

Faire du 19ème un arrondissement cyclable

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



Le vélo : emblème du 19ème

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.

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.

19ème cyclable : une identité à développer

Les vélos sont déjà bien présents dans le 19ème arrondissement. A cela plusieurs facteurs : des conditions de logements plus favorables aux vélos, une densité de métro moindre, mais aussi des axes cyclables majeurs et attractifs, et enfin la position du bas-19ème comme axe de transit naturel pour la proche et moins-proche couronne. Ceci est un atout pour le 19ème, il participe à l'identité de notre arrondissement, à entretenir et renforcer.

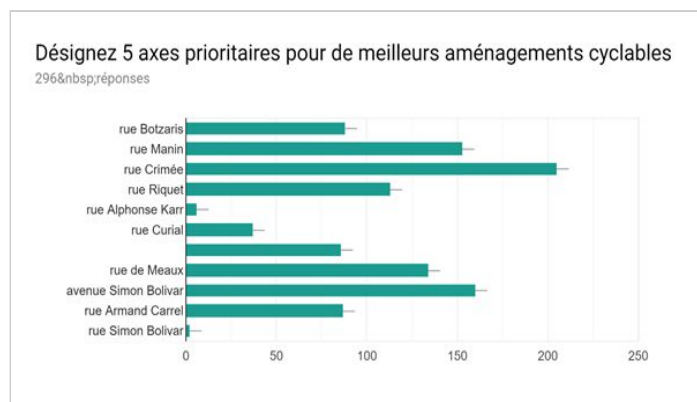
Faire du 19ème un arrondissement cyclable implique d'aménager les grands axes structurants par le biais d'infrastructures cyclables dédiées, qui offrent aux usagers sécurité, confort, et rassurent ceux qui aujourd'hui hésitent à se mettre au vélo.

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.

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. Ces pistes protégées et continues assurent un sentiment de sécurité au cycliste au long de son trajet. Le sentiment d'insécurité est un des principaux freins à la pratique cyclable.

Paris en Selle a réalisé un sondage auprès de ses adhérents pour identifier les principales attentes des cyclistes du 19ème arrondissement.



Nous proposons d'aménager en priorité certains axes du 19ème arrondissement, et ce dans la première partie de la prochaine mandature afin de permettre une augmentation rapide de la pratique cyclable. Les axes retenus sont les suivants :

- **La rue de Crimée : 2,5 km en ligne droite à rendre cyclable**

La rue de Crimée traverse l'arrondissement dans toute sa largeur, comme une médiatrice quasi parfaite. C'est un axe structurant pour se déplacer à vélo, actuellement inopérant.

Au nord du canal tout d'abord, dans le sens nord-sud, la circulation à vélo y est anxiogène. La première partie est une voie de bus non-protégée, puis après Flandres une voirie à faible largeur avec de nombreux automobilistes.

Dans l'autre sens, sauf localement, la rue de Crimée est interdite alors même qu'elle est un axe naturel en direction de Rosa Parks et Porte d'Aubervilliers. Au niveau de la place de Bitche, l'aménagement purement routier laisse les cyclistes désemparés et...désordonnés.

La cause principale des difficultés constatées vient de la présence d'un très fort trafic motorisé par rapport à la capacité de la rue.

Cette rue est en effet utilisée comme axe de transit et pénétrante dans Paris, en lieu et place des radiales que sont l'avenue Jean Jaurès, l'avenue de Flandre, voire même la rue de Belleville. Par exemple, pour aller de Saint-Ouen à la mairie du 19ème ou à Place des Fêtes, ViaMichelin envoie les automobiliste par la rue de Crimée.

Via Michelin traverse Paris en voiture par rue de Crimée

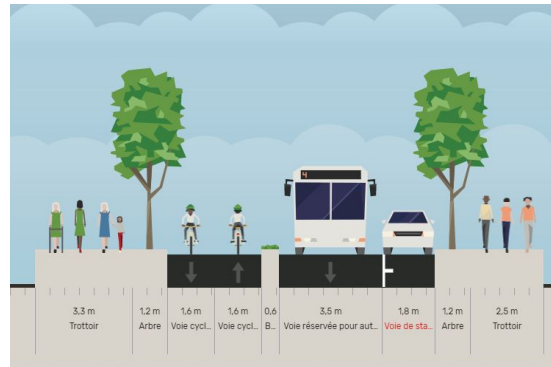
3 itinéraires possibles : Saint-Ouen > Paris 19		
1	Via Boulevard Périphérique	00h14 6.8 km 1,00 €
2	Via Boulevard Barbès Boulevard de la...	00h16 7 km 1,06 €
3	Via Boulevard	00h17 8.2 km 1,24 €

Pour améliorer la situation des cyclistes, nous proposons :

- la fermeture du Pont de Crimée (hors urgence) pour de-inciter le trafi ce transit et rendre cette section praticable,
- créer une piste en amont entre le 18ième et l'Avenue de Flandre
-



La fermeture du pont permet de sécuriser le carrefour



Proposition rue de Crimée, N°100 à 250

Sur l'autre partie, depuis le canal jusqu'à Place des fêtes, la situation est meilleure dans le sens Sud-Nord, mais identique dans le sens Nord-Sud. En effet, la montée entraîne un différentiel de vitesse important et les conducteurs motorisés cherchent à doubler coûte que coûte, nonobstant la largeur insuffisante. Les causes et les propositions sont similaires à la partie Nord : diminution du trafic et/ou création d'aménagements.

- **Avenue Secrétan/Simon Bolivar : pour une montée en confiance**

L'avenue Simon Bolivar est un axe de choix des cyclistes qui veulent se rendre sur les hauteurs de l'Est Parisien (Pyrénées, Jourdain, ...).

En effet, sa déclivité modérée rend la montée plus accessible qu'ailleurs. Le sentiment d'insécurité des cyclistes est cependant bien présent du fait de l'absence de séparation physique du trafic motorisé ainsi que du différentiel de vitesse important en montée (les invitations à rouler à 30 km/h étant bien peu respectées par les motorisés).



Av Simon Bolivar : bande cyclable non protégée et intermittente (devant l'école Simon Bolivar, croisement rue Pailleron)

Il est donc nécessaire de reprendre cette rue, à commencer par le sens montant, le plus insécurisant actuellement.

- **Rue Manin: accès aux Buttes Chaumont, devant la mairie**

La rue Manin est un axe important, qui permet de traverser l'arrondissement et d'accéder en particulier aux pôles que sont le Parc des Buttes Chaumont, la Mairie et le lycée G.Brassens, tout en restant à flanc de colline.

Cette rue ne bénéficie d'aucun aménagement vélo, ou presque, et subit à l'inverse un fort trafic de transit motorisé comme le montre l'itinéraire 3 dans la figure précédente.

Elle dispose d'une piste partielle sur le trottoir entre le carrefour Crimée et la place Armand Carrel et les causes de sa non utilisation sont usuelles: risque de conflit d'usage avec les piétons et réinsertion dans le trafic compliqué du fait de voitures garées de manière récurrente sur la sortie de cette piste.

La suite de la rue Manin est de plus pourvue de deux files de stationnement de la place Armand Carrel à l'Avenue Simon Bolivar. Le passage des vélos à proximité des portières est un point fortement insécurisant dans les deux sens.



Rue Manin : sans aménagement vélo et très routier

Cette rue nécessite donc d'être aménagée, soit en réduisant le trafic motorisé soit en apportant des aménagements, pour la rendre enfin cyclable.

- **Canal de l'Ourcq : un axe fondamental**

Le canal de l'Ourcq est un axe structurant, qui permet à de nombreux Parisiens de transiter avec la banlieue et réciproquement, pour le travail et pour les loisirs. Cet axe présente cependant des points noirs, en particulier le passage sous le blvd des Maréchaux, très conflictuel du fait de l'étroitesse de la piste.



A l'inverse le canal est très large à cet endroit. Paris En Selle propose d'élargir la piste cyclable de quelques mètres, en réalisant par exemple une extension prenant appui sur le quai actuel. Cet aménagement a une portée réelle et symbolique forte en **renforçant les liens vélo entre Paris et les banlieues.**

- **Et aussi tous les autres**

Les axes présentés ici nous semblent prioritaires, mais d'autres sujets méritent aussi attention : la rue de Meaux, le carrefour Jaurès, la rue Gaston Tessier, la rue Riquet, la Porte de La Villette, la rue du chemin de fer et le passage Forceval, la place du Colonel Fabien, les extrémités de l'Avenue de Flandre, la Porte des Lilas, la rue de Belleville....



2. Des quartiers tranquilles pour les habitants du 19ème

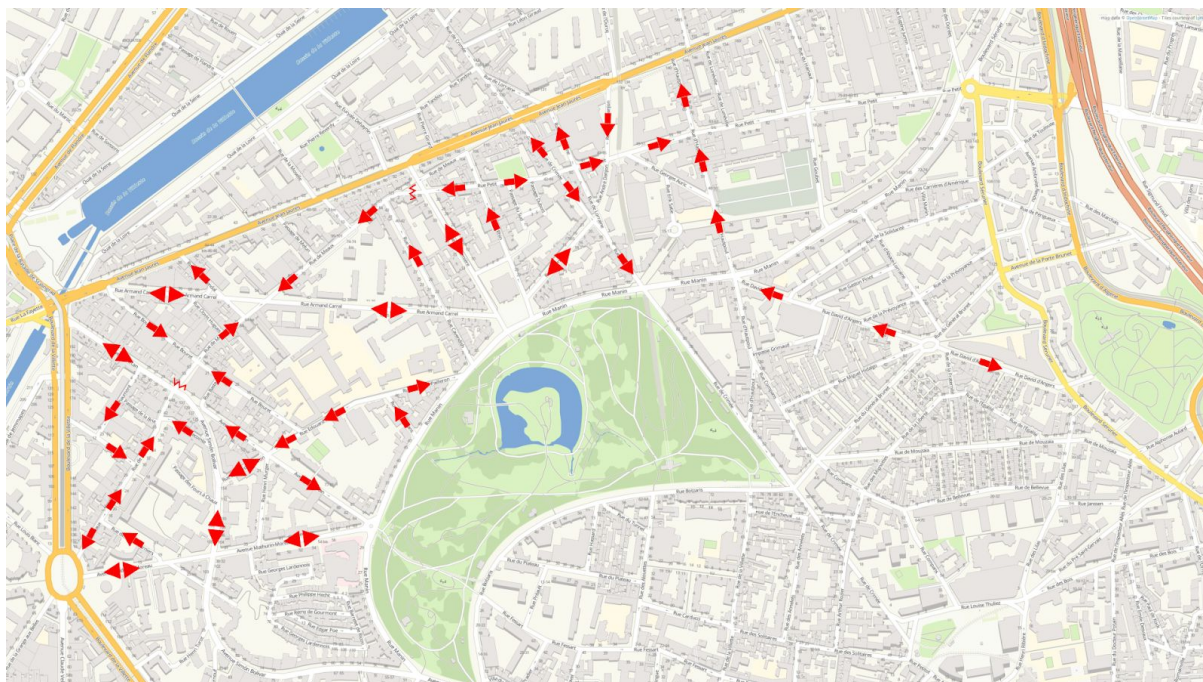
Les habitants du 19ème souffrent aujourd'hui du trafic de transit même au sein des quartiers résidentiels. Ce trafic a augmenté ces dernières années du fait du développement des applications GPS (Waze,..) qui dirigent les automobilistes vers les petites rues au détriment de la tranquillité des riverains (voir l'illustration sur Rue de Crimée). Ce trafic est source de bruit, de pollution et accroît les risques d'accidents. Il génère un fort sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes, y compris dans des rues limitées à 30 km/h.

- La rue de Meaux sert d'itinéraire afin d'éviter l'avenue Jaurès pour aller vers le Nord,
- La rue Manin occupe la même fonction pour entrer dans Paris (sens Nord->Sud),

- La rue de Crimée est utilisée comme itinéraire de transit quasi parallèle au périphérique.

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

Ceci nécessite une étude fine pour chaque cas. La figure ci-dessous présente une première réflexion pour la rue de Meaux.



3. Pour un co-construction de la politique cyclable

Pour mener à bien le programme proposé précédemment, il nous semble nécessaire de mettre en place au niveau de l'arrondissement des comités vélo. A l'image de ce qui existe aujourd'hui au niveau de la mairie centrale, ces comités doivent être réguliers (semestriels par exemple), menés avec les techniciens de la voirie et les décideurs.

Par ailleurs, afin que le vélo soit pris en compte non seulement dans les projets dédiés mais aussi et surtout dans chaque aménagement de voirie, de logement ou d'espace public, nous recommandons fortement que la délégation au vélo soit intégrée à celle de la voirie, le tout porté par un adjoint - une adjointe - au maire de premier niveau.

Contacts

Paris en Selle – paris19@parisenselle.fr / P. Garnier 0608742062

Mieux se Déplacer à Bicyclette – Représenté par ParisEnSelle pour le 19ième.

Annexe : résultat enquête parlons vélo 2019

Enquête parlons-vélo menée jusqu'au 30 novembre 2019. 180 000 répondant dont 7 700 à Paris intra-muros et très nombreuses réponses en proche couronne.

Carte avec principaux points noirs et axes à aménager en priorité.

