

Faire de Paris Centre un arrondissement cyclable

Propositions communes des associations
Paris en Selle & Mieux se Déplacer à Bicyclette



Qui sommes-nous ?

Paris en Selle



Créée en 2015, l'association Paris en Selle compte plus de 1200 adhérents. Notre objectif est de "faire du vélo une évidence" - en d'autres termes, rendre le vélo accessible au plus grand nombre. Notre mission consiste ainsi à identifier les freins que rencontrent celles et ceux qui n'osent pas se mettre au vélo, et à tout faire pour les lever. Pour cela, nous participons au débat public et discutons avec les acteurs locaux.

Le groupe local Paris Centre a été créé en 2019. Paris en Selle compte à ce jour 40 adhérents dans les 4 premiers arrondissements de Paris.

Mieux se Déplacer à Bicyclette



L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette, présente à Paris et en Île-de-France depuis 1974, compte aujourd'hui plus de 1500 adhérents dans 32 antennes locales. Nous oeuvrons au niveau local et départemental pour faire du vélo un moyen de déplacement pratique, sûr et confortable pour tous les Franciliens quels que soient leur âge ou leur niveau. Nous agissons à la fois en proposant des services aux cyclistes et en dialoguant avec les acteurs de la mobilité sur les projets d'aménagement.

Rédacteurs

Nicolas Minghetti

Eric Geneste

Mathieu Laporte

À partir des contributions des adhérents de Paris en Selle et de Mieux se Déplacer à Bicyclette

Contacts

Paris en Selle – paris-centre@parisenselle.fr

Twitter – https://twitter.com/PeS_Centre

Comment faire de Paris Centre un arrondissement cyclable ?

Faire de Paris centre un arrondissement cyclable implique d'**aménager les grands axes structurants** par le biais d'infrastructures cyclables dédiées, qui offrent aux cyclistes parisiens qui le traversent sécurité, confort, et rassurent ceux qui aujourd'hui hésitent à se mettre au vélo.

Dans les quartiers résidentiels, la **révision du plan de circulation** permet de préserver les petites rues du trafic de transit. Les riverains et les cyclistes se réapproprient l'espace public ainsi apaisé.

Les cyclistes ont besoin de solutions de stationnement à la fois pratiques, simples et efficaces pour l'ensemble de leurs déplacements. **Des solutions de stationnement** répondant aux besoins des cyclistes doivent être implémentées de façon abondante dans l'arrondissement.

Le vélo ne doit plus être une variable d'ajustement, **les itinéraires cyclables doivent être disponibles 7j/7 et 24h/24** : pas de marché, de stationnement gênants, de feuilles mortes, de neige, de travaux sans une déviation.

A la fin de la prochaine mandature, les grands axes du centre de Paris assurent une continuité de réseau permettant aux cyclistes de tous âges de se déplacer en sécurité ; tandis que dans les quartiers résidentiels débarrassés des nuisances (pollution, bruit, congestion), piétons et cyclistes cohabitent et les enfants peuvent se rendre seuls à l'école.

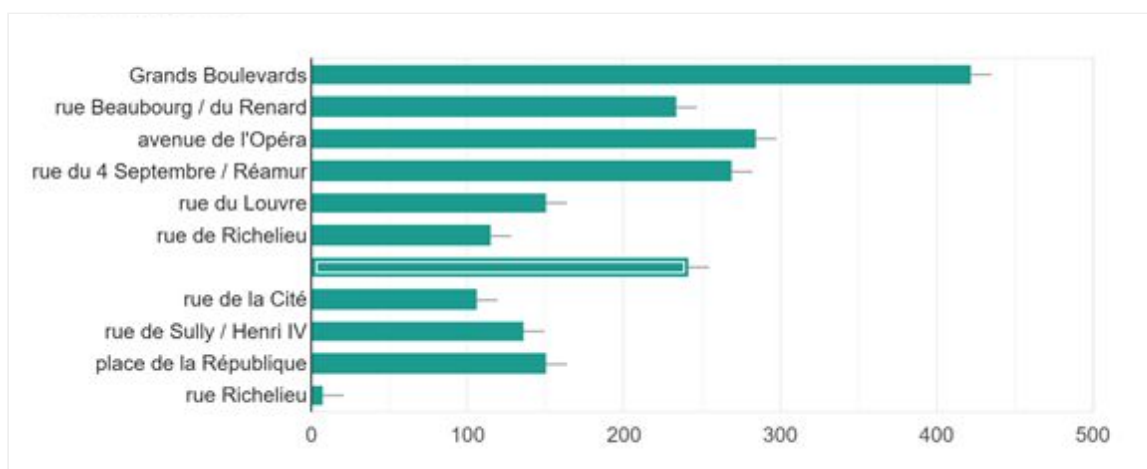
Les propositions globales pour Paris de Paris en Selle et Mieux se déplacer à bicyclette sont présentées sur le site <https://votiez-velo.paris>



1. Des aménagements protégés sur les grands axes

Sur les axes à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont la condition indispensable pour permettre à chacun de faire du vélo dans Paris de 7 à 99 ans. Les pistes protégées et continues permettent d'assurer un sentiment de sécurité au cycliste tout au long de son trajet. Le sentiment d'insécurité est un des principaux freins à l'augmentation de la pratique cyclable.

Paris en Selle a réalisé un sondage auprès de ses adhérents pour identifier les principales attentes des cyclistes des quatre arrondissements centraux.



Nous proposons d'aménager en priorité trois axes de Paris centre et que ceux-ci soient réalisés dans la première partie de la prochaine mandature afin de permettre une augmentation rapide de la pratique cyclable par la création d'un réseau continu de pistes cyclables dans les arrondissement.

Les trois principaux axes à réaménager sont les Grands Boulevards, la rue Réamur, et l'avenue de l'Opéra.

- **Priorité 1 : faire des Grands boulevards un axe accessible à tous**

Les grands boulevards constituent aujourd'hui le principal point noir pour les cyclistes de Paris centre. Cet axe qui longe les 4 premiers arrondissements et permet de relier la Place de la Madeleine à la place de la Bastille est un axe majeur, très fréquenté par les automobilistes, désagréable pour les piétons car extrêmement bruyant et anxiogène pour les cyclistes à cause du manque d'aménagement cyclable de qualité.

Suivant les sections, l'aménagement de l'itinéraire cyclable alterne entre :

- Des bandes cyclables qui servent souvent de voie de stationnement pour les véhicules et de piste d'accélération pour les deux roues motorisés.

- Des voies bus, où les cyclistes doivent partager la voie avec des bus de plusieurs tonnes et des taxis qui se déplacent à une vitesse très différente de celle des cyclistes.
- Des voies de circulation générales, où les cyclistes doivent évoluer avec des véhicules sur un axe très chargé où la vitesse est limitée à 50km/h.

La création d'une piste cyclable sur ces boulevards doit être une priorité pour résoudre au plus vite une coupure cyclable majeure entre Paris centre et les autres arrondissements. De plus rendre ces boulevards cyclable constitue un maillon indispensable pour la réalisation du vélopolitain proposé dans le cadre de la campagne Vivez Paris, Votez Vélo¹

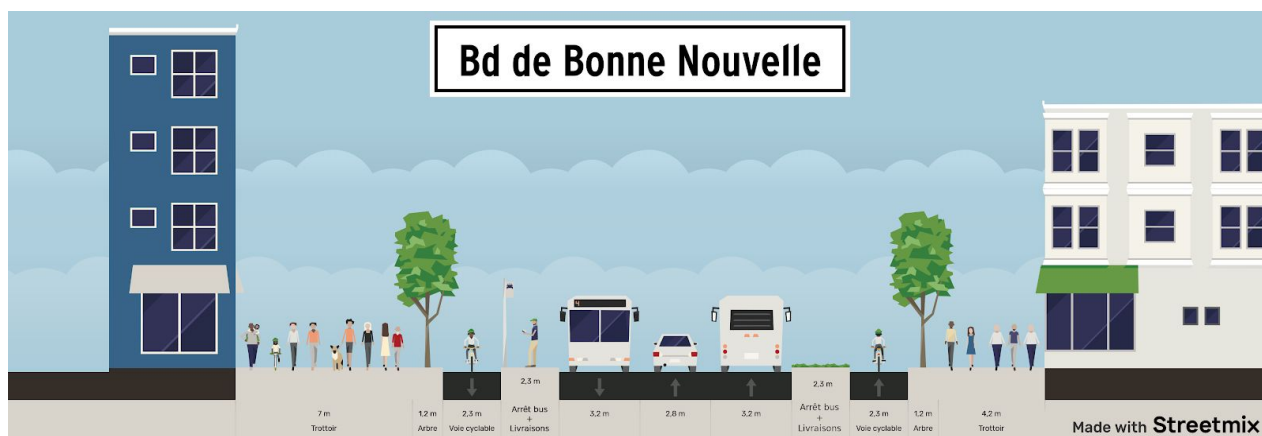
Les grands boulevards qui par ailleurs étaient en sens unique jusqu'en 2012, ont l'avantage de bénéficier d'une très grande largeur (à minima 25m, et souvent 35m). La mise en double sens des grands boulevards avait pour but de casser l'impression d'autoroute urbaine. Malgré la mise à double sens, ces boulevards continuent à représenter un point noir à la fois pour les cyclistes et pour les piétons.

Les illustrations suivantes montrent les grands boulevards aujourd'hui et une proposition pour rendre ces boulevards plus cyclable.



Le boulevard Bonne Nouvelle aujourd'hui (source : Google Maps)

¹ <https://votiez-velo.paris/un-velopolitain-pour-paris/>



Proposition d'aménagement pour le boulevard Bonne Nouvelle

- **Priorité 2 : Rue du 4 septembre / Rue Réaumur**

La rue du 4 septembre et la rue Réaumur constituent un axe de transit majeur permettant de relier d'ouest en est la place de l'Opéra à la rue du Temple.

Aujourd'hui très fréquenté par les cyclistes qui cherchent à éviter les grands boulevards, cet axe reste très anxiogène. Constitué dans certaines parties de 4 voies de circulation qui évoluent toutes dans la même direction, cet axe a une allure d'autoroute urbaine.

Les aménagements cyclables sont seulement constitués d'une voie bus ouverte aux vélos dans le sens ouest - est. Cette voie est souvent utilisée par des véhicules en stationnement, rendant périlleux le déplacement des cyclistes et perturbant le fonctionnement des nombreuses lignes de bus.

Nous souhaitons que cet axe soit réaménagé avec la création d'une piste cyclable permettant aux cyclistes de se déplacer en sécurité dans les 2 sens sur ces axes.

- **Priorité 3 : Avenue de l'Opéra**

L'avenue de l'Opéra est aujourd'hui un axe difficile pour les cyclistes. Il est constitué de part et d'autre de 2 voies de circulation en plus d'une voie bus. Il ne permet pas aux cyclistes de se déplacer en sécurité. Nous souhaitons la création d'une piste cyclable sur cet axe.

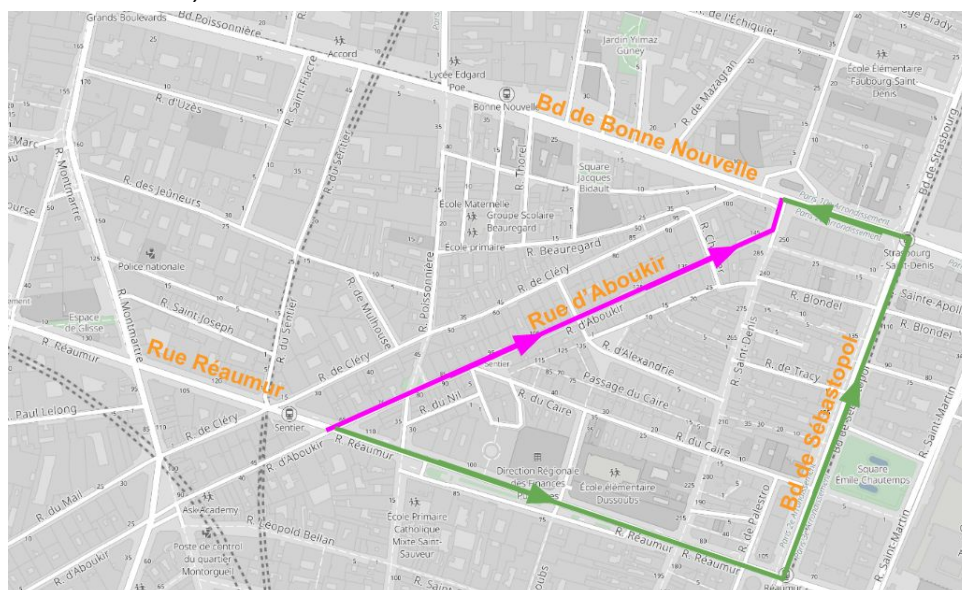
2. Des quartiers tranquilles pour les habitants du centre de Paris

Les habitants des quatre arrondissements centraux 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 accroît les risques d'accident. Il génère un fort sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes, y compris dans des rues limitées à 30 km/h, qui sont pourtant censées être des espaces apaisés.

La rue d'Aboukir est un exemple de ce phénomène. Du fait de sa faible largeur, cette rue, limitée à 30km/h par ailleurs, n'est pas destinée à accueillir un trafic de transit. Pourtant, elle se retrouve régulièrement embouteillée par des véhicules qui ne font que transiter.

Le schéma ci-dessous montre 2 itinéraires :

- Le premier, en violet, est l'itinéraire privilégié par les GPS, il passe à travers la rue d'Aboukir
- Le deuxième, en vert est l'itinéraire qui permet de faire le même trajet en évitant la circulation dans les petites rues comme la rue d'Aboukir en privilégiant des voies qui peuvent accueillir ce transit (ici, rue Réaumur, boulevard de Sébastopol, St Denis et Bonne Nouvelle).



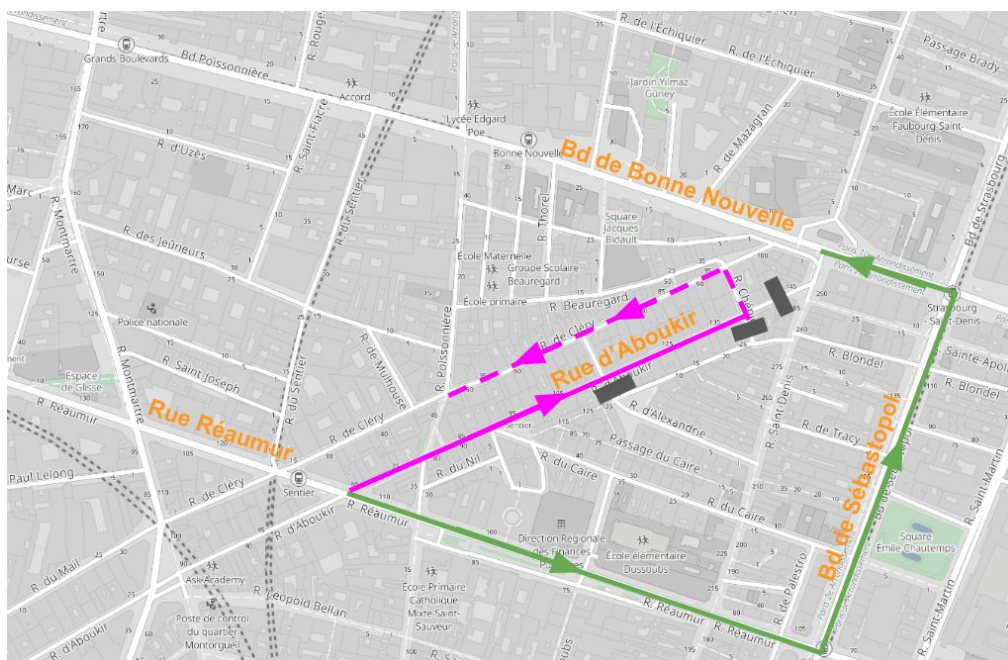
Pour retrouver le calme dans ces quartiers et limiter la circulation aux seuls riverains, il est nécessaire de renvoyer le trafic de transit sur les grands axes. Cela suppose de modifier le plan de circulation, par la mise en sens unique de certaines rues ou la création d'impasses, tout en maintenant la possibilité pour les cyclistes de rouler dans les deux sens de circulation.

Dans l'exemple de la rue d'Aboukir, des aménagements "légers", c'est-à-dire qui ne nécessitent pas de lourds travaux sur la voirie, peuvent être effectués afin de mettre fin à ce

phénomène. Ainsi, il est possible de placer à plusieurs endroits stratégiques des plots ou jardinières comme ce qui a été fait rue Peclet dans le 15e arrondissement en travers de la rue.



Le schéma ci-dessous reprend l'exemple de la rue d'aboukir et indique plusieurs endroits où des aménagement similaire à celui de la photo peuvent mettre fin au transit dans le quartier.



La mise en place de ce type d'aménagement est très courant dans les pays d'Europe du Nord, mais reste assez limité en France et à Paris. La modification du plan de circulation est pourtant une solution simple et rapide à mettre en oeuvre, c'est un facteur clé pour améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants du centre de Paris.

3. Du stationnement répondant aux besoins des cyclistes

Les cyclistes ont besoin de solutions de stationnement à la fois pratiques, simples et efficaces pour l'ensemble de leurs déplacements. Des solutions de stationnement répondant aux besoins des cyclistes doivent être implémentées de façon abondante dans l'arrondissement.

3.1 Une ambitieuse campagne de pose d'arceaux vélo

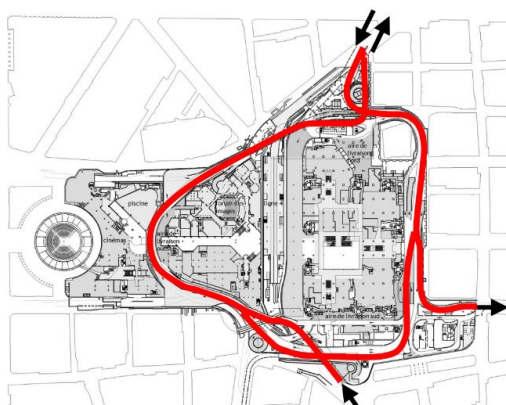
Les abords des passages piétons de Paris sont des emplacements idéaux pour la création de zones de stationnement vélo. Nous souhaitons que des arceaux soient implémentés sur 5 à 10m devant chaque passage piétons de Paris Centre.

3.2 Généraliser les véloboxes pour lutter contre le vol

Le risque de vol est un frein pour le développement du vélo, et rares sont les immeubles du centre de Paris dotés d'un local vélo. Les véloboxes, aussi appelés abris vélos sécurisés, doivent être très vite déployés dans tous les quartiers.

3.3 Favoriser l'intermodalité : un parking vélo pour le pôle d'échange Châtelet-Les Halles

C'est aujourd'hui un vrai casse-tête de garer son vélo autour des Halles pour continuer son trajet en RER ou métro. Pour favoriser l'intermodalité, un parking vélo sécurisé, capacitaine et à proximité immédiate du pôle d'échange Châtelet-Les Halles est nécessaire. Nous souhaitons que des études soient lancées pour la création d'une vélostation en utilisant une des voiries souterraines ou un des parkings du centre commercial par exemple.



Les voiries souterraines du Forum des Halles



Parking vélo (12 000 places) dans la gare d'Utrecht, Pays-Bas (350 000 habitants)

4. Des itinéraires cyclables disponibles 7j/7 et 24h/24

Le vélo ne doit plus être une variable d'ajustement, les itinéraires cyclables doivent être disponibles 7j/7 et 24h/24. Aujourd'hui le marché Bastille présent 2 fois par semaine boulevard Richard-Lenoir condamne un itinéraire cyclable sécurisé en revoyant les cyclistes dans la circulation générale.

Nous souhaitons qu'il soit étudié en lien avec la mairie du 12e des solutions pour éviter la condamnation de l'itinéraire cyclable (déplacement du marché, piétonisation du sud du boulevard Richard-Lenoir les jours de marché...)

Contacts

Paris en Selle – paris-centre@parisenselle.fr