



**Réunion publique sur la création de la piste cyclable avenue de Flandre**  
**15 mars 2017 - 19h00**  
**Ecole nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette, amphithéâtre 302**

Réunion à l'invitation de **François DAGNAUD**, Maire du 19<sup>e</sup>, en présence de **Christophe NAJDOVSKI**, Adjoint à la Maire de Paris chargé des transports, d'**Halima JEMNI**, Première Adjointe au Maire du 19<sup>e</sup> chargé de la voirie et des déplacements, de **Sophie MINDAY**, Adjointe au Maire du 19<sup>e</sup> chargée du Plan Vélo, et d'**Hervé BIRAUD**, chef de la 6<sup>e</sup> Section territoriale de la Voirie (Direction de la Voirie et des Déplacements).

---

**PROPOS INTRODUCTIFS**

**François DAGNAUD** introduit le projet de création de piste cyclable avenue de Flandre. Il souligne que la prise de conscience des enjeux environnementaux doit nous engager et nous encourager à penser différemment la ville, ainsi que la manière dont nous envisageons nos déplacements. Il souhaite que la piste cyclable avenue de Flandre soit un aménagement clair, lisible et sécurisé pour tous les usagers de la voirie : piétons, cyclistes, automobilistes. Il faut refuser une solution au rabais, mais bien construire un projet à la hauteur des attentes des usagers. L'aménagement du terre-plein et la sécurisation des traversées doivent donc faire partie de la réflexion. Dans ce quartier populaire, dense en commerces, il faudra accompagner les changements d'habitude en mobilisant plus efficacement l'offre de stationnements existante en souterrain par exemple. Une concertation devra être menée pour mesurer les attentes, les usages et les besoins de chacun : ce projet doit fédérer.

**Christophe NAJDOVSKI** souligne l'occasion qu'est ce projet de valoriser les déplacements à vélo, à pied et en bus, dont il faut revaloriser l'offre. Le Plan vélo est un projet à l'échelle locale et métropolitaine, et le réaménagement cyclable de l'avenue de Flandre en est une composante essentielle. Cet aménagement sera précédé par la création prochaine (été 2017) d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le côté Est de la place Auguste Baron (Porte de la Villette), aujourd'hui très difficilement franchissable par les cyclistes. Il s'agit par là de faciliter les liaisons Paris-banlieue, précisément dans une perspective métropolitaine.

**Sophie MINDAY** revient sur les grands objectifs du projet d'aménagement cyclable sur l'avenue de Flandre. Il s'agit d'une part de créer un aménagement cyclable là où il n'en existe pas aujourd'hui, ce qui permettra la circulation des cyclistes de manière beaucoup plus aisée et sécurisée, et encouragera peut-être ceux qui ne se déplacent pas aujourd'hui en vélo à en faire. En effet, l'impression de « danger » est un frein important à la pratique cycliste à Paris.

Il s'agit d'autre part, et plus largement, de contribuer par cet aménagement, à l'« apaisement » de l'avenue de Flandre. Les scénarii d'aménagements proposés impliquent tous de réduire, dans des proportions variables, la place des véhicules motorisés sur l'avenue de Flandre, tant pour ce qui concerne le stationnement que la circulation. A terme, cela signifie moins de bruit et moins de pollution.

En encourageant les alternatives à la voiture et aux 2-roues motorisés, la Ville de Paris et la Mairie du 19<sup>e</sup> entendent aussi contribuer à la dynamisation de l'avenue de Flandre. Plus de piétons et de cyclistes sur la voie publique, c'est plus d'animation, notamment au profit des commerçants.

L'avenue de Flandre n'est pas seulement un axe de circulation, elle a vocation à être un lieu de promenade et de vie de quartier. Le réaménagement du terre-plein central, présent dans tous les scénarii d'aménagement, en fera un véritable lieu de promenade depuis la place Stalingrad jusqu'à Corentin Cariou, alors qu'il est aujourd'hui largement délaissé.

**Hervé BIRAUD** présente les différents scénarii envisagés (*détaillés ci-contre*) : le scénario 1 prévoit la création de pistes cyclables unidirectionnelles de part et d'autre du terre-plein central (pour un coût estimé à 1,8 million d'euros) ; le scénario 1 bis, de pistes cyclables unidirectionnelles avec création de voie de bus sur le côté impair de l'avenue (1,6 M€) ; le scénario 2, d'une piste bidirectionnelle le long du côté impair du terre-plein central (2,2 M€) ; et le scénario 2 bis, d'une piste bidirectionnelle avec création de voie de bus sur le côté impair de l'avenue (2,4 M€).

---

**QUESTIONS ET RÉPONSES APPORTÉES**

***Le stationnement automobile va être réduit. Cela ne risque-t-il pas d'entraîner des bouchons, donc de la pollution et un impact négatif sur le bien-être des habitants ?***

**François DAGNAUD** : Prenons un exemple : avenue Jean Jaurès, la circulation a été réduite à une voie. A l'époque, on opposait à ce projet ce même argument du risque de pollution lié aux bouchons. Aujourd'hui, l'avenue Jean Jaurès ne donne pas lieu à des bouchons permanents. Il ne faut pas avoir peur de redistribuer l'espace public et d'accompagner la montée des mobilités douces.

***On va supprimer 400 places de stationnement et laisser des places uniquement pour les livraisons. Comment feront les automobilistes ?***

**Sophie MINDAY** : Le stationnement susceptible d'être supprimé – dans des proportions variables selon les scénarii – est celui situé le long du terre-plein central. Le stationnement situé le long du trottoir (côtés pair et impair de l'avenue) est celui qui est en partie dévolue aux zones de livraison. Il ne sera en rien affecté par le projet. L'activité de livraison de marchandises nécessaire aux commerces ne devrait pas être perturbée.

***Quel impact de ces scénarii sur la pollution ?***

**Christophe NAJDOVSKI** : Il est difficilement estimable, mais on sait que toute politique visant à faire diminuer le volume global d'automobilistes a des effets positifs sur l'environnement et la baisse de la pollution.

***Pourquoi ne pas utiliser le terre-plein central pour y faire circuler les vélos, d'autant qu'il ne sert actuellement à rien et est neutralisée côté Stalingrad ?***

**François DAGNAUD** : La cohabitation vélos/piétons sur ce terre-plein central serait inconfortable pour les cyclistes et potentiellement dangereuse pour les piétons.

Concernant la portion comprise entre Riquet et Stalingrad, où des grilles sont actuellement sur place, la situation est provisoire et consécutive au développement d'un campement de migrants à l'été 2016. La Mairie travaille avec des associations à un projet d'aménagement de galerie d'art à ciel ouvert afin que le terre-plein central ait une vraie utilité au bénéfice des habitants.

**Sophie MINDAY** : Le terre-plein central est sous-utilisé parce qu'il est actuellement composé d'ilots non reliés entre eux. Dans l'état actuel, on ne peut cheminer depuis Stalingrad jusqu'à Corentin Cariou sans devoir regagner le trottoir. C'est la raison pour laquelle le terre-plein est sous-utilisé alors qu'avec ses arbres et ses jardinières, il a un vrai potentiel de promenade urbaine.

***Une autre hypothèse aurait pu être envisagée : placer les pistes cyclables le long du trottoir et non le long du terre-plein, côté pair comme côté impair.***

**Sophie MINDAY** : Cette option a été écartée du fait des nombreux emplacements de livraison situés le long du trottoir. Créer une piste cyclable parallèlement au trottoir aurait impliqué que les camions de livraison la chevauchent pour accéder à leur zone de stationnement. Cela aurait induit un inconfort pour les chauffeurs et un risque réel pour les cyclistes.

***Comment va-t-on faire pour les carrefours ? Le feu passera au vert pour tous les usagers de la route en même temps ?***

**Hervé BIRAUD** : C'est lors de la phase des études techniques détaillées que sera étudiée cette question, avec le calcul des temps de feux notamment. Il est possible de jouer sur ce facteur pour réguler la circulation. Un travail sur la dynamique et la régulation des feux a par exemple été mené avec succès porte de Pantin.

***Peut-on prévoir une navette de bus de la Porte de la Villette à Stalingrad ?***

**François DAGNAUD** : Avec la restructuration du réseau de bus parisien, encore actuellement, la création de la ligne de bus 71 desservira la rue de Belleville en partant de la Porte de la Villette. Un projet de dédoublement de la ligne 45 pour desservir la rue de Tanger est aussi à l'étude.

**Christophe NAJDOVSKI** : La ligne 45 emprunterait la rue de Tanger pour desservir les quartiers d'Aubervilliers et Saint-Denis. Il n'y aura pas de liaison complète de Porte de la Villette à Stalingrad d'un seul tenant, mais la création de la ligne 71 de la Porte de la Villette à la bibliothèque François Mitterrand, dans le 13<sup>e</sup>, permettra d'améliorer la desserte.

***Quai de l'Oise, il y a un problème le jeudi et le dimanche avec le marché de Joinville. Les vélos roulent à côté des voitures parce que les camions stationnent sur la piste cyclable.***

**François DAGNAUD** : Il y a en effet un problème de stationnement aux abords du marché de Joinville. Son caractère extrêmement dense, l'insuffisance du stationnement aboutit à ce que des camions se garent sur des parties du quai normalement réservées aux piétons et cyclistes.

Le problème est bien connu de la Mairie du 19<sup>e</sup> qui a travaillé sur la dédensification du marché en y réduisant le nombre d'emplacements. Le confort des usagers du marché s'en trouve accru.

Par ailleurs, la Mairie sollicite régulièrement le commissariat en vue d'opérations de verbalisation, mais ce type d'opérations dépend grandement de la disponibilité des forces de police.

Avec la réforme du statut de Paris, qui vient d'être adoptée par l'Assemblée, la Ville de Paris va récupérer certaines compétences de police, notamment en matière de contrôle de la circulation et du stationnement, et disposera ainsi d'outils supplémentaires pour verbaliser le non-respect des règles de stationnement.

***De plus en plus d'habitants ont des vélos, comment les stationner ? Il y a aussi un usage de plus en plus important des scooters par les jeunes, mais peu d'emplacements dédiés. Résultat, les scooters se garent souvent sur les trottoirs.***

**François DAGNAUD** : Le Plan local d'urbanisme impose la création de locaux vélos fermés et sécurisé dans tous les immeubles neufs, qu'il s'agisse d'immeubles d'habitation ou de bureaux. Une partie de la solution réside aussi dans le développement du stationnement pour vélo sur la voie publique. Des crédits sont prévus à cet égard dans le cadre du Plan vélo.

Quant aux scooters... faut-il vraiment encourager leur usage ? Ils font beaucoup de bruit, vont vite... Le modèle du « Tout scooter » n'est pas viable. Les scooters doivent pouvoir stationner sur la chaussée, comme les autres véhicules motorisés, et c'est la raison pour laquelle la Mairie du 19<sup>e</sup> développe du stationnement scooter. Ils n'ont rien à faire sur les trottoirs qui sont réservés aux piétons.

**Christophe NAJDOVSKI** : Dans le cadre du Plan vélo parisien 2015-2010, la Ville de Paris souhaite effectivement créer 10 000 places de vélo supplémentaires sur la voie publique. En lien avec le STIF et le Conseil régional, la Ville développe aussi des parkings vélos sécurisés aux abords des nouvelles gares. C'est le cas dans le 19<sup>e</sup> avec le parking Véligo situé à la station Rosa Parks.

Enfin, les copropriétés bénéficiant d'un accompagnement technique et financier dans le cadre des dispositifs de rénovation tels que l'OPATB peuvent bénéficier d'aides financières pour la création ou la rénovation d'un local vélo.

***Quelle concertation sera engagée ?***

**François DAGNAUD** : Aucune modalité de concertation n'est écartée à ce stade. Il est prévu une réunion spécifique à destination des commerçants, ainsi que la présentation des projets d'aménagement à l'occasion des réunions publiques de chaque Conseil de quartier concerné par l'avenue de Flandre (Pont de Flandre, Flandre-Aubervilliers, Bassin de la Villette). Le projet d'aménagement de l'avenue de Flandre sera aussi largement évoqué dans le magazine de la Mairie du 19<sup>e</sup> ainsi que sur ses supports de communication Internet.