

Faire de Montreuil une ville cyclable

Propositions citoyennes du groupe de Montreuil de Paris en Selle pour les municipales de 2020

Qui sommes-nous ?



Créée en 2015, Paris en Selle est une association dont l'objectif est de "faire du vélo une évidence" dans l'agglomération parisienne : il s'agit de rendre cette solution de déplacement aux nombreux atouts accessible et sûre pour le plus grand nombre. Nous identifions les freins à la mise en selle (sécurité, vol, stationnement...), et discutons avec les pouvoirs publics pour qu'ils puissent être levés.

L'association compte aujourd'hui plus de 1200 adhérents et a renforcé sa présence à Montreuil par la création d'un groupe local de Montreuillois. Celui-ci depuis plus de 2 ans, multiplie ses participations à des événements, débats publics et discussions avec les acteurs locaux.

Notre objectif : faire de Montreuil une ville cyclable

C'est-à-dire une ville qui permette au plus grand nombre de ses habitants de se déplacer à vélo en sécurité, à tout âge et quelques soient ses capacités physiques. Une ville cyclable, c'est une ville où même les enfants peuvent circuler à vélo en autonomie, sans inquiétude pour leurs parents.

Faire de Montreuil une ville cyclable implique :

- 1. des aménagements protégés sur les grands axes**
- 2. des quartiers résidentiels réellement apaisés**
- 3. accompagner la pratique quotidienne du vélo**

Notre programme « vélo » pour les municipales 2020

Nous soumettons ces propositions aux candidats à la mairie de Montreuil afin qu'ils identifient les principales attentes des habitants de Montreuil en matière de politique vélo. Nous souhaitons que les candidats s'engagent à ces premières réalisations concrètes dans les deux premières années de leur mandat pour rendre Montreuil cyclable rapidement.

Nous invitons tous les groupes politiques et leurs candidats à prendre contact avec Paris en Selle – Montreuil pour échanger sur ces propositions et bénéficier de notre expertise citoyenne sur le sujet.

Contact : montreuil@parisenselle.fr

1. Un réseau structurant de pistes cyclables sécurisées

Sur les axes à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont essentielles pour permettre à chacun de faire du vélo dans Montreuil, sans risque et sans stress. Il s'agit d'assurer un sentiment de sécurité au cycliste tout au long de son trajet ce qui est la condition indispensable de la pratique : un réseau vélo structurant est donc nécessaire, avec aménagement de lignes complètes, aménagées délibérément et non pas seulement par tronçon au gré des opportunités.

Les 5 critères essentiels de ce réseau sont :

1. Une séparation physique entre les flux motorisés et les vélos
2. Une largeur confortable, facilitant le dépassement (infrastructure capacitaire)
3. Un aménagement des intersections intuitif et sûr, cohérent avec la priorité prévue
4. Une continuité d'itinéraire, avec une signalétique d'orientation intuitive
5. Un réel confort de circulation (revêtement et girations confortables)

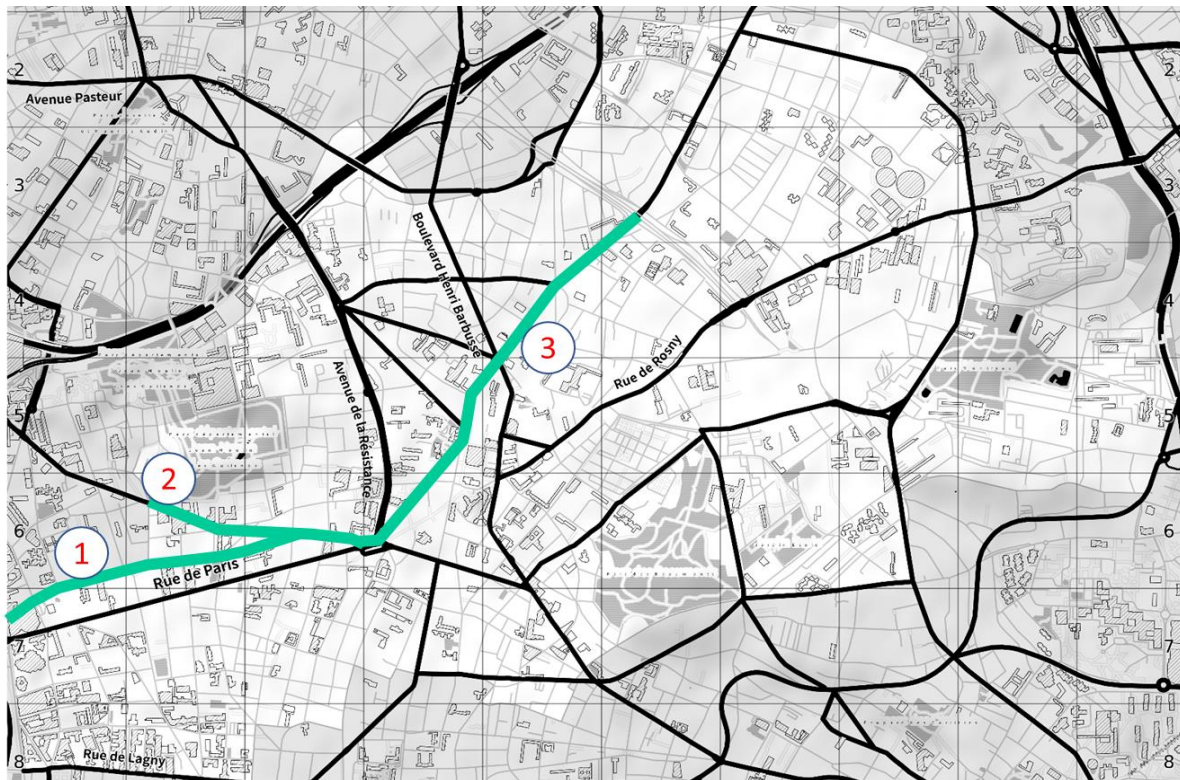
Nous renvoyons les candidats qui souhaitent approfondir le sujet à la lecture du Guide des Aménagements Cyclables de Paris en Selle, téléchargeable gratuitement à l'adresse :

<https://parisenselle.fr/guide-amenagements-cyclables-paris-en-selle/>

Les trois principaux axes à aménager sont :

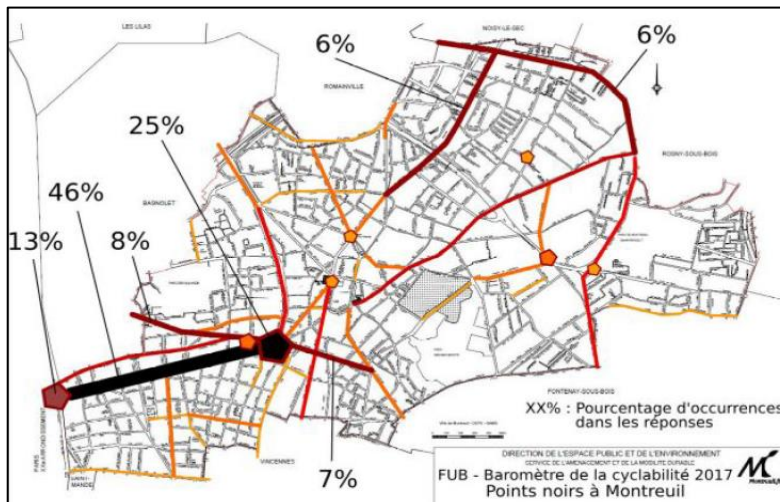
- ① L'axe reliant Croix-de-Chavaux à la porte de Montreuil
- ② L'axe reliant Croix-de-Chavaux à la porte de Bagnolet
- ③ L'axe reliant Croix-de-Chavaux au haut Montreuil

NB : le carrefour de la Croix-de-Chavaux doit lui aussi faire l'objet d'un réaménagement complet, assurant une bonne connexion des 3 axes cyclables structurants proposés.

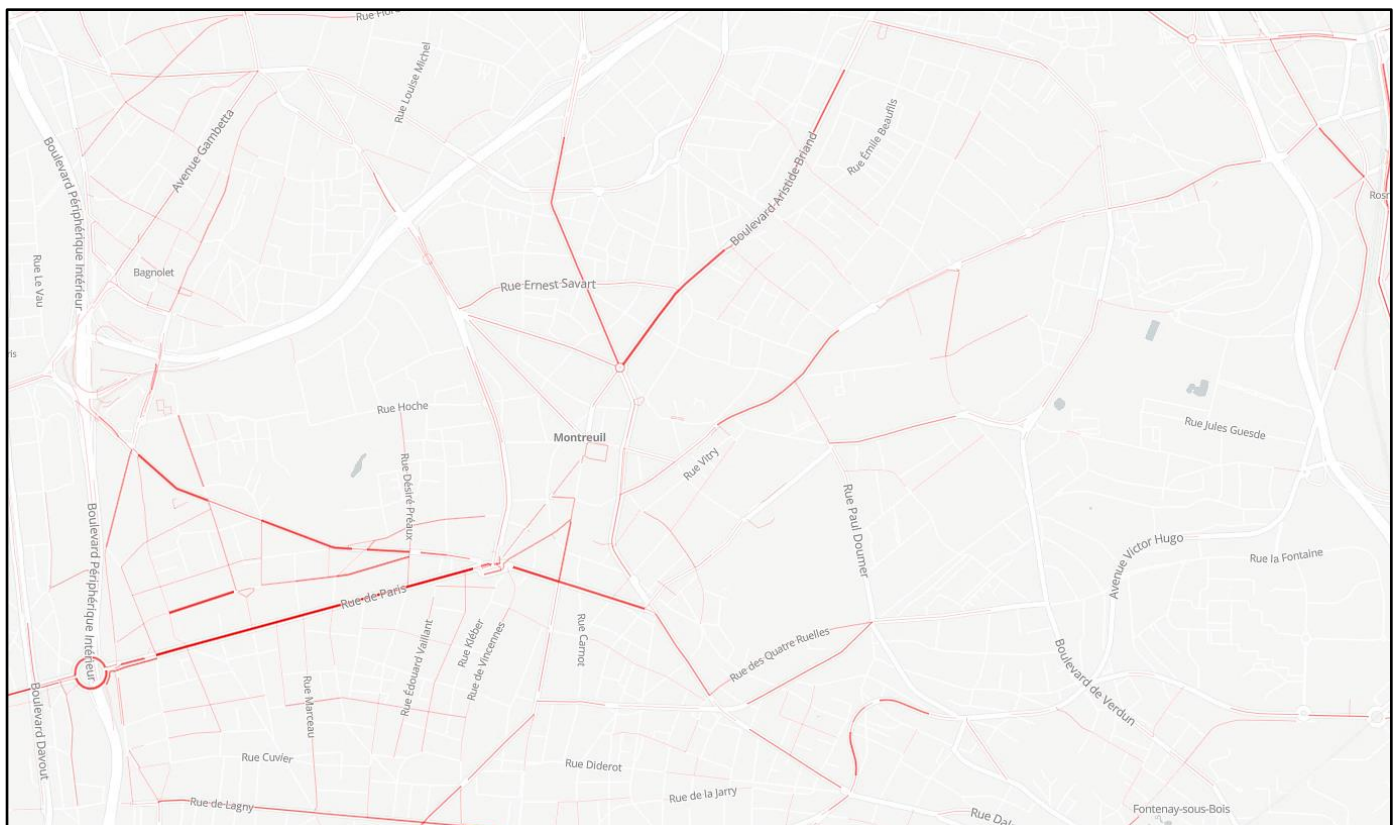


Après de nombreuses années où ce sont surtout de multiples mais courts linéaires de pistes cyclables interrompus qui ont été réalisés, nous insistons pour ces futurs projets, sur le besoin d'avoir des pistes cyclables sans discontinuité d'infrastructure, confortable et particulièrement sécurisantes pour les cyclistes.

Ces attentes sont celle exprimées par les Montreuilloises et les Montreuillois ayant participé à la co-construction du projet de PeS-Montreuil, au travers des enquêtes en ligne (Baromètre des Villes Cyclables [2017](#) et 2019), des enquêtes de terrain ([Fête du Vélo 2019](#)) et des réunions de travail ouvertes aux non-adhérents ([Rêv-café 24 octobre 2019](#)).



Rue de Paris	18%
Rue Etienne Marcel	11%
Bld Paul Vaillant	10%
Boulevard Chanzy	8%
Avenue Gabriel Péri	6%
Boulevard Rouget de Lisle	6%
Rue de Rosny	6%
Av. du Président Wilson	3%
Rue de la Résistance	3%
Boulevard Henri Barbusse	3%
Boulevard Aristide	3%
Rue Pierre de Montreuil	3%
Rue de la Boissière	3%
Rue des Quatre Ruelles	2%



En rouge les axes d'aménagement prioritaires identifiés au [baromètre des villes cyclables de 2019](#)

Focus sur ces axes structurants :

① L'axe Croix-de-Chavaux – Porte de Montreuil

NB : 36% des actifs montreuillois travaillent à Paris et les transports en commun entre les deux villes sont saturés ; une bonne connexion cyclable entre les 2 villes est donc essentielle.

Principal axe de connexion entre Montreuil et Paris, cet axe figure en tête des attentes en matière d'aménagement cyclable : la rue de Paris est aujourd'hui dangereuse et inconfortable pour les cyclistes aguerris ; elle est totalement dissuasive pour celles et ceux qui aimeraient se mettre au vélo. Cette voie départementale (même limitée à 30 km/h) n'est en aucun cas cyclable du fait de son intense trafic motorisé ; si le département veut la rendre cyclable d'ici 2024, comme il l'a prévu dans son plan vélo, des mesures radicales sont nécessaires.

Devant cette difficulté, nous proposons de privilégier pour l'instant un itinéraire cyclable alternatif via la rue Etienne Marcel. Il s'agit néanmoins d'un détour, avec une topographie moins favorable que par la rue de Paris. Il faut donc proposer un itinéraire exceptionnellement lisible, attrayant et efficace pour les usagers du vélo. Située dans un quartier résidentiel, cette rue qui subit un intense trafic de de 4000 véhicules par jours constitue pour trop d'automobilistes un raccourci entre la Croix-de-Chavaux et la porte de Montreuil au détriment du cadre de vie des habitants du quartier. Une piste cyclable a été installée entre la Place de la Fraternité et la Rue Parmentier mais aucune continuité n'est permise de la Croix-de-Chavaux à la Porte de Montreuil. Il convient de poursuivre cette piste cyclable, en la maintenant tout du long lisible, confortable, et du même côté :

→ d'une part jusqu'au Boulevard de Chanzy, en prenant soin d'assurer une bonne connexion au réseau cyclable prévu sur Chanzy afin d'assurer la continuité jusqu'à la Croix-de-Chavaux,

→ d'autre part jusqu'à la Porte de Montreuil, où un projet de réaménagement laissant une large place au vélo a été lancé par la Mairie de Paris, qui a répondu favorablement à la demande de connexion du réseau cyclable de Montreuil via Etienne Marcel.

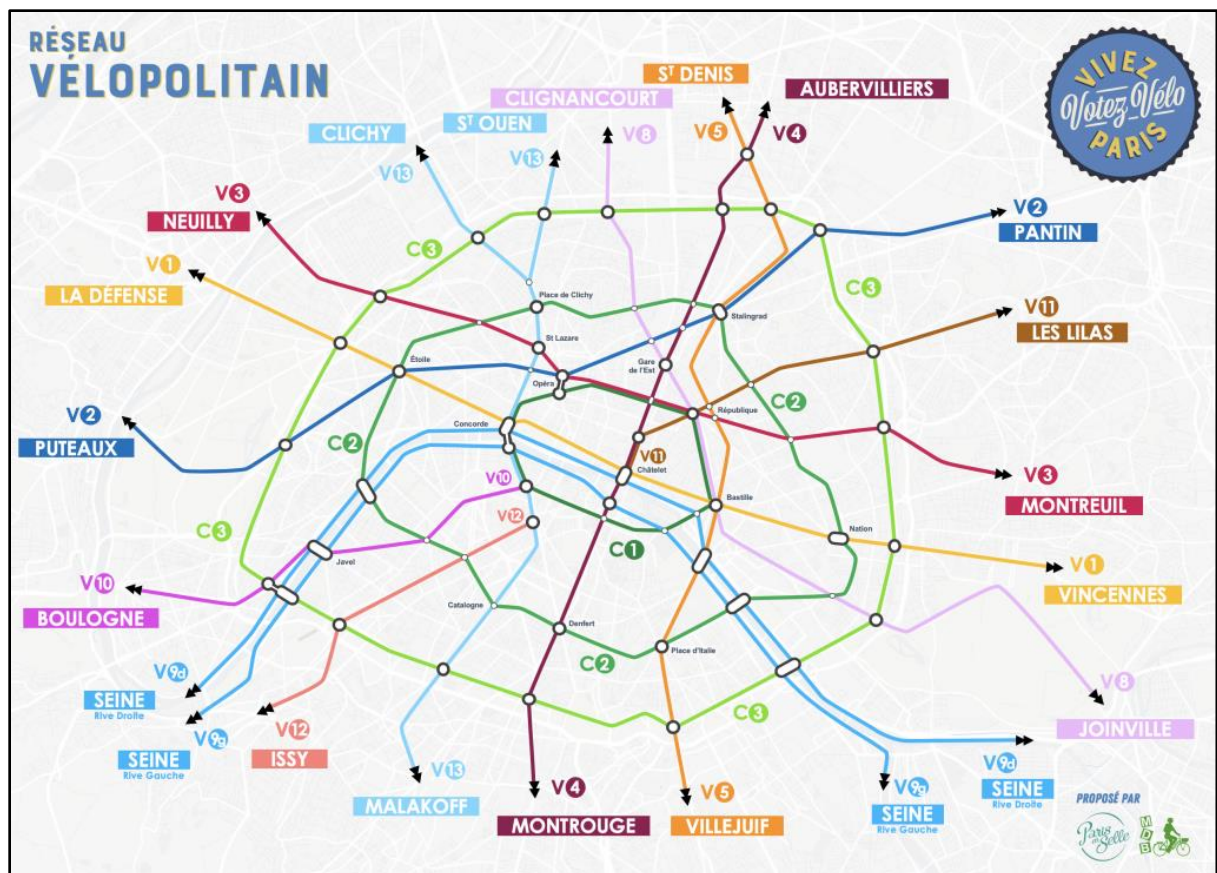


Aménagement actuel entre la rue Parmentier et la rue de la Fraternité

2 L'axe Croix-de-Chavaux – Porte de Bagnolet

Le boulevard Chanzky, axe départemental, est l'autre axe majeur pour relier Montreuil à Paris. Ce large boulevard doit bénéficier du plan vélo du département, qui prévoit 100% des départementales cyclables d'ici 2024. Les aménagements cyclables actuels, souvent simplement de la peinture, sont inefficaces ou inconfortables. Il est donc important d'assurer une continuité cyclable ambitieuse le long du boulevard de Chanzky, de la Croix-de-Chavaux jusqu'à la Porte de Bagnolet. Des pistes cyclables unidirectionnelles larges sont à privilégier, en assurant une priorité des trottoirs et des pistes cyclables au niveau de toutes les intersections mineures.

Cet aménagement constituera l'un des tronçons de la ligne V3 du projet de [Vélopolitain](#) promu par notre association, dans le cadre de la campagne des municipales (<https://votex-velo.paris>)



3 Relier le haut et bas Montreuil

La topographie de Montreuil a longtemps été un frein au développement du vélo pour des trajets entre le bas et le haut Montreuil. Mais en 2019, cette difficulté ne peut plus constituer un obstacle à la création d'une infrastructure cyclable de par l'essor des Vélos à Assistance Electrique (VAE) chez les particuliers ou dans les entreprises, qu'ils soient acquis ou loués, par exemple avec l'offre [Véligo](#) d'Ile de France mobilité.

De plus, l'arrivée du T1 et de la ligne 11 du métro suscitent de grandes attentes dans le haut Montreuil mais vont maintenir une importante discontinuité dans les déplacements des Montreuillois n'utilisant pas leur voiture pour relier le haut et bas Montreuil. Pour les non motorisés, à ce jour, il n'y pas d'infrastructure cyclable sécurisante et la ligne de Bus 129 est totalement saturée.

Pour ces raisons, nous demandons :

→ la création de pistes cyclables continues boulevard Paul Vaillant Couturier puis boulevard Aristide Briand, dans un premier temps jusqu'à la futur station du T1 Aristide Briand. Dans un second temps l'infrastructure sera poursuivie jusqu'à la future station de la ligne 11 « Montreuil-Hopital ».

→ l'amélioration de la cyclabilité du Boulevard Rouget de Lisle afin de connecter la mairie et la Croix-de-Chavaux. Cela passe par la suppression de la butée centrale, l'amélioration de la signalétique et de nouveaux efforts pour réduire le trafic motorisé sur ce boulevard.

Ces 3 premières réalisations inviteront bien sûr à la poursuite de la construction d'un réseau express vélo à l'échelle de la ville de Montreuil dont les prochaines étapes sont matérialisées en pointillé sur la carte ci-dessous.



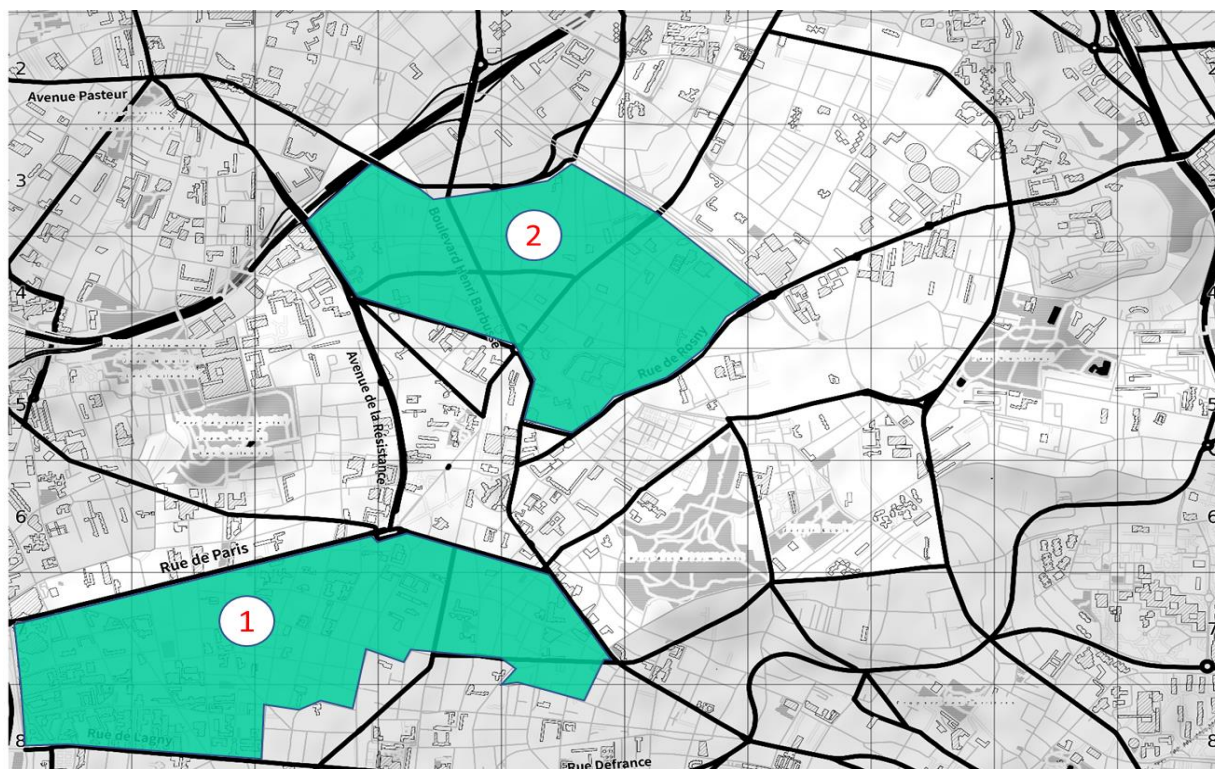
2. Des quartiers tranquilles pour les habitants de Montreuil

Les habitants de Montreuil souffrent aujourd'hui du trafic de transit à travers les quartiers résidentiels. Ce trafic a augmenté ces dernières années du fait du développement des applications GPS (Waze notamment) qui envoient les automobilistes dans les petites rues pour optimiser les temps de trajets au détriment de la tranquillité des riverains. Ce trafic est source de bruit, de pollution et d'insécurité routière. Il insécurise les piétons et les cyclistes, y compris dans des rues limitées à 30 km/h sensées être apaisées. A Montreuil, les secteurs du bas-Montreuil limitrophes de Vincennes, subissent un trafic de transit important dans des rues résidentielles.

Réduire le trafic de transit est un facteur clé pour améliorer le cadre de vie des habitants de Montreuil. Pour retrouver le calme dans ces quartiers et limiter le trafic aux riverains, il est nécessaire de renvoyer le trafic sur les grands axes. Cela suppose de modifier le plan de circulation par la mise en sens unique de certaines rues ou leur mise en impasse pour casser les flux de transit qui traversent aujourd'hui les quartiers résidentiels de Montreuil.

Pour la prochaine mandature et afin de progresser par étape nous demandons, suite à une étude de circulation et un travail de concertation avec les habitants, la modification des plans de circulations sur les 2 zones suivantes :

- ❶ Bas-Montreuil – République / Bobillot / Solidarité Carnot, car ce projet est demandé par de nombreux habitants et serait prêt à être porté conjointement par la ville de Vincennes.
- ❷ Villiers-Barbusse et Signac, un zone géographique relativement résidentielle et pavillonnaire qui ne devrait pas être abandonnée à un trafic de transit important, en conséquence de la fermeture de l'autoroute A186.



3. Accompagner la pratique quotidienne du vélo des Montreuillois

Nous souhaitons de plus que les actions suivantes, sont déjà intégrées dans le plan vélo, soient mises en œuvre :

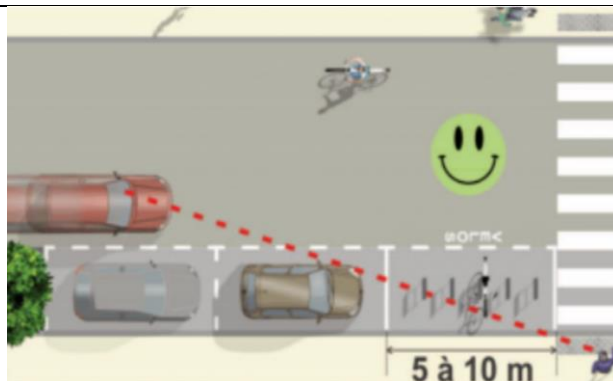
→ Faciliter le stationnement des vélos par :

Une ambitieuse campagne de pose d'arceaux vélo

Les abords des passages piétons de Montreuil sont des emplacements idéaux pour la création de zones de stationnement vélo.

L'installation d'arceaux vélo sur les cinq à dix mètres en amont et en aval de chaque passage piéton offre un stationnement vélo à la fois abondant et facilement repérable pour les cyclistes : plus besoin de tourner en rond pour trouver une place pour son vélo !

Implanter du stationnement vélo aux abords des passages piétons est également stratégique pour la sécurité des piétons qui les empruntent. Remplacer le stationnement auto et deux-roues motorisés par du stationnement vélo permet de sécuriser les piétons en leur permettant de mieux voir et d'être mieux vus.



Le développement des Véloboxes pour lutter contre le vol

Le risque de vol est un frein pour le développement du vélo, et trop rares sont les immeubles parisiens dotés d'un local vélo.

Les Véloboxes, aussi appelés abris vélos sécurisés, doivent être très vite déployés dans tous les quartiers.

Lorsqu'ils se garent dans ces abris, les cyclistes sont alors assurés de retrouver leur vélo le lendemain matin.

Montreuil doit améliorer cette offre en optimisant la localisation de ces Véloboxes, et en augmentant leur nombre sur son territoire.



Le soutien à la création de stationnement vélo dans les copropriétés

Montreuil doit s'engager à la création d'une Convention pour l'attribution d'une aide financière afin d'inciter les copropriétés à s'équiper de stationnements vélos sécurisés dans leurs locaux, à usage de leurs résidents comme l'a fait une ville comme Paris.

Ces solutions de stationnement devront être en accord avec les normes du code de la construction et de l'habitation - Article R111-14-4.

- ➔ Assurer l'égalité de tous devant la mobilité et pour cela promouvoir l'apprentissage du vélo dès le plus jeune âge et auprès des adultes. Alors que savoir rouler à vélo, autant que savoir conduire, devient une compétence essentielle pour « vivre la ville », certaines personnes, sur-représentées dans les quartiers populaires de Montreuil n'ont pas appris à faire du vélo étant jeunes et ne sont donc pas en capacité d'apprendre à leurs enfants à se déplacer à vélo. Montreuil et le 93 doivent initier les jeunes et les adultes le désirant à la pratique du vélo, comme cela s'est déjà fait dans d'autres départements. Cela passe par la mise en place du « Savoir rouler à vélo à l'école » (<http://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-a-velo-11453/>) en lien par exemple avec la vélo-école de Montreuil.



- ➔ Pérenniser l'échange avec les diverses associations et professionnels en lien avec le développement du vélo à Montreuil (e.g. OhCylco, le Vélo-Ecole de Montreuil, Paris en Selle, le Collectif vélo Ile de France) par la tenue de comités vélo trimestriels. Ces comités sont une opportunité pour les élus et les services techniques de la mairie de recevoir un retour et des avis sur les projets d'aménagement, afin qu'ils répondent au mieux aux besoins des usagers.

Le vélo à Montreuil au cours de la dernière mandature

Aménagements réalisés :

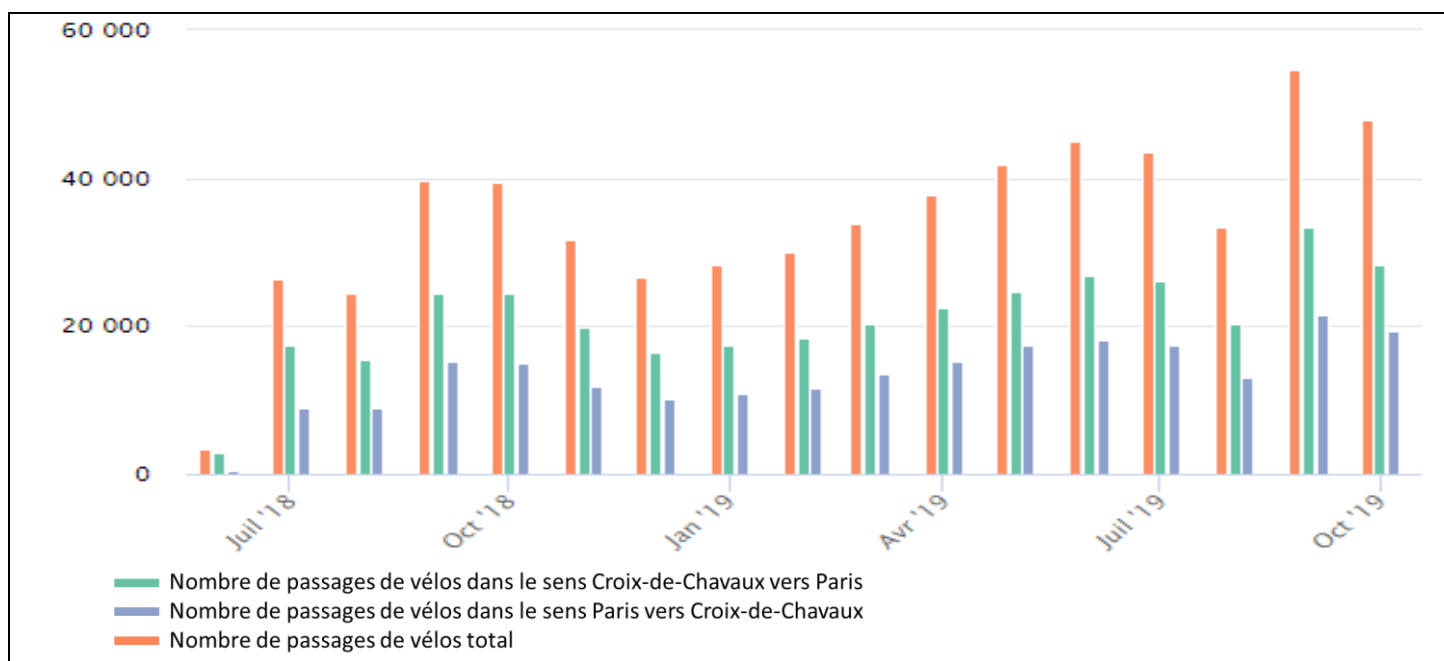
- Circulation dans toutes la voirie municipale limitée à 30km/h
- Généralisation des doubles sens cyclables à toute la voirie municipale
- Mise en service d'un service de stationnement sécurisé de vélos : Véloboxes et parking Véligo
- Augmentation de l'offre de stationnement de vélos
- Début d'aménagement de piste cyclables sur la place Jacques Duclos (Croix de Chavaux), dans la rue Etienne-Marcel, Marceau et de l'avenue Colonel Fabien.
- Le nombre de stations Vélib est passé de 13 à 21 et le service a été étendu au haut Montreuil.
- Installation de 11 pompes réparties dans tous les quartiers (projet lauréat du budget participatif)
- Matérialisation de nombreux contre-sens cyclables

Projets prévus non réalisés :

- Aménagement et création d'une piste cyclable sur le Boulevard Chanzy
- Réalisation d'une piste cyclable continue et sécurisée sur Etienne-Marcel pour offrir une alternative à la rue de Paris aux cyclistes Montreuillois
- Installation de signalisation de « cédez le passage cycliste au feu rouge » sur l'ensemble des carrefours à feux

Quelques chiffres sur la mobilité à Montreuil, en Seine-Saint-Denis et du Grand Paris

- La part modal du vélo à Montreuil est de 3,3 % avec un objectif de 10 % à l'horizon 2022.¹ Pour comparaison, Paris est à 4,2 % avec un objectif du plan vélo de 15% à l'horizon 2020.²
- Augmentation significative des cyclistes à Montreuil mesurée³ grâce au compteur vélo installé courant juin 2018 sur la place de la Croix-de-Chavaux :
 - o Juillet 2018 à 2019: +64%
 - o Août 2018 à 2019: +36%
 - o Septembre 2018 à 2019: +39%
 - o Octobre 2018 à 2019 : +21%



- Les actifs Montreuillois travaillent à 29% à Montreuil et à 36% à Paris.⁴
- Entre 2018 et 2010 l'usage de l'automobile dans les déplacements du quotidien a diminué de 13% dans la petite couronne (et de 4,7% en Ile de France). Sur la même période, le nombre de déplacements quotidiens des franciliens a pourtant augmenté de 4,9%.⁵ En Ile de France, le nombre de déplacement à vélo a augmenté de 29% entre 2010 et 2018.⁵
- 37% des voitures ne sont pas utilisées quotidiennement par les franciliens.⁶
- En Ile de France, un peu plus de la moitié des déplacements en voiture ont une portée de moins de 3 km.⁶

Sources :

1. [Plan vélo de la ville de Montreuil](#) (Juin 2018)
2. [Plan vélo de la ville de Paris](#) (2015)
3. [Plateforme d'Open Data de la ville de Montreuil](#)
4. [Analyse des mobilités domicile-travail APUR](#) basée sur les données INSEE du recensement partiel de 2015
5. [Enquête Globale Transport mené par Ile de France Mobilité en 2018](#)
6. [Enquête globale transport publiée en 2013](#)



Municipales 2020 à Montreuil

Pour que Montreuil devienne une ville cyclable :

- Créons **3** axes sécurisés de notre futur réseau express vélo
- Apaisons la circulation dans **2** zones géographiques
- Accompagnons **1** plan vélo

Votez vélo!

Contacts : montreuil@parisenselle.fr

Et sur [Facebook](#) et [Twitter](#)