

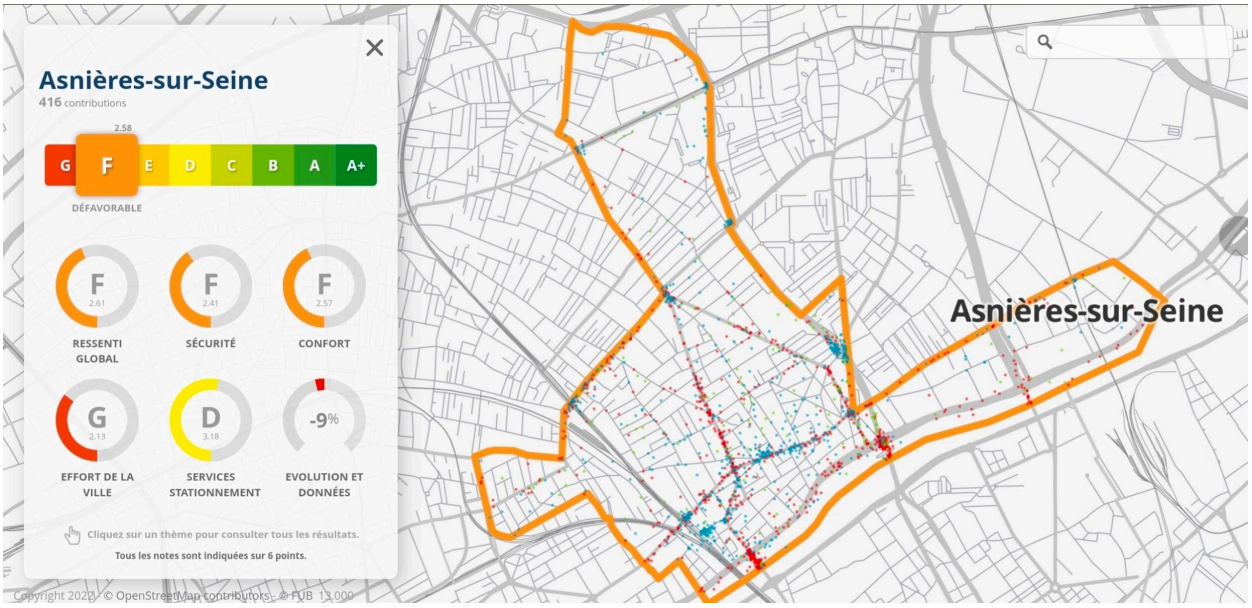
Nos demandes pour la prochaine mandature 2026-2032

Asnières-sur-Seine, ville du nord-ouest parisien, a vu en 6 ans depuis les dernières élections municipales une augmentation significative des déplacements en vélo.
Les événements tels que la grève des transports en 2019, les crises sanitaires comme la pandémie de Covid en 2020, mais aussi les événements de grande envergure comme les Jeux Olympiques ont modifié durablement les habitudes de mobilités des asniérois·es. Il n'est plus l'heure de rappeler les avantages du vélo, qui a démontré ces dernières années de nombreux avantages: pratiques, efficaces, économiques et écologiques.

Les asniérois·es plébiscitent ce mode de déplacement dans la ville, pour les déplacements pratiques domicile-école, vers les lieux de commerce, culturels et de loisirs. Des enfants aux personnes âgées, des cyclistes sportifs aguerris aux promeneurs du dimanche en passant par les familles en vélo cargo: tous les profils sont représentés dans la ville. L'INSEE et l'Apur[1] le rappelle: entre 5 et 10% des actif.ves asniérois.es se rendant au travail se font à vélo vers Paris. Les déplacements domicile-travail augmentent vers la Défense et les pôles d'activité de Seine-Saint-Denis depuis Asnières. L'intermodalité (cumuler vélo et transports) se développe de plus en plus dans les usages.

[1] Source : Insee RP 2021 – Traitement Apur(octobre 2025). *Le développement du vélo dans le Grand Paris*
https://www.apur.org/sites/default/files/2025-10/developpement_velo_grand_paris.pdf?openfile_analytics=18877

Le récent Baromètre vélo2[2] en 2025 a rappelé les besoins d'infrastructures sécurisées des cyclistes sur Asnières, qui sont confrontés à la géographie particulière de la ville, en forme d'étoile adossée à la Seine. Les ponts et les franchissement d'ouvrages urbains comme la N135 constituent des coupures urbaines lourdes, héritées de l'urbanisme motorisé des années 60 et 70.



En rouge: les points noirs relevés par les répondant.es
En bleu: les besoins en stationnement
En vert: les améliorations

La sécurité et le respect de tous les usagers sur la route, en particulier des usagers vulnérables que sont les piétons et les cyclistes, est un enjeu primordial en 2026. La vision zéro mort, zéro blessé grave sur la route et dans les rues d'Asnières doit être une des priorités pour la future équipe municipale.

Il est temps que la ville d'Asnières-sur-Seine se transforme grâce au vélo pour répondre aux demandes des citoyen•nes et aux enjeux de notre époque.

[2] https://www.barometre-velo.fr/2025/palmares/#12.94/48.91806/2.27329

1. Avoir une volonté politique ambitieuse pour un réseau cyclable continu sur toute la commune

Asnières est au croisement de plusieurs projets de développement cyclable et de développement urbain, sur un territoire complexe:

- Le projet du Vélo Île-de-France, projet porté par la Région: **lignes V20 et V6**
- Le Plan Vélo du département des Hauts-de-Seine
- Le PCAET et le PLU de l'EPT boucle Nord de Seine
- Le développement du réseau du Grand Paris express.

Nous souhaitons de la part du prochain édile:

- Une **gouvernance claire** de la Ville sur ces projets, en faveur de la réalisation d'un réseau cyclable sans coupures et cohérent, en lien avec les associations cyclistes.
- Être **ambassadeur** de ce projet de **réseau continu**: sans volonté du Maire, pas de projet départemental ou régional.
- Des **objectifs de réalisation cadrés et réalistes**: il s'agit de donner des dates concrètes aux projets. (Exemple: passerelle d'Asnières maintes fois reculée).
- Utiliser l'**urbanisme tactique** qui permet de réduire les délais de réalisation doit être stratégiquement utilisé et envisagé.

2. Accélérer les projets des ponts et carrefours

La priorité doit être portée sur les **coupures urbaines** suivantes, et la prise en compte de la **sécurité des cyclistes**:

- pont d'Asnières
- pont de Clichy
- carrefour N135 avec l'avenue des Grésillons
- Carrefour Gabriel Péri
- Carrefour des Agnettes

3. Aménager les grands axes structurants de la ville

Asnières est la transition entre un tissu urbain dense hérité du Paris Haussmannien et un quartier industriel étalé du 20e siècle, en passant par les écoquartiers des berges de seine aménagés au 21e siècle sur d'anciennes friches industrielles.
La carte ci-dessous montre les différents axes routiers d'Asnières:



En bleu: les axes routiers principaux départementaux, (définis par un bruit donné par la carte de Bruitparif [3] (> 70dB)
En rouge: les autres axes routiers principaux qui ne sont pas départementaux mais absorbent un gros trafic de transit, démontré par la carte de Bruitparif (> 70dB)
En orange: les rues secondaires avec un fort trafic motorisé, démontrant l'existence de raccourcis malins délestant les axes principaux (bruit > 65dB)

Sur les **axes importants avec fort trafic motorisé** traversant la ville du Nord au Sud, et d'Est en Ouest, nous demandons que ceux-ci soient aménagés et sécurisés pour les cyclistes.
Le vélo permet de relier tous les quartiers, et de lisser les disparités urbaines.Les nouveaux habitants des quartiers bords de seine demandent à pouvoir accéder à vélo au centre ou à Bécon, tout comme les habitants des Hauts d'Asnières. Proposer des **aménagements cyclables sécurisés** dans ces quartiers, les connecter au centre de la commune est une nécessité.
Nous demandons ces axes en priorité:

- Avenue d'Argenteuil
- Rue des Bas
- Avenue de la Marne
- Avenue des Gresillons
- Quais de Seine: D7

[3] https://carto.bruitparif.fr/



Proposition Paris en Selle pour l'avenue d'Argenteuil

4. Apaiser la circulation dans les quartiers: Mon quartier n'est pas un raccourci !

Le plan vélo de la mandature précédente mettait en avant la volonté de créer plusieurs vélorues, comme celle de la rue Pierre Boudou ou de la rue du Château. Néanmoins, la réalisation d'une vélorue est souvent mal comprise et interprétée. L'exemple de la vélorue rue du Château a démontré que sans modification et réflexion sur le **plan de circulation**, le trafic motorisé reste important et ne permet pas aux cyclistes d'y circuler en toute sécurité. Les quartiers résidentiels d'Asnières doivent **être libérés du trafic motorisé de passage** pour pouvoir y circuler librement à vélo.

Pour la rue du Ménil, détourner les véhicules qui passent par cette rue pour couper l'avenue d'Argenteuil ou la rue des Bas est une solution permettant à la fois de réduire les nuisances sonores et d'améliorer la cyclabilité de la rue. **Limiter la vitesse de circulation à 30km/h** serait un signal fort pour garantir la sécurité des cyclistes et piétons.

5. Faciliter la pratique du vélo au quotidien

Le vélo est un vecteur de **dynamisme économique**: les villes développant de zones sans trafic, ouvertes aux piétons et cyclistes voient une amélioration significative et qualitative de leurs rues commerçantes[4]
Par exemple, la rue des Bourguignons, axe fort commerçant, pourrait être rendue plus attractive avec l'amélioration de l'accessibilité à vélo par la **réduction du trafic motorisé de passage** et l'ajout des **places de stationnement vélo.**

Les équipements, tels que les écoles, collèges, lycées ou encore les **gares**, doivent proposer des **stationnements sécurisés et fermés**. L'espace de stationnement rue Pasteur, à l'air libre, pourrait être fortement amélioré si celui-ci était couvert et fermé.

Les rues d'Asnières doivent de plus être mises aux normes: la **LOM (loi orientations mobilités)** impose aux collectivités de supprimer les stationnements de véhicules sur 5 m en amont d'un passage piéton, afin de faciliter la visibilité des piétons. Cette mesure permettrait également de faciliter la circulation des cyclistes en **double-sens cyclable**: dans de nombreuses rues telles que la rue de la Comète, les files de stationnement étant des 2 côtés, la chaussée n'est pas assez large pour permettre une circulation fluide et sécurisée. Supprimer des stationnements motorisés qui sont souvent utilisés comme du stationnement "ventouse" permettrait de faciliter le croisement entre véhicules et cyclistes en contre sens.

6. Protéger tous les usagers : vision 0 mort 0 blessé grave

Adopter la vision 0 mort 0 blessé grave : chaque accident grave ou mortel est inacceptable. Cette vision suppose une démarche d'amélioration continue combinant aménagements, éducation et application des règles.

Sécuriser le cadre de vie par une verbalisation dissuasive : stationnement gênant sur les pistes cyclables, vitesse excessive, refus de priorité: les cyclistes à Asnières rencontrent trop souvent ce type de situations. Une verbalisation dissuasive envers les comportements mettant en danger les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) améliorerait la sécurité des routes et rue d'Asnières.

Faciliter le dépôt de plaintes pour violences routières : Les forces de l'ordre ont l'obligation légale de recevoir toutes les plaintes. Pourtant, en pratique, les commissariats refusent trop souvent celles des usagers vulnérables victimes de violences routières (piétons, cyclistes), notamment en l'absence de blessures corporelles. Nous demandons que cette obligation soit strictement respectée et que toutes les victimes puissent systématiquement déposer plainte.

[4] Collectif Vélo Ile-de-France (2026 janvier 19) *La transformation des rues commerçante de centre ville: enquête auprès de la clientèle de quatre villes franciliennes* https://velo-iledefrance.fr/2026/01/19/enquete-commerces-mobilite/

Assurer une pédagogie permanente auprès du public : Généraliser le « Savoir Rouler à Vélo » dans les écoles primaires d'Asnières-sur-Seine et développer une vélo-école municipale pour les adultes. Mener des campagnes régulières de sensibilisation auprès de tous les usagers sur les bonnes pratiques : respect des distances de sécurité vis-à-vis des cyclistes, priorité aux piétons, partage de l'espace public.

Les associations:

Paris en Selle Asnières,
MDB Asnières,
membres du Collectif Vélo
Île-de-France et de la FUB

Qui sommes-nous ?

Paris en Selle

Créée en 2015, Paris en Selle est une association citoyenne qui œuvre pour faire de Paris et de la petite couronne une métropole cyclable, sûre et agréable pour toutes et tous. Forte de plus de **1 000 adhérent.es**, elle rassemble des cyclistes de tous profils unis par la conviction que le vélo est un levier de transformation du cadre de vie pour l'ensemble des habitant.es. L'association porte la voix des usager.es auprès des élu.es et des institutions, participe aux instances de concertation, et propose des aménagements concrets en s'appuyant sur sa communauté d'utilisateurs et ses experts en urbanisme. Son approche se veut **constructive et inclusive** : il ne s'agit pas d'opposer les modes de transport, mais de **rééquilibrer l'espace public au bénéfice de tous**, pour une ville plus humaine, plus respirable et plus agréable à vivre.

Paris en Selle Asnières
asnieres@parisenselle.fr

MDB Asnières

Forte d'un réseau de plus de **4000 adhérent.es** sur toute la région Ile-de-France, nous sommes l'antenne locale de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB), dédiée à la promotion de l'usage du vélo au quotidien à Asnières-sur-Seine. Nous collaborons avec les commerces de proximité, la mairie d'Asnières et d'autres associations telles que Paris en Selle Asnières et des antennes MDB en Île-de-France pour **rendre la pratique du vélo toujours plus accessible et agréable.** Nos objectifs: œuvrer pour la mise en place d'un plan vélo local et donner des conseils aux cyclistes et à tous ceux qui veulent se mettre au vélo pour faciliter leurs déplacements.

MDB Asnières
asnieres@mdb-idf.fr