

# les cahiers d'acteurs

## ASSOCIATION VÉLO 15ET7

VÉLO  
15et7

### contacts

Association Vélo 15et7  
68, rue des Cévennes  
75015 Paris  
Tél. 01 40 60 76 74  
Portable 06 82 43 06 73  
velo.XVetVII@wanadoo.fr  
<http://velo15et7.free.fr>

Créée en 1989,  
l'association  
a pour objectifs de :

- faire entendre la voix des cyclistes auprès des pouvoirs publics;
- améliorer les déplacements quotidiens à vélo (circulation et stationnement).

L'aménagement en cours des boulevards des Maréchaux au sud donnera satisfaction à presque tous leurs utilisateurs : une réalisation fonctionnelle et de qualité, un aménagement symétrique pouvant contribuer à faire du tramway un lien entre Paris et sa banlieue, et non une « muraille » comme certains l'en accusent.

Comme souvent, les cyclistes sont les grands oubliés de cet aménagement : malgré les annonces, les choix effectués n'ont pas permis d'assurer la continuité de l'itinéraire cyclable, pourtant rendu obligatoire par l'article 20 de la loi sur l'air.

Nous proposons que cet oubli ne soit pas renouvelé sur la prolongation à l'est et soit réparé sur le sud.

### ■ Les boulevards des Maréchaux : description

#### ● La partie est des boulevards des Maréchaux comporte des sections très différentes

- Entre la Porte de Reuilly et la Porte de Pantin, l'environnement est plutôt urbain, avec des immeubles variés mais un gabarit de la voie du type de celui des grandes avenues parisiennes. Le trajet est plat au sud de la Porte de Bagnolet, en forte pente au nord, le point haut se situant au sud de la Porte des Lilas (caserne Mortier).
- De part et d'autre de ce tronçon, le parcours est plat et passe dans des zones très peu urbaines : l'environnement est peu agréable pour le cycliste mais très roulant. Comme il y a peu d'intersections et pas d'obstacle, le cycliste peut avancer sans ralentir sur des distances importantes.

Les boulevards des Maréchaux à l'est ont généralement la même largeur et les mêmes caractéristiques générales que dans la partie sud.

cndp  
Commission particulière  
du débat public  
Extension  
du Tramway  
à Paris



# les cahiers d'acteurs

## ■ Un itinéraire cyclable sur les Maréchaux : une obligation légale

### ● Loi du 30/12/96 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, article 20

« À compter du 1<sup>er</sup> janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations de voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

## ■ Un itinéraire cyclable sur les Maréchaux : un impératif de cohérence

### ● Toutes les institutions en charge du tramway mettent constamment en avant leur volonté de développer les déplacements à vélo :

“

« Ce projet s'inscrit dans la politique de développement durable de l'agglomération parisienne, portée par la Ville de Paris et le Conseil régional d'Île-de-France. »

Synthèse du dossier du débat public

“

« La RATP et le vélo :  
un tandem pour la mobilité »

RATP

“

« L'Île-de-France, l'écorégion »

Conseil régional d'Île-de-France

## ■ Un itinéraire cyclable sur les Maréchaux : une nécessité de bon sens

● L'immense majorité des cyclistes circule de préférence sur les grands axes rectilignes et non, comme certains le croient, « dans les petites rues » : ils/elles sont surtout sensibles à la longueur de leur déplacement, aux dénivellations à franchir et aux efforts complémentaires que représentent le freinage, le redémarrage et les changements de direction.



## ASSOCIATION VÉLO 15ET7

### ■ L'aménagement des Maréchaux : tenir compte de l'expérience acquise

● L'essentiel du réseau cyclable parisien a été réalisé de 1996 à 1998. On dispose donc aujourd'hui d'une bonne expérience du fonctionnement de ces aménagements. Depuis 1997, des comptages sont effectués et publiés par l'Observatoire des déplacements. Un « schéma directeur du réseau cyclable parisien 2002-2010 » a été établi par l'APUR<sup>1</sup> et publié en janvier 2003.

### ■ Les pistes cyclables sur trottoir ne satisfont ni cyclistes ni piétons

● Ce document relevait que « les pistes cyclables sur trottoir sont peu respectées par les piétons, et la cohabitation piétons-vélos pose parfois des problèmes de sécurité ».

● De nombreux aménagements ont cependant été tracés sur les trottoirs, qui ont confirmé cette difficulté. C'est le cas récemment du boulevard Magenta et des aménagements en cours sur la partie sud des Maréchaux.

● Lorsqu'ils existent, les aménagements sur trottoir sont peu utilisés : le mardi 7 mars 2006, de 8 h 30 à 9 h 30, 5 cyclistes ont emprunté la piste récemment tracée sur le trottoir nord de la place Daumesnil, alors que 47 circulaient sur la chaussée de cette place pourtant difficile.

### ■ Insertion du transport collectif sur la voirie

● Malgré des critiques vigoureuses avant sa réalisation (organisation d'un « enterrement » du boulevard), le couloir bus bi-directionnel central du boulevard du Montparnasse a rapidement montré sa pertinence et semble aujourd'hui entré pour de longues années, avec cette configuration, dans le paysage parisien.

● À l'inverse l'aménagement du boulevard Saint-Marcel (couloir bus bi-directionnel latéral), qui semblait plus consensuel, a rapidement fait problème. Ce sont les cyclistes qui, les premiers, ont attiré l'attention des autorités sur les difficultés de fonctionnement de cet aménagement, dont le Maire de Paris a récemment annoncé son intention de le revoir.

<sup>(1)</sup> Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)

## ■ La même disposition, une répartition différente

● Nous proposons de **GARDER POUR LE PROLONGEMENT LE MÊME PROFIL EN TRAVERS** que sur la partie actuellement en travaux, c'est-à-dire une plate-forme bi-directionnelle centrale entourée de deux voies de la même largeur qu'actuellement, **MAIS AVEC UNE RÉPARTITION DIFFÉRENTE** des circulations : chaque chaussée, dans sa largeur actuelle, accueillerait, au lieu de deux voies étroites de circulation automobile, une voie automobile et une voie cyclable (bande ou piste) sur sa droite. L'ensemble du trottoir serait destiné aux piétons. Nous souhaitons que cette disposition soit également appliquée à la partie en cours de travaux.



Sur les portions terminées de la partie sud du tramway T3, les voitures circulent le plus souvent sur une seule file.



Avec la même largeur, il est possible de tracer, à droite de la file de voitures, une bande ou une piste cyclable.

## ■ Pas de pistes cyclables sur les trottoirs

Cette répartition de l'espace rendra l'aménagement conforme à l'article 20 de la loi sur l'air et aux déclarations des acteurs du projet, et sera favorable à la grande majorité des cyclistes. Certains cyclistes, beaucoup moins nombreux (cf. comptage place Daumesnil), rouleront cependant, dans les deux sens, sur les trottoirs :

- les enfants jusqu'à 8 ans. Le décret 98-828 de septembre 1998 autorise cette pratique évidemment justifiée ;
- certains cyclistes peu expérimentés, ou pour des déplacements « de cabotage », d'une rue à l'autre du même côté du boulevard, pour l'accès à un commerce, en sortie de chez soi,...

Cette pratique peut être simplement tolérée. Le décret de 1998 permet à la puissance publique de l'autoriser, en donnant aux trottoirs le statut « d'aire piétonne », en la subordonnant « à la condition de conserver l'allure du pas et de ne pas occasionner de gêne aux piétons ».