

LIVRE BLANC

LES TRANSPORTS

A ISSY



Un «plan transports»

Des propositions concrètes pour des déplacements plus rapides, avec moins de fatigue :

- Dessertes locales améliorées,
- Circulations douces favorisées,
- Sécurité pour les piétons,
- Lutte contre les embouteillages,
- ...
-

Pour qu'Issy reste une ville où il fait bon vivre

Action Citoyenne pour les Transports et l'Environnement de la Ville d'Issy-les-Moulineaux

Association apolitique loi 1901 reconnue d'intérêt général

2, rue André Chénier 92130 ISSY LES MOULINEAUX - Tél : 01 40 95 98 70

Courriel : contact@actevi.fr - Blog : www.actevi.fr

AMELIORER LES TRANSPORTS A ISSY

Pour une Mobilité Durable et des transports pour tous

I -	LE CONSTAT	4
II -	LE CONTEXTE : L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN ILE DE FRANCE	4
	Au niveau régional	4
	Au niveau communal et intercommunal (GPSO)	5
III -	LA DEMARCHE D'ACTEVI.....	5
	PROPOSITION 1 : Etablir un « plan local de déplacement (PLD) »	6
	PROPOSITION 2 : Prolonger la ligne 12 du métro	6
	PROPOSITION 3 : Renforcer les lignes existantes de bus.....	6
	La ligne 39 (Issy Frères Voisins – Gare de l'Est - Gare du Nord)	6
	La ligne 123 (Mairie d'Issy, Porte d'Auteuil)	6
	La ligne mobilien 126 (Parc de St Cloud, Porte d'Orléans)	7
	La ligne 169 (Pont de Sèvres-Hôpital Européen)	7
	La ligne 190 (Mairie d'Issy – Velizy 2)	7
	La ligne mobilien 289 (Clamart - Porte de St Cloud).....	7
	La ligne 290 (Mairie d'Issy - Vélizy Zone Industrielle).....	7
	La ligne mobilien 323 (Issy Val de Seine RER - Ivry sur Seine RER)	7
	La ligne 394 (Issy Val de Seine, Bourg la Reine)	7
	Beaucoup de lignes de bus mais d'un accès souvent difficile.....	8
	PROPOSITION 4 : Améliorer la desserte de proximité en lançant très rapidement un plan de renforcement de l'existant :..	8
	Un gros problème à Issy, le dernier kilomètre à parcourir	8
	Renforcer les lignes 169, 190, 290, voire modifier un peu certains itinéraires et améliorer certaines fréquences.	8
	Renforcer la fréquence du TUVIM	8
	Revoir les trajets du TUVIM	8
	Tester des minibus électriques, pour compléter les réseaux mobiliens et TUVIM existants.....	9
	Favoriser l'accès des gares (train, tramway, métro).....	9
	Prévoir des stations de taxis aux pôles importants : Val de Seine, métros, places intermodales.....	9
	PROPOSITION 5 – Mettre en place un escalator RER – C -> les Epinettes	9

PROPOSITION 6 – Implanter les parkings en amont des centres villes.....	10
PROPOSITION 7 : Assurer la desserte du Fort.....	10
Une liaison avec la gare SNCF de Clamart	10
Une liaison vers Mairie d'Issy et la ligne 12 du métro par mini bus électriques	10
Une liaison vers le RER C (gare Issy-Ville)	11
Une liaison par bus vers Corentin-Celton avec une partie en site propre (av. Général de Gaulle et Bd Voltaire).	11
PROPOSITION 8 : Remettre en cause le choix 2 fois 2 voies pour la RD7	11
PROPOSITION 9 : Favoriser les circulations douces	12
Encourager le vélo en ville	12
Elaborer un Schéma Directeur des liaisons cyclables dans le cadre du SCOT.....	13
Favoriser les déplacements des piétons.....	13
IV - QUESTIONS A GPSO	13
V- CONCLUSION.....	13
VI - LEXIQUE.....	14

I - LE CONSTAT

La population a connu depuis ces 20 dernières années un essor considérable, passant de 49.000 habitants en 1989 à 63.500 aujourd'hui. Elle dépassera bientôt 70.000 avec les nouveaux habitants du Fort et ceux des projets colossaux de Bords de Seine. Cet essor est en grande partie dû à la suppression des friches industrielles : 40 % du territoire a ainsi été reconstruit et accueille maintenant plus de 70.000 emplois. La densité est de 15.000 hab/km², et sous peu, avec les nouveaux arrivants sera de 16.470 hab/km². Face à cette évolution :

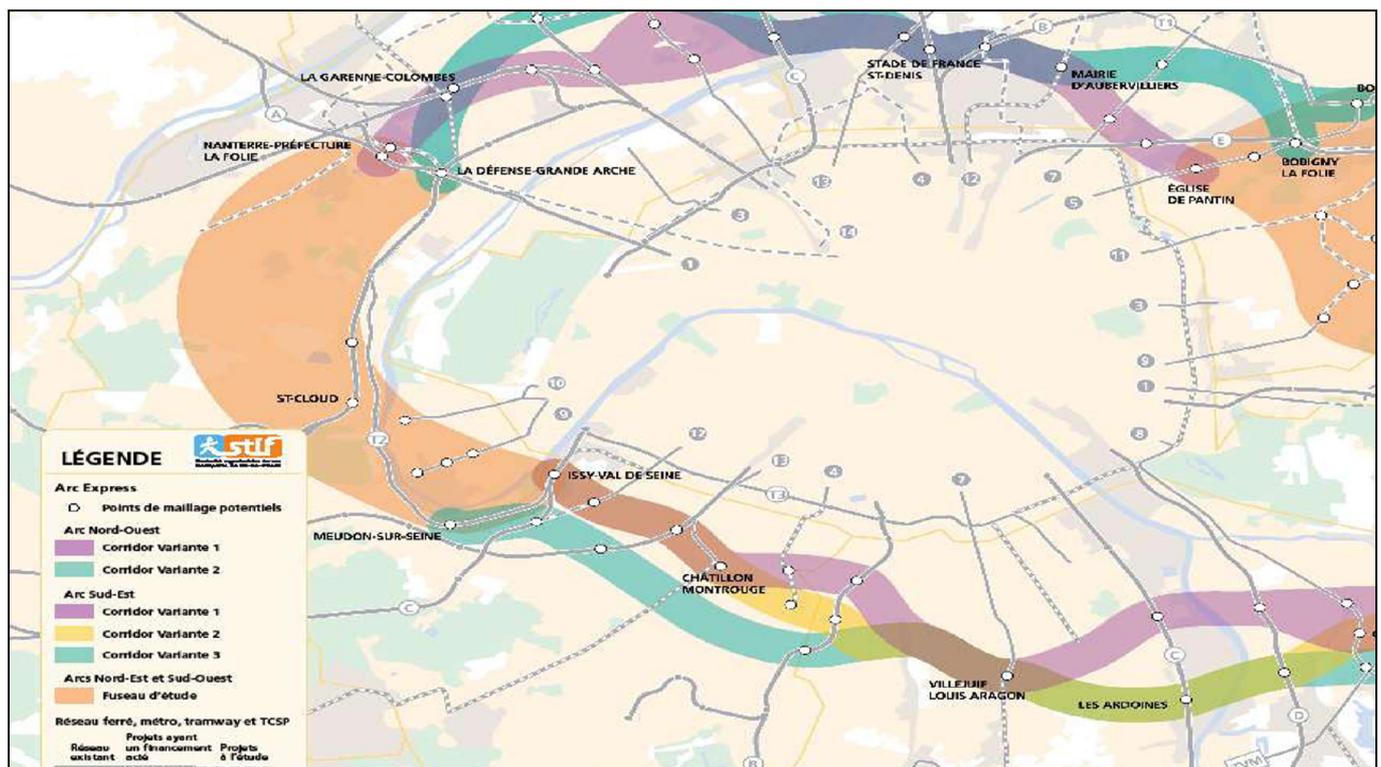
- **Les transports en commun n'ont pas suivi le processus d'intense densification** mené depuis de nombreuses années à Issy-les-Moulineaux. Les embouteillages sont monstrueux.
- **La desserte locale est encore très insuffisante à Issy** : de nombreux Isséens rencontrent des difficultés pour parcourir le dernier (ou le premier) kilomètre de leur parcours domicile <-> gare.
- **Les circulations douces (piétons et vélos) sont trop souvent été délaissées au profit de la voiture.** En particulier parce que la ville supporte un trafic de transit intense (représentant 60% de la circulation).
- **Par contre, les infrastructures lourdes sont nombreuses** avec le métro, le tramway, le RER C. Le prolongement du tramway T2 jusqu'à la Porte de Versailles, en correspondance avec le T3 parisien, et la création, sur l'insistance de la municipalité, de la station supplémentaire Henri Farman dans le quartier de la tour Mozart ont encore amélioré la desserte de la ville.

On peut déplorer toutefois que, bien qu'inscrit dans le SDRIF en 2007, le prolongement de la ligne 12 du métro vers le sud ne soit pas encore clairement programmé alors qu'il s'agit d'une opération majeure pour diminuer le trafic de transit.

II - LE CONTEXTE : L'ORGANISATION DES TRANSPORTS EN ILE DE FRANCE

Au niveau régional

Les infrastructures lourdes sont gérées dans le cadre du nouveau SDRIF (Schéma Directeur Régional d'Ile de France) transmis le 9 juin 2010 au Conseil d'Etat pour approbation. Le Syndicat des Transports de l'Ile de France (STIF) est l'organisme habilité à valider ces projets de transport, la gestion en étant assurée par la RATP (métro, RER, tramway, bus). Ces organismes interviennent sur de grands projets tels qu'Arc Express qui doit mettre le pôle d'Issy Val de Seine en relation avec Boulogne Billancourt et beaucoup d'autres banlieues.



Le projet Arc Express

Il s'agit de projets lourds de moyen / long terme où la commune n'est pas décisionnaire et n'assume qu'un rôle de prescription. Néanmoins il est souhaitable d'encourager des tracés permettant de desservir les zones de forte densification comme Issy-les-Moulineaux.

Au niveau communal et intercommunal (GPSO)

A une échelle locale, concernant Issy-les-Moulineaux et les communes attenantes, des orientations générales sont données par le SCOT (Syndicat de cohérence des Coteaux du Val de Seine, regroupant 11 communes des Hauts de Seine). Depuis 2010, GPSO (Grand Paris Seine Ouest regroupant Issy-les-Moulineaux, Vanves, Boulogne, Meudon, Chaville, Ville d'Avray et Sèvres) gère les transports intercommunaux. Cette nouvelle communauté regroupe 300.000 habitants et 160.000 emplois.

Cependant la commune conserve un rôle important : transports locaux (TUVIM), plans de circulation, stationnement, pistes cyclables, trottoirs et zones piétonnières, etc.

III - LA DEMARCHE D'ACTEVI

Fort de ce constat, dans la perspective de répondre rapidement aux vrais besoins des Isséens et de « **préserver la qualité de vie à Issy-les-Moulineaux** »,

ACTEVI propose de **prioriser les actions d'amélioration de l'existant et la desserte de proximité.**

Ceci permettrait :

- d'obtenir des résultats à court terme,
- d'apporter un réel progrès aux Isséens en agissant sur les transports de proximité en réduisant les temps de parcours vers les gares et en diminuant les temps d'attente,
- de favoriser les circulations douces (vélos, piétons),
- de réaliser des espaces apaisés en cohérence avec le développement durable.



IV - LES PROPOSITIONS D'ACTEVI

PROPOSITION 1 : établir un « plan local de déplacement (PLD) »

Ce plan devrait être établi par les représentants des 7 villes de GPSO nommés à la Commission Transports. Il aurait pour objectif d'orienter les habitants de cette Communauté d'Agglomération vers les grands pôles de déplacement par transport en commun : gares (RER, métro), tramway, plateformes d'intermodalité, et/ou en s'appuyant sur le « plan de mobilité 2016 », projet de juin 2010 établi par le STIF.

PROPOSITION 2 : prolonger la ligne 12 du métro

Le prolongement de la ligne 12 du métro vers la Ferme d'Issy et le Bas Meudon, avec une station intermédiaire place Léon Blum, et interconnexion RER C à Issy ville **est urgent**.

En particulier, le prolongement jusqu'au RER C (Issy Ville) permettrait aux usagers venant de/allant à Paris de n'avoir qu'un changement à faire au lieu de deux (métro Porte de Versailles -> T2, puis Val de Seine -> RER C), ce qui aura un effet de réduction très important sur le trafic automobile entre la banlieue et Paris, source d'embouteillages énormes sur Issy.

En poursuivant vers la Ferme, cela permettrait de desservir le Bas Meudon qui s'est fortement développé en immeubles d'habitations, avec 2.500 nouveaux habitants.

Une action forte, coordonnée, entre élus, usagers et associations étant souhaitable, ACTEVI propose d'appuyer la Communauté d'agglomérations GPSO pour que ce projet voie le jour dans un délai rapproché.

Compte tenu de la forte croissance du nombre d'usagers et l'absolue nécessité d'encourager les automobilistes à laisser leurs voitures au garage, ce projet entre tout à fait dans le cadre de **la Mobilité Durable** dans le long terme. Nous précisons que le T2 étant déjà relié à la ligne 12 (Porte de Versailles), il est moins opportun de prolonger cette ligne 12 vers la Place de la

Résistance que de desservir le Bas-Meudon, pôle d'habitat actuellement éloigné des gares.



Métro ligne 12

Au niveau de la communauté d'agglomération Grand Paris Seine Ouest (GPSO)

Après maints efforts d'ACTEVI, de ses partenaires et de la municipalité, le prolongement de la ligne 12 vers le sud a été inscrit au SDRIF - Schéma Directeur Régional d'Ile de France (arrêté par délibération au Conseil Régional du 15 février 2007, phases 2 et 3).

Remarque : la ligne 12 est aussi prolongée au nord vers Aubervilliers (travaux en cours). Si l'on veut que le projet se matérialise au sud, vers la Ferme/Bas Meudon, il est indispensable que tous les acteurs de GPSO (élus, associations, usagers) se mobilisent et maintiennent leurs demandes jusqu'au lancement d'un appel d'offres, validation par le STIF et mise en œuvre par la RATP. On rentre vraiment là dans le cadre de la mobilité durable et du Plan de Déplacement Urbain (PDU) sur le long terme

PROPOSITION 3 : Renforcer les lignes existantes de bus

Les lignes actuelles d'autobus desservant Issy les Moulineaux sont : 39, 123, 126, 169, 189, 190, 289, 290, 323, 394 et le TUVIM

La ligne 39 (Issy Frères Voisins - Gare de l'Est - Gare du Nord)

La ligne 39 présente un avantage certain pour les voyageurs munis de bagages, car elle leur évite la pénibilité des correspondances de métro. Le 39 double avec le 169 rue du Colonel Pierre Avia sur 5 stations. C'est inutile. Le 39 pourrait être détourné.

La ligne 123 (Mairie d'Issy, Porte d'Auteuil)

La ligne 123 est très fréquente et bien adaptée pour se rendre à Boulogne tant pour les usagers qui vont à leur travail (ou autre) que pour les étudiants qui se rendent à leur lycée. Elle dessert le RER C (Issy ville), Les Moulineaux (T2) et le métro (ligne 9 à Marcel Sembat, Boulogne), et la ligne 10 à Jean Jaurès ⇒ soit 2 villes de GPSO desservies.

Point noir : de gros encombrements aux heures de pointe, sur le bd Jean Jaurès ; il serait souhaitable de créer une voie dédiée et de mettre à l'essai, place Marcel Sembat, un ou deux giratoires sans feu (il faut souvent compter de 3/4 d'heure à 1 heure entre Marcel Sembat et Mairie d'Issy).

La ligne mobilien 126 (Parc de St Cloud, Porte d'Orléans)

La ligne mobilien 126 (Parc de St Cloud, Porte d'Orléans) passe par Val de Seine **RER C** et Corentin Celton (**métro** ligne 12) et Marcel Sembat (**métro** ligne 9) ⇒ **soit 2 villes de GPSO desservies.**

La ligne 169 (Pont de Sèvres-Hôpital Européen)

La ligne 169 est très dissuasive pour se rendre de Mairie d'Issy à Meudon pour tous les usagers et en particulier pour les étudiants du lycée Rabelais (au mieux 30 mn pour 4 kms). En 20 ans la population isséenne est passée de 49.000 habitants à 63.500. Manquant de lycées dans une ville pourtant à la pointe de la modernité, les lycéens sont amenés à emprunter fréquemment l'autobus. Le retour, entre 15 et 17 h, peut mettre de ¾ d'heure à 1 heure !

La fréquence du 169 est très irrégulière aux heures de pointe (14mn, 12mn, 9mn, 16mn, 13mn, 11mn, le matin entre 7h et 9h20) et la ligne est lente ! (30' pour aller à Meudon Val Fleury) pour 4 km. A noter qu'après 21h00 il n'y a plus de 169 et les personnes qui veulent se déplacer après cette heure sont contraintes d'utiliser leur voiture.

⇒ **soit 2 villes de GPSO desservies.**

Point noir : Fréquence insuffisante, trajet long et très sinueux. Pas de service après 21h10.

A améliorer : la fréquence aux heures de pointe (7mn), le tracé, sans détours, pour que les stations se situent sur le même axe à l'aller comme au retour. Il est souhaitable que les usagers fassent 10 mn de marche plutôt que de faire faire un détour au bus, souvent long et impliquant une perte de temps (attente en station) ; revoir les horaires après 21h00.



La ligne 190 (Mairie d'Issy – Velizy 2)

La ligne 190 dessert le **RER C** (Issy ville) côté Bd Rodin.

Remarque : ligne trop longue, durée excessive d'un terminus à l'autre. Ligne peu fréquentée dans la journée: desserte et circuit à revoir.

La ligne mobilien 289 (Clamart - Porte de St Cloud)

La ligne mobilien 289 descend de Meudon **RER C** (Val Fleury) vers le **T2** (les Moulineaux), puis porte de Saint Cloud **métro** ligne 9 ⇒ **soit =2 villes de GPSO desservies.**

La ligne 290 (Mairie d'Issy - Vélizy Zone Industrielle)

La ligne 290 n'a pas de connexion aux gares d'Issy. En en modifiant très légèrement le trajet, elle peut desservir le Fort.

Remarque : ACTEVI constate que dans son précédent dossier sur les Transports de novembre 2008, nous avons souligné que le 290 ne s'arrêtait pas à la station Henri Barbusse, alors qu'il passait devant. Aujourd'hui il s'y arrête et ACTEVI tient à en remercier les personnes de la ville d'Issy qui nous ont reçus, écoutés et qui ont signalé cet oubli à la communauté d'agglomération.

La ligne mobilien 323 (Issy Val de Seine RER - Ivry sur Seine RER)

La ligne mobilien 323 est une ligne très pertinente de par sa connexion inter-banlieues et inter départementale (Mairie d'Issy, Vanves, Malakoff, Chatillon-Montrouge, Arcueil, Le Kremlin-Bicêtre et Ivry) ; elle part du Val de Seine RER C et T2. Par contre, la boucle du Mobilien 323 fait perdre du temps et de la fréquence au terminus alors qu'un simple demi-tour serait préférable. Et il est regrettable que le 323 comme le 189 desservent mal la gare de Clamart (ligne Montparnasse) faute d'un accès direct aux quais par l'Est qui ferait gagner 5 minutes ⇒ **2 villes de GPSO desservies, vers le Val de Marne.**

La ligne 394 (Issy Val de Seine, Bourg la Reine)

La ligne 394 récemment créée en faveur des déplacements de banlieue à banlieue relie le RER C, le métro Corentin Celton, et la gare SNCF de Clamart, (à moins de 10 mn à pied du Fort).

Remarque : les lignes 323 et 394 pourraient facilement avoir un arrêt commun au carrefour Gabriel Péri/Rue de la Paix, situé à 5mn à pied du Fort.

Beaucoup de lignes de bus mais d'un accès souvent difficile...

On constate qu'Issy les Moulineaux est bien desservie en lignes d'autobus, avec des connexions inter-communes intéressantes et un accès aux grandes lignes (Métro, Tram, RER). Seulement le parcours qu'un usager doit faire pour se rendre de son domicile à ces différentes stations est dissuasif, ce qui l'incite à prendre sa voiture. C'est pourquoi ACTEVI suggère d'une part la réalisation d'aménagements rendant plus attractifs la marche à pied et le vélo, et d'autre part, pour les quartiers plus éloignés, la mise à l'essai de navettes électriques le plus souvent possible en site propre, de style Oreos 22 ou Oreos 44 (comme à Montmartre), toutes les 10 mn sur l'ensemble de la ville.

Par ailleurs, la liaison entre Meudon et les communes voisines, et plus est encore les autres communes de GPSO, reste insuffisante surtout aux heures de pointe, ce qui incite les habitants à prendre leur automobile.

Exemple :

Après 21h00, de Meudon Val Fleury (RER C) vers Mairie d'Issy, les usagers arrivent d'Issy Ville (place Léon Blum) + ¼ d'heure à pied pour aller au métro, ou prendre le 123 (+ attente) ; ou ils peuvent prendre le 289 à Meudon à Val Fleury jusqu'à la Ferme (Bas Meudon), puis le 123 jusqu'à Mairie d'Issy...Voici 2 exemples qui nous montrent qu'il est difficile de revenir de Meudon....C'est un petit parcours (environ 3 à 4 kms) qui peut prendre ¾ d'heure, d'où l'utilité de rallonger le service du 169 après 21h00, surtout pour les habitants de Meudon qui veulent prendre le métro (et inversement), sans attendre son prolongement vers le Bas Meudon.

PROPOSITION 4 : améliorer la desserte de proximité en lançant très rapidement un plan de renforcement de l'existant

Un gros problème à Issy, le dernier kilomètre à parcourir :

Actuellement, un usager du métro qui vient de la gare St Lazare, met 25 minutes pour arriver à Mairie d'Issy et autant de la Mairie à son domicile pour un petit parcours !

C'est pourquoi il est vraiment indispensable de remédier à cette situation en adoptant des solutions renforçant les interconnexions et favorisant les circulations douces. Idem pour la personne qui doit se rendre et revenir de son travail, d'un spectacle, de chez le médecin ou d'un grand magasin, depuis la capitale, le point noir étant le dernier kilomètre (où le premier lorsque l'on part au travail).

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

Renforcer les lignes 169, 190, 290, voire modifier un peu certains itinéraires et améliorer certaines fréquences.

Renforcer la fréquence du TUVIM

a- Centre Ville : **Mairie d'Issy, Corentin Celton**

b Epinettes : **Mairie d'Issy, Gare de Clamart**

c Ile Saint Germain : **Mairie d'Issy, J.H Lartigue T2, les Moulineaux T2, Issy RER C** au retour de la boucle



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

Revoir les trajets du TUVIM

Prévoir des Aller/Retour et non des grandes boucles comme le circuit de l'Ile Saint Germain jugé trop long. Ceci implique de revoir le sens de circulation de certaines voies pouvant être de nature à raccourcir les trajets et à dissuader les automobilistes de transiter par Issy les Mx (**exemple** : 10 mn pour aller de A à B, mais 30 mn pour rentrer de B à A). Il serait donc opportun de réfléchir à un plan de circulation non basé sur des sens uniques.

Il y a 20 ans, la municipalité avait offert la gratuité de ce transport afin de favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite, loin du centre ville ou des commerces et aux personnes retraitées ou sans activités. C'était une bonne chose.

Aujourd'hui compte tenu de la densification de notre ville, les besoins en transports ont changé. La population munie de carte Navigo ou Imagine'R s'est accrue. Mais la gratuité du TUVIM doit être conservée pour les personnes qui ne l'utilisent qu'occasionnellement.

Pour les actifs, elle ne présente plus un grand intérêt. Il serait donc opportun de recalculer le budget du TUVIM, afin de renforcer efficacement les circuits de bus RATP, en revoir les circuits en tenant compte des interconnexions utiles aux usagers pour les mener vers les gares.

La boucle du TUVIM vers les Epinettes et le Fort est la plus fréquentée et la plus indispensable. Il serait facile, souhaitable et urgent de la faire traverser le Fort et d'en augmenter la cadence, toutes les 10 mn au minimum en heure de pointe.

Tester des minibus électriques, pour compléter les réseaux mobiliens et TUVIM existants

Cela, pour un accès rapide aux gares et surtout pour la desserte du secteur des Epinettes (10 000 habitants), et les futurs habitants du Fort (4.000 + 2.000 salariés), il est indispensable de mettre à l'essai, sur des trajets courts, des minibus électriques de style Oréos 2X (20 places) ou Oreos 4X (40 places), de les adapter en capacité et fréquence aux heures de pointe comme aux heures creuses.

Exemples d'Aller/Retour :

- Place du souvenir français (Epinettes), traversée du Fort, Gare de Clamart, Métro Corentin Celton (pour soulager Mairie d'Issy)
- Place du souvenir français (Epinettes), RER C (Issy ville), dans l'attente des escalators, puis T2 (place de la Résistance), via le bd Aristide Briand (2 ou 3 minibus suffiraient pour assurer ces Allers/Retours).



minibus Oréos2x de Langres

Favoriser l'accès des gares (train, tramway, métro)

Pour les riverains et les salariés proches de la RD7 en leur offrant un rabattement direct par navettes en site propre, en plus de la station Jacques Henri Lartigue qui va desservir le futur éco-quartier des Bords de Seine.

Créer un accès Est à la gare de Clamart (les usagers venant d'Issy doivent actuellement faire un grand détour). C'est là qu'il conviendrait d'implanter la future plate-forme de navettes intermodales.

Créer une sortie Nord à la station Issy Val de Seine.

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

Prévoir des stations de taxis aux pôles importants : Val de Seine, métros, places intermodales

PROPOSITION 5 – Mettre en place un escalator RER – C -> les Epinettes

Il faut rappeler que ce projet date de 1977 !

Monsieur le maire, dans son discours de lancement de l'opération du Fort, fin mai 2010, nous a appris que « des escaliers mécaniques couverts sont en cours d'installation »

(<http://www.fortdissey.com/videosantini/pagevideosantini.html>)

ACTEVI en remercie la municipalité mais souhaite néanmoins connaître la date de leur mise en service ainsi que l'emplacement choisi, les travaux n'étant pas encore visibles à ce jour.

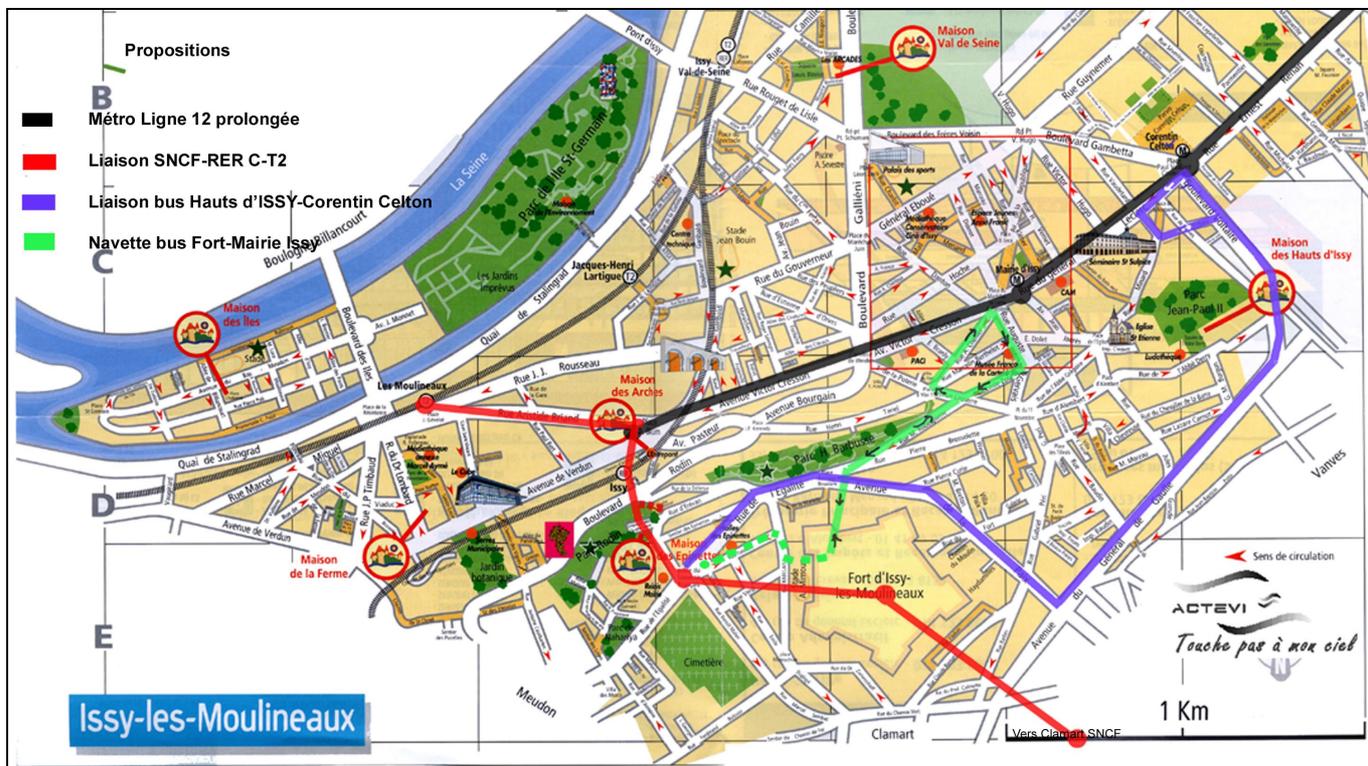
PROPOSITION 6 – Implanter les parkings en amont des centres villes

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

PROPOSITION 7 : assurer la desserte du Fort

Pour la desserte locale du quartier du Fort, il faut répondre à la diversité des besoins du grand nombre de personnes fréquentant le quartier (habitants actuels, futurs résidents du Fort, salariés) et leur permettre de profiter pleinement de l'importante offre de transports lourds voisins (SNCF, RER C, Métro) et du réseau de bus alentour.

On doit donc leur proposer une offre diversifiée, équilibrée et souple plutôt qu'une offre lourde et monolithique telle qu'un téléphérique reliant Mairie d'Issy au Fort, moyen gadget coûteux et inefficace pour un trajet de quelques centaines de mètres seulement (temps de parcours non fiable et non compétitif compte tenu des délais d'attente inévitables), à savoir :



Une liaison avec la gare SNCF de Clamart

Par navette si possible en site propre : la gare de Clamart est la desserte naturelle du quartier du Fort d'Issy de par sa proximité (300 m de la porte sud du Fort) et Paris (elle est à 7 minutes de Montparnasse). A noter qu'à pied il faut compter 10 mn pour se rendre du Fort à la Gare. De plus, la fréquence ne dépasse pas 4 trains par heure. Un dossier doit être impérativement étudié puis présenté au STIF par GPSO afin d'augmenter la fréquence des trains SNCF.

Une liaison vers Mairie d'Issy et la ligne 12 du métro par mini bus électriques

Cette liaison pourrait être assurée par des bus type Oreos 2X (20 places) ou Oreos 4X (40 places), comme à Montmartre. Elle emprunterait les rues André Chénier, Marcellin-Berthelot et Robespierre (cette rue pouvant facilement être mise à double sens). Ce circuit est libre d'embouteillages et pourrait si besoin être réservé aux bus, aux deux roues et aux riverains. De plus, c'est un moyen souple permettant si besoin un circuit de ramassage

dans le quartier du Fort et des Epinettes, toutes les 10 mn à minima aux heures de pointe. Cette proposition viendrait en renforcement et en parallèle au TUVIM dans le Fort.

Une liaison vers le RER C (gare Issy-Ville)

pouvant avantageusement être le prolongement de la navette Gare de Clamart - Fort – Epinettes complétée par un escalator dans le parc Rodin qui jouxte les Epinettes.

Une liaison par bus vers Corentin-Celton avec une partie en site propre (av. Général de Gaulle et Bd Voltaire).

PROPOSITION 8 : remettre en cause le choix 2 fois 2 voies pour la RD7

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

- d'une part, ce n'est pas dissuasif pour que les automobilistes laissent leur voiture au garage et ça ne les empêche pas de s'entasser derrière les feux rouges,
- d'autre part, flâner sur les bords de Seine, à proximité d'une 4 voies, c'est anti-écologique!
- Enfin, Paris envisage de supprimer la circulation (ou du moins de la limiter de façon drastique) sur les quais de Seine. Où aboutira ce flot considérable de voitures, sinon dans un entonnoir au niveau du pont de Garigliano?

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

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

Le principal transport en commun parallèle de la RD7, le T2, qui rejoint la porte de Versailles est actuellement insuffisant. On augmente le nombre d'immeubles de bureaux dans les principales villes bordant la Seine (environ 30.000 salariés + 12.000 habitants + les habitants et salariés du futur écoquartier Zac Bord de Seine, sans oublier, Pont d'Issy, les deux tours gigantesques d'environ 200 m de haut malheureusement prévues par la municipalité + les projets de la Défense). Il faudra donc prévoir de renforcer la fréquence du T2 (il est possible de presque tripler la fréquence aux heures de pointe). Il s'agirait là d'un point très positif pour la Mobilité Durable, tenant compte des usagers à venir.

En conséquence, il est impératif de renforcer le T2 en créant une inter-connexion d'accès rapide aux différentes gares, par exemple en créant une ligne de bus Coarentin Celton, pont de Sèvres, puis par la rive droite Rhin et Danube, qui permettrait de rejoindre chacune des 3 lignes de métro 9, 10 et 12 de tout point de la RD 7 entre pont de Sèvres et pont d'Issy (projet à intégrer dans le PLD de GPSO).

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

ACTEVI qui se positionne à la fois en tant qu'association de soutien des transports aux usagers, et en tant qu'utilisateur de ces transports a validé **la variante 3 pour la RD7, c'est à dire 2 fois 1,5 voies avec carrefour sans feu** (ou seulement feux activés par les piétons) afin de fluidifier

ACTEVI

Action Citoyenne pour les Transports et l'Environnement de la Ville d'Issy

Association loi 1901 reconnue d'intérêt général

ENQUETE PUBLIQUE RD7

jusqu'au 19/12 au Centre Administratif -37, rue du G^{al}-Leclerc



La maquette **La réalité**

EXIGEZ UNE RD7 à 2 fois 1,5 voies
(93% DES AVIS LORS DE LA CONCERTATION)

Pour qu' Issy reste une ville où il fait bon vivre



www.actevi.fr

la circulation.

Cependant en dépit des 85 % d'avis défavorables à la 2 x 2 voies recueillis sur registres et sur internet à l'occasion de l'enquête publique sur l'aménagement de la RD7 début 2010, les enquêteurs, ne tenant aucun compte de l'avis des associations, habitants et/ou usagers, ont donné un avis favorable à cette route à 2 x 2 voies, assortie il est vrai d'une réserve majeure et de plusieurs recommandations dont l'une concerne le quai des Chartreux « **où les travaux routiers réalisés par anticipation ne lui paraissent pas satisfaisants. En particulier, des améliorations devraient être apportées pour la protection acoustique des habitations, pour la sécurisation des accès à la crèche, pour une ambiance moins routière... (revêtement antibruit, zone 30, plateau surélevé, protection accès crèche, mobiliers urbains adaptés, amélioration des liaisons transversales...)** ». En émettant une simple recommandation, les enquêteurs n'ont pas tenu compte, dans leur analyse, de la future implantation d'un « éco-quartier » manifestement incompatible avec une « 4 voies » à 50 km/h.

PROPOSITION 9 : favoriser les circulations douces

Encourager le vélo en ville

- Sur ce sujet, ACTEVI partage l'avis et les propositions de l'Association « Les dérailleurs de Clamart » : la moitié des trajets faits en voiture en ville font moins de 3kms, mais il ne faut pas croire que Vélib va régler tous les problèmes.

Il n'est pas nécessaire de faire des pistes cyclables en ville. Le vélo n'est pas menacé par les voitures en agglomération, surtout s'il emprunte les voies de bus. Il l'est beaucoup plus sur route. Les pistes cyclables se justifient seulement sur les grands axes et parfois aussi dans les côtes (différences de vitesse entre voitures et vélos). Les pistes cyclables servent souvent de places de stationnement, hélas. En revanche, en ville, s'il n'y a pas la place, il conviendrait de les remplacer par des bandes cyclables signalées par des hachures sur la chaussée.

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

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

Il faut autoriser les vélos dans les couloirs de bus et mettre des sas à vélos aux feux tricolores.

Un décret paru le 1er août 2008 permet aux cyclistes de prendre en contresens les sens interdits (sauf avis contraires des autorités compétentes). Les communes ont jusqu'à juillet 2010 pour se mettre en conformité. Ce décret favorise la perméabilité des villes et va sûrement développer la pratique du vélo.

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

Il faut insister auprès des entreprises de la ville et de GPSO pour qu'elles mettent en place des P.D.E. (Plans de Déplacement d'Entreprise) pour leurs salariés, de façon à optimiser leurs déplacements en évitant le plus possible l'usage de la voiture et en créant également leurs propres abris vélos sécurisés.

NB : idée à soumettre en amont dans les projets d'urbanisme des constructeurs.

Plusieurs stations de Vélib ont été implantées récemment à Issy. C'est une très bonne chose, et depuis leur création, c'est un succès. Mais le point noir reste leur gestion : il faut que la société de location veille plus régulièrement à l'équilibre stations vides/stations pleines, et idéalement crée de nouvelles stations en ville (mais ce point semble à l'ordre du jour, puisque Monsieur le maire l'annonce dans son discours en lien page 9 de ce Livre Blanc).

Mais, afin de favoriser la circulation, non seulement des Vélib, mais aussi des personnes utilisant leur vélo personnel pour leurs déplacements urbains (ils sont nombreux et c'est une pratique à encourager), il faut prévoir des garages à vélos sécurisés (avec vidéo surveillance de type « Vel'abris », ou animation humaine): en l'état des négociations entre GPSO et le département il serait prévu 100 «Vél'abris » dans



Vel-Abri du Conseil Général 92

la communauté d'agglomération. Issy serait concerné pour 6 abris, mais quand la concertation commencera-t-elle ? Pour être efficace et incitative, étant donné la densité urbaine d'Issy les Mx, ces abris devront pouvoir atteindre la capacité d'au moins 80 vélos, éventuellement par modules successifs; ainsi, le dernier kilomètre, évoqué plus haut, ne sera plus un problème pour nombre de citoyens.

Elaborer un schéma directeur des liaisons cyclables dans le cadre du SCOT.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des Coteaux et du Val de Seine adopté le 26 novembre 2009 indique que « ***pour assurer une meilleure sécurité des cycliste, un schéma directeur des liaisons cyclables sera mis à l'étude*** ». En adoptant cette disposition, les élus ont fait ainsi droit aux demandes des associations Actevi et Déraillieurs de Clamart reprises par le Commissaire-Enquêteur dans son rapport d'enquête publique. **Il convient maintenant que ce Schéma Directeur soit élaboré le plus vite possible, en réelle concertation avec les associations concernées.**

Favoriser les déplacements des piétons.

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

Exemple : d'un côté, une voiture mal garée (ce qui est fréquent), de l'autre un poteau de signalisation ou une borne de péage (et ils sont nombreux...) : deux personnes ne se croisent plus sur les trottoirs et doivent emprunter la chaussée !



C'est malheureusement tellement fréquent ...

Pour améliorer la sécurité, il faut réduire la vitesse avec **la création d'aires piétonnes en centre-ville, de zones de rencontres et de nouvelles zones 30. Il faut créer des passages protégés là où la vitesse reste une menace.**

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

V - QUESTIONS A GPSO

- Dans la communauté du Grand Paris Seine Ouest, qui couvre 80 % de SCOT, les associations seront-elles conviées, comme elles l'étaient auparavant, dans les ateliers du SCOT ?
- Un PLD (Plan Local de Déplacement) est-il à l'ordre du jour de GPSO ?
- Dans le cadre du PLD, les quartiers issus du Fort et des Epinettes (10.000 habitants + 4.000 nouveaux arrivants + 2.000 nouveaux salariés), soit 16.000 personnes, pourront ils enfin être tous bien desservis ?
- Là où le vélo ne peut satisfaire l'utilisateur pour se rendre vers les transports en commun, GPSO pourra-t-il mettre à l'essai des navettes électriques, non polluantes, sur des trajets courts ?
- Le prolongement de la ligne 12 vers le sud serait-il à l'ordre du jour? Pour quand ?

VI- CONCLUSION

ACTEVI est prête à détailler et à argumenter ces propositions et à participer à tout groupe de travail sur ce sujet très important.

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

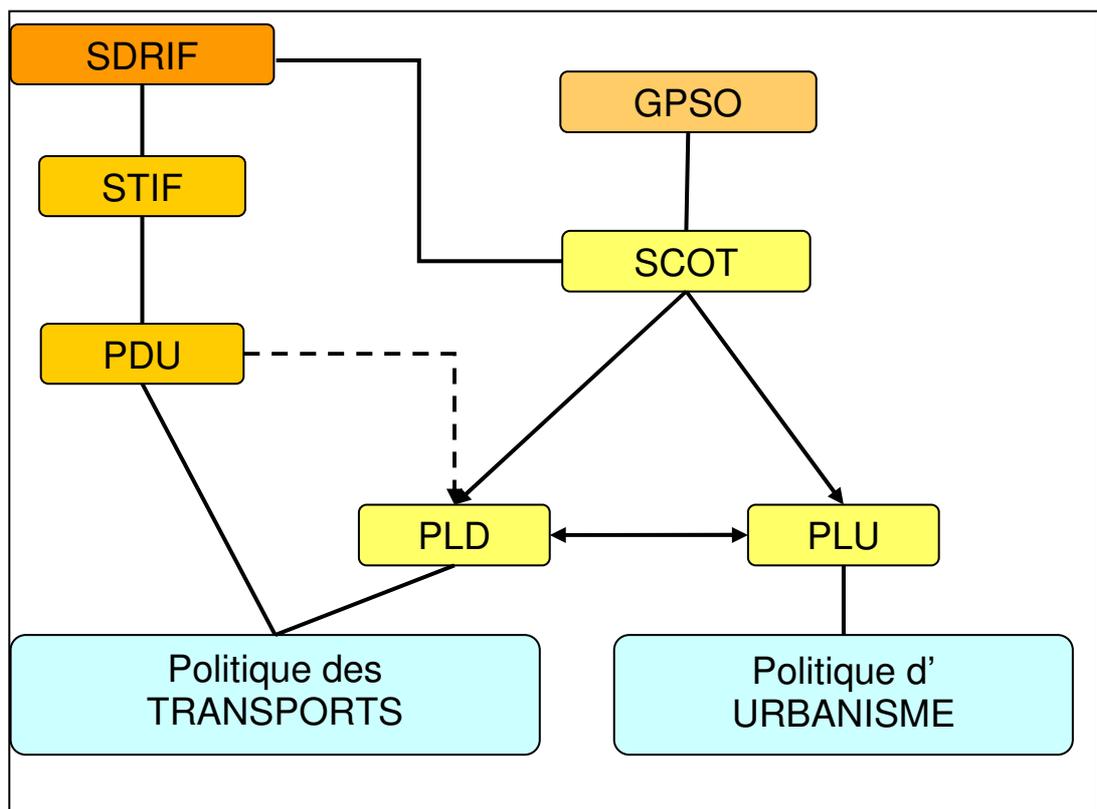
Issy-les-Moulineaux subit actuellement une forte densification (16.470 hab/km²) + 70.000 emplois, (à terme 90.000). Si l'on veut respecter le PADD (Plan d'Aménagement et de Développement Durable), un slogan souvent utilisé, il en découle qu'il faut aussi respecter le **Déplacement Durable** !

ACTEVI, est une association citoyenne de défense de l'environnement et du cadre de vie, et, à ce titre, estime qu'il est **grand temps d'améliorer l'existant et la desserte de proximité**, tout en pensant à développer les énergies nouvelles dans les transports.

VII - LEXIQUE

GPSO	Grand Paris Seine Ouest (Boulogne-Billancourt, Chaville, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Vanves et Ville d'Avray)
SRDIF	Schéma Directeur Régional d'Ile de France
STIF	Syndicat des Transports de l'Ile de France
PLD	Plan Local de Déplacement
PDU	Plan de Déplacement Urbain
SCOT	Syndicat de Cohérence Territoriale des Coteaux du Val de Seine
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PADD	Plan d'Aménagement et de Développement Durable
P.D.E.	Plan de Déplacement d'Entreprise

Schéma d'organisation de l'élaboration des politiques locales de transport et d'urbanisme



ACTEVI souhaite instaurer le dialogue avec vous. Envoyez nous votre avis et vos idées sur ce Livre Blanc afin de nous permettre de l'enrichir et l'améliorer régulièrement.

Pour recevoir les mises à jour, merci de nous adresser un courriel à : contact@actevi.fr

Dossier établi par ACTEVI en collaboration avec l'Association des Usagers des Transports (AUT) et Les Déraillleurs de Clamart