

Editorial

Associations, associons-nous !



Réseau Vélo 78 apporte sa contribution depuis douze ans à la défense du vélo au quotidien.

En 1996, le monde associatif déjà présent sur le terrain était plus restreint et l'on parlait moins du vélo utilitaire. Les grèves de décembre 1995, qui ont paralysé les transports en commun, ont constitué un déclencheur, une prise de conscience. Nombreuses furent les personnes qui, brusquement, découvrirent que l'on pouvait aller travailler à vélo, que c'était possible. Mais on réalisait également que les aménagements cyclables étaient très largement insuffisants.

La très importante FFCT (Fédération française de cyclotourisme) occupait largement le terrain, ou plutôt la route. La FUBicy (Fédération des Usagers de la Bicyclette) existait, mais avec peu d'associations. L'AF3V (Association pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes) était naissante.

En 2008, la FFCT est connue, reconnue et compte quelque 120 000 adhérents. La FUBicy, dont Réseau Vélo 78 est membre, fait valoir les atouts du vélo urbain et toutes les solutions pour le développer auprès de diverses instances nationales : ministères, Club des Villes

Cyclables, SNCF, organismes professionnels, autres fédérations. La FUBicy fait partie des membres fondateurs de l'ECF, la Fédération Européenne des Cyclistes, et du Comité de Promotion Vélo. Par ailleurs, elle organise des journées d'étude, elle coordonne des campagnes nationales : fête du vélo, semaine de la mobilité, semaine de la sécurité routière...

Le schéma national des Véloroutes proposé par l'AF3V fait son chemin ; les Véloroutes et Voies Vertes sont de plus en plus nombreuses et les projets se multiplient. Le guide touristique des Véloroutes et Voies Vertes en témoigne. ➔

Bien que militant dans des secteurs différents, ces trois associations sont complémentaires en proposant des solutions pour le cyclisme urbain, routier, de proximité ou touristique. Elles travaillent de plus en plus souvent ensemble, des liens se tissent entre elles, les informations circulent. Compte tenu de la complexité des dossiers, de l'énergie et du temps nécessaires, des compétences requises, leur collaboration est un atout pour la conduite et la réussite de nos revendications. Il faut continuer en ce sens.

A titre d'exemples :

- Réseau Vélo 78 est le représentant local de l'AF3V dans les Yvelines : nous travaillons sur la future véloroute Paris-Londres en étudiant le tronçon traversant notre département entre le pont de Chatou et Conflans-Sainte-Honorine ;
- dans le cadre du futur classement de la forêt de Saint-Germain en « forêt de protection », Réseau Vélo 78 et la FFCT sont consultés par le Conseil Général pour recenser les problèmes de circulation vélo dans le périmètre de la forêt.



Le bon sens des double sens cyclables



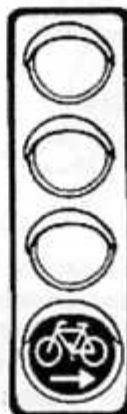
Très peu connus il y a encore cinq ans, les contresens ou doubles sens cyclables sont en expansion. Mi-2007, il en existait au moins 250 kilomètres, répartis dans plus d'une centaine de communes. Le premier a été aménagé en 1983 à Strasbourg. Cette ville en comporte 64 kilomètres, devant Lille (16 km). La première ville française à avoir généralisé cet aménagement a été Illkirch-Graffenstaden, en Alsace. La culture du double sens se répand.

Dans notre secteur, Carrières-sur-Seine, Croissy, Houilles, Maisons-Laffitte, le Mesnil-le-Roi... ont créé des contresens cyclistes. Il faut amplifier cette dynamique.

(source : Fubicy)

Les cyclistes virent au jaune

Le Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durable (MEDAD) vient d'autoriser les "tourne-à-droite" au feu rouge pour les cyclistes sur dix carrefours à Bordeaux et cinq dans l'agglomération de Strasbourg. L'autorisation est donnée pour une durée de deux ans. Chaque carrefour-test sera équipé d'une signalisation lumineuse indiquant la direction, le type d'usagers autorisés (cyclistes) et utilisant la couleur jaune en mode clignotant. L'utilisation de cette dernière incitera les cyclistes à la prudence ainsi qu'au respect des piétons. Le comportement des cyclistes sera observé ainsi que celui des autres usagers. Le "tourne-à-droite" existe déjà en Belgique, aux Pays-bas et en ex-Allemagne de l'Est.



LC

Revoilà les vélos !



Signe des temps ?

Les offres de location ou de prêt de vélos dans nos grandes villes se multiplient.

D'aucuns se moqueront de ce qu'ils appelleront une mode éphémère, mais il semble bien que ce soit une réponse à un réel besoin : avec une sensibilisation au développement durable et au respect de l'environnement accrue, un pétrole chaque jour plus cher, et des centres-villes de plus en plus saturés, nombreux sont ceux qui parfois ont songé à opter pour la « petite reine ». Mais, en ville, à cause de la difficulté pour garer son vélo chez soi, des risques de vol, des problèmes d'entretien et de réparation, et d'une utilisation trop souvent occasionnelle, beaucoup hésitent à acheter un deux-roues.

Alors les municipalités - d'abord nos voisins d'Europe du nord, bien sûr - commencent à mettre des vélos à la disposition des usagers, soit gratuitement, soit en location.

Le principe est simple : des vélos, toujours en bon état (en principe), vous attendent dans les nombreuses stations disséminées dans la ville. Vous prenez le vélo à une station et vous le reposez dans n'importe quelle autre. Paiement par abonnement ou par carte bancaire.

En France, La Rochelle, Rennes, Amiens, Bordeaux, Lyon proposent déjà ce service. Marseille, Nantes, Aix-en-Provence, Toulouse sont en cours de réflexion ou d'installation... et, bien sûr, Paris depuis l'été dernier : avec 21 000 vélos, 1 500 stations (une tous les 170 mètres environ), le « Vélib » enregistre déjà 200 000 déplacements par jour en moyenne et comptabilise 160 000 abonnés.

Parions sur le succès croissant de ces initiatives qui, en facilitant ce type de transport, multiplieront les vélos dans nos rues... et diminueront les voitures.

BB

Le nouveau PLD de

De quoi s'agit-il ?

Le 8 mars 2006, le Conseil de la Communauté de Communes de la Boucle de la Seine (CCBS) a décidé de lancer une procédure d'élaboration d'un Plan Local de Déplacement (PLD) dont le périmètre correspond à celui de la Communauté de Communes.

L'étude, confiée au bureau d'études ITEM, spécialisé dans le transport et les déplacements, est menée avec les services concernés des communes de la boucle et les associations - dont Réseau Vélo 78 - ont été associées et peuvent donner leur avis. Réseau Vélo 78 suit l'étude de près et a fait un certain nombre de remarques, entre autres pour préciser ou corriger l'analyse de l'existant.

Les enjeux

L'étude, qui en est aujourd'hui au stade des propositions, a défini cinq enjeux particuliers plus un transversal :

1. Offrir une vraie place aux modes de déplacement doux et aux transports collectifs ;
2. Diminuer la pollution de l'air et le bruit ;
3. Utiliser le stationnement comme outil privilégiant les modes alternatifs à la voiture ;
4. Rendre les déplacements équitables ;
5. Améliorer la sécurité des déplacements.

L'enjeu transversal supplémentaire a pour objet de consolider l'identité communautaire de la boucle.

L'enjeu numéro 1 vise, non pas à lutter contre l'automobile, mais à opérer un rééquilibrage des modes de déplacement par rapport à la place prédominante qui lui est accordée aujourd'hui. Ceci ne peut que réjouir les piétons et les cyclistes.

Les acteurs de l'étude souhaitent promouvoir les modes alternatifs à l'automobile en développant l'intermodalité : pouvoir utiliser successivement plusieurs moyens de transport.

L'ensemble du système reposerait sur une hiérarchisation des voies de circulation en quatre niveaux : le transit grand local (A14), le transit communautaire

aiment le vélo : un peu, beaucoup...

la Boucle fera-t-il le bonheur des cyclistes ?

(ex : RD 121), le transit local et de rabattement sur les transits de niveau supérieur et enfin les livraisons et transits locaux, ces derniers représentant environ 70% de la voirie.

Le plan d'action

Le plan d'action proposé ne comporte pas moins de vingt-sept rubriques concernant principalement la réorganisation de la voirie, le stationnement, les transports collectifs, les circulations douces, l'accessibilité et l'accidentologie. Certaines actions sont assez audacieuses et ne plairont pas à tous, comme la limite à 30 km/h de la vitesse pour le transit local ou la généralisation du stationnement payant à proximité des gares et commerces.

Nous ne détaillerons ci-dessous que les actions préconisées pour les modes de déplacement doux, en laissant de côté le chapitre, non moins important, des transports en commun (la description est largement empruntée au texte de l'étude ITEM) :

1. Créer un réseau cyclable structurant d'agglomération à l'échelle de la CCBS.

Ce réseau, constitué d'une croix (Le Pecq-Houilles, Chatou-Sartrouville), de deux axes radiaux et d'une armature verte périphérique, comme indiqué sur le schéma ci-contre, s'appuierait sur les pistes cyclables existantes et entraînerait la création de 35 km de pistes ou bandes cyclables et 24 km d'itinéraire en secteur partagé. L'objectif recherché est de développer les infrastructures pour obtenir un réseau plus large et plus fin et améliorer la sécurité par la réduction des discontinuités. D'autre part, en agglomération, une large place sera accordée aux contre-sens cyclables.

2. Améliorer la qualité des cheminements piétons sur la boucle.

L'action vise à limiter les contraintes qui pèsent sur les déplacements à pied, en les rendant plus sûrs, agréables et directs. Il s'agit aussi de s'inscrire dans une nouvelle urbanisation rendant pos-

sible l'usage des autres modes de déplacement que l'automobile.

3. Fournir aux services de voirie un guide technique d'aménagements cyclables adaptés.

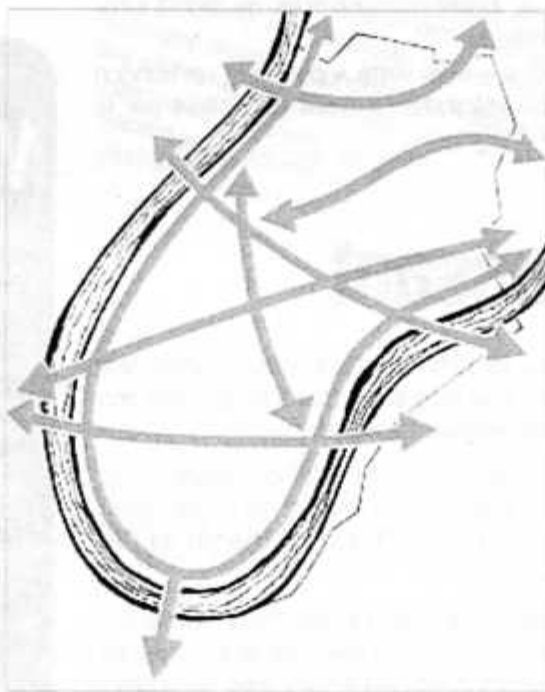
4. Organiser le stationnement des cycles

L'organisation du stationnement des cycles fait partie intégrante du projet global du PLD. Les lieux de stationnement sont localisés aux points structurants tels que gares, zones commerciales, administrations, équipements culturels et sportifs, etc. Les parkings répondront aux normes fixées par le guide des aménagements cyclables.

Une fois créés, les parkings vélos seront systématiquement signalés sur le plan du réseau cyclable et cette information sera diffusée largement.

5. Mettre en place des Pédibus...

C'est un ramassage scolaire qui se fait à pied. La caravane d'enfants (autobus) est menée par des adultes (conducteurs ou conductrices) qui la prennent en



charge à tour de rôle. Il accueille des enfants (passagers) en différents endroits de l'itinéraire (arrêts) selon un horaire fixe.

...et des Vélobus

Le raisonnement est le même pour un

autobus cycliste, mais ce dernier est plus délicat à mettre en œuvre.

6. Améliorer les franchissements de Seine pour les circulations douces

L'objectif est de développer les infrastructures afin de réduire les discontinuités dans les itinéraires et de garantir la sécurité des modes doux.

Calendrier et coût

Le PLD doit être validé au deuxième trimestre 2008. D'une façon générale, l'année 2009 serait consacrée aux études préalables pour les actions retenues et les réalisations pourraient être mises en route à partir de 2010 et s'étaler sur plusieurs années.

Les coûts estimés des principales actions sont :

Partage de la voirie :
entre 4 000 000
et 5 000 000 d'Euros.

Réseau cyclable :
6 900 000 d'Euros.

Jalonnement : 100 000 Euros

Etudes pour le franchissement de la Seine : 20 000 à 50 000 Euros

Stationnement : 2 000 000 d'Euros

Chargé de mission pour les déplacements et modes doux :
200 000 Euros sur cinq ans.

etc.

Suivant les cas, ces coûts sont supportés par la région, le département, la CCBS ou les communes.

Et maintenant ?

La réalisation de ce PLD serait une avancée considérable pour le transfert de la voiture vers les transports en commun, la marche à pied et le vélo. Nos élus auront-ils les moyens et l'audace pour l'approuver et le mettre en œuvre ? Certaines communes de la CCBS ont beaucoup de retard en ce qui concerne les infrastructures cyclables et auront donc des efforts plus importants à consentir. Il nous faudra rester vigilants et maintenir une certaine pression pour que ce projet soit adopté le plus largement possible.

Les communes aiment le vélo : un peu,

Chatou

La création d'un itinéraire de randonnée de 150 kilomètres en bord de Seine, de l'est à l'ouest du département des Yvelines, a été annoncée pour la période 2008-2014. Réseau Vélo 78 avait fait plusieurs propositions d'aménagements dans ce sens, à partir du pont de Chatou, et nous espérons voir enfin se réaliser cette voie.

Le Conseil Général n'a pas encore fait connaître sous quelle forme cet itinéraire serait réalisé, mais la réalisation d'une Véloroute entre le pont de Chatou et celui de Sartrouville avait été prise en compte lors de la révision du schéma d'Ile-de-France.

Une véloroute est un itinéraire pour cyclistes à moyenne et longue distance d'intérêt départemental, régional, national ou européen, reliant les régions entre elles et traversant les agglomérations dans de bonnes conditions. Les itinéraires doivent être linéaires, protégés et disposer d'une signalisation adaptée. La véloroute doit répondre à des critères rigoureux, mais ce n'est pas une structure homogène.

Notre demande s'inscrit dans le projet de véloroute Paris-Londres.

Le département des Hauts-de-Seine a aménagé ses bords de Seine depuis le

port de Gennevilliers et étudie la traversée de la darse du port de Nanterre, ce qui permettrait de rejoindre Chatou depuis Paris. Nous souhaitons que les Yvelines, en reliant Chatou à Conflans-Sainte-Honorine, assurent la continuité de ce parcours : depuis le pont de la Deuxième-DB à Sartrouville, la traversée de la forêt de Saint-Germain (sur un tracé approuvé par l'ONF et tout récemment par le maire de Saint-Germain, qui apporte son soutien malgré des questions de financement à résoudre) permettrait, en passant non loin de l'étang du Corra - qui serait protégé - de rejoindre la passerelle piétons-vélos de Conflans-Sainte-Honorine. La sortie de cette dernière sera aménagée : une voie vers le Vexin et une autre pour traverser la ville par le quai vers La Frette. A terme, la véloroute se prolongera vers Rouen et/ou Beauvais avant de rejoindre Dieppe et l'Angleterre.

Notre association est représentante de Véloroutes Voies Vertes, dont le site vous apportera un utile complément d'information. En 2006, vingt-cinq véloroutes étaient recensées en France, représentant près de 2000 kilomètres.

Une « voie verte » peut être un tronçon de véloroute, car elle est définie par le

Code de la Route comme un aménagement en site propre, une route *exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers*.

Les véloroutes nécessitent une bonne étude des intersections et ne sont pas forcément goudronnées. Ainsi, une piste en "stabilisé" est préconisée pour la traversée en forêt.

Ce projet s'inscrit aussi dans le réseau de circulation des usagers de la forêt, affectant le périmètre de la forêt de protection en cours d'élaboration. Il fera ainsi apparaître les franchissements d'infrastructures par le réseau cyclable.

Une véloroute engendre des axes secondaires et des variantes permettant de desservir les localités traversées ou proches. Elle est touristique de par sa fonction de transit, mais aussi d'intérêt local en contribuant à l'amélioration de la circulation.

C'est une opportunité à saisir, car la réalisation doit se faire bientôt et nous avons besoin dès maintenant du soutien des futurs usagers.

GMS-L

Le Mesnil-le-Roi

Un projet intéressant

Ainsi que nous l'annoncions dans la dernière « Lettre de Réseau Vélo 78 » de mai 2007, le prolongement de la piste cyclable parallèle à la RD 157, rue Jules-Rein, est en bonne voie de réalisation maintenant que les terrains sont définitivement acquis. Nous aurons ainsi une piste cyclable continue de la place de la mairie à la rue de Seine.

Un projet intéressant est à l'étude, qui consisterait à prolonger cette piste en la faisant descendre rue de Seine jusqu'à la prairie communale. Elle emprunterait alors le parcours déjà gravillonné (situé sur le grand collecteur) jusqu'au chemin de l'île Laborde, puis le chemin de la Digue jusqu'au pont de la Deuxième DB. Cette dernière portion, qui se trouve

sur la commune de Maisons-Laffitte, est en très bon état et peu fréquentée par les véhicules à moteur.

Ce projet nécessiterait des travaux rue de Seine, qui est en forte pente, ainsi qu'une réhabilitation du chemin de l'île Laborde.

Nous sommes extrêmement favorables à ce projet, qui permettrait ainsi de se rendre à bicyclette ou à pied de la mairie du Mesnil-le-Roi au pont de la Deuxième DB et aux nouveaux quartiers bas de Maisons-Laffitte par des pistes ou chemins tranquilles, dans un environnement particulièrement agréable et sécurisé.

PF

Maisons-Laffitte

Mais jusqu'où s'

Automobilistes, gardez-vous de stationner trop longtemps sur un emplacement de parking à Maisons-Laffitte. Vous risquez de retrouver six arceaux à vélo à la place de votre véhicule favori ! La municipalité, prenant acte de l'engouement sans cesse grandissant pour ces aménagements cyclistes, qui saturent au fur et à mesure qu'ils sont posés, a en effet transformé certains emplacements de stationnement automobile en parkings à vélos. Un fait à noter, quand on connaît le goût des Mansonnien pour les véhicules à moteur, de préférence pas trop discrets et de grosse cylindrée.

D'un autre côté, une tendance écolo-économique se fait nettement sentir, en particulier dans les couches les moins âgées de la population. On voit en effet de plus en plus

beaucoup, passionnément... pas du tout !

Saint-Germain-en-Laye

Compte-rendu d'activités (!) 2007

Des projets seraient en cours pour réduire l'encombrement des deux-roues autour de la gare du RER. Le grand parking de la place du marché ne semble pas avoir amélioré grandement la fluidité du trafic en ville. Trois étages sur cinq ont un taux de remplissage « correct ». Les trois autres parkings de la ville (Monoprix, les Coches, RER) restent les préférés des usagers. Simple question d'habitude, peut-être...

Les marquages au sol ont été repeints sur plusieurs itinéraires, mais sont trop facilement ignorés par les usagers à deux et quatre roues. Il est malheureusement difficile de faire des pistes « en site propre » dans le centre ville (les coussins sépara-

arrêteront-ils ?

de jeunes couples cyclistes, accompagnés de leurs enfants sur leurs petits vélos, parcourir les rues de la ville, et en particulier du Parc.

Ce dernier devrait bénéficier l'année prochaine d'un balisage piétons/cyclistes indiquant, non pas les distances mais les temps de parcours entre deux points connus. Par exemple : "mairie : piéton 15 minutes - cycliste 5 minutes". Ces indications, comparables à celles que l'on trouve sur les sentiers de grande randonnée, frappent beaucoup mieux les imaginations des usagers, qui prennent ainsi conscience de la brièveté de certains parcours. Et l'on peut espérer que nombre d'entre eux se diront que, compte tenu des difficultés, du coût et du temps requis en ville par le stationnement auto, le vélo, après tout... JPA

Protection rapprochée pour la forêt de Saint-Germain

La forêt de Saint-Germain sera bientôt intouchable. Une procédure de classement du domaine en « forêt de protection » a en effet été lancée en décembre 2007 sous l'égide du sous-préfet des Yvelines.

Ce massif de 900 hectares a perdu un quart de sa surface en cent ans et n'est pas à l'abri de défigurations futures. Son classement empêche-rait de nouveaux projets sur son périmètre. Un soulagement pour tous, dont la très active Association des Amis de la Forêt.

En Région Parisienne, l'extension urbaine, le grignotage immobilier mettent en péril nombre d'espaces verts. Cette mesure forte est à saluer.

Ce dossier devrait faire l'objet d'une enquête publique en 2009, avant d'être soumis à la commission départementale des sites des Yvelines et au Conseil d'Etat, décisionnaire final en 2010 au plus tôt.

La forêt de Saint-Germain deviendrait ainsi la cinquième d'Ile-de-France, après Sénart, Fontainebleau, Fosse-Repose et Rambouillet (en cours de classement) à bénéficier d'une telle protection.

Dans le cadre de ce futur classement, le Conseil Général pilote plusieurs groupes de travail.

Réseau Vélo 78 participe au groupe « Usagers de la Forêt », avec la FFCT, l'association des cavaliers, l'association des randonneurs à pied, l'ONF et la Direction des routes.

Cette consultation a débuté au mois d'avril. Dans cette structure, il faut réfléchir, toutes associations confondues, aux améliorations à apporter pour le confort et la sécurité des usagers de la forêt sans, bien entendu, nuire à cette dernière.

Après une première consultation, il apparaît que les traversées des routes représentent une difficulté majeure pour cyclistes, piétons et cavaliers. Dans un premier temps, il faut donc recenser les traversées à risques et réfléchir à la sécurisation de certains passages.

Affaire à suivre...

teurs de la rue des Bûcherons ont progressivement fini par être arrachés). Deux ou trois contresens cyclables dans des rues à sens unique (rue Saint-Louis, rue du Docteur-Lamare) demeurent souhaitables. Les villes qui en ont instauré ne les ont, à notre connaissance, jamais abolis.

D'une façon générale, « l'effet Vélib » et le prix de l'essence conjugués vont sans doute faire ressortir des caves et des garages les vélos qui y dormaient, et la circulation cycliste ne peut que progresser au quotidien dans les villes de banlieue... y compris à Saint-Germain.

Les travaux de raccordement de la « route de Quarante-Sous » à l'autoroute A 13 à l'entrée de Chambourcy pro-

gressent. Un point Info est en service sur le chantier (jours et heures d'ouverture dans la presse locale).

Vidéo, tableaux, dépliants (et même explications orales) sont peu précis sur les circulations douces. Les pistes cyclables ont disparu à cause des travaux (prudence !). Elles seront remplacées entre le futur rond-point du Bel-Air (liaison avec la passerelle du viaduc ferroviaire) et le futur rond-point d'entrée vers l'autoroute par une piste piétons-vélos à double sens, côté sud. Espérons que les planificateurs savent que cette route est - et restera - très fréquentée par les cyclistes.

IS.BD

Les communes aiment le vélo : un peu,

**Avez-vous
votre T-shirt ?**



C'est le moyen
le plus efficace et le plus rapide
pour faire connaître l'existence
de « Réseau Vélo 78 »
à un grand nombre de gens.
**Commandez-le
à votre Association (7€)**

Le Vésinet

Un nouvel élan ?

L'aménagement du chemin de Ronde va commencer prochainement et devra comporter une piste cyclable bi-directionnelle. La fin des travaux est prévue pour le mois de mars 2009.

Par ailleurs, la nouvelle équipe municipale du Vésinet semble disposée à s'engager fermement en faveur du vélo. Un premier projet, modeste mais significatif, concerne la réalisation d'un double sens cyclable sur 150 mètres allée des Bocages, entre les ronds-points Horace-Vernet/Marguerite et Albert-Joly/Jean-Mermoz. Un deuxième projet de double-sens cyclable sur l'allée du Lac supérieur est engagé. Ces deux projets permettront enfin d'assurer l'aller et le retour de nombreux élèves du collège du Cèdre sans détours ni infractions.

Espérons que la volonté politique sera assez forte pour mener à bien ces projets malgré d'éventuelles protestations de riverains. On se souvient en effet qu'à ses débuts la précédente équipe municipale avait également manifesté une volonté certaine de s'engager pour le vélo... jusqu'à ce qu'elle affronte les oppositions sur le terrain.

Rappelons par ailleurs que l'association a participé à une première réunion du comité de pôle des deux gares du Vésinet et que, dans ce cadre, nous avons demandé que l'on facilite l'accès à la gare du Vésinet Centre par la création d'un double sens cyclable avenue Galliéni entre l'avenue du Général-de-Gaulle et la gare.

PT

Bougival

Un plan urgent de déplacement urbain

A Bougival, la majorité municipale et le maire restent les mêmes, mais repartent avec une majorité et une opposition renouvelées.

Les idées développées par Réseau Vélo 78 depuis des années au comité d'axe RD 113 et RN 186 semblent aujourd'hui assez bien comprises par les élus de la majorité et des oppositions, comme le montrent les réponses apportées au questionnaire adressé aux différents candidats au cours de la campagne des municipales.

Nous avons été reçus par le premier adjoint le samedi 12 avril, suite à une demande d'audience avec notre maire. Il ressort de cette rencontre que la municipalité est consciente que la situation actuelle ne pouvait perdurer.

Des projets d'aménagements

Tandis que le directeur des routes du département des Yvelines avait décidé de refaire l'enrobé de la portion de la RD

321 quatre voies allant de Croissy à La Celle-Saint-Cloud, la municipalité s'y oppose au profit d'une restructuration de cette départementale. Il s'agira de réduire le nombre des voies et, partant, de réduire la vitesse afin d'aménager des voies dédiées aux circulations douces.

La grande côte de Bougival pourrait enfin être gravie dans des conditions acceptables de sécurité.

Dans le bas de Bougival, le long de la Seine, la RD 113 (ex-RN 13) joignant Saint-Germain et l'ouest parisien à l'autoroute A 86 est devenue, du fait de l'abandon des pouvoirs publics, une quasi autoroute. L'ensemble des nuisances, dont celles d'un intense trafic de poids lourds, pourraient s'aggraver lors de l'ouverture prochaine du tronçon de l'A 86 entre Rueil et l'autoroute de l'Ouest.

La municipalité souhaite la transformation de cette voie en boulevard urbain, facilitant l'accès aux commerces, favorisant les circulations de proximité, les

déplacements des piétons et des cyclistes. Ce projet devra être pensé en intercommunalité avec Louveciennes, pour assurer la liaison avec la partie déjà aménagée de Port-Marly.

Pour une voirie partagée

Ce projet aurait aussi le mérite de réconcilier la ville avec son fleuve et de redonner aux promeneurs l'accès à ce très beau site.

Nous espérons également la création de stationnements vélos dans plusieurs sites bien choisis, tels la salle Bouzermont, le stade, les commerces, la Poste, la mairie, le gymnase.

Pour mener à bien ces différents programmes, la ville envisage de s'adjoindre les services d'un cabinet d'urbanisme, dans la perspective de l'adoption d'un plan local d'urbanisme.

Nous prenons acte des intentions, nous les soutenons et veillerons à leur application.

J-P J. J-P F

