

Déambulation inter associative à vélo sur la RD 63

Le Collectif CATTE (Coordination des Associations du Territoire pour la Transition Écologique) a organisé une déambulation sur une partie de la RD63 allant de Châtillon au Plessis-Robinson. L'association FARàvélo était donc partie prenante à cette déambulation et a transmis l'invitation à participer à la déambulation via Facebook.



FARàVélo a créé un évènement.
le 18 février à 15:07

Déambulation interassociative à vélo sur la RD63
Samedi 4 mars 2023, 10h - 12h30

Départ: 10h, Métro Châtillon-Montrouge, parking vélo
Arrivée: 12h30, RER Robinson

Pourquoi?
Le territoire VSGP a lancé son plan vélo où la RD63 est un axe prioritaire nord-sud à rendre cyclable. Comment donner de la place au piéton, à la voiture et aussi au vélo?

Organisé par la CATTE:
La Coordination des Associations du Territoire pour la Transition Ecologique.
43 associations qui coopèrent pour un Plan Climat (PCAET) pris au

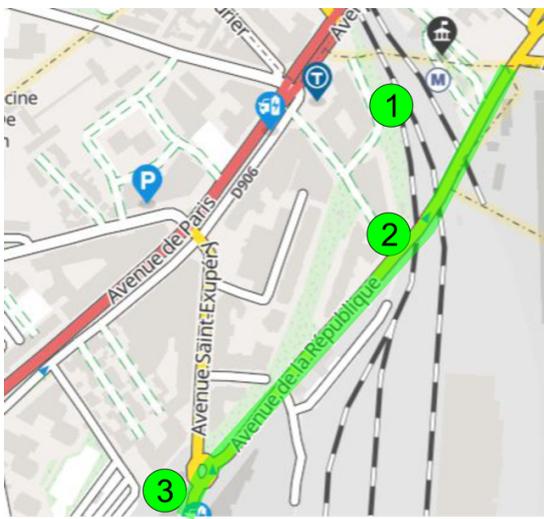
DEMAIN À 10:00
Déambulation RD63
Paris
Stein et Elodie y participent

[Je participe](#)

The image shows a Facebook event post. On the left, there is an orange text box with details about the event: departure at 10h from Châtillon-Montrouge Metro station, arrival at 12h30 at RER Robinson. It explains the purpose of the ride and lists the organizing body, CATTE, and mentions that 43 associations are involved. On the right, a map shows the route from Châtillon to Fontenay-aux-Roses, with red arrows indicating the start and end points. The start is at 'Métro Châtillon-Montrouge Parking vélo' and the end is at 'RER Robinson'.

Cette déambulation à vélo permet d'envisager les aménagements possibles, notamment pour sécuriser l'axe RD 63 sachant que la Coulée Verte n'a pas vocation à être un axe pour vélo utilitaire du fait de son caractère mixte piéton/vélo.

Sur Châtillon



1^{er} arrêt : Avenue de la République, terminus ligne 13 Châtillon-Montrouge



Elodie Dorfiac, première maire adjointe de Châtillon a annoncé la création d'une piste cyclable bidirectionnelle probablement du côté est, jusqu'au rond-point devant la société SIEMENS.

2^{ème} arrêt : Avenue de la République

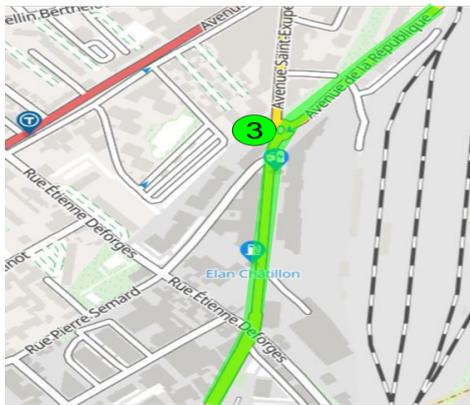


Questionnement sur la poursuite de cette piste bidirectionnelle du côté est, car elle a l'avantage de préserver le stationnement automobile du côté ouest. Le côté est favorable car un peu plus loin à FAR, la descente sur la rue Antoine Petit est située du côté est aussi. Le trottoir est très large et permet d'intégrer une piste bidirectionnelle.

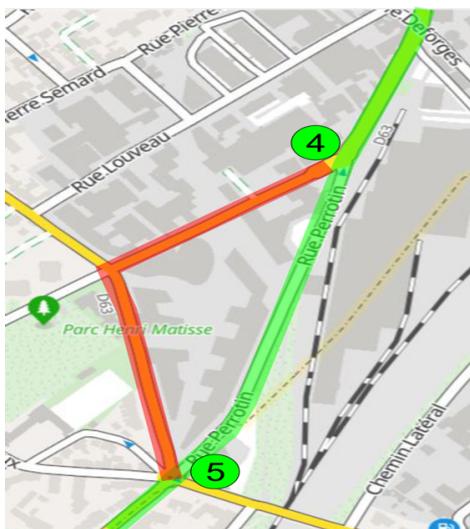


3^{ème} arrêt : Avenue de la République, après le rond-point

Il y a un tracé large qui permettrait l'intégration d'une piste bidirectionnelle en remplacement du stationnement automobile. Ensuite il y a une deuxième partie moins large, mais lors des travaux, cette partie avait été neutralisée.



4^{ème} arrêt : Avenue de la République, avec une fourche vers la rue Perrotin.

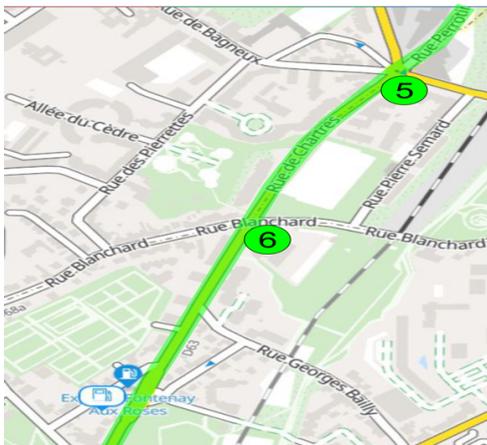


Pour continuer la piste bidirectionnelle côté est, il faudrait que le transit automobile soit légèrement dévié via un crochet vers l'avenue de la République / avenue de la Liberté (tracé rouge).

5^{ème} arrêt : Rond-point Bagneux-Chatillon-FAR



Ce rond-point aux 5 entrées/sorties a besoin d'être apaisé, surtout que Châtillon prépare un plan global de circulation. Une possibilité consiste à simplifier le carrefour en le coupant en deux pour sécuriser la ligne V8, ce qui n'est pas possible dans la configuration d'un rond-point faute d'espace pour en faire un rond-point hollandais. La piste bidirectionnelle pourrait se poursuivre sans transformer le carrefour en carrefour hollandais.

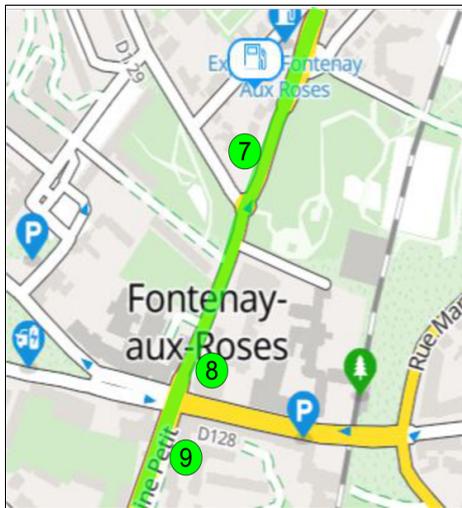


6^{ème} arrêt : Rue de Chartres. Pour dégager de l'espace pour la piste bidirectionnelle, deux options sont envisagées : n'autoriser que le stationnement légal entre les arbres côté ouest ou acquérir une bande du terrain côté est, devant l'immeuble sur la photo ci-dessous et derrière le mur en ciment.

Sur Fontenay-aux-Roses



7^{ème} arrêt : avenue Dolivet :

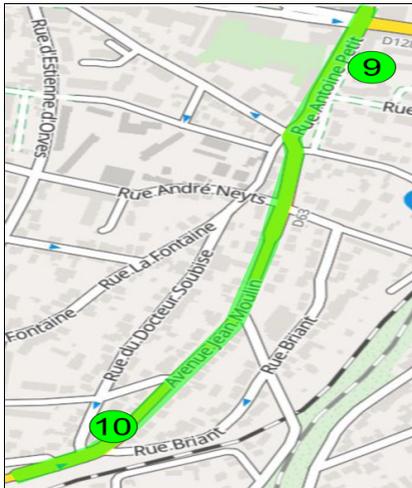


Le Cerema précise que le vélo ne peut être mélangé avec les voitures s'il y a plus de **4000 voitures qui passent par jour** (<https://www.cerema.fr/fr/actualites/velos-voitures-separation-ou-mixite-cles-choisir>). Ici ce nombre est de **12.000**, une voie cyclable sécurisée est donc largement préconisée d'autant plus que le département a retenu cet axe comme un axe prioritaire. Le même procédé peut être utilisé : stationnement entre les arbres côté ouest, et prendre sur le stationnement côté est.

8^{ème} arrêt : Avenue Dolivet : enlever 5 places de stationnement devant la bijouterie côté est, mais il y a un nouveau parking gratuit devant le gymnase 150m plus loin. Le carrefour Dolivet/Boucicaut est accidentogène, il faudrait sécuriser ce carrefour « à la hollandaise » selon la norme du Cerema en ne mélangeant pas vélos et voitures. L'espace ne semble pas une contrainte puisqu'il y a des motos garées en permanence sur le trottoir à l'angle, ce qui montre que cet espace peut être utilisé pour sécuriser les déplacements. En novembre 2021, il y a 16 mois, M. Houcini, élu aux mobilités de Fontenay-aux-Roses a indiqué que l'étude était en cours via le territoire.

9^{ème} arrêt : Rue Antoine Petit : Nous avons noté que l'insertion actuelle est dangereuse et qu'il serait très opportun de poursuivre la piste sur les deux places de stationnement tout droit puisque l'insertion,

en plus en pente, doit être possible en sécurité. La piste bidirectionnelle peut continuer sur la rue Antoine Petit (en descente) très apaisée car en impasse.



10^{ème} arrêt : Avenue Jean Moulin.

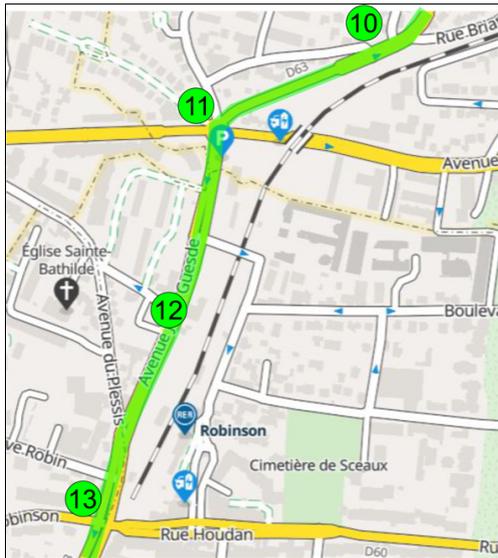


En 2018, le département, sur demande de Laurent Vastel, a supprimé un couloir de bus et a créé 25 places de stationnement, au motif que les riverains ne pouvaient pas garer leur voiture (plus imposante) dans leur garage ; au lieu de faire une piste cyclable unidirectionnelle d'un côté.

C'est un passage très dangereux à Fontenay-aux-Roses, avec des automobilistes qui dépassent la vitesse. Il est encore possible de supprimer le stationnement qui n'existait pas avant.

Certains ont proposé de dévier la circulation vers le nord via l'avenue Lombart (D67) et la rue Robert Marchand, mais je ne trouve pas logique de mettre de la circulation de transit dans des petites rues.

11^{ème} arrêt : Carrefour des Mouilleboeufs



Un grand carrefour qui permet l'aménagement d'un carrefour à la hollandaise.



12^{ème} arrêt : Avenue Jules Guesde. Possible piste bidirectionnelle, en supprimant le petit terre-plein et le stationnement automobile hors arbres.

13^{ème} arrêt : Avenue du Plessis, devant la gare RER Robinson avec 5 voies de circulation. Le terre-plein central peut laisser place à une piste bidirectionnelle côté ouest.

Sur le canton de Châtillon-Fontenay-aux-Roses, toutes les collectivités ont adopté les plans vélos :

- **la Région a adopté le RER V** avec trois lignes passant par VSGP,
- **le Département a adopté un schéma départemental cyclable avec la RD 63 comme axé structurant**, et
- **le Territoire VSGP a adopté un plan vélo.**

Dans ces trois plans vélos, **l'axe RD63 a été validé comme un axe nord-sud structurant** à rendre cyclable rapidement.

Les villes de **Châtillon et de Sceaux, en amont et en aval de la RD63 avancent** de concert avec le Département, la Région et le Territoire. Gageons que le maire de Fontenay-aux-Roses suivra ces exemples et ne laissera pas Fontenay-aux-Roses en zone blanche.

Je **remercie le Collectif CATTE, FARàvélo** et notamment **Odile Jersyk et Stein Van Oosteren** pour l'organisation de cette déambulation et la qualité des échanges et **Elodie Dorfiac**, première maire Adjointe de Chatillon pour les informations concernant les avancées sur Chatillon.