

Faire du 18^{ème} 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 du 18^{ème} s'est formé très récemment (avril 2019).

Le 18^{ème} est le 4e arrondissement de Paris en terme de nombre d'adhérents.

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 œuvrons 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.

Le groupe local du 18^{ème} existe depuis une dizaine d'années. Il participe activement aux comités vélo du 18^{ème} depuis sa création en 2011.

Comment faire du 18^{ème} un arrondissement cyclable ?

Faire du 18^{ème} 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.

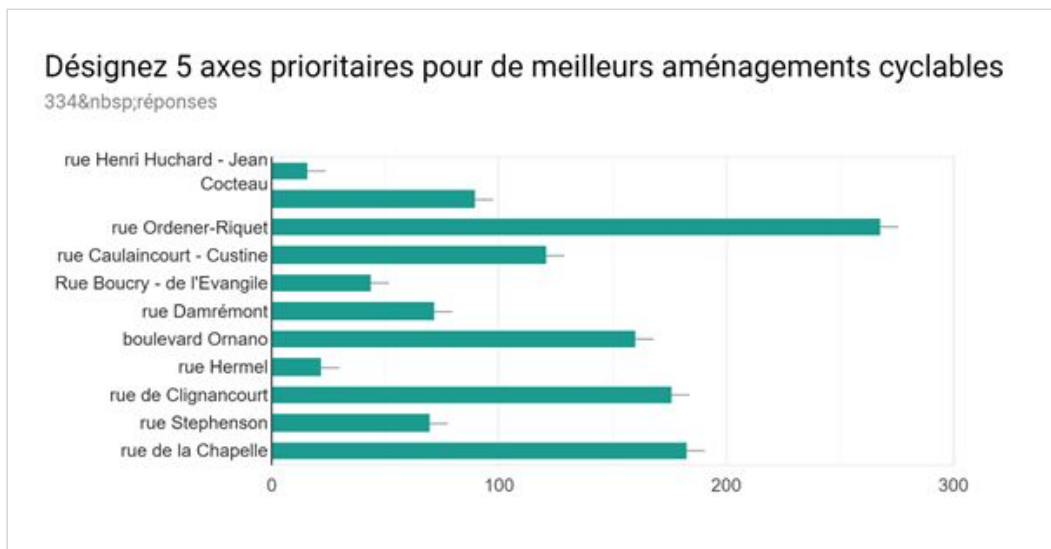
Dans les quartiers résidentiels, la révision du plan de circulation permet de préserver les petites rues du trafic de transit. Les riverains et les cyclistes se réapproprient l'espace public ainsi apaisé.

A la fin de la prochaine mandature, les grands axes du 18^{ème} devront assurer 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.

1. Des aménagements protégés sur les grands axes

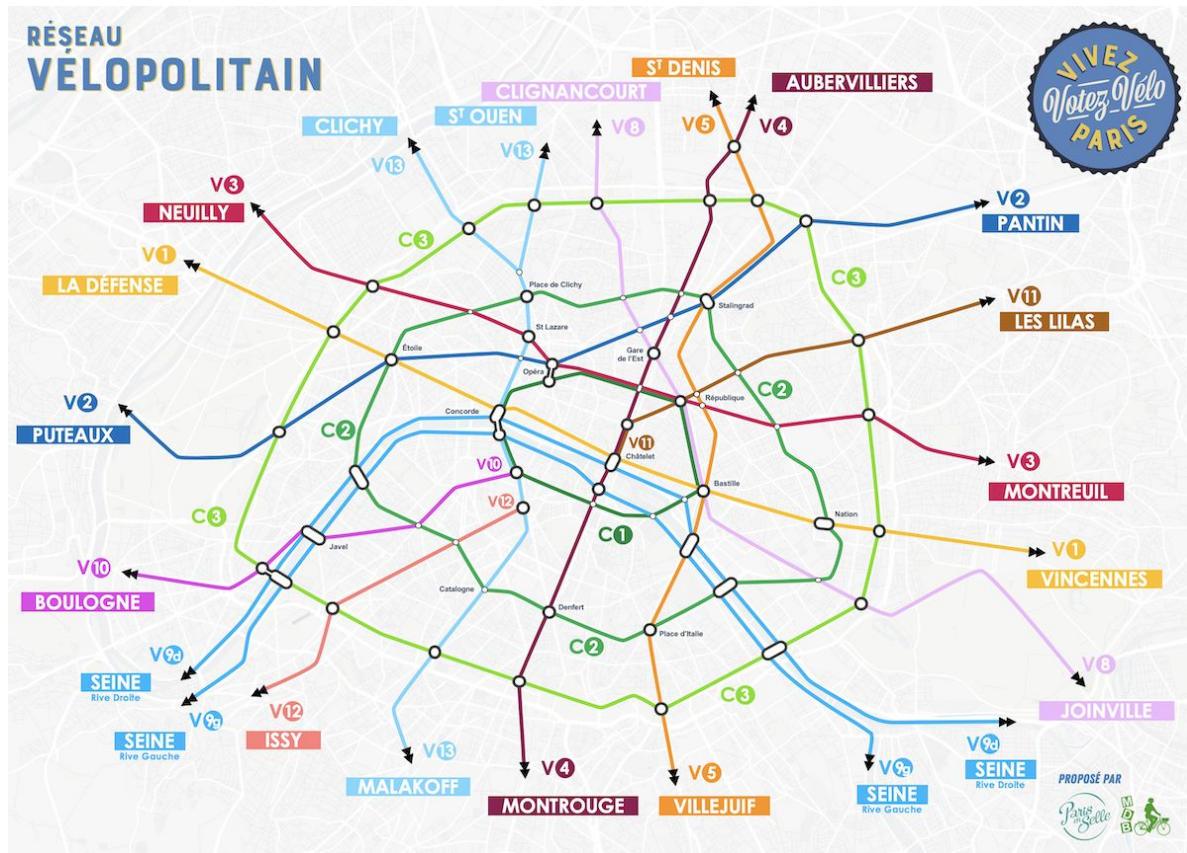
Sur les axes à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont la condition indispensable pour permettre à chacun de faire du vélo dans Paris de 6 à 99 ans, comme l'y invite le développement du programme savoir rouler à vélo. Les pistes protégées et continues permettent d'assurer un sentiment 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 du 18^{ème} arrondissement.



Nous proposons d'aménager en priorité certains axes du 18^{ème} arrondissement 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. Les axes retenus sont les suivants :

Les deux premières priorités font partie du réseau Vélopolitain porté par Paris en Selle et Mieux se Déplacer à Bicyclette dévoilé à l'occasion de la campagne des municipales 2020.

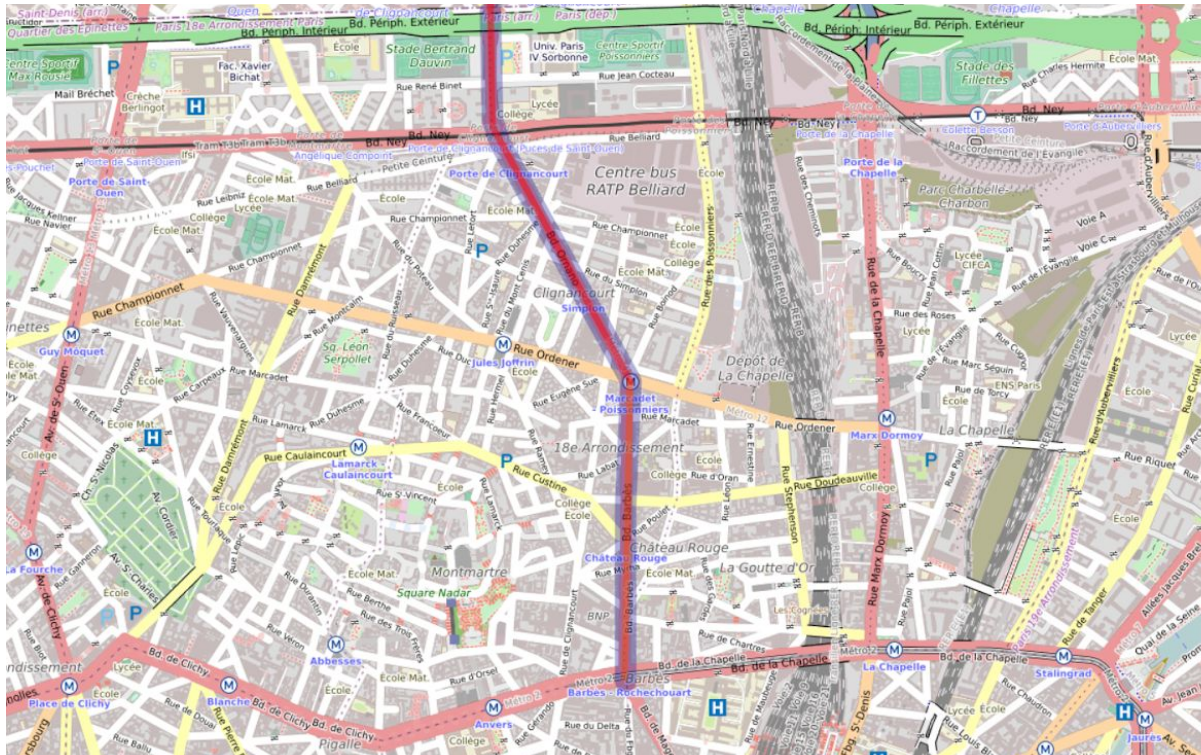


Le 18^{ème} est concerné par 5 axes du Vélopolitain dont 3 déjà aménagés :

- La V4 à l'Est à la frontière avec le 19e qui suit majoritairement la Rue d'Aubervilliers du Boulevard de la Villette au Sud jusqu'à Aubervilliers. Un axe dont la continuité a été terminée récemment, permettant un trajet agréable Nord Sud même si du stationnement sauvage est régulièrement à déplorer.
 - La C2 qui suit le tracé de la ligne 2 du métro de Stalingrad à l'Est jusqu'à Place de Clichy à l'Ouest. Entre Anvers et Place de Clichy, cet aménagement plus ancien n'est plus adapté aujourd'hui à l'augmentation du trafic vélo. En plus des conflits avec les piétons sur le terre-plein central, sa largeur trop étroite rend difficile voir impossible le dépassement.
 - La C3 sur les Boulevards des Maréchaux qui a été créée à l'occasion de la prolongation du métro T3. Une piste efficace mais ponctuée de plusieurs passages défectueux. Notamment des interruptions de la séparation entre la piste cyclable et la chaussée pour les véhicules motorisés. Résultat : du stationnement gênant et dangereux sur les portions non protégées et une pression très forte du trafic motorisé sur les cyclistes au niveau de grandes intersections.
- A noter aussi, des zones de livraison inadaptées, trop étroites pour le stationnement des camions.

- **Priorité 1 - Boulevard Barbès / Ornano**

Axe central du 18^{ème}, ce Boulevard se situe sur la partie Nord de la V8 du Vélopolitain, reliant Porte de Clignancourt / Saint-Ouen au Nord et Barbès-Rochechouart / Boulevard Magenta au Sud (l'une des pistes cyclables les plus fréquentées de Paris)



Carte Umap.Openstreetmap

Cet axe ne bénéficie aujourd'hui que d'un semi-aménagement cyclable :

Sur la partie Boulevard Ornano, aucun aménagement n'a été réalisé. Les cyclistes se retrouvent sur une véritable autoroute urbaine de 5 voies particulièrement hostile, notamment en approchant de la Porte de Clignancourt.

Une piste cyclable continue, capacitaire (2,00 m de large), unidirectionnelle, séparée et protégée physiquement du trafic motorisée doit être mise en place de chaque côté du boulevard afin de satisfaire aux besoins d'un axe structurant du Vélopolitain. Ce standard de qualité est important pour offrir une circulation à vélo efficace et sécurisée.

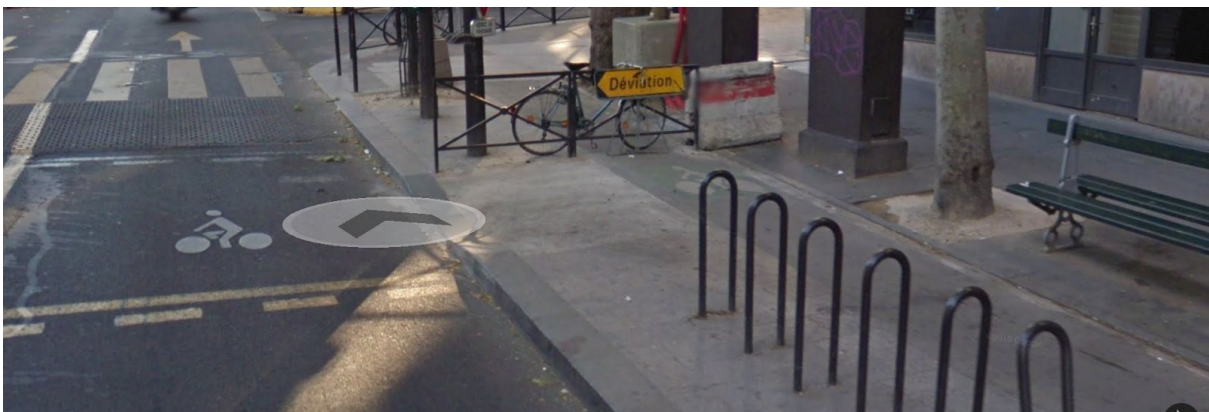


Vue Boulevard Ornano avec actuellement 5 voies de circulation. Source: Google Maps

Afin de faciliter les entrées et sorties des cyclistes vers Saint-Ouen, nous recommandons un aménagement plus sécurisant au niveau de la Porte de Clignancourt avec des pistes protégées et offrant une véritable continuité pour rejoindre Saint-Ouen.

Sur le Boulevard Barbès, du carrefour Barbès jusqu'à l'intersection avec Ordener, une piste cyclable existe sur le trottoir. Aménagement ancien qui ne répond plus aux besoins d'aujourd'hui. La piste d'une largeur de 1,30 m est trop étroite, empêchant le dépassement. Ce qui en cas de fort trafic cyclable est réellement problématique. Mais contrairement à l'aménagement similaire sur le Boulevard Magenta, la circulation sur la piste du Boulevard Barbès est encore plus difficile du fait de la forte densité de population du quartier.

Autre point noir, une barrière au niveau du métro Château-Rouge dans le sens Nord Sud oblige les cyclistes à se déporter dangereusement en une arrivée abrupte sur la voie de bus afin de contourner la nouvelle entrée de métro ouverte sur la boulevard côté Ouest. Ce souci de rupture de la piste cyclable et d'arrivée abrupte sur la voie bus se retrouve aussi en arrivant au croisement avec la Rue Ordener sur la partie Est. Pour un confort et une sécurité optimale, une piste ne doit pas subir d'interruption et ne pas se retrouver mêler au trafic motorisé.

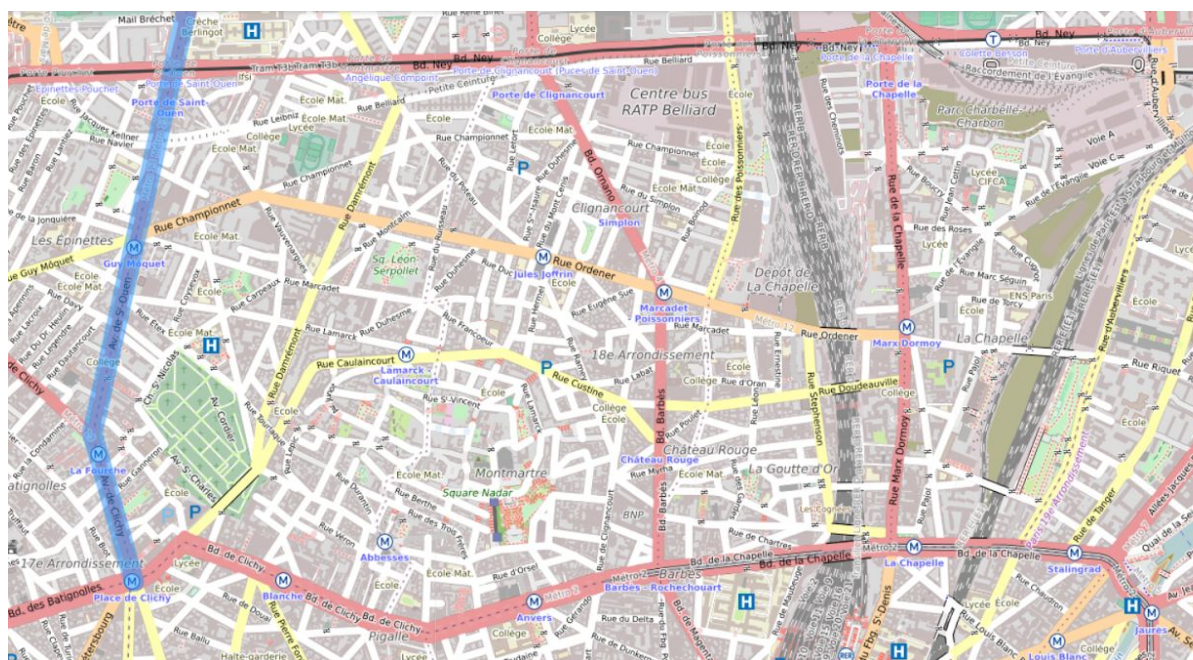


Vue Boulevard Barbès Ouest avec rupture de la piste et renvoi abrupt vers la voie bus. Source: Google Maps

Nos propositions sur le boulevard Barbès sont les suivantes :

- Réaménager les intersections **en pistes continues avec trottoir traversant** : La piste et le trottoir sont actuellement interrompus par la route à chaque intersection au détriment des cyclistes et des piétons, à 7 reprises sur la partie Est du boulevard. Nous recommandons de réaménager ces intersections en trottoir traversant sans interruption visuelle ni dénivelé pour les piétons et cyclistes, tels que présenté en pages 108 à 111 du Guide des Aménagements Cyclables.
 - Toujours pour assurer une continuité en ligne droite, **réaliser un aménagement cyclable le long de l'entrée du métro de Château Rouge**
 - Afin d'améliorer la visibilité, nous recommandons de mieux signaler cette piste en **changeant le revêtement** (comme c'est le cas au Nord de Château-Rouge sur la piste Est, ou encore à l'image de ce qui a été fait rue du Faubourg Saint-Antoine en 2019), et en **refaisant les pictogrammes vélo** au sol.
 - Lancer une étude sur **l'élargissement potentiel de la piste cyclable à 2,00 m de large**.
- **Priorité 2 - Avenue de Clichy / Avenue de Saint-Ouen**

Axe à la frontière entre le 17^e et le 18^{ème} arrondissement, cette avenue fait partie de la V13 dessinée sur le tracé de la ligne de métro éponyme. Au départ de la place de Clichy (énorme point noir en terme de lisibilité et de sécurité cyclable), l'avenue de Clichy remonte vers le Nord jusqu'à la Fourche où elle devient l'Avenue de Saint-Ouen en direction de Porte de Saint-Ouen.



Sur toute sa longueur, la voie générale des motorisés est extrêmement dense, l'insécurité routière est permanente, seule la séparation complète des cyclistes du trafic motorisé permettrait d'assurer une réelle mise en sécurité.

D'autre part, l'axe se trouvant sur le segment de la ligne 13, le dédoublement de cette ligne de métro par un système de pistes cyclables serait une alternative crédible et efficace à proposer aux nombreux riverains contraints de l'utiliser.

La partie Avenue de Clichy est particulièrement inconfortable dans le Sens Sud Nord où les cyclistes sont mêlés aux véhicules sur une voie assez étroite.

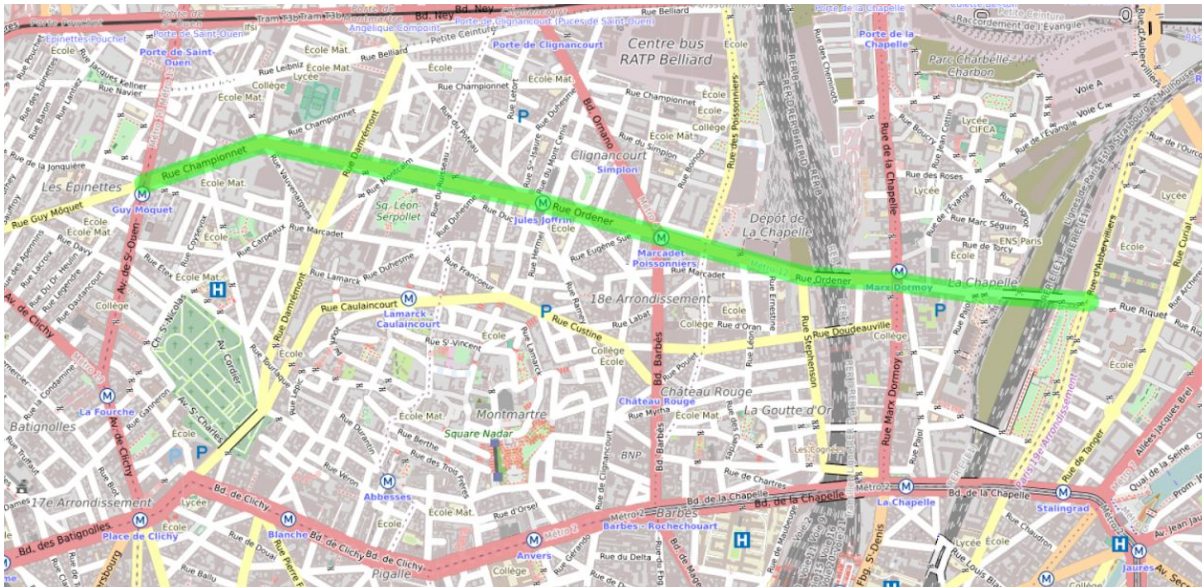


Avenue de Clichy dans le sens Sud-Nord. Source: Google Maps

La partie Avenue de Saint-Ouen offre un peu plus d'espace mais la bande cyclable dans le sens Sud-Nord, sans séparation physique ne protège pas des écarts des véhicules motorisés lorsqu'ils se déportent sur la droite par exemple pour contourner le véhicule tournant à gauche devant elle.

- **Priorité 3 - Rue Ordener / Rue Riquet**

C'est un axe majeur pour traverser le 18^{ème} d'Ouest en Est. Avec une topographie plate, ce qui n'est pas le cas de la rue Marcadet, il est très emprunté par les cyclistes pour accéder à la mairie du 18^{ème}, rejoindre le 17^{ème} par la Rue Guy Môquet ou le 19^{ème} par la Rue Riquet.



Le trafic est souvent saturé en plusieurs points avec une présence importante de véhicules motorisés, notamment au Nord de la Goutte d'or. Cela rend non seulement difficile le déplacement en vélo mais bloque aussi les bus et provoque de grandes nuisances en terme de bruit et de pollution. Les projets immobiliers dans ce secteur risquent d'accroître encore la circulation automobile.

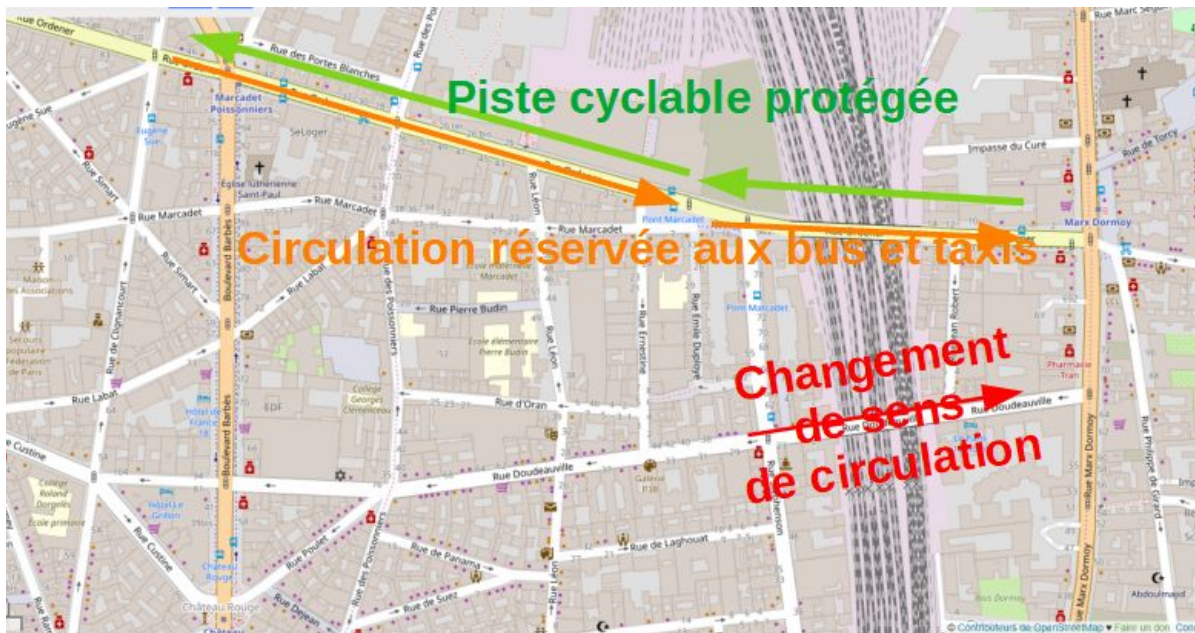
La largeur de la rue est trop étroite pour imaginer des pistes cyclables protégées des deux côtés, ni même une piste bidirectionnelle moins exigeante en terme d'espace, du fait de rétrécissements de la chaussée au niveau du métro Marcadet ou devant la mairie du 18^{ème}.



Rue Ordener au niveau du rétrécissement de la chaussée. Métro Marcadet-Poissonniers.. Source: Google Maps

En revanche, la solution pourrait combiner une piste cyclable protégée à la place de l'espace dédié actuellement au stationnement sur le côté Sud et des portions de la rue Ordener uniquement accessibles aux bus et taxis, ce qui aurait pour effet de casser le trafic et apaiser la circulation.

Un bon exemple est celui de la rue du Faubourg Saint-Antoine entre Ledru Rollin et Bastille où ce type de solution a permis d'offrir un nouveau visage à cet axe lui aussi très dense.



Exemple de modification possible sur la rue Ordener entre Barbès et Marx Dormoy.

Cette modification ayant lieu dans un contexte de pression automobile importante (plus de 8000 véhicules par jour ouvré en 2016, cf étude ci-dessous), il est impératif de réaliser au préalable une révision complète du plan de circulation de la Goutte d'Or afin de supprimer toute possibilité d'itinéraire de transit, sans quoi le trafic se reporterait dans les rues résidentielles environnantes. Voir la partie 2 ci-dessous à ce sujet.

Tant en terme de sécurité que de bruit et de pollution, cet axe est un vrai calvaire pour les cyclistes.

Avec des voies de bus discontinues où les véhicules motorisés se rabattent lorsqu'elles se terminent, coupant la voie aux cyclistes.

Cette rue pourrait devenir un itinéraire bis au Velopolitain avec intersection au niveau de la rue Louis Blanc, en prévoyant une piste bidirectionnelle sur le côté Est de la rue. Le côté Ouest étant moins pertinent car majoritairement des impasses à part les rues Jean-François Lépine, Ordener et Doudeauville.

L'avantage d'une piste bidirectionnelle serait d'avoir moins d'emprise sur la chaussée. Avec possibilité donc d'agrandir les trottoirs par endroit dans un quartier où la densité piétonne est très forte, bien que l'espace soit contraint en certaines sections (25 m de largeur de rue en certains points). Même si cela ne touche pas l'aménagement cyclable, nous souhaitons que les 4 voies restantes soient dédiées à 2 voies motorisés dans les deux sens et 2 voies bus continues dans les 2 sens également.

En vue des futurs aménagements de la Porte de la Chapelle, à savoir le nouveau quartier Chapelle International, le Campus Condorcet et l'Arena 2 en construction pour les JO 2024, cet axe doit être une priorité pour faciliter leur accès depuis le centre de Paris.

La porte de la Chapelle, régulièrement citée comme l'un des pires endroits de Paris doit pouvoir retrouver un visage humain. Cette transformation doit s'accompagner d'une maîtrise drastique du trafic à l'entrée et sortie de Paris.

Cette porte est aussi essentielle pour la continuité cyclable entre Paris et la Plaine Saint-Denis.



Rue de la Chapelle, à proximité de la Porte, 2x2 voies + 1 voie bus de chaque côté. *Source: Google Maps*

2. Des quartiers tranquilles pour les habitants du 18^{ème}

Selon l'APUR, moins de 30% des ménages du 18^{ème} arrondissement ont une voiture et seuls 8% des actifs empruntent la voiture pour se rendre au travail (sources : Atlas Parisien 2017 et Analyse des Mobilités Domicile-Travail 2019). Pourtant, les habitants du 18^{ème} pâtissent 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 orientent les automobilistes vers les petites rues pour optimiser les temps de trajets au détriment de la tranquillité des riverains. Ce trafic excédentaire est source de bruit, de pollution et accroît les risques d'accident. Il génère un sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes, y compris dans des rues limitées à 30 km/h, pourtant considérées comme des espaces apaisés.

Au-delà de 2000 véhicules/jour, un axe est considéré comme majeur et une séparation du trafic motorisé devient indispensable pour assurer la bonne circulation des cyclistes. Or, selon les comptages de 2016 disponibles dans l'enquête publique du projet SNCF Ordener-Poissonnier (voir Partie 1), on dénombrait 7700 véhicules/jour ouvré rue de la Goutte d'Or ou 2900 véhicules/jour ouvré rue Léon, bien au-delà de ce que des rues résidentielles devraient accueillir.

La diminution du nombre de véhicules dans les quartiers résidentiels est un facteur clé pour améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants du centre de Paris. Pour limiter la circulation aux seuls riverains, il est nécessaire de réorienter le trafic de transit vers les grands axes. Cela implique 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.

A noter que le vélo est bon pour le commerce de proximité. En France et à l'étranger, de nombreuses enquêtes ont démontré l'intérêt qu'aurait les collectivités à promouvoir le vélo comme outil de développement du commerce de proximité, un cycliste ayant une fréquence d'achat égale aux piétons, dépense davantage qu'un client automobiliste et a généralement des revenus supérieurs à la moyenne. Ainsi, Transport For London indique dans une étude de 2013 que les clients piétons et cyclistes dépensent 40% de plus par mois dans leurs commerces de proximité que les clients arrivant en voiture :

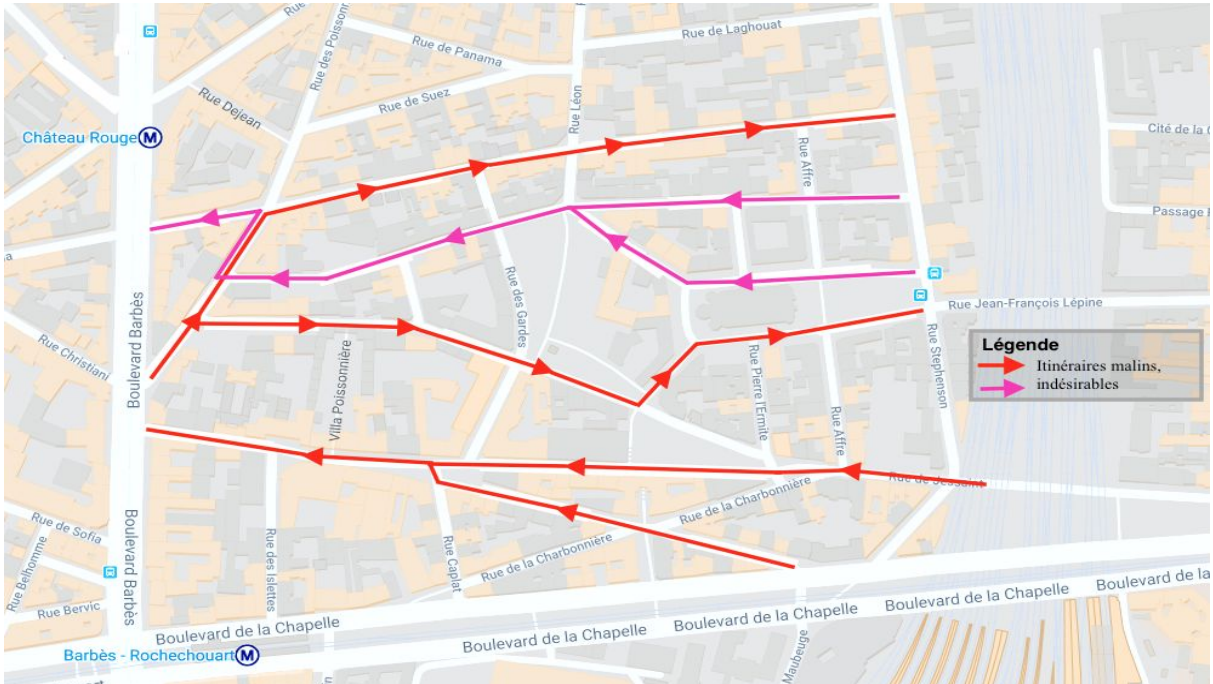
<https://tfl-newsroom.prgloo.com/news/tfl-press-release-new-research-shows-getting-more-people-walking-and-cycling-could-help-save-our-high-streets>

Le cycliste peut en effet facilement enchaîner les visites chez plusieurs commerçants, acheter davantage de marchandises grâce à ses sacoches fixées à l'arrière de son vélo enfin et surtout la portée de ses déplacements est généralement quatre fois supérieure à celui d'un piéton, c'est une opportunité pour un(e) commerçant(e) d'élargir significativement sa zone de chalandise. Voir également à ce sujet :

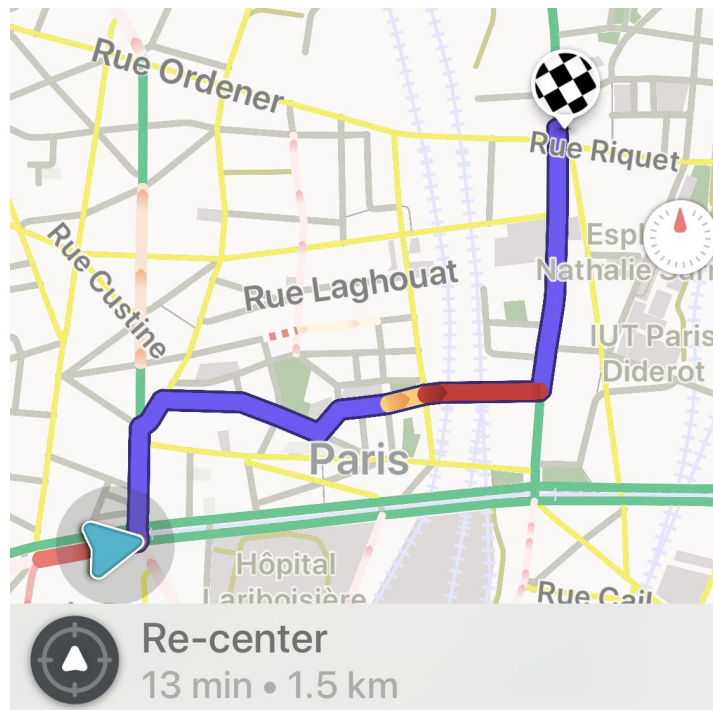
<https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>.

- Exemple n°1: le quartier de la Goutte d'or

> La situation actuelle : un trafic de transit de voitures et d'utilitaires, favorisé par un plan de circulation surdimensionné par rapport aux besoins des habitants (moins de 20% des ménages du quartier sont propriétaires d'une voiture, toujours selon l'APUR)

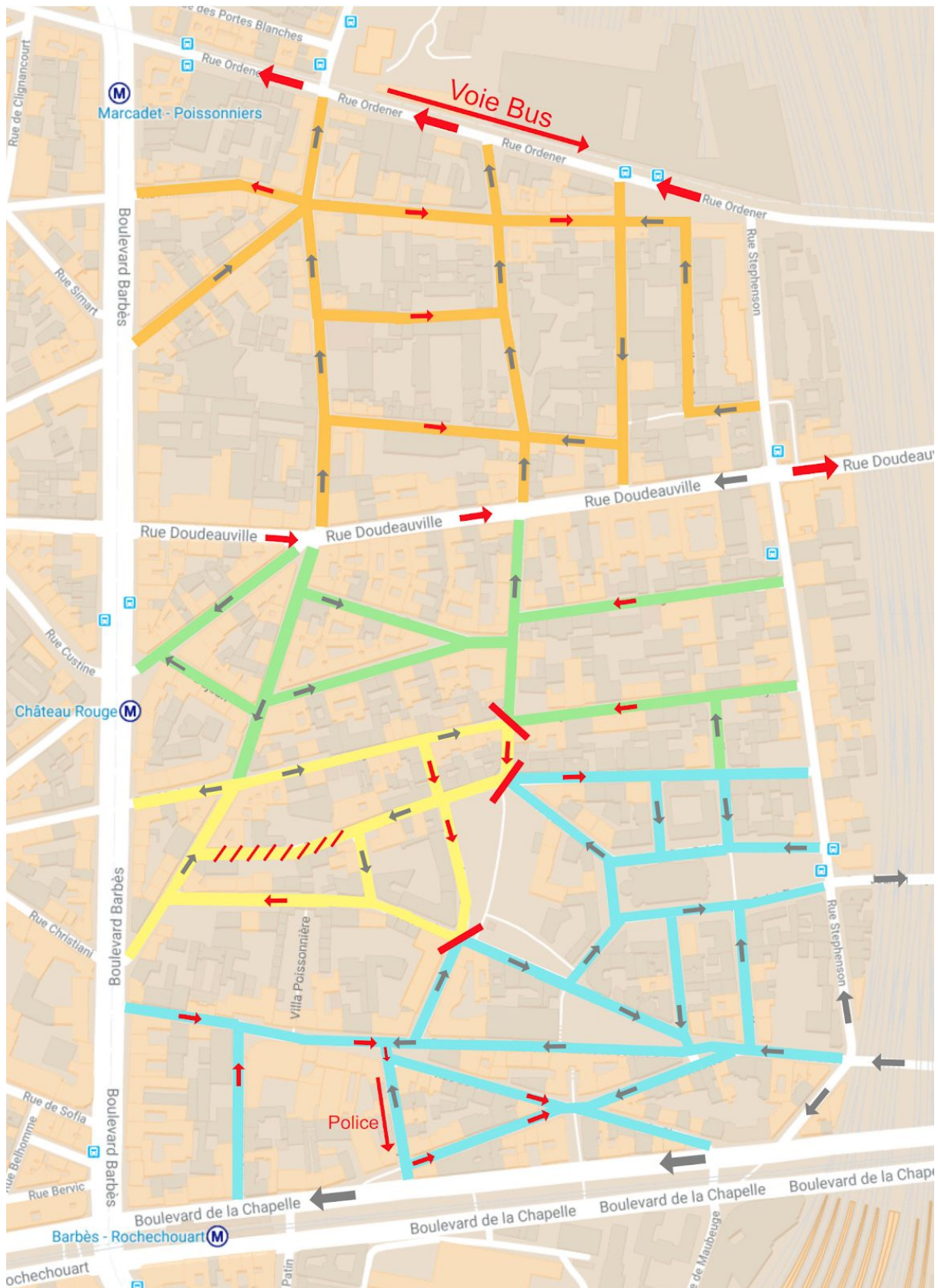


Les itinéraires "malins" en voiture dans la Goutte d'Or - Voir aussi l'[article](#) de Action Barbès

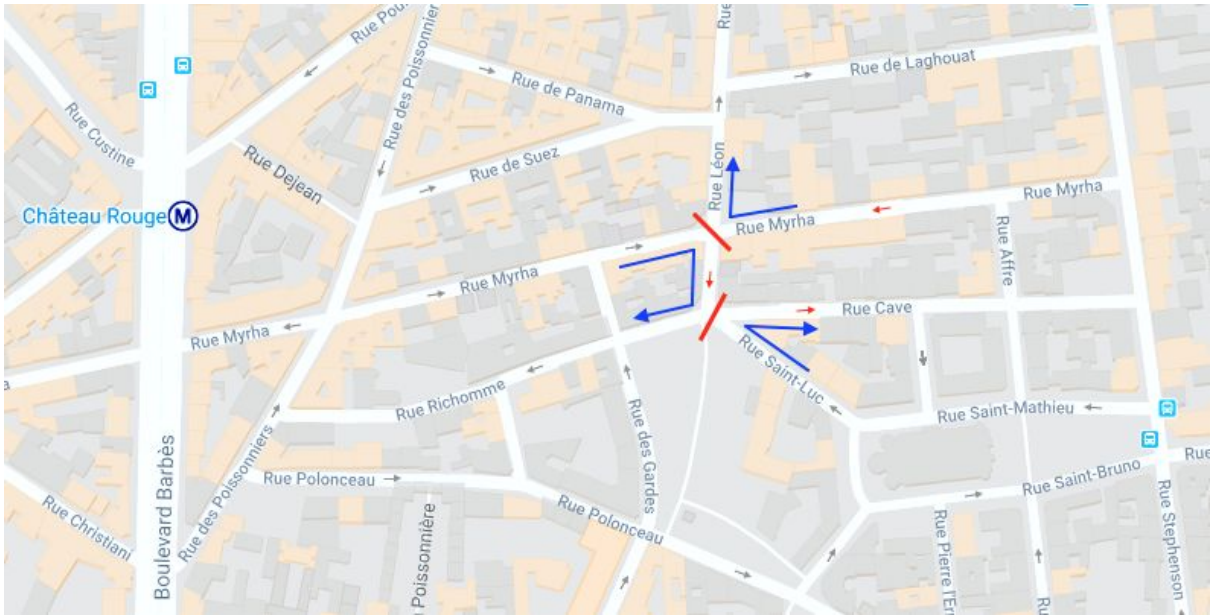


Exemple d'itinéraire recommandé par l'application Waze

> Exemple de solution :



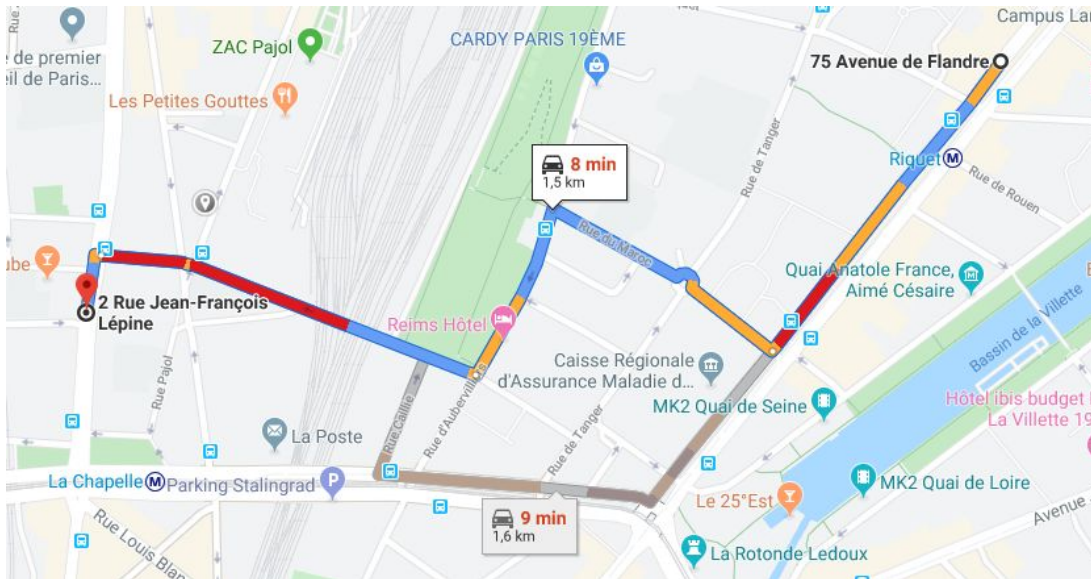
Exemple de plan de circulation à la Goutte d'Or



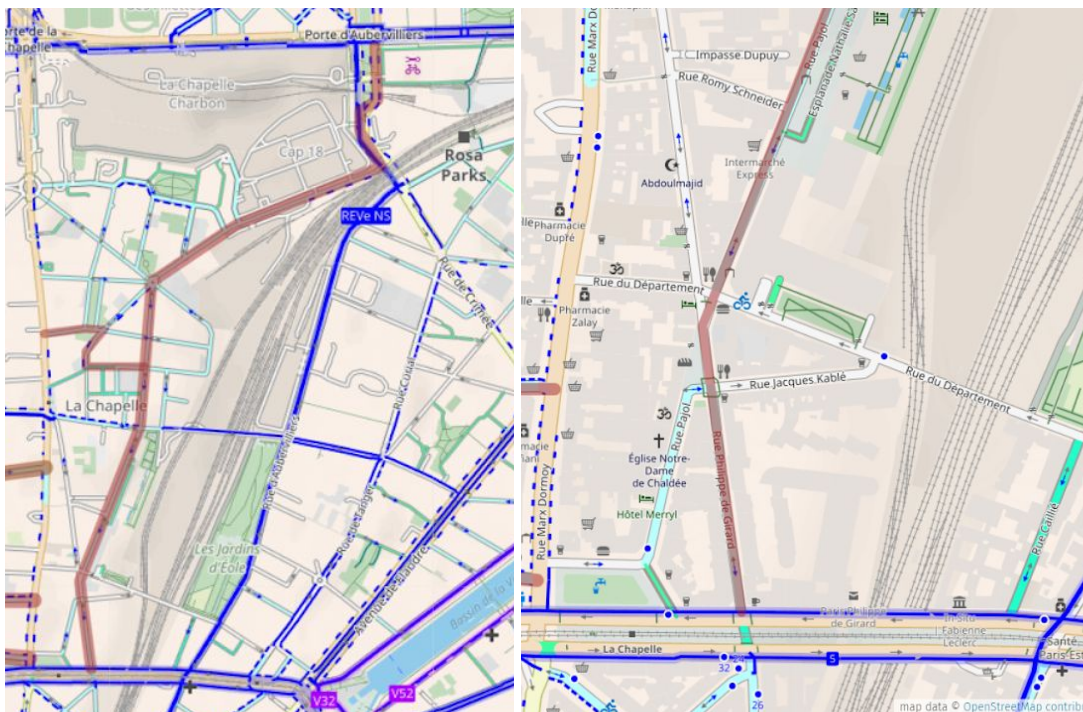
Détail de la proposition d'aménagement autour du croisement Myrha/Léon

- Exemple n°2: le quartier Pajol

> La situation actuelle: un fort trafic motorisé dans un quartier où les déplacements à pied d'enfants et de jeunes sont nombreux



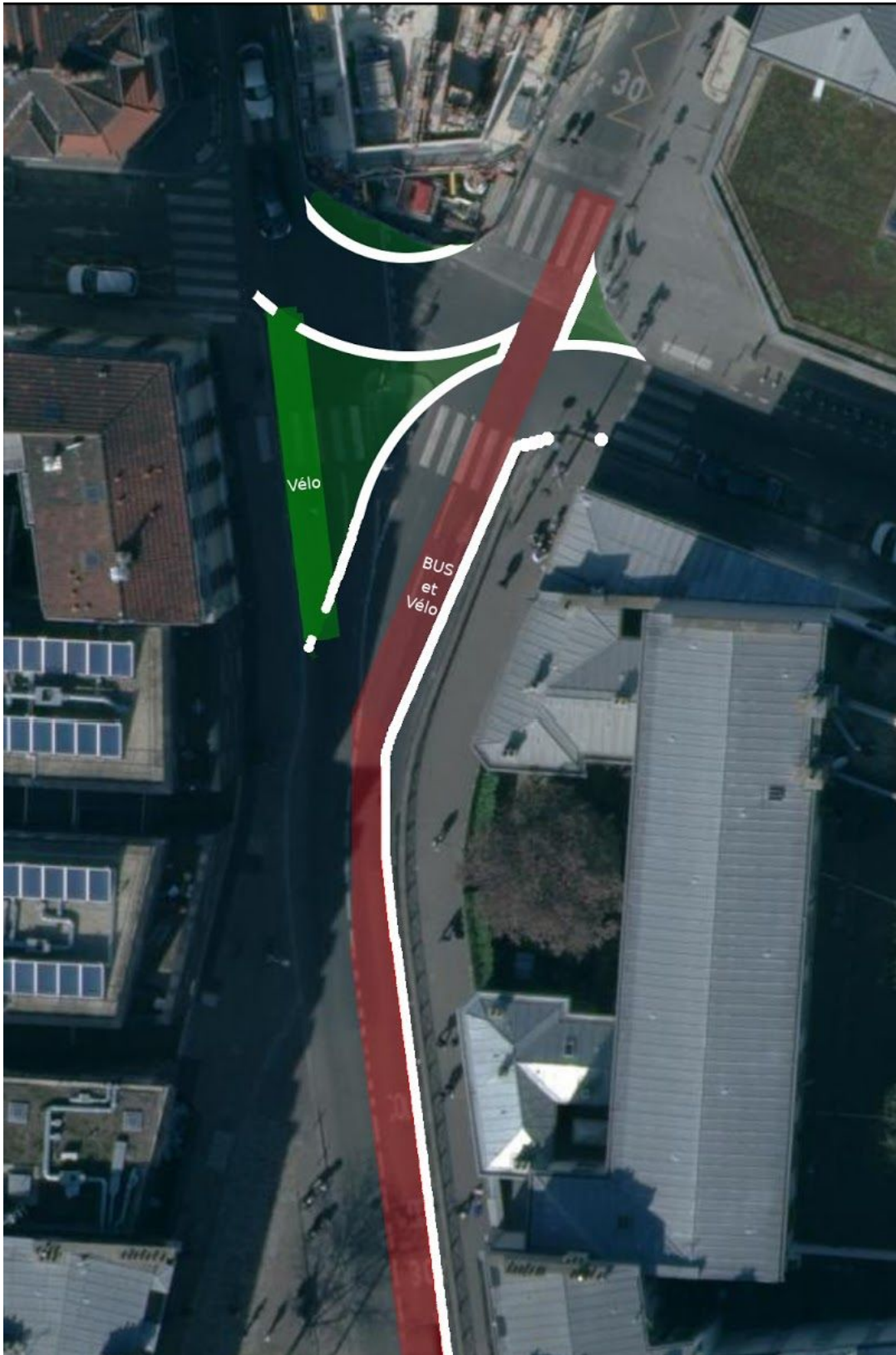
Trafic de transit rue du Département - Source: MDB 18^{ème} ([Twitter](#))

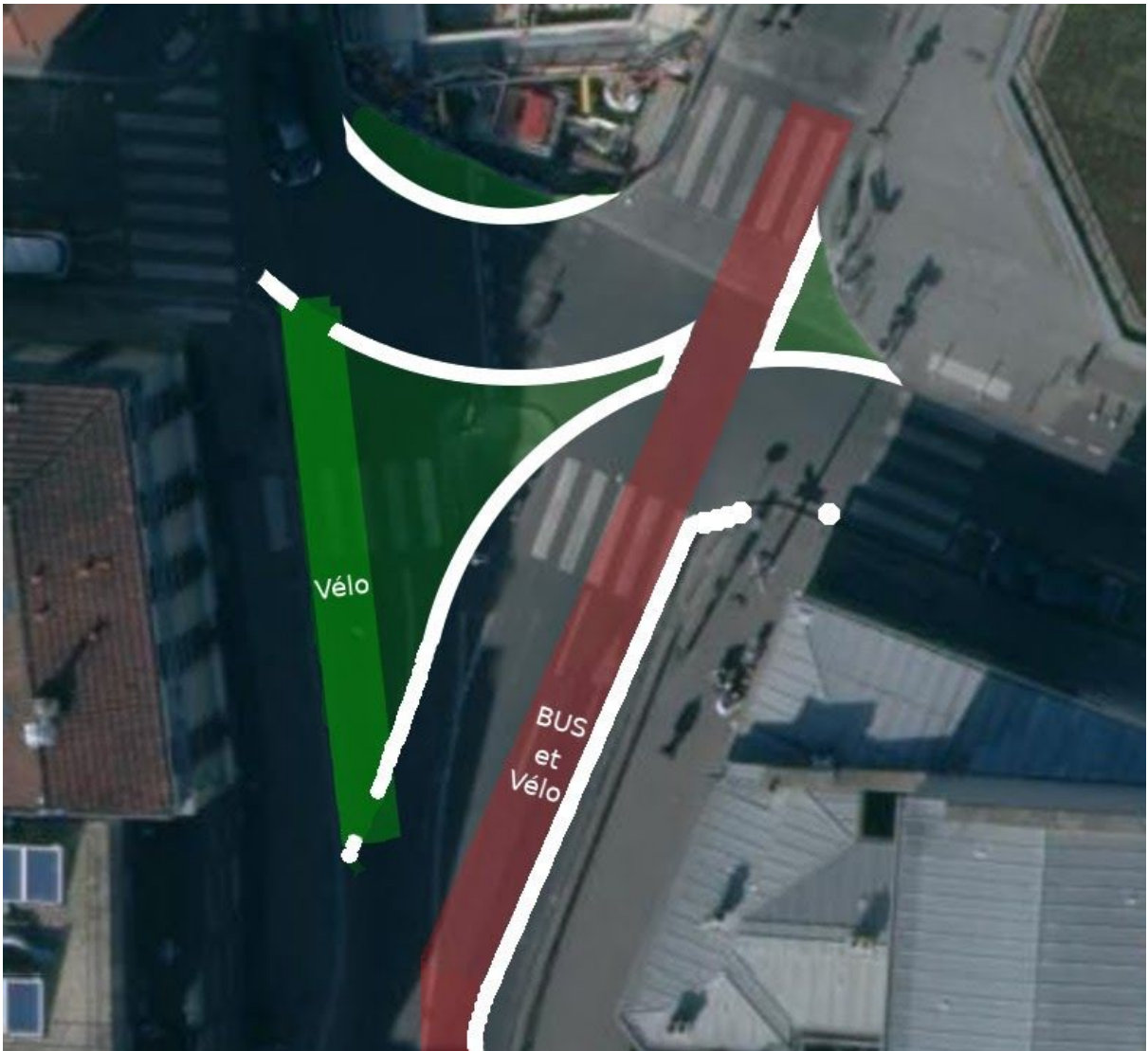


Trafic transit Rue Philippe de Girard / Pajol, du Bd Chapelle jusqu'à la porte d'Aubervilliers

Sur la carte ci-dessus, on distingue en marron, le trafic constaté de transit.

> Exemple de solution :
réaménager le carrefour Département / Pajol / Philippe de Girard/Jacques Kable





Détail de la proposition d'aménagement

Contacts

Paris en Selle – paris18@parisenselle.fr

Mieux se Déplacer à Bicyclette – mdb18@mdb-idf.org

Le vélo dans le 18^{ème} au cours de la dernière mandature :

Aménagements réalisés :

- Des voies cyclables ont été aménagées dans les deux sens sur les boulevards maréchaux sur le trajet du Tramway. Ces itinéraires sont très empruntés par les vélo-taffeurs.
- Des travaux importants sont en cours de réalisation Rue Marcadet, avec le projet de mise en place progressive d'une Vélorue, c'est à dire à terme une voie cycliste ouverte aux automobiles.
- Aménagements cyclistes de l'Avenue de la Porte de Saint-Ouen
- La mise en place de Zones 30 et contresens cyclables dans les quartiers Jules Joffrin et Tristan Tzara
- Finition du REVe nord
- Elargissement de pistes cyclables Bd de Rochechouart et Bd de la Chapelle (revêtement côté sud en très mauvais état)
- Aménagement de DSC et stationnements vélo dans le quartier La Chapelle-Marx Dormoy

Projets prévus non réalisés :

- Limitation à 30 généralisée : les quartiers Ordener et Lamarck ne bénéficient pas de limitation de vitesse à 30 km/h bien que des études d'impacts sur le trafic aient été lancées par les services municipaux.
- Pont Riquet

Bilan en image :

<http://www.mdb-idf.org/OSM/evolution-amenagements-18e.html>

Annexe – Stationnement vélo à proximité de la Gare du Nord

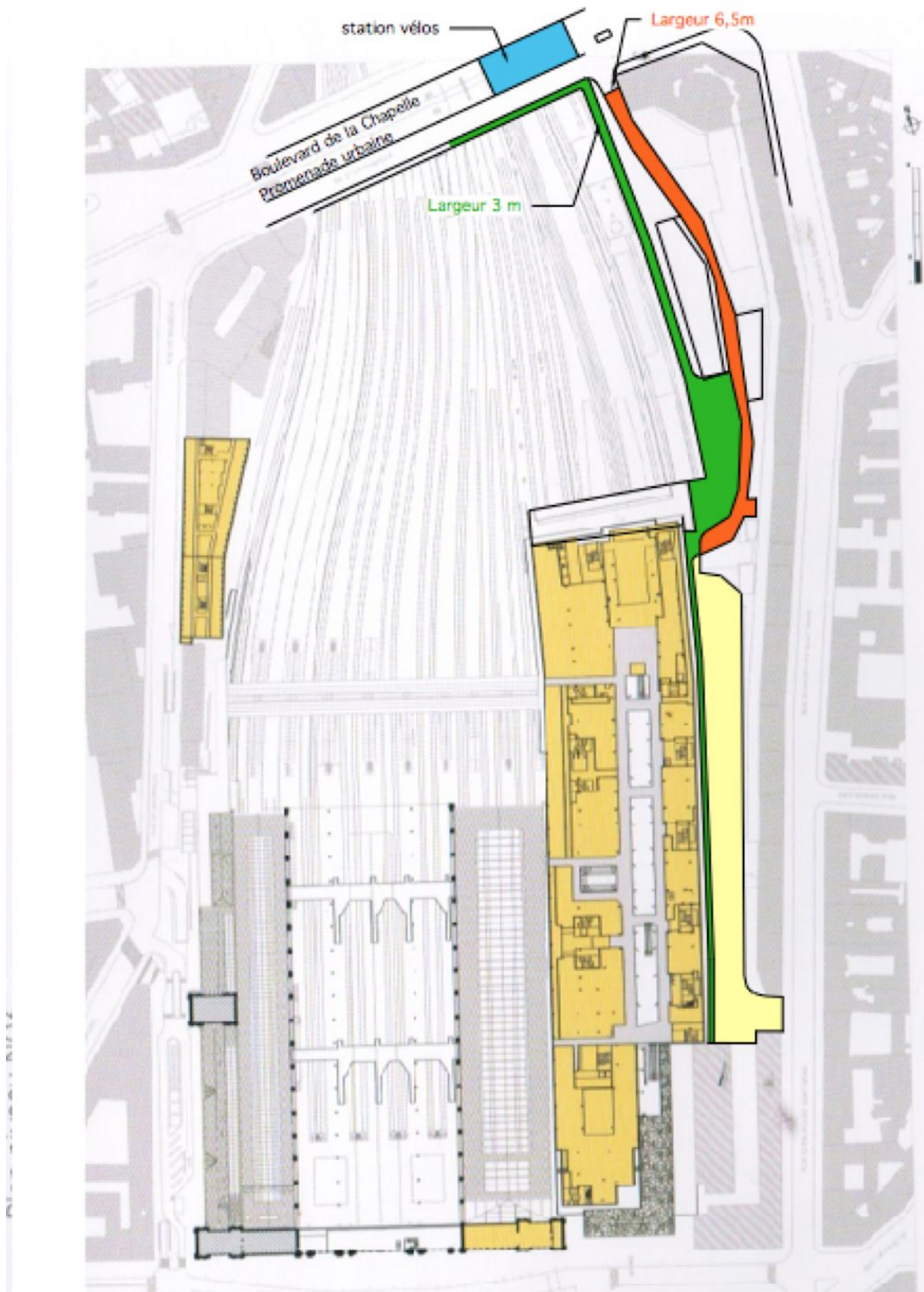
A proximité immédiate du 18^{ème} arrondissement, un projet de rénovation de la Gare du Nord est actuellement en cours de préparation avec comme objectif la rénovation de la gare pour 2024.

Le Maître d’Ouvrage « Gare du Nord 2024 » envisage actuellement une offre de stationnement vélo dimensionnée à 2000 places. Cela nous paraît fortement insuffisant. La Gare du Nord, première gare d’Europe, voit en effet un trafic de 750 000 usagers par jour. Cela revient à 1 place pour 350 usagers par jour. Or, à titre de comparaison :

- La gare de Strasbourg offre 2750 places de stationnement vélo (1300 en surface et 1450 en parking sécurisés) pour 62 000 usagers par jour, soit 1 place pour 23 usagers (chiffres ville de Strasbourg et SNCF Open Data 2018)
- La gare de Grenoble offre 1250 places de parking sécurisées pour 28 000 usagers par jour, soit 1 place pour 22 usagers

En appliquant les ratios de ces villes, nous estimons que les besoins en stationnement peuvent aller jusqu’à à $750\,000 / 22 = 34\,000$ places. Dans un premier temps, un objectif de 10000 places vélo semble donc raisonnable.

Dans ce contexte, les associations Demain La Chapelle et SOS La Chapelle ont proposé l’ouverture de la Gare du Nord vers le nord au moyen d’une passerelle en surface et la création d’une station vélo de 2000 places sur le pont du boulevard de la Chapelle, à proximité de la gare et de la station de métro La Chapelle. Nous nous joignons à elles pour appuyer cette demande à même de remédier à l’important sous-dimensionnement du stationnement vélo dans le projet actuel.



- | | | |
|--|---|--|
| Liaison nord
Niveau 02
piétons /vélos | Station vélo
Niveau 02 | Logistique
Niveau 02/00 |
|--|---|--|

Proposition de liaison nord et station vélos des associations Demain la Chapelle et SOS la Chapelle