE à ne pas commencer les travaux avant l'accord de la Commission Permanente du Conseil Régional d'Ile-de-France.

**ARTICLE 6 :** AUTORISE le Maire à solliciter en vue de l'obtention de subventions tout autre organisme susceptible de financer ce type d'opération et à signer tous les documents y afférant.

**ARTICLE 7 :** DIT que les dépenses et les recettes correspondantes seront inscrites au budget communal.

RECU EN PREFECTURE

LE

TRANSMIS EN PREFECTURE

LE

PUBLIE PAR VOIE D'AFFICHAGE

LE 25 SEPTEMBRE 2009