

NOTE DE 4 PAGES

ATELIER PARISIEN D'URBANISME — 17, BD MORLAND - 75004 PARIS - TÉL : 01 42 71 28 14 - FAX : 01 42 76 24 05 - <http://www.apur.org>

LE DÉVELOPPEMENT DE LA BICYCLETTE, une politique partagée par toutes les collectivités

**En 10 ans,
depuis la grande
grève des transports
publics de 1995,
l'image
de la bicyclette
a changé**

L'évolution des mentalités et la prise de conscience par les habitants et les élus des questions d'environnement ont marqué un vrai changement ces dernières années, notamment après la grande grève des transports publics de 1995, où des milliers de Franciliens ont découvert qu'on pouvait se déplacer avec ce « bon vieux » moyen de déplacement, rapide, propre et écologique.

La bicyclette est aujourd'hui reconnue comme un véritable mode de déplacement pour un nombre de plus en plus important de Franciliens. En 1995, on comptabilisait 1 085 km de voies cyclables en Ile-de-France, on en compte aujourd'hui 1 675. Et on en comptait dans Paris 8 km (hors bois), contre plus de 300 km aujourd'hui.

La preuve par 3 : la bicyclette c'est possible

La plupart des communes du centre de l'agglomération se prêtent particulièrement bien au vélo. Les communes sont assez denses, les transports en commun pas aussi maillés que dans l'hypercentre. Bien souvent, la bicyclette se révèle comme le moyen le plus performant pour des déplacements quotidiens dont la moyenne reste de faible portée même au sein d'une telle métropole.

Ainsi à Paris, 6 millions de déplacements effectués chaque jour, tous modes confondus, sont de moins de 3 kilomètres. Cette distance est parcourue en moins de 15 minutes à bicyclette. Tous les cyclistes le savent : c'est la distance idéale à vélo. Sur cette distance, la bicyclette est plus rapide que les transports en commun, qu'on attend toujours quelques minutes et qui peuvent impliquer des changements contraignants, et qu'une voiture, pour laquelle il faut toujours plus de temps pour se garer. La traversée de Paris représente 9,5 km du nord au sud et 12 km d'est en ouest hors bois. On pourrait faire le même raisonnement pour chaque

commune limitrophe qui fonctionne dans des bassins de vie à une échelle comparable et compter le nombre de déplacements en bicyclette par plusieurs dizaines de milliers...

En Ile-de-France, les aménagements intercommunaux sont aujourd'hui encore essentiellement des itinéraires de loisirs : par exemple, le long du canal de l'Ourcq depuis le parc de la Villette, le long de la Seine et de la Marne, le long du faisceau ferré de la gare Montparnasse au sud de Paris.



Des projets de réseau cyclable à l'échelle de l'agglomération

Les conseils généraux ont élaboré leurs propres schémas directeurs, intitulés Schémas départementaux des itinéraires cyclables (SDIC). Ces itinéraires départementaux sont parfois complétés par des études d'aménagements locaux. Peu à peu, les itinéraires ne sont plus seulement conçus pour le temps des loisirs. Ils deviennent de vrais itinéraires pour effectuer les trajets domicile - travail ou études, ou encore pour d'autres motifs (achats, visites...) qui représentent désormais la majorité des déplacements sur une semaine.

Ainsi, à terme, les aménagements cyclables prévus par le conseil général de Seine-Saint-Denis devraient offrir ainsi de nouvelles liaisons radiales

avec Paris aux portes de Clignancourt, de La Chapelle, de La Villette, de Pantin, des Lilas et de Montreuil et le long du canal Saint-Denis. Dans le Val-de-Marne, le conseil général prévoit de nouvelles liaisons radiales vers Paris : portes de Vincennes, de Saint-Mandé, Dorée, d'Ivry, de Choisy, d'Italie, ou encore le long de l'arrivée de l'A6b, du tracé de la Bièvre à la Poterne des Peupliers et enfin de l'aqueduc de la Vanne à la porte d'Arcueil. D'autres aménagements sont prévus en rabattement vers le bois de Vincennes. Le conseil général des Hauts-de-Seine a établi un réseau de circulations douces pour les piétons et les vélos. À terme, des aménagements cyclables pourraient desservir la porte d'Arcueil (aqueduc de la Vanne), les portes d'Orléans, de Montrouge, Didot, Brancion, de la Plaine, de Versailles, de

Plan de Déplacements de Paris

Schéma directeur vélo structurant

- Réseau cyclable existant
- - - Réseau cyclable programmé
- Proposition
- Ligne de bus mobilien

sources : Schéma directeur de Paris 2002 - 2010
SDIC pour les Départements 92-93-94



Sèvres, de Saint-Cloud, Molitor, Maillot, de Champerret, d'Asnières, de Clichy et Pouchet, auxquelles il faut ajouter les quais de Seine avec des liaisons vers Issy-les-Moulineaux et Boulogne-Billancourt. À ces aménagements, s'ajoutent des itinéraires vers le bois de Boulogne près des serres d'Auteuil, portes de Boulogne et de l'Hippodrome, passerelle de l'Avre-boulevard Anatole France, ponts de Suresnes et de Puteaux, et porte des Sablons.

500 km dans Paris

Les aménagements proposés par la municipalité parisienne pour la capitale porteraient le réseau parisien à 500 km en 2010. Les propositions élaborées en liaison avec les associations de cyclistes s'appuient notamment sur la desserte des principaux pôles générateurs de trafic et les aménagements cyclables à l'étude dans les communes riveraines. Il est proposé en particulier un aménagement continu en bords de Seine en rive gauche et en rive droite, se prolongeant en amont à Ivry-sur-Seine et Charenton et en aval à Issy-les-Moulineaux et Boulogne; des liaisons radiales irriguant les arrondissements de la rive gauche, desservant notamment les équipements universitaires et les gares d'Austerlitz et Montparnasse; des liaisons radiales irriguant les arrondissements de la rive droite et desservant les équipements et les pôles d'emplois, notamment le quartier des affaires, les gares Saint-Lazare, du Nord, de l'Est et le centre de Paris; des liaisons en rocade complétant les itinéraires circulaires amorcés: parachèvement des rocades des boulevards des Fermiers Généraux et des boulevards des Maréchaux en liaison avec l'opération du tramway T3 dont la mise en service est prévue au sud fin 2006.

Les axes principaux de ce réseau seront en outre jalonnés selon le contexte spécifique de chaque voie: pistes ou bandes cyclables, couloirs de bus ouverts aux cyclistes à la faveur en particulier du programme « Mobilien » inscrit au Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France.

Parallèlement à ce réseau cyclable structurant, les déplacements des cyclistes devraient être facilités par les aménagements de « quartiers verts » dans lesquels la vitesse de circulation automobile est limitée à 30 km/h et où des contre sens cyclables doivent être développés.

Le traitement de la question cruciale du stationnement

Dans la zone dense, de nombreux immeubles sont anciens et les locaux pour garer les vélos font cruellement défaut. Les enquêtes ont montré que c'est un des freins principaux au développement du vélo.

En 1996, il existait à Paris environ 3 300 places de stationnement pour les deux-roues (deux-roues

motorisés et vélos) sur l'espace public. Depuis, les places de stationnement se sont multipliées. Environ 25 000 places existent aujourd'hui et 1 000 places supplémentaires par an sont programmées pour les vélos.



Maison Roue Libre de Neuilly Plaisance

© Ratp - B. Marguerite

Des locaux pour le stockage des bicyclettes doivent être prévus également dans toutes les constructions nouvelles. L'article 12 du futur règlement d'urbanisme (PLU) de Paris qui régit les obligations des constructeurs en matière de stationnement rendra obligatoire la création d'emplacements, avec des normes minimales. Le système d'aide à la réalisation de places dans les immeubles existants doit également être facilité.

Par ailleurs, le stationnement doit être organisé dans ou aux abords des gares; des espaces de service (location et gardiennage), les Maisons Roue Libre, sont créés par la Ville de Paris et la RATP en partenariat.

Enfin, la réalisation d'un dispositif de vélos en libre-service à disposition du public, à l'image de ceux initiés par d'autres villes en Europe (Lyon, Rennes, Oslo, Berlin...) doit voir prochainement le jour.



Boulevard Magenta, les aménagements pour les vélos ont été pris sur la chaussée

© Apur



© www.mdb94.org

La RN4 bloquée à Champigny et Joinville le 3 septembre 2005

Une pratique de loisirs à conforter

Les principaux aménagements de loisirs proposés s'appuient sur les grands atouts paysagers du centre de l'agglomération : une voie cyclable longeant la Seine et reliant les deux bois, des liaisons régionales continues le long des canaux Saint-Martin, Saint-Denis et de l'Ourcq, l'ancien parcours de la Bièvre et de l'aqueduc de la Vanne et, enfin, des parcours cyclables dans les bois de Vincennes et de Boulogne. Ces aménagements sont complétés par des extensions des fermetures temporaires à la circulation automobile pour offrir des promenades singulières aux piétons, cyclistes et rollers. De nombreuses communes organisent ces loisirs et développent des opérations promotionnelles autour de la bicyclette : la « petite reine », c'est incontestable, est de plus en plus courtisée par toutes les municipalités pour le plus grand bonheur des administrés. À Paris, l'opération « Paris respire » rencontre de plus en plus de succès. Elle offre une promenade cyclable en bord de Seine, jusqu'à Charenton, voire les bords de Marne pour les initiés. Mais on peut aussi

rejoindre en permanence Sceaux depuis Montparnasse, ou Claye-Souilly depuis le parc de la Villette.

Dans toutes les communes, améliorer les aménagements existants, les traversées des grandes places

Les améliorations engagées par les communes concernent notamment la protection des aménagements cyclables sur chaussée encombrés régulièrement par le stationnement des voitures, l'élargissement de certains couloirs de bus, la suppression des discontinuités ponctuelles et l'aménagement des principaux points de conflits.

À Paris, ces derniers correspondent généralement aux grandes places (places de la Bastille, de l'Alma, de Stalingrad...) où la circulation est dense et les directions aléatoires. Le danger est aussi fortement présent aux portes (portes Maillot, de Saint-Cloud, d'Auteuil, de la Chapelle, de Pantin, de Bagnolet, de Clichy, de la Muette et de Bercy). ■

Cet engouement récent pour la bicyclette tient au fait que l'intégration du vélo dans les espaces publics s'inscrit aussi dans une réflexion bien plus générale que la seule réalisation d'infrastructures cyclables. C'est une réflexion sur la ville moderne, la ville qui recherche un fonctionnement amélioré des espaces publics, une meilleure qualité de vie des habitants et de l'image des quartiers. Penser le vélo dans la ville force à repenser de manière assez profonde la ville et ses aménagements. C'est à ce prix aussi que demain nos villes pensent retrouver le chemin du développement durable, des espaces plus égalitaires, un meilleur rendement dans les déplacements, une meilleure efficacité dans l'utilisation des espaces publics.

L'APUR est une association entre la Ville de Paris, l'État, la Région Ile-de-France, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris et la Caisse d'Allocations Familiales de Paris, la Régie Autonome des Transports Parisiens, régie par la loi de 1901. Président du conseil d'administration: Jean-Pierre Caffet, adjoint au Maire de Paris chargé de l'urbanisme et de l'architecture.

Directeur de la publication: Jean-Baptiste Vaquin. Étude, rédaction: Jean-Baptiste Vaquin, Patricia Pelloux avec le concours de la Direction de la Voirie et des Déplacements, Philippe Cauvin, Didier Couval et la Direction de la Décentralisation et des relations avec les Associations, les Territoires et les Citoyens, Bernard Landau, Muriel Tumeloro et Brice Bordas.

Contact et vente: APUR/Communication/Service diffusion. 17, boulevard Morland 75004 Paris. Téléphone: 01 42 71 28 14. Prix: 2 €