

## **4<sup>ÈME</sup> CONTRAT RESEAU VERT PROGRAMME DOUBLES SENS 2010**



### Généralités :

La réforme du Code de la Route intervenue en juillet 2008 impose aux collectivités la mise en œuvre des doubles sens cyclables dans les zones 30 existantes, sauf disposition motivée de l'autorité investie du pouvoir de police.

Le double sens cyclable est par définition une voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles.

Afin de compléter le réseau cyclable existant, de nouveaux itinéraires (rocares, radiales) sont aménagés à travers Paris et ses Bois. Plus localement, un maillage plus fin peut être mis en œuvre, notamment par la création de doubles sens cyclables. Ces aménagements sont indispensables pour faciliter l'usage du vélo à Paris et favoriser les cheminements directs.

Dès qu'un projet de voirie vise à instaurer un sens unique de circulation générale dans une voie précédemment à double sens, il convient de prévoir l'espace nécessaire pour implanter une voie cyclable à contresens plutôt que d'imaginer un aménagement cyclable dans le sens conservé. En effet, l'intérêt pour les cyclistes est de conserver la possibilité d'accès antérieur au secteur considéré, contrairement aux usagers motorisés qui seront tenus de faire un détour.

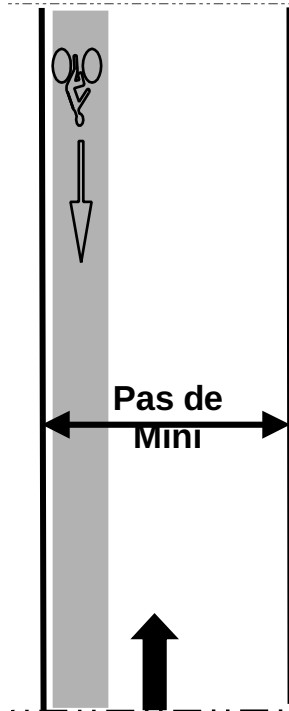
Ainsi dans les quartiers verts, où certaines voies sont inversées pour couper le transit, l'aménagement de doubles sens cyclables permet aux cyclistes de ne pas être pénalisés par cette mesure. De manière plus générale, Paris compte une part très importante de voies à sens unique, la création de doubles sens cyclables sera donc d'un grand intérêt pour les cyclistes sur l'ensemble du territoire parisien et sera un élément primordial pour le développement de l'usage du vélo.

Dans une voie donnée, le type d'aménagement à mettre en œuvre pour matérialiser le double sens cyclable sera conditionné par :

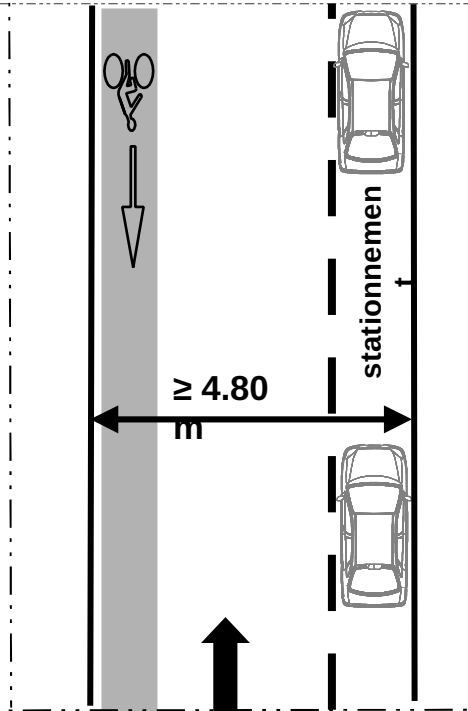
- sa limitation de vitesse,
- le débit de circulation automobile (inférieur à 3000 v / jour)
- sa largeur (critères page suivante)

Au titre des budgets 2009, 40 km ont été mis en œuvre dans quatre arrondissements : 2<sup>ème</sup>, 11<sup>ème</sup>, 18<sup>ème</sup> et 20<sup>ème</sup>. Pour l'année 2010, il est prévu de terminer cette mise en œuvre dans les 1<sup>er</sup>, 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup>, 5<sup>ème</sup>, 6<sup>ème</sup>, 7<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup>, 10<sup>ème</sup>, 12<sup>ème</sup>, 13<sup>ème</sup>, 14<sup>ème</sup>, 15<sup>ème</sup>, 16<sup>ème</sup>, 17<sup>ème</sup> et 19<sup>ème</sup> arrondissements pour un linéaire complémentaire d'environ 145 km.

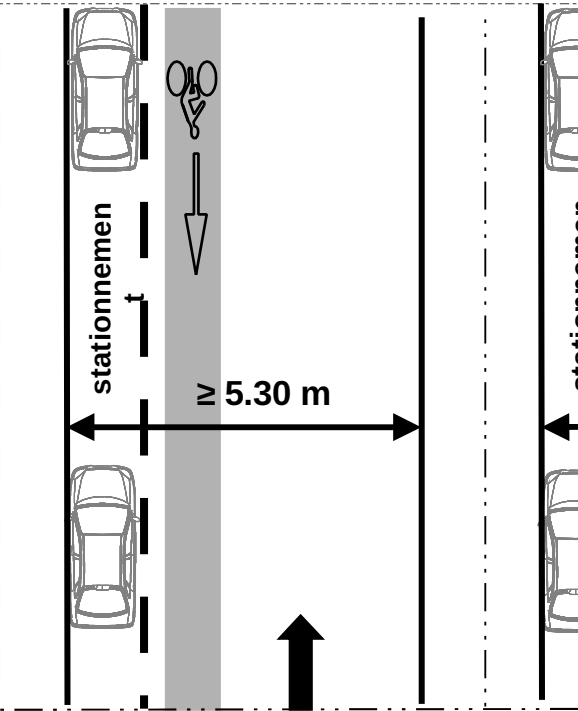
**CAS N° 1**  
Sans  
stationnement



**CAS N° 2**  
Circulation des vélos  
non contiguë au stationnement

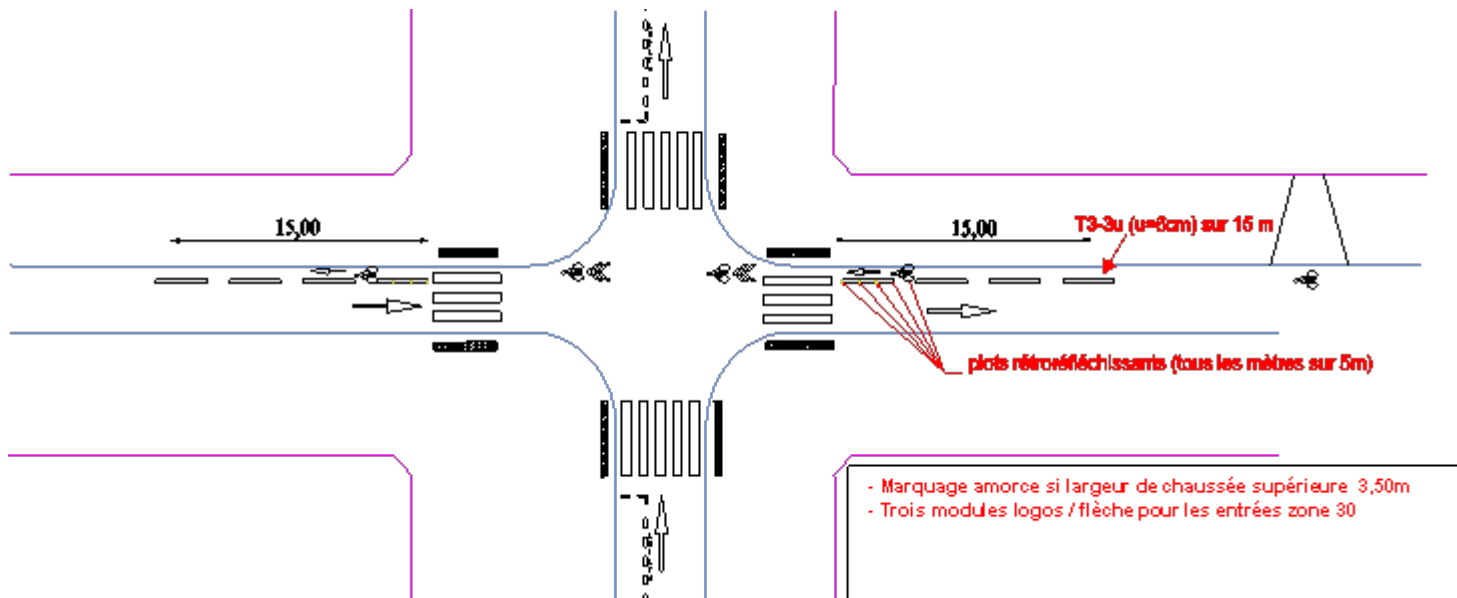


**CAS N° 3**  
Circulation des vélos  
contiguë au stationnement

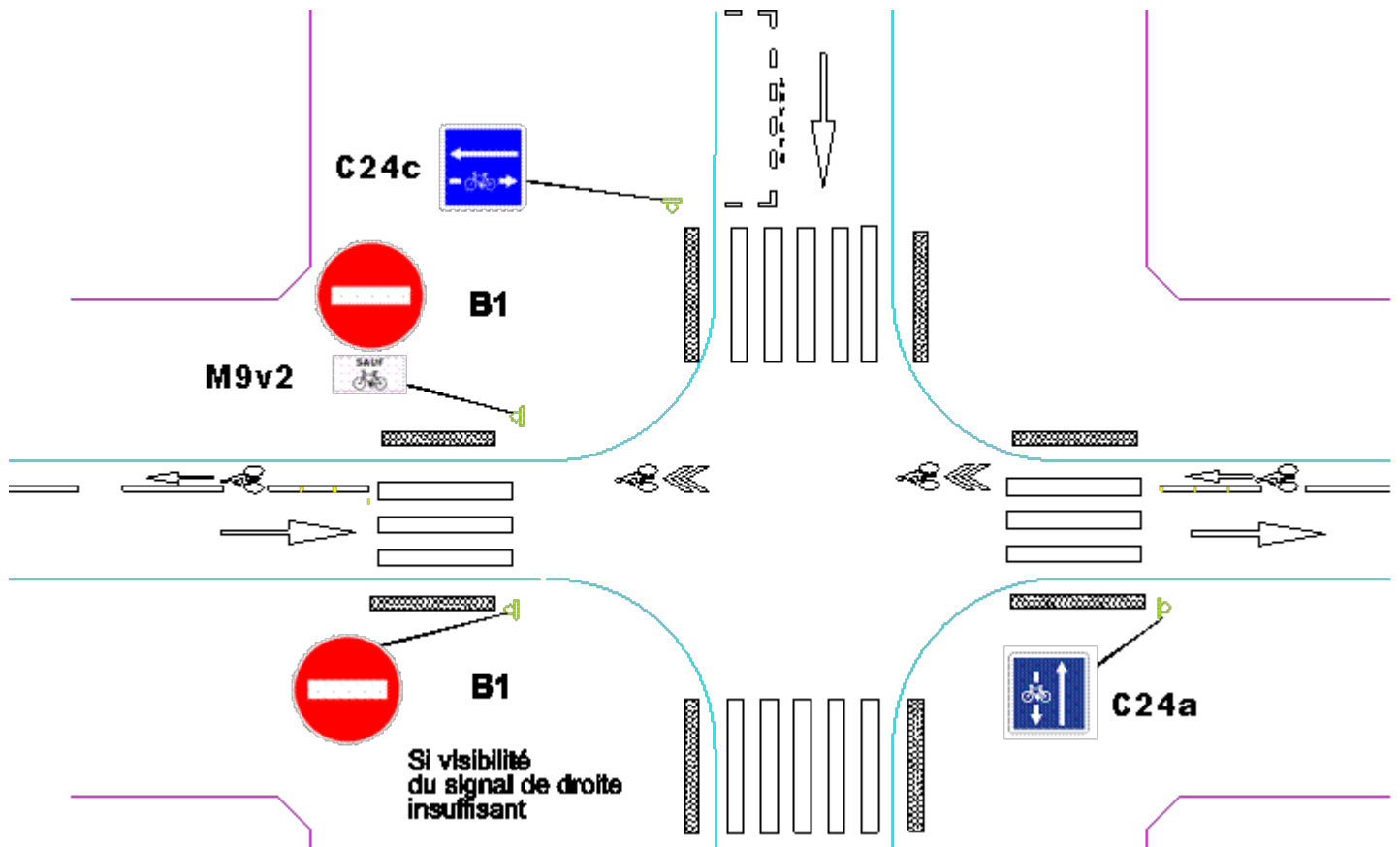


## ☀ Aménagements proposés:

Ce programme prévoit principalement la mise en place de contresens sans séparateur continu.



Il est rappelé que les carrefours feront l'objet d'une attention particulière, avec la mise en œuvre de la signalisation verticale adéquate et d'une signalisation horizontale renforcée.



## 4<sup>ÈME</sup> CONTRAT RESEAU VERT PROGRAMME STATIONNEMENT 2010

### ☀ La démarche de choix d'un nouvel aménagement vélo

En 2002 et 2003, la Ville de Paris a conduit une concertation avec les usagers 2 Roues Vélos pour mettre au point :

- des aménagements de stationnement spécifiques aux vélos (jusqu'alors, une accroche mixte « vélo-moto » de type « Saint-Germain » était utilisée) répondant aux contraintes particulières de sécurité, de facilité d'accroche... des usagers vélos
- un équipement du territoire parisien adapté aux besoins de chaque quartier.

Cette concertation a conduit à

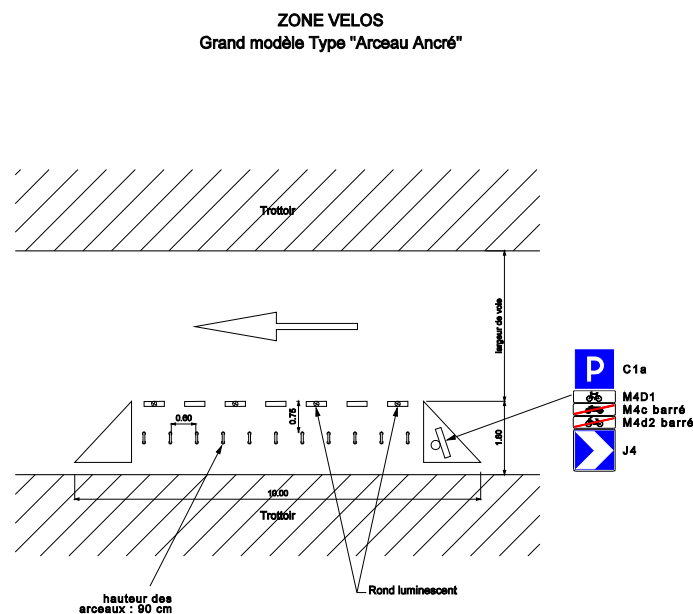
- développer un aménagement type et un mobilier d'accroche vélo spécifique de type «épingle», plus adapté aux besoins, et moins coûteux,
- programmer davantage d'emplacements (notamment en conséquence du premier point)
- instaurer un processus d'échange entre les acteurs locaux et les services de la Ville pour que les besoins spécifiques soient intégrés dans les programmations.

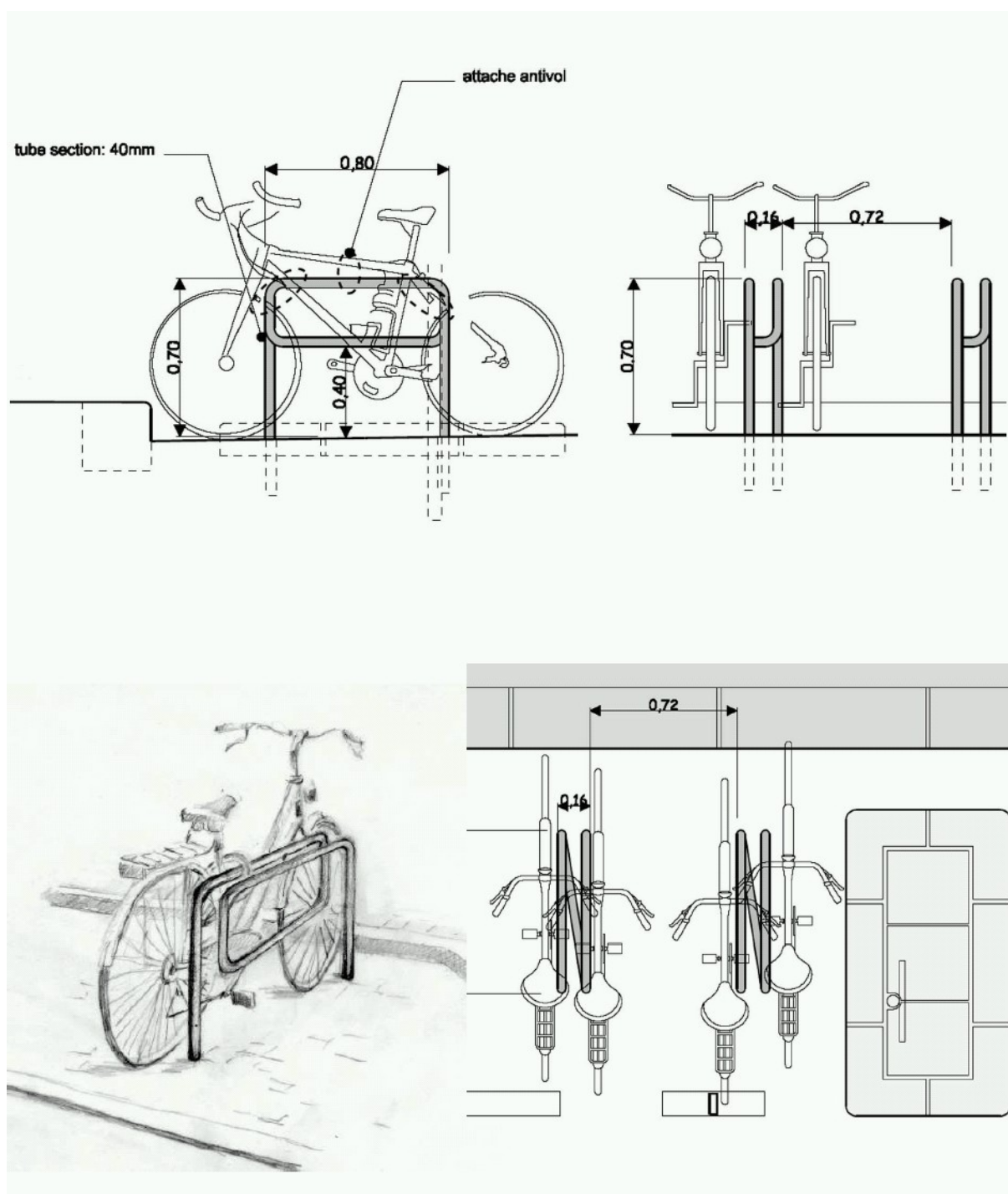
### ☀ Caractéristiques de l'aménagement « type » Vélo :

largeur : 1,80 m

accrochage :

- ☞ arceau type "épingle" à 75 cm de la chaussée circulée
- ☞ inter distance de 72 cm pour éviter le stationnement des motos
- ☞ hauteur arceaux : 40 bas, 70 cm haut
- îlots : à chaque extrémité de la zone avec :
  - ☞ panneau spécifique aux vélos (M4D1)
  - ☞ panneau d'interdiction aux motos
  - ☞ J4
  - ☞ éventuellement seuil en granit





✦ Le coût du nouvel aménagement

Le coût du nouvel aménagement est estimé à 500 € la place.



## La programmation

Depuis 2002, les programmations annuelles de places de stationnement vélos sont divisées en 2 parties :

- la première partie, en fonction des besoins locaux recensés et validés par des enquêtes terrains des services (courriers de riverains, demandes d'associations...),
- la seconde partie, selon des plans d'équipements « stratégiques » en relation avec les grandes fonctions urbaines identifiées : équipement des abords des équipements publics, équipements des abords des commerces, maillage fin du territoire (à chaque endroit de Paris, une zone 2 roues doit être disponible dans un rayon de 100m)...

Ces efforts ont permis de combler les déficits forts dans certains arrondissements, notamment ceux où l'importance des équipements ou des fonctions tertiaires ou commerciales justifiait une proportion plus grande d'emplacements vélos par rapport aux emplacements VL (notamment dans les quartiers centraux). Pour les autres arrondissements, les proportions d'emplacements 2 roues ont été homogénéisées afin d'obtenir un taux d'équipement satisfaisant sur tout le territoire.

Pour le programme 2010, l'objectif fixé est au minimum de 1 000 places vélos.