

# Faire du 8ème 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.

Un groupe local pour le 8ème arrondissement a été constitué à la fin de l'été 2019, il dispose d'un compte twitter partagé avec celui du 17ème arrondissement (@PeS\_8e17e). Deux réunions de travail ont déjà été organisées avec Madame la Maire, notamment au sujet du stationnement cyclable, et un comité local vélo est en cours de constitution.

### 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.

---

### Synthèse de nos propositions

- Des aménagements cyclables sur les **grands axes structurants** par le biais d'**infrastructures cyclables protégées et continues** : boulevard Malesherbes, rue la Boétie, et tous les axes du Vélopolitain qui transitent par l'arrondissement (boulevard Haussmann, rue Tronchet, rue de Constantinople, rue de Londres, boulevard de Courcelles, etc.).
- Une **révision du plan de circulation** dans les petites rues afin d'y supprimer tout trafic de transit au profit exclusif d'une desserte locale (riverains, livraisons, artisans, hôtels, etc).
- **3000 places de stationnement supplémentaires** pour les vélos dans l'arrondissement, pour avoir au moins 1 place pour 10 habitants.

## Comment faire du 8ème un arrondissement cyclable ?

Le 8ème arrondissement occupe une place très particulière dans la capitale. Il s'agit à la fois d'un lieu hors norme pour le tourisme et le commerce (Champs Elysées, Concorde, Grand Palais, Madeleine, etc.), du premier quartier d'affaires de Paris (près de 200.000 personnes viennent y travailler chaque jour) et enfin d'un lieu de pouvoir (Elysée, Ministère de l'intérieur, ambassades).

De ce fait et bien que relativement peu peuplé - 36.000 habitants et une population structurellement en baisse - une grande partie du 8ème est soumise à une **pression extrêmement forte**, à la fois motorisée et piétonne : 64.000 véhicules et 100.000 piétons empruntent les Champs Elysées quotidiennement par exemple.

Les flux motorisés sont source d'énormes nuisances : pollution, bruit, stress, agressivité, circulation chaotique. Le congestionnement et les encombrements sont endémiques, constants et quotidiens. Le stationnement sauvage massif (double file, pistes cyclables, voies de bus, passages piétons), dû à un plan de stationnement totalement inadapté aux besoins de l'arrondissement, contribue également largement au désordre.

A quelques exceptions près, l'arrondissement n'a pas véritablement entamé sa mue et est figé dans un schéma des mobilités et de l'occupation du domaine public quasi exclusivement dédié à la voiture individuelle où même les petites rues subissent un transit automobile important. La situation n'est plus tenable au vu des nuisances subies par ses habitants et visiteurs et cela entraîne également une dénaturation et dégradation de son patrimoine exceptionnel (la place de la Concorde, l'avenue Winston Churchill, la rue Royale, l'église Saint Augustin en sont des exemples frappants).

Le Président du Comité des Champs Elysées, l'artère commerçante la plus emblématique au monde, souhaitant faire entrer cette avenue dans le 21ème siècle, ne s'y est d'ailleurs pas trompé et en a pris acte de façon claire et définitive<sup>1</sup>. Il souhaite une **réduction drastique de la place de l'automobile** sur l'avenue dans un seul but : la **pacifier** pour y faire revenir les parisiens et la rendre vivable pour tous.

La prédominance anormale et anachronique de la voiture dans le 8ème est d'autant plus anachronique que l'arrondissement est desservi par un réseau de transports en commun pléthorique : 9 lignes de métro desservant 19 stations (dont de nombreuses dessertes multiples, comme Charles de Gaulle Etoile ou Madeleine), plus de 16 lignes de bus, les RER A et E, sans compter le prolongement de la ligne 14 et la future ligne EOLE<sup>2</sup>. La gare Saint Lazare, à elle seule, est empruntée par plus de 350.000 voyageurs par jour.

Faire du 8ème un arrondissement cyclable, alors qu'il est réputé être l'un des arrondissements le plus hostile aux mobilités douces et actives, doit donc s'insérer dans un objectif plus ambitieux de pacification du 8ème, ceci pour le bien de tous (riverains, salariés,

---

<sup>1</sup> Colloque "*Réenchâter les Champs-Élysées*" - Paris, le 10 avril 2019 - Petit Palais.

<sup>2</sup> Soit prochainement 3 lignes totalement automatisées.

touristes, artisans, etc) mais aussi par respect pour notre patrimoine et cela implique donc une double démarche complémentaire :

1/ Des aménagements cyclables sur les **grands axes structurants** par le biais d'**infrastructures cyclables protégées et continues**, qui offrent aux cyclistes (riverains, salariés, touristes et visiteurs) sécurité, confort, et rassurent ceux qui aujourd'hui hésitent à se mettre au vélo, y compris pour leurs **trajets pendulaires**, étant précisé que le 8ème a un rôle important à jouer en terme de report modal (à son bénéfice).

2/ Une **révision du plan de circulation** dans les petites rues afin d'y supprimer tout trafic de transit au profit exclusif d'une desserte locale (riverains, livraisons, artisans, hôtels, etc). Les riverains et les cyclistes se réapproprient ainsi l'espace public apaisé. Cette révision du plan de circulation devra s'accompagner d'une **piétonnisation et semi piétonnisation** de rues et places, dont le 8ème manque cruellement (en dépit de rares exemples : Paul Cézanne, Corvetto, Ponthieu).

Les futur(e)s élu(e)s devront faire preuve d'un volontarisme fort et, à cet égard, le projet ambitieux présenté par les commerçants des Champs Elysées, dont on espère une réalisation tout aussi ambitieuse, de même que la tenue des JO en 2024, doivent leur servir de fil d'Ariane en vue d'une pacification globale du 8ème.

A la fin de la prochaine mandature, les grands axes du 8ème devront assurer une continuité de réseau cyclable permettant aux cyclistes de tous âges de se déplacer en sécurité ; tandis que dans les quartiers résidentiels et les petites rues, débarrassés des nuisances liées au trafic de transit incessant, piétons et cyclistes cohabiteront et les enfants pourront se rendre seuls à l'école.

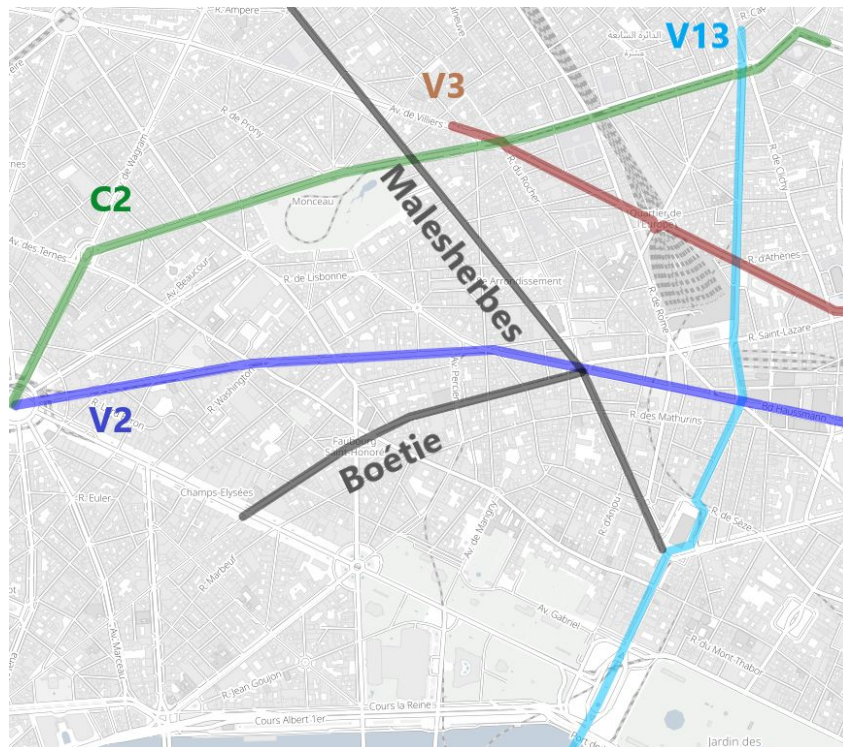
## **1. Des aménagements protégés sur les grands axes**

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 y compris pour les trajets pendulaires.

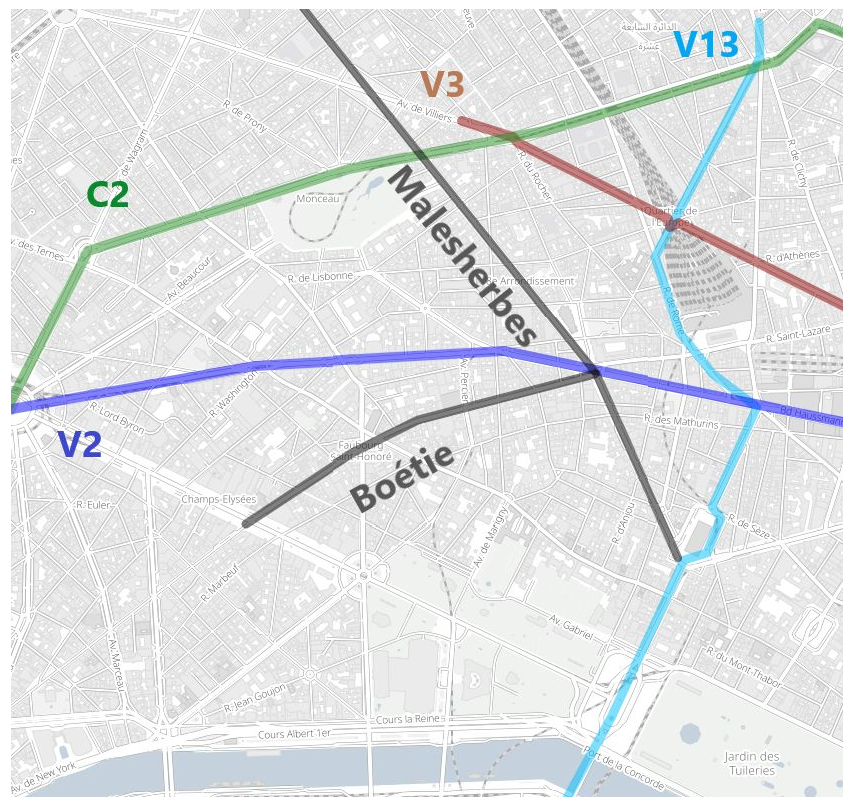
Paris en Selle a réalisé une enquête auprès des usagers pour identifier les principales attentes des cyclistes du 8ème arrondissement. Les axes identifiés recoupent largement le tracé du **Vélopolitain** et les points noirs identifiés dans le cadre de l'enquête nationale de la FUB "baromètre des villes cyclables 2019".

Nous proposons d'aménager en priorité les axes suivants, et que ces aménagements 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 l'arrondissement.

Scénario 1



Scénario 2



- **Priorité 1 - Boulevard Malesherbes**

Ce boulevard est extrêmement important pour tous les cyclistes, notamment pour les trajets pendulaires, et c'est le premier axe cité comme problématique dans le baromètre des villes cyclables. Cet axe doit par ailleurs aboutir à une jonction avec les Réseaux Express Vélo (REVe) rive droite et rive gauche via la Rue Royale et la place de la Concorde dans le cadre du Vélopolitain, ce qui bénéficiera non seulement aux salariés, mais aussi aux habitants des quartiers résidentiels du haut 8ème qui pourront ainsi rejoindre le centre de Paris en toute sécurité. Cette piste est également fortement plébiscitée dans le 17ème arrondissement pour la partie le concernant. Actuellement, les bandes cyclables ne sont pas du tout satisfaisantes compte tenu des flux importants et désordonnés de véhicules qui y roulent à grande vitesse. Ces bandes sont en outre très fréquemment occupées par les véhicules de livraison et dépose minute ce qui met en danger les cyclistes.

La **place Saint Augustin** devra également être réaménagée en profondeur avec des infrastructures cyclables de qualité afin d'assurer une bonne continuité cyclable sur le boulevard et permettre aussi aux cyclistes venant ou allant vers d'autres rues ou avenues de traverser cette place en sécurité. Tout ceci devra également bénéficier aux piétons et à la mise en valeur de la place (Eglise Saint Augustin, Cercle National des Armées).

- **Ligne V2 du Vélopolitain - Haussmann/Friedland**

L'avenue Friedland, le boulevard Haussmann et les grands boulevards constituent un seul et même axe, majeur dans la traversée de Paris. Une infrastructure cyclable sécurisée y est massivement sollicitée par les cyclistes dans chaque arrondissement concerné compte tenu de la dangerosité et de l'inconfort de cet axe (bruit, pollution, circulation chaotique). Dans le 8ème arrondissement, cette piste cyclable aura également un intérêt indéniable pour les habitants afin de rejoindre le centre de Paris (haut Marais, Arts et Métiers, gares de l'Est et du Nord, etc) ou à l'inverse pour ceux allant travailler dans le 16ème, à Neuilly ou la Défense par exemple. Centrale dans l'ensemble du 8ème et couplée avec la piste du boulevard Malesherbes, elle permettra aux habitants de pouvoir commencer à circuler en sécurité et rapidement dans une bonne partie de l'arrondissement.

- **Ligne V3 du Vélopolitain - Constantinople/Londres**

Cette ligne permet de relier Neuilly-sur-Seine à Montreuil via les grands boulevards. Elle permettra en particulier aux habitants du 8ème d'accéder au pôle d'emploi de Neuilly-sur-Seine, et inversement. Le tracé proposé pénètre l'arrondissement à Villiers et emprunte la rue de Constantinople, le **rond point de l'Europe** puis la rue de Londres, et débouche sur Chaussée d'Antin vers le 9ème arrondissement. Cet itinéraire permet un accès à la gare Saint-Lazare pour faciliter la multimodalité, via son entrée rue de Londres.

- **Ligne V13 du Vélopolitain - Concorde/Royale/Tronchet/Havre/Amsterdam**

Ce tracé est l'un des plus importants puisqu'il permet le désengorgement de la ligne 13 du métro, une des plus bondées au monde. Dans le 8ème arrondissement, le tracé prend sa source à la Place de la Concorde pour rejoindre la **Place de la Madeleine** (dont le réaménagement récent est insatisfaisant pour les vélos), remonte la rue Tronchet, puis la rue du Havre et enfin la rue d'Amsterdam jusqu'à Place de Clichy. Cette dernière est aujourd'hui en sens unique avec une voie bus (souvent encombrée par du stationnement en pratique) et une voie pour la circulation générale, sans stationnement latéral. La réalisation de cet itinéraire nécessitera donc un choix affirmé pour assumer la fermeture de la voie de circulation générale.

En cas d'impossibilité, la rue d'Amsterdam peut être substituée par la rue de Rome et la rue de Saint-Pétersbourg, via le rond point de l'Europe, créant ainsi un noeud de communication entre deux axes structurants du Vélopolitain sur cette place plutôt facile à réaménager.

- **Ligne C2 du Vélopolitain - Batignolles/Courcelles/Wagram**

Il s'agit déjà d'un itinéraire structurant en pratique mais qui ne bénéficie pas d'infrastructures dignes de ce statut entre Villiers et Ternes. Pourtant. Le passage actuel dans les contre-allées n'est pas satisfaisant et les carrefours ne sont pas traités.

Entre Villiers et Place de Clichy, l'itinéraire est relativement continu mais les pistes pourront être élargies pour absorber les flux de vélos en augmentation. La **Place de Clichy** est un point noir majeur identifié dans la baromètre des villes cyclables 2019 et nécessite une attention particulière.

L'aménagement de l'avenue de Wagram permettra la connexion avec le REV Champs Elysées.

- **Rue la Boétie**

Cette rue traverse tout l'arrondissement en son coeur, et est suffisamment large (jusqu'à 3 voies + stationnement latéral) pour accueillir un aménagement cyclable structurant. Il permettra la jonction entre le REV Champs-Elysées et la ligne L2 du Vélopolitain débouchant sur les grands boulevards.

- **Les places, futurs noeuds d'itinéraires cyclables**

Outre les priorités visées plus haut, le 8ème recèle de nombreux points noirs pour les cyclistes qui sont pourtant à la croisée de plusieurs axes structurants du Vélopolitain : **Place de la Concorde** et pont de la Concorde qui sont le plus gros point noir de la capitale d'après

les résultats du baromètre des villes cyclables, Saint-Augustin, Place de Clichy, **Place de l'Alma, Place des Ternes...**

## **2. Des places de stationnement à démultiplier**

L'arrondissement souffre d'un important déficit en terme de stationnement cyclable. C'est l'un des moins doté de la capitale alors qu'outre ses habitants, il accueille quotidiennement des milliers d'actifs se déplaçant à vélo. Aujourd'hui, les 550 places réparties dans une cinquantaine d'emplacement ne permettent qu'à 1,5 % des habitants et 0,3 % des salariés de stationner leur vélo sur l'espace public. Il faut parcourir en moyenne plus de 160 mètres pour trouver un emplacement...

Cette situation devra être corrigée durant la prochaine mandature et faire partie d'une réforme beaucoup plus globale du plan de stationnement dans l'arrondissement. Nous souhaitons que le stationnement cyclable soit suffisant pour permettre au moins une part modale de 10% de déplacements à vélo pour les habitants : il faut environ 3 000 places supplémentaires.

Ces places de stationnement sont à poster en priorité en amont des passages piétons pour dégager leur visibilité et implémenter ainsi progressivement les dispositions de la Loi LOM récemment votée au Parlement. Une place de stationnement pour un véhicule supprimée permet de stationner 8 à 10 vélos.

## **3. Des quartiers tranquilles pour les habitants du 8ème**

Les habitants du 8ème souffrent aujourd'hui du trafic de transit dans les petites rues au sein même des quartiers résidentiels. Ce trafic a augmenté ces dernières années du fait du développement des applications GPS (Waze notamment) qui envoient les automobilistes dans ces petites rues pour optimiser les temps de trajets au détriment de la tranquillité des riverains. Compte tenu de la typologie d'une partie du trafic dans le 8ème (livraisons, VTC et services de shuttle notamment), celui-ci va continuer à augmenter. Ce trafic est source de bruit, de pollution et accroît les risques d'accident. Il génère un fort sentiment d'insécurité chez les piétons (personnes âgées, familles) et cyclistes, y compris dans des rues limitées à 30 km/h, qui sont pourtant censées être des espaces apaisés.

Voici quelques exemples de rues symptomatiques affectées par ces nuisances, sans être exhaustif : les rues du Rocher, de la Boétie, Monceau, Laborde, Lisbonne, Washington, Miromesnil, Berri, Colisée, Balzac, Beaujon, Marbeuf, François 1er, Christophe Colomb, Bassano, Faubourg Saint Honoré, Anjou, etc.

En plus d'abaisser la vitesse, la réduction du nombre de véhicules dans les quartiers résidentiels est un facteur clé pour améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants. 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.

Ce travail de modification du plan de circulation est relativement aisé dans le 8ème qui est découpé en différents blocs par ses nombreuses avenues haussmanniennes, il faut ainsi travailler bloc par bloc (par exemple : le carré Malesherbes, Rome, Courcelles, Haussmann ou le triangle Champs, Roosevelt, Friedland, etc), les riverains motorisés habitant dans les petites rues ne sont ainsi jamais loin d'une avenue. C'est avant tout une question de volonté politique des élu(e)s et ce travail doit impérativement être initié en début de mandat.

Enfin, dans les quartiers à dominante de bureaux (Champs, Haussmann, etc.) des quartiers et micro quartiers piétons doivent également être mis en place (ex. Colisée/Ponthieu, Joseph Sansboeuf/Laborde, Quentin Bauchart/Vernet, etc.) pour que les salariés puissent profiter d'un cadre agréable et de larges terrasses pendant leurs pauses déjeuner, faire leurs courses, etc. comme dans tous les quartiers d'affaires modernes.

### **Contacts**

Paris en Selle – [paris8@parisenselle.fr](mailto:paris8@parisenselle.fr) (Arnaud Chollet, Florent Giry, Laurent Louf)