

Faire du 12ème un arrondissement cyclable

Janvier 2020

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 du 12ème arrondissement existe depuis 2015 et dispose d'un compte Twitter [@Pes_12e](https://twitter.com/Pes_12e). Une balade exploratoire à vélo de l'arrondissement a été organisée avec les équipes des candidats en octobre 2019. Paris en Selle compte à ce jour 72 adhérents dans le 12ème arrondissement.

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 :

Cyrille Rosset

Guillaume Martin

Alexis Grégoire

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

Contact

Paris en Selle – paris12@parisenselle.fr

Comment faire du 12ème un arrondissement cyclable ?

Le 12ème arrondissement bénéficie d'infrastructures cyclables anciennes qui lui ont donné une avance par rapport à d'autres secteurs de la capitale, en faisant un arrondissement relativement agréable à vélo. Toutefois, les aménagements commencent à dater et ne répondent plus aux meilleures normes que l'on souhaite voir émerger dans la capitale.

Faire du 12ème un arrondissement réellement cyclable pour tous implique une démarche en deux points complémentaires :

1. **L'aménagement de grands axes structurants** par le biais d'infrastructures cyclables dédiées offrira aux cyclistes parisiens qui le traversent sécurité et confort et rassurera ceux qui aujourd'hui hésitent à se mettre au vélo. La capacité des pistes existantes et des futures pistes devra aussi être augmentée afin d'être prêt à recevoir des cyclistes toujours plus nombreux. Ces infrastructures feront partie d'un réseau plus large : **le Vélopolitain**, proposé par Paris en Selle à Paris, et **le RER Vélo** proposé par le Collectif Vélo île-de-France à l'échelle de la métropole.
2. Dans les quartiers résidentiels, la révision du plan de circulation permettra de **préserver les petites rues du trafic de transit**. Les riverains et les cyclistes se réapproprient l'espace public ainsi apaisé.

À la fin de la prochaine mandature, les grands axes du 12ème 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.

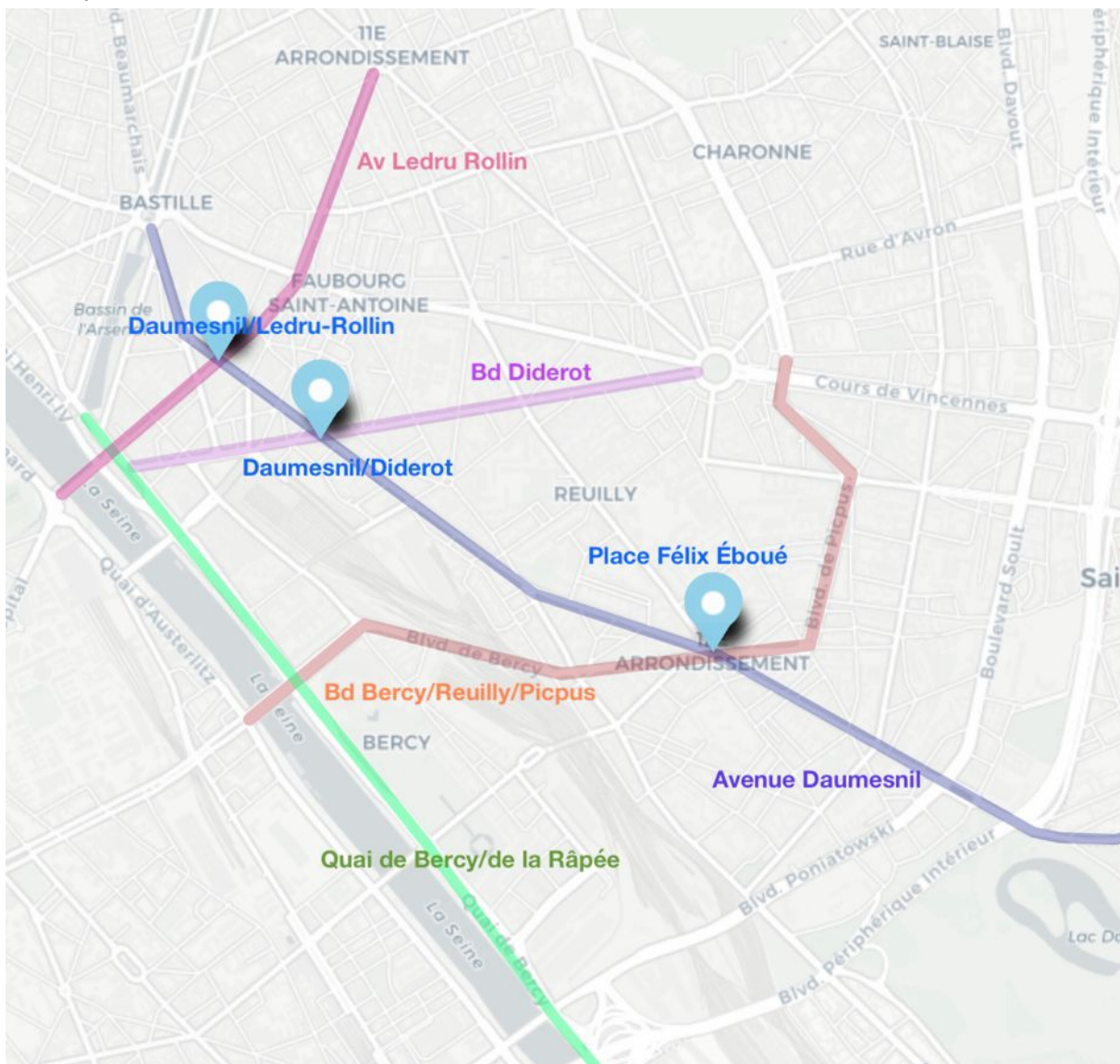
Les propositions globales pour Paris de Paris en Selle et Mieux se déplacer à bicyclette sont présentées sur le site <https://votex-velo.paris>.



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, y compris aux intersections. 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 du 12ème arrondissement, qui recourent le tracé du Vélopolitain et les points noirs identifiés dans le cadre de l'enquête nationale de la FUB Baromètre des villes cyclables 2019 (<https://carto.parlons-velo.fr>).



Axes prioritaires et croisements à aménager dans le 12ème arrondissement

Priorité 1 - Avenue Ledru-Rollin

L'avenue Ledru-Rollin est un axe permettant de relier directement le 13ème arrondissement au boulevard Voltaire. Cet axe n'est aujourd'hui pas aménagé pour des déplacements sûrs et confortables à vélo, alors qu'il peut être un élément essentiel du maillage du réseau cyclable :

- **aucune protection dans la partie nord**, de l'avenue Daumesnil jusqu'à Faubourg Saint-Antoine (et au-delà dans le 11ème jusqu'au boulevard Voltaire)
- **piste cyclable trop étroite dans la partie sud** à partir du croisement avec l'Avenue Daumesnil, et uniquement dans le sens nord → sud (voie à sens unique sans double sens cyclable)

La largeur disponible, dans la plupart des sections (de plus de 13,5m de large), permet d'envisager l'aménagement type ci-dessous (le quai bus pouvant être aussi une zone de stationnement ou de livraison). Dans les sections plus étroites, le stationnement devra être supprimé et des rétrécissements des voies générales (et des pistes éventuellement) pourront être envisagés ponctuellement pour des quais bus ou des espaces de livraison exclusivement.



L'Avenue Ledru Rollin est un des pires axes de l'Est parisien d'un point de vue cyclabilité

Priorité 2 - Quais de Bercy, de la Rapée et place Mazas

L'axe de la Seine dans le 12ème, quai de Bercy, quai de la Râpée et place Mazas, est actuellement une autoroute urbaine, prolongement de l'autoroute A4. Un aménagement cyclable existe partiellement mais souffre d'une faible largeur inadaptée au flux croissant de cyclistes, et de discontinuités rédhibitoires (au niveau du pont de Bercy notamment, ainsi qu'un passage des quais hauts aux berges sur le port de la Râpée).

Cet axe est pourtant un maillon essentiel pour améliorer la connexion avec les communes de l'est parisien et fait partie du réseau Vélopolitain proposé par Paris en Selle. La place (à prendre sur les 2x3 à 2x5 voies automobiles) ne manque pas pour en **faire un axe cyclable de qualité**.



Ce n'est pas la place qui manque Quai de la Rapée !

La place Mazas, à l'intersection de deux axes cyclables majeures que sont le quai de la Rapée, axe Est-Ouest très fréquenté et le pont d'Austerlitz, point de passage vers la rive gauche et le sud parisien, constitue à l'heure actuelle **un point noir majeur** pour la cyclabilité de l'arrondissement. Cette zone est à revoir entièrement tant pour les circulations cyclistes que piétonnes.

Priorité 3 - Remise à niveaux d'axes majeurs : Daumesnil, Bercy-Reuilly-Picpus, Diderot

L'avenue Daumesnil est un axe majeur est-ouest qui traverse le 12ème arrondissement sur toute sa longueur et relie les communes de l'est parisien (Saint-Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-bois, Nogent-sur-Marne, ...) au centre de Paris : un axe cyclable majeur, continu et sécurisé permettrait de proposer aux habitants de l'Est parisien une réelle alternative à la voiture tout en permettant de désengorger l'A4 et les quais parisiens. Les aménagements cyclables existants aujourd'hui sont vieillissants, discontinus et trop étroits pour encourager tous les usagers potentiels à l'utiliser. **La connexion avec la place de la Bastille** est aussi à reprendre (le détour par la rue Biscornet est contre-intuitif). L'avenue Daumesnil constitue un élément de la ligne V8 du Vélopolitain, et doit répondre à ce titre à des standard élevés en matière de sécurité et de confort.



Exemple de discontinuité de l'aménagement cyclable Avenue de Dausmenil. Pourtant, la largeur ne manque pas et favorise aujourd'hui une vitesse rapide sur l'axe au détriment des riverains et de la sécurité de toutes et tous.

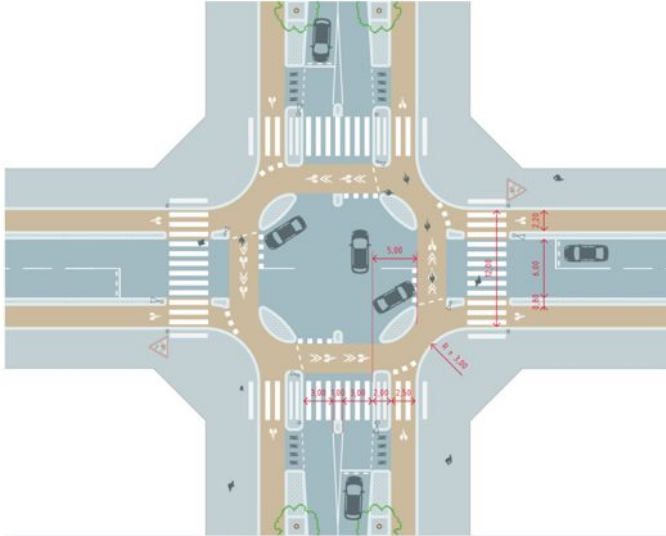
L'axe des boulevards de Bercy, Reuilly et Picpus (ancienne enceinte des Fermiers généraux, le long de la ligne 6 du métro) constitue la ligne circulaire C2 du Vélopolitain et permet une traversée sud-ouest vers nord-ouest. L'aménagement actuel constitué d'une **piste étroite** souffre de **discontinuités** et d'un **manque de confort** (traversées inconfortables de nombreuses bordures, alternance entre une bidirectionnelle centrale ou latérale d'un côté ou de l'autre, ou de voies unidirectionnelles, nombreux passages sur trottoirs, des sections sans double sens cyclable ...). Comme pour l'avenue Daumesnil, il est important de remettre à niveau cette infrastructure.

Enfin, les pistes du **boulevard Diderot**, axe majeur entre la gare de Lyon (et celle d'Austerlitz dans le 13ème) et la place de la Nation doivent être revues (notamment la discontinuité en face de la gare de Lyon, et la largeur trop faible en beaucoup d'endroit).

Priorité 4 - Les intersections et la place Félix Éboué

Les intersections sont les principales discontinuités du réseau cyclable actuel. Alors que ce sont dans les intersections que le danger est le plus important et les accidents les plus

nombreux, les aménagements en sont totalement absents et aucune protection n'y est offerte aux cyclistes. Il existe pourtant des solutions éprouvées pour assurer la sécurité des traversées, dont les détails peuvent être trouvés dans le guide des aménagements cyclables de Paris en Selle.



Les intersections du boulevard Diderot et de l'avenue Ledru-Rollin avec l'avenue Daumesnil se prêtent parfaitement à la réalisation de **carrefours protégés de type néerlandais, dont le schéma est reproduit ci-contre (tiré du Guide des aménagements cyclables de Paris en Selle, p.116).**



Croisements Daumesnil/Ledru-Rollin et Daumesnil/Diderot



Un grand projet pour le 12ème : la place Félix Éboué



L'intersection des axes V8 (avenue Daumesnil) et C2 (boulevard de Reuilly) du Vélopolitain que constitue la place Félix Éboué doit être particulièrement soignée. **Le réaménagement de cette place pourrait être le grand projet pour le 12ème de la prochaine mandature.**

Aujourd'hui, les véhicules motorisés y occupent un espace considérable (de l'ordre de 7.000 m²) au détriment des piétons, des cyclistes et de la vie du quartier. L'actuelle ambiance routière empêche la vie de se développer sur la place, prive les riverains de l'accès à la fontaine aux Lions et entraîne des temps de trajets, à pied ou à vélo très importants, ponctués de traversées dangereuses. Pour assurer un bon partage des usages et la sécurité de toutes et tous, **la place des cyclistes devra être prise en compte dès le début de la conception de ce grand projet** pour en faire un aménagement de qualité.



À titre d'exemple, nous proposons le schéma d'aménagement ci-dessous :

La place aujourd'hui : 70% de l'espace occupé par les véhicules motorisés qui entraînent une ambiance routière, une vie de quartier très faible (pas de terrasses, peu de commerces hors banques), circulation piétonnes et cyclables longues, dangereuses et/ou désagréables



La place demain : 70% de l'espace occupé par les piétons et les cycles favorisant une ambiance centrée sur la vie locale, un accès piéton à la fontaine, des espaces végétalisés contre les îlots de chaleur, des circulations piétonnes et cyclables facilitées et sécurisées



Principes d'aménagements :

1. Sur le boulevard de Reuilly à l'ouest, la piste cyclable bidirectionnelle côté nord devrait devenir une unidirectionnelle, complétée de côté sud par une autre unidirectionnelle ; dans la partie est, deux pistes cyclables unidirectionnelles sur chaussée devront être créées pour remplacer la piste bidirectionnelle sur trottoir et contre-allée non satisfaisante.
2. Sur l'avenue Daumesnil, des pistes unidirectionnelles protégées de chaque côté sont créées.
3. **L'essentiel de la place devient piétonne**, donnant enfin accès à la fontaine aux Lions ; l'espace pourra être végétalisé selon les contraintes du sous-sol, et permettra de relocaliser une partie du marché de Reuilly ou d'autres événements sur la place.
4. La circulation motorisée disposera de 2x1 voies, larges, côté nord et côté est. Des **pistes cyclables unidirectionnelles** (ponctuellement bidirectionnelles) sont aménagées sur le pourtour
5. L'accès à la rue Claude Decaen est limité aux livraisons et riverains, par un cheminement clairement délimité par des potelets au sud-est de la place ; la partie de **la rue Claude Decaen** entre la place et la rue de la brèche aux loups pourrait même **être piétonisée**.
6. L'accès à la rue Lamblardie se fait par un trottoir traversant.

Un tel aménagement ferait de la place Félix Éboué, **un lieu de vie central du 12ème arrondissement devenant accueillante et agréable pour les piétons, les riverains et les commerçants**. Il permettrait de **sécuriser les déplacements des cyclistes** et faciliterait les déplacements des piétons. Un tel aménagement permettrait de changer l'ambiance routière de l'actuelle place en réduisant la vitesse trop souvent excessive des véhicules motorisés à cet endroit au bénéfice de toutes et tous. Enfin, la transformation de ce nouveau lieu de vie en **un espace végétalisé contribuerait à limiter l'effet d'îlot de chaleur** du quartier et pourrait devenir un véritable symbole de la qualité de vie dans le 12ème arrondissement.

2. Des quartiers tranquilles pour les habitants du 12ème

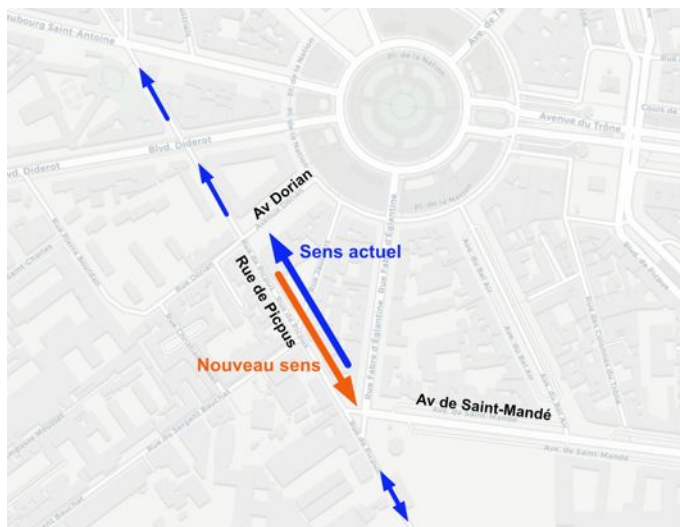
Les habitants du 12ème souffrent aujourd'hui du trafic de transit au sein même des quartiers résidentiels. Ce trafic a augmenté ces dernières années du fait du développement des applications GPS (Waze notamment) qui envoient les automobilistes dans les petites rues pour optimiser les temps de trajets 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 devraient pourtant être des espaces apaisés.

Dans le 12e arrondissement, les rues souvent citées par nos adhérents sont :

- la **rue de Picpus**, premier tronçon d'un itinéraire qui permet depuis le boulevard Poniatowski d'accéder d'aller jusqu'au quai de Jemmapes dans le 10e ;
- la **rue de Reuilly**, un itinéraire malin permettant de relier les places de Félix Eboué et Voltaire ;
- la **rue de Charenton** qui accueille un gros trafic Nord-Sud ;
- la **rue du général Michel Bizot et l'avenue du docteur Arnold Netter**, axe très fréquenté qui se prolonge dans le 20e arrondissement avec la rue des Pyrénées.

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

Rue de Picpus

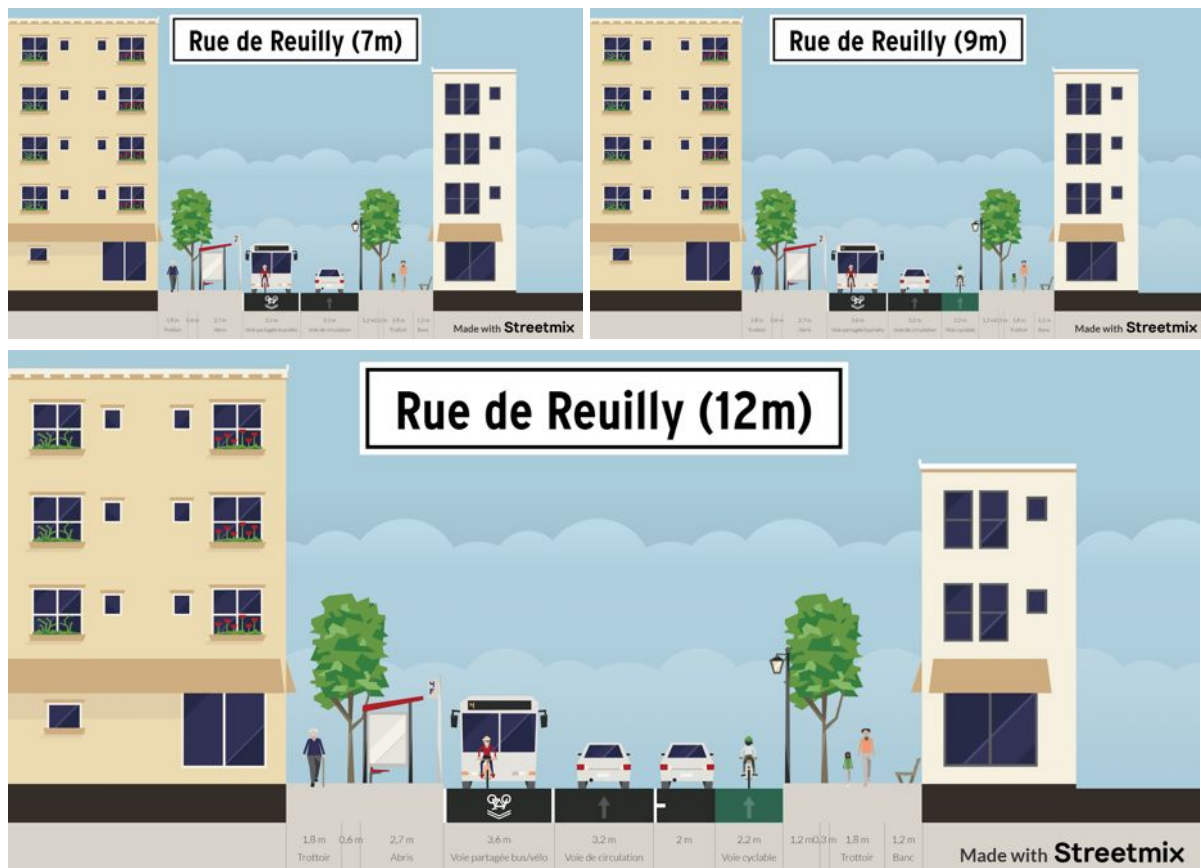


La rue de Picpus est la première partie d'un itinéraire qui va de la porte de Reuilly jusqu'à la place du Colonel Fabien dans le 19ème. En ce qui concerne le 12ème, une manière simple de casser cet itinéraire de transit est **d'inverser le sens unique** entre l'avenue de Saint-Mandé et l'avenue Dorian.

La rue de Reuilly

La rue de Reuilly accueille aujourd'hui **un fort trafic de transit** et aucun aménagement cyclable. Hors trottoirs, la rue de Reuilly présente 3 largeurs types : 7m, 9m et 12m et plus. A 7m de large (par exemple après le croisement avec la rue de la gare de Reuilly), des aménagements cyclables ne sont pas possibles en conservant les deux sens de circulation. Ainsi, nous proposons de transformer la voie de circulation montante (vers la place Dausmenil) en **une voie réservée au bus** pouvant accueillir des vélos. Lorsque la largeur dépasse 9m, **une piste cyclable pourrait être aménagée dans le sens descendant** (à la place de la ligne de stationnement actuelle). Lorsque la largeur dépasse 12m, cette ligne de stationnement peut être reconstituée.

Ainsi, pour les véhicules motorisés, la rue de Reuilly deviendrait un sens unique dans le sens de la descente vers le boulevard Diderot. Ce scénario favoriserait une réduction du trafic entrant sur la place Daumesnil permettant de fluidifier la circulation contrainte par le réaménagement de la place.



Une place à apaiser : la place du Colonel Bourgoïn

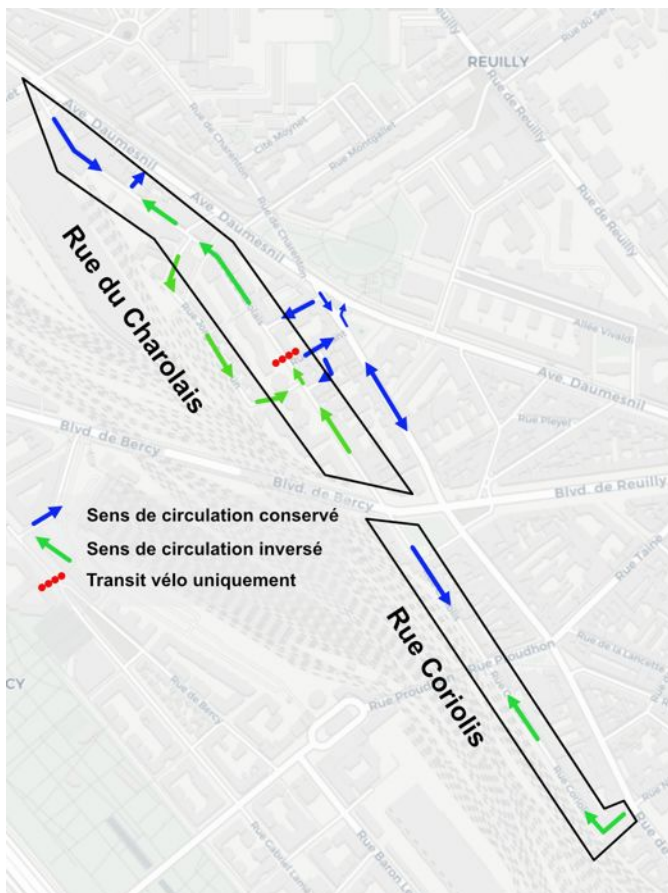
La place du Colonel Bourgoïn et la partie de la rue de Charenton entre la place et la rue Montgallet ne devrait pas présenter un trafic de transit si important. Nous proposons le plan de circulation ci-dessous, qui réduit les raccourcis intéressants transitant par la place et la rue de Charenton, et devrait apaiser ce quartier. À noter que le passage d'un bus par la place impose de garder des doubles sens rue de Chaligny et rue de Rambouillet. On pourrait

envisager de restreindre l'un de ces doubles sens aux seuls bus, pour limiter l'évitement du carrefour Diderot/Daumesnil par la place.



D'autres sections de la rue de Charenton entre la place de la Bastille et le boulevard Diderot pourrait voir leur sens de circulation inversé afin de limiter le trafic de transit par cette petite rue.

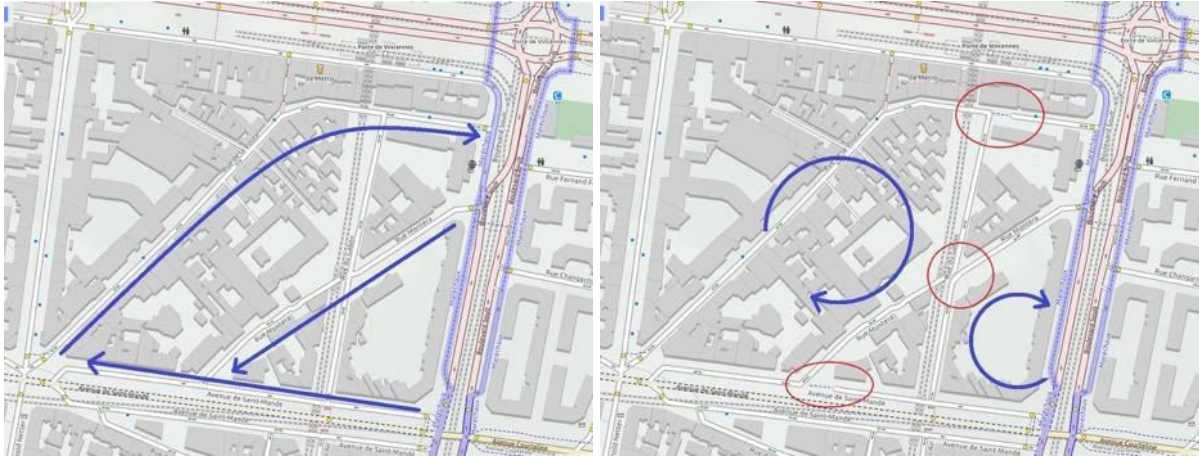
Axe rue du Charolais et rue Coriolis



L'axe constitué par les rues du Charolais et rue Coriolis (ainsi que le début de la rue Nicolai) peut servir de chemin alternatif à la rue de Charenton. Les véhicules peuvent y circuler à une vitesse excessive (notamment dans la rue Coriolis qui est une longue ligne droite et large). Le trafic élevé dans la rue du Charolais rend le contre-sens cyclable particulièrement inconfortable (du fait de l'étroitesse de cette rue par endroit). En inversant quelques sens de circulation et en fermant à la circulation automobile la section entre la rue Baulant et la rue du Congo (qui resterait ouvert aux vélos), on maintient l'accès des riverains et pour les livraisons, mais on coupe tout trafic de transit. De même, en inversant la partie sud de la rue Coriolis, on pourra y éliminer une grande part du transit.

La rue Montera est un autre exemple de rue régulièrement sujette à un trafic important, lorsque l'avenue de Saint Mandé est embouteillée. En travaillant sur le plan de circulation

dans la zone entre les boulevard Sault, l'avenue de Saint-Mandé, le cours de Vincenne et la rue du Docteur Arnold Netter on peut rendre la zone complètement inintéressante pour un trafic de transit tout en la gardant accessible aux véhicules motorisés. La proposition ici pourrait être de créer deux impasses sauf cyclistes dans la rue de la voûte et dans la contre allée de l'avenue de Saint Mandé et de modifier l'intersection entre rue Montera et rue du Gabon pour bloquer les continuités motorisées.



Calendrier, concertation et autres actions

Les projets proposés ici sont ceux que nous estimons prioritaires, mais la liste n'est pas exhaustive. Ils devront être démarrés dès le début du prochain mandat, certain pouvant être achevés ou au moins expérimentés durant la première année (notamment l'apaisement des rues et quartiers). Les projets plus complexes (par exemple la place Félix Éboué, l'aménagement des quais, ...) prendront plus de temps à réaliser mais la concertation devra être engagée très tôt afin d'éviter des erreurs difficiles à corriger par la suite.

Aussi, afin de faciliter la concertation sur les sujets spécifiques vélos, nous suggérons la mise en place d'un Comité vélo, comme il en existe à la mairie centrale mais aussi dans d'autres arrondissements. Les modalités précises seront à définir, mais un format réunissant les associations, des citoyens, le maire adjoint à la voirie et un technicien de la Ville autour d'une table avec un ordre du jour établi et diffusé à l'avance, semble être le plus efficace.

Enfin, de nombreux points essentiels pour favoriser les mobilités cyclables dans l'arrondissement ne sont pas abordés dans cette fiche, tels que la création d'espaces de stationnement vélo (arceaux, stationnement résidentiel sécurisé, vélostation dans les gares de Lyon et Bercy), la création d'un réseau de points de réparation (ateliers associatifs d'autoréparation, stations d'outillage...), l'organisation de la logistique vélo permettant d'apaiser la circulation des véhicules utilitaires, le conseils et l'animation aux changements d'usages (stage de remise en selle, conseil local à la mobilité, campagne de communication, fête du vélo...).