



## Faire de Pantin une ville cyclable

Propositions du groupe de Pantin de Paris en Selle

### Qui sommes nous ?

#### Paris en Selle

Créée en 2015, l'association Paris en Selle a dépassé, début 2020, les 1300 adhérents. Notre association est **indépendante** et **apartisane**. Son 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 les personnes qui n'osent pas se mettre au vélo, et à tout faire pour les lever.

#### Groupe local Pantin & Le Pré-Saint-Gervais

L'association a renforcé sa présence à Pantin par la création d'un groupe local de Pantinois. Celui-ci depuis plus de 2 ans, multiplie ses participations à des événements, débat publics et discussions avec les acteurs locaux. Il s'est étendu en 2019 au Pré-Saint-Gervais.

Notre groupe compte actuellement **près de 100 adhérent.e.s** (seulement 2 à sa création en 2017). Il s'agit du plus grand groupe local, hors Paris intra-muros.

#### Notre objectif

Faire de Pantin une ville cyclable. C'est-à-dire une ville qui permette au plus grand nombre de ses habitants de se déplacer à vélo en sécurité, en particulier les enfants-adolescents et les seniors.

#### Faire de Pantin une ville cyclable implique :

- des aménagements protégés sur les grands axes ;
- de résoudre des points noirs pour les cyclistes ;
- des quartiers résidentiels réellement apaisés avec très peu de trafic automobile ;
- des actions importantes pour créer du stationnement vélo ;
- de faire respecter les infrastructures cyclables.

#### Contact

Paris en Selle – Pantin & Le Pré-Saint-Gervais – [pantin-lepre@parisenselle.fr](mailto:pantin-lepre@parisenselle.fr)

## 1. Des aménagements protégés sur 3 axes importants

*Sur les axes à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont **la condition pour permettre à chacun de faire du vélo dans Pantin de 7 à 99 ans**. Il s'agit d'assurer un sentiment de sécurité au cycliste tout au long de son trajet ce qui est la condition indispensable de la pratique.*

Le choix des axes fait par Paris en Selle - Pantin & Le Pré s'est opéré en deux temps. Nous avons d'abord fait un état des projets en cours et qui vont être mis en oeuvre à court terme (RD115, RN2, RN3). Les RD115 et RN2, avenue du Général Leclerc et avenue Jean Jaurès, vont comprendre des pistes cyclables protégées large d'au moins 2 mètres. Ces projets sont attendus depuis longtemps et sont en cours de réalisation. Par contre, la requalification prévue de la RN3, avenue Jean Lolive, ne répond aucunement aux attentes des cyclistes pour sa sécurisation. Nous avons donc décidé de faire figurer cet axe en proposition n°1, car le projet est aujourd'hui extrêmement mauvais pour les cyclistes et n'améliorera pas leur situation. Ensuite, nous avons choisi deux autres axes importants : un axe nord-sud qui relie la rue Cartier Bresson aux Lilas en passant par la rue Jules Auffret, et un axe qui relie Les Courtilières aux Quatre Chemins pour désenclaver ce quartier.

### ① L'avenue Jean Lolive

L'ex-RN3 va bientôt être réaménagée dans le cadre du projet TZen 3. Or ce projet, conçu depuis longtemps puis bloqué de longues années, prévoit des aménagements cyclables datés, qui ne correspondent plus aux attentes actuelles pour permettre au plus grand nombre de faire du vélo.

Sur la commune de Pantin, il prévoit deux bandes cyclables de 1,80m (marquage compris). Outre leur largeur très insuffisante, ces bandes cyclables seront franchies par les véhicules manoeuvrant pour accéder aux stationnements (y compris en marche arrière).



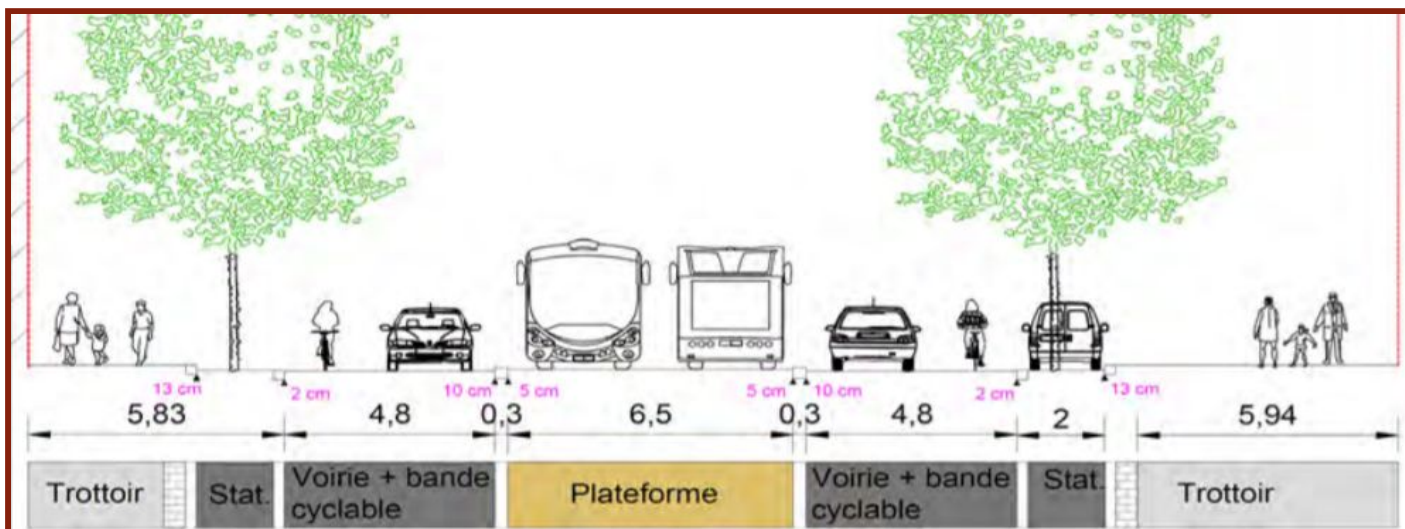
Il est clair qu'aucun cycliste ne se sentira en sécurité en les empruntant. Et encore faudra-t-il être en capacité de les utiliser effectivement, l'axe étant particulièrement sujet au **stationnement sauvage** aujourd'hui, les bandes seront inutilisables sans actions permanentes de la police municipale.

Par ailleurs, les bandes cyclables disparaîtront totalement au niveau des carrefours. Le projet ne changera donc rien pour la situation des cyclistes empruntant l'axe au niveau des carrefours, alors qu'ils apparaissent dans les points noirs relevés par les cyclistes dans le baromètre des villes cyclables (voir ci-dessous). Le traitement envisagé du tracé au niveau de l'Église est quant à lui encore plus mauvais, car seule une zone 30 sera matérialisée sans bande cyclable. Rappelons qu'à cet endroit 30 000 véhicules par jour circulent, ce qui rend impossible la mixité avec les cyclistes.

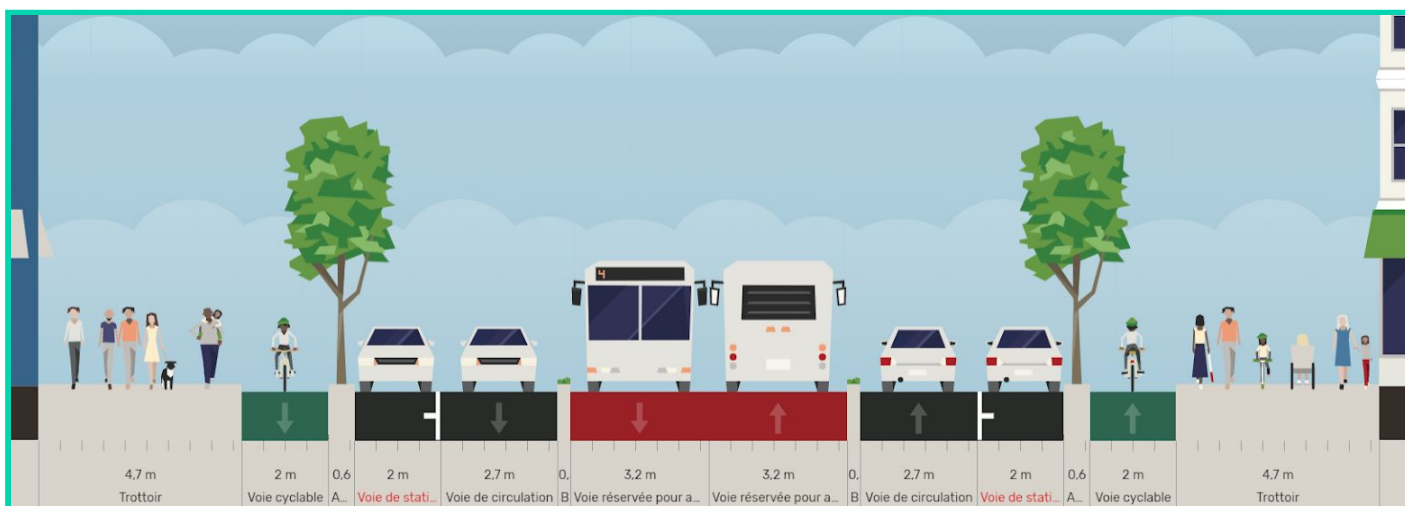
On note en revanche que arbres et places de stationnement sont supprimés lorsqu'il faut faire de la place pour une file supplémentaire de voitures :



Cet axe est un axe majeur de transit (transports en commun, automobile et vélo) entre Pantin et les communes de Paris, Romainville, Noisy-le-Sec, Bobigny et Bondy. Il présente par ailleurs de très nombreux commerces auxquels les cyclistes doivent pouvoir accéder. Il est indispensable de pouvoir s'y déplacer à vélo en sécurité, avec des infrastructures sécurisantes et respectées par les autres usagers. **Nous demandons à ce que le projet soit revu pour intégrer de vraies pistes cyclables larges (2 mètres) et sécurisées sur l'ensemble du tracé, y compris aux intersections.**



*Plan du réaménagement tel que prévu actuellement, avec bandes cyclables non séparées.*



*Notre proposition de réaménagement avec pistes cyclables séparées.*

**Ce projet d'un autre temps n'est plus du tout en accord avec les attentes actuelles** des cyclistes pantinois (et d'ailleurs). Il ne permettra pas aux habitants du territoire de se mettre au vélo et à l'avenir de s'adapter aux défis du dérèglement climatique.

Il est évident que **cet aménagement sera considéré comme raté et daté dès sa livraison**, ce qui est le pire des résultats pour un projet pour lequel autant d'argent du contribuable a été investi.

## ② L'axe entre l'avenue du Général-Leclerc et les Lilas (RD20)

La rue Jules-Auffret et l'avenue Faidherbe sont deux axes relativement anxiogènes pour les cyclistes. La configuration de la rue, de part son étroitesse et sa montée vers Les Lilas, mais aussi **son trafic très important ne la rendent pas accueillante pour les cyclistes**. En outre, de nombreux bus empruntent cet axe, et les trottoirs y sont très étroits.

Nous demandons à ce que **la prochaine municipalité adopte une mesure forte pour cet axe, en supprimant totalement le trafic motorisé dans un sens de circulation** — au moins entre l'avenue Jean-Lolive et la rue Méhul — ce qui donnera de l'espace aux cyclistes et aux piétons.

Les automobilistes ont, en effet, beaucoup d'autres options pour rejoindre Les Lilas. Ils peuvent utiliser les boulevards des maréchaux, circuler sur le périphérique ou prendre la voie de la Résistance à partir de Raymond-Queneau.

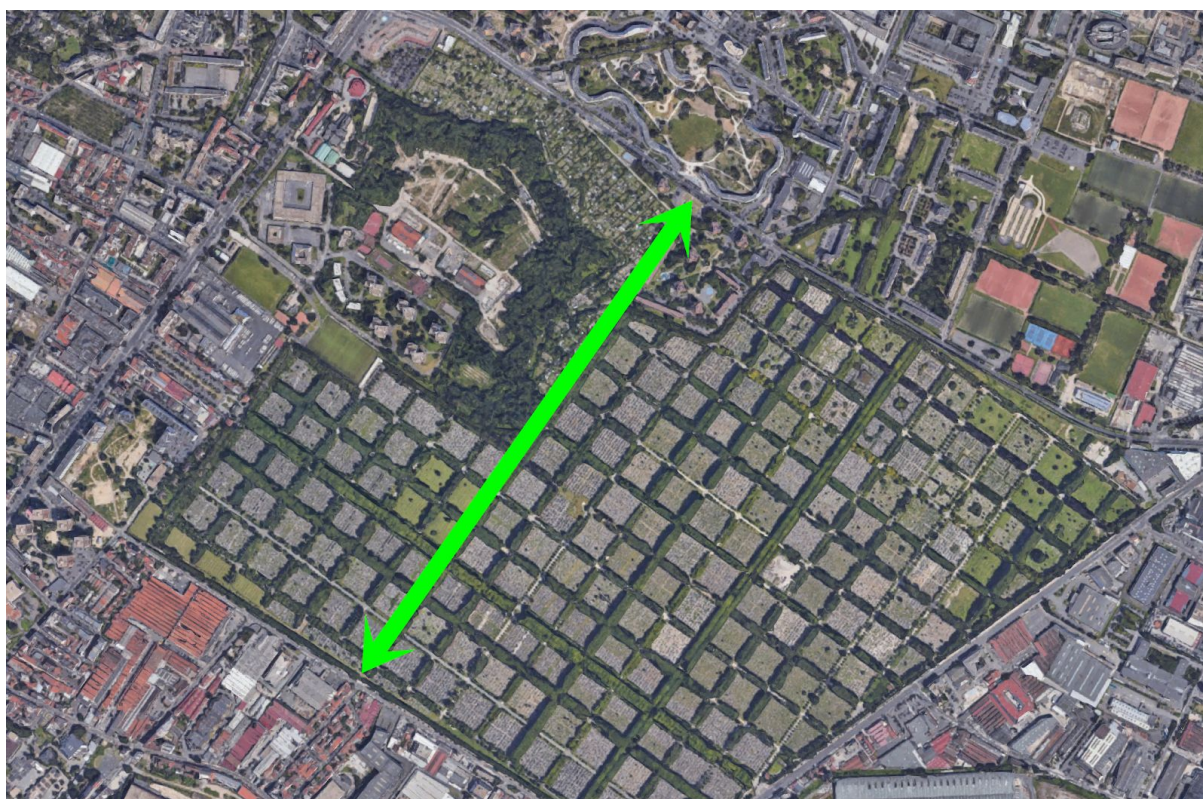


*Exemple de proposition envisageable pour mettre à sens unique une partie de la rue Jules-Auffret. Le passage à sens unique de la rue Auffret devra être réfléchi avec un sens descendant par la rue Candale.*

### ③ Un axe nord-sud à travers le cimetière de Pantin pour relier Les Courtilières aux Quatre-Chemins

Le quartier des Courtilières est très enclavé aujourd'hui pour les cyclistes et les piétons qui veulent rejoindre les Quatre Chemins. Si la RN2 et la RD115 seront demain équipées d'aménagement cyclables, ce ne sont pas forcément les axes les plus directs et les plus agréables pour rejoindre le centre ville de Pantin.

**Nous demandons la création d'un itinéraire passant par le cimetière de Pantin, réservé aux mobilités actives, et roulant.** Cet itinéraire pourrait au moins être accessible aux heures d'ouverture du cimetière, et faciliterait le déplacement des habitants des Courtilières. Une coupure urbaine serait ainsi quelque peu résorbée.



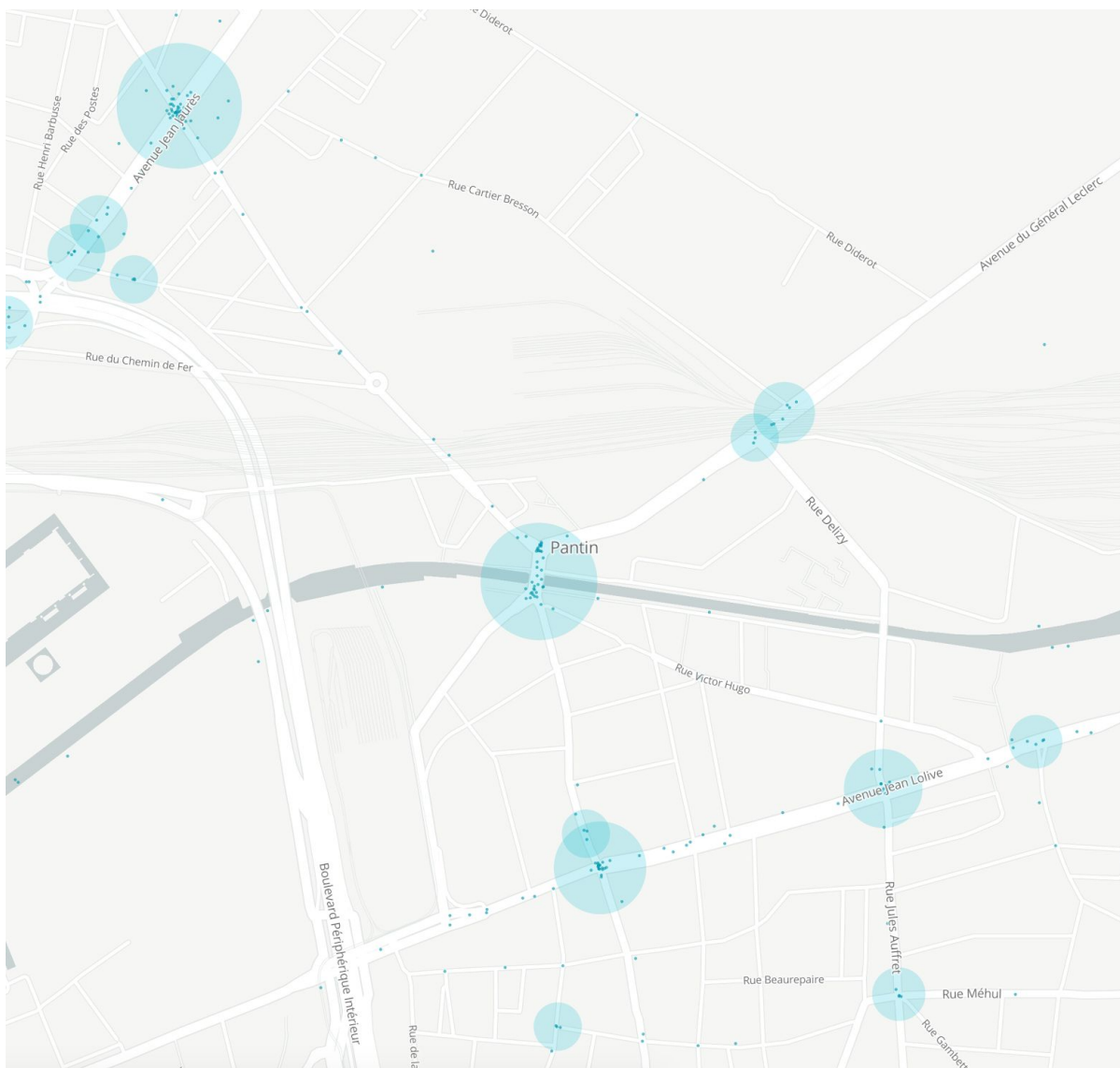
*Proposition d'un axe cyclable nord-sud à travers le cimetière*

Ces attentes sont corrélées à celles qui avait déjà été partagées lors de l'édition 2017 du Baromètre des villes cyclables.

*Nous proposons que la réalisation de ces aménagements prioritaires puisse se concrétiser dans la première partie de la prochaine mandature afin de permettre un décollage rapide de la pratique, par la création d'un réseau continu de pistes cyclables à Pantin.*

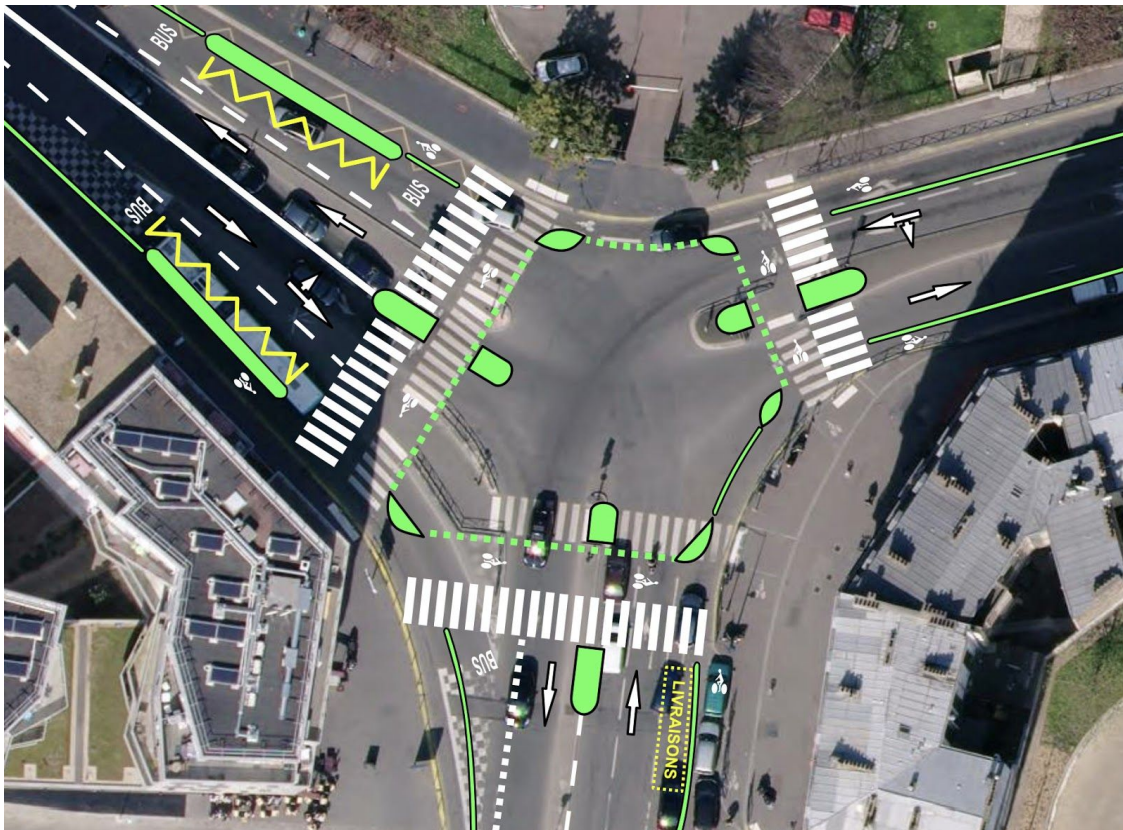
## 2. Résoudre les points noirs pour les cyclistes

L'enquête Parlons Vélo (<https://carto.parlons-velo.fr/>) a mis en avant les deux principaux points noirs pour les cyclistes à Pantin : le carrefour de la mairie et le carrefour des Quatre-Chemins. Une grande partie des autres points noirs se situe sur la RN3 qui fait l'objet d'un focus dans notre proposition n°1.



- Aménager de manière sécurisée le carrefour de la mairie de Pantin

Le principal point noir de Pantin est situé entre la mairie et le début de la rue Hoche. Aujourd'hui, les trajets cyclables ne sont soit pas prévus par l'aménagement existant, soit sont très dangereux ou périlleux. Aucun aménagement ne prévoit par exemple de rejoindre la piste cyclable du canal de l'Ourcq vers Paris, ou vers Bobigny. Quant à la traversée du carrefour devant la mairie, elle se fait sur le trottoir, et au milieu du passage piéton.



*Exemple de proposition qui a été faite en comité vélo départemental pour résorber la traversée du carrefour devant la mairie.*

Nous proposons :

- de revoir considérablement la configuration du carrefour devant la mairie, en mettant en place un **carrefour protégé pour les cyclistes** (dit carrefour à la hollandaise, v. illustration) ;
- de revoir la configuration du pont et de ses abords pour permettre toutes les **liaisons piétonnes et cyclables avec les deux berges du canal**. La voie bus et les îlots directionnels de circulation doivent être supprimés pour redonner de la place aux mobilités douces.



- **Aménager de manière sécurisée le carrefour des Quatre-Chemins**

La **suppression du tunnel** est la condition sine qua non pour assurer la perméabilité des continuités cyclables entre Pantin et Aubervilliers. Cette suppression n'est aujourd'hui pas totalement certaine, et nous souhaitons que la future municipalité s'engage à faire tout son possible pour assurer sa suppression, en concertation avec la ville d'Aubervilliers.

- **Améliorer les connexions avec Paris**

Les connexions entre Pantin et Paris nécessitent des améliorations de différents niveaux. Le canal de l'Ourcq est aujourd'hui un axe cyclable très sécurisé, mais il nécessiterait de mieux distinguer les flux piétons des flux cyclables (v. encadré). La **porte de Pantin** est peu accessible par le quartier des Sept Arpents car certains contre sens cyclables protégés ne sont plus entretenus. Enfin, les connexions **entre Paris et les Quatre-Chemins** sont à améliorer car le stationnement illicite rend peu accessible la rue Magenta, et la rue du Chemin-de-Fer qui est une voie pavée nécessite un enrobé bitumineux.

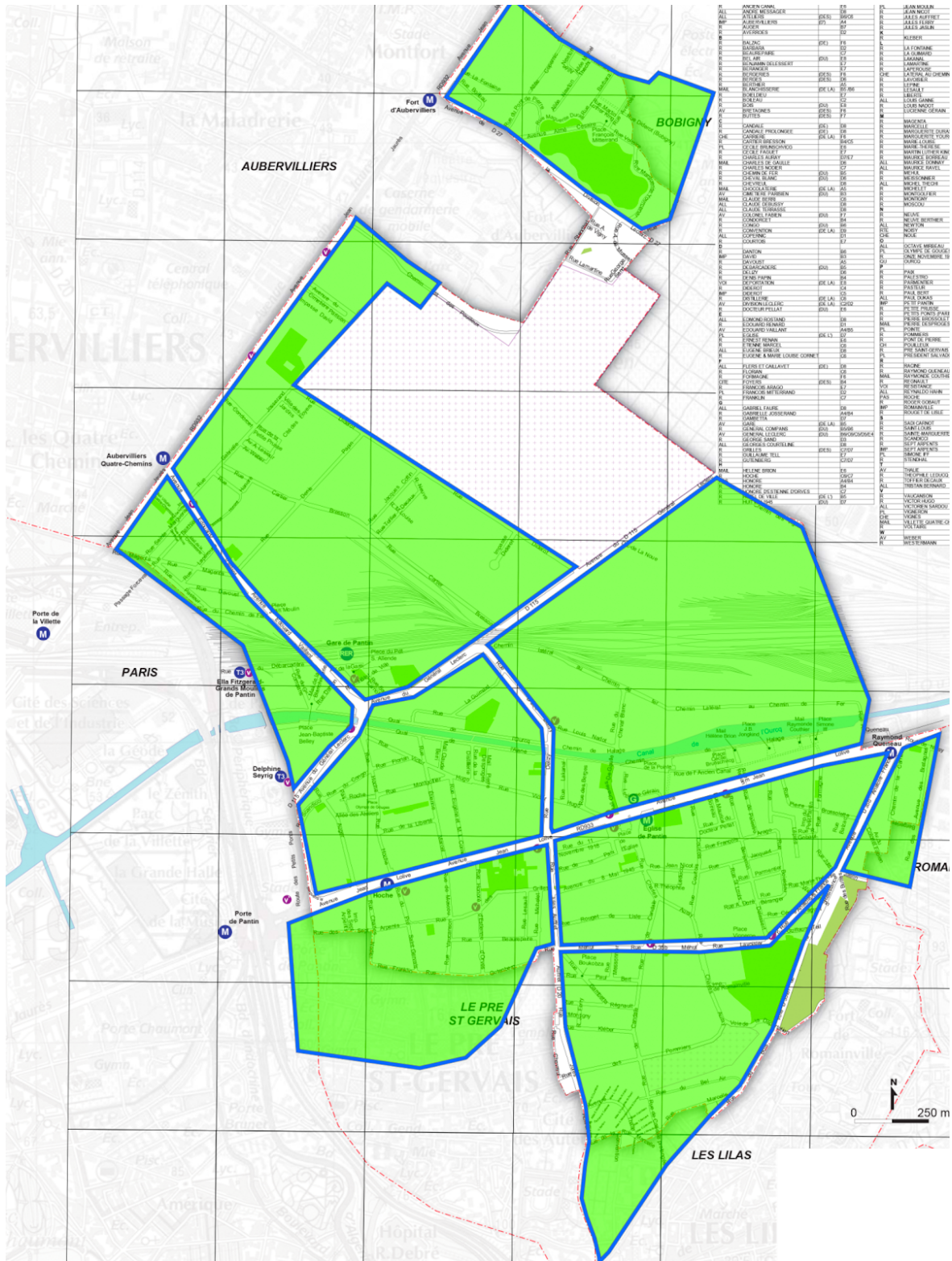
**Le Canal de l'Ourcq : un axe cyclable incontournable à bichonner :**

C'est l'axe cyclable préféré des Pantinois, et plus largement, l'axe le plus emprunté de Seine-Saint-Denis. Sa fréquentation devient de plus en plus importante.

Des portions sont aménagées en voie verte mixte (piétons et cyclistes sur la même voie), et d'autres sont aménagées de manière séparée (piétons séparés d'une piste cyclable bidirectionnelle, par exemple le long du Théâtre au Fil de l'Eau).

Nous demandons à ce que **les flux piétons et cyclistes soient distingués** pour éviter les conflits entre piétons et cyclistes, de chaque côté de la berge.

### 3. Des quartiers tranquilles pour les habitants de Pantin



*La ville de demain, avec ses 9 îlots apaisés où piétons et cyclistes auront une place prioritaire sur les flux motorisés réduits*

Les habitants de Pantin souffrent aujourd'hui du trafic de transit à travers les quartiers résidentiels. Ce trafic a augmenté ces dernières années du fait du développement des applications GPS (Waze notamment) qui envoient les automobilistes dans les petites rues pour optimiser les temps de trajets au détriment de la tranquillité des riverains. **Ce trafic est source de bruit, de pollution et d'insécurité routière. Il insécurise les piétons et les cyclistes y compris dans des rues limitées à 30 km/h sensées être apaisées.** A Pantin, tous les quartiers sont concernés par un trafic de transit important dans les petites rues. Voici quelques rues de transit dans les quartiers qui ne devraient pas exister : la rue Victor-Hugo dans le quartier canal, les rues Charles-Nodier/Stalingrad dans le quartier des Sept-Arpents, la rue Gabrielle-Josserand dans le quartier des Quatre Chemins.

**Réduire le trafic de transit est un facteur clé pour améliorer le cadre de vie des habitants de Pantin.** Pour retrouver le calme dans ces quartiers et limiter le trafic aux riverains, il est nécessaire de renvoyer le trafic sur les grands axes. Cela suppose de modifier le plan de circulation par la mise en sens unique de certaines rues ou leur mise en impasse pour casser les flux de transit qui traversent aujourd'hui les quartiers résidentiels de Pantin.

Ainsi libéré du trafic de véhicules qui n'apporte rien au quartier, il sera donc possible pour tous les habitants du quartier de s'y déplacer en sécurité, quelque soit leur mode de déplacement. La place autrefois utilisée pour les automobiles pourra parfois être transformée pour y intégrer de la végétation ou des jeux par exemple, plus agréable pour la vie de quartier.

#### 4. D'autres actions que la mairie doit réaliser

**Nous souhaitons de plus que de multiples actions soient réalisées en faveur du vélo, pour que la ville fasse sa transition en faveur du vélo en six ans :**

- Voter un plan vélo ambitieux, avec un **budget conséquent équivalent à 30€/ habitant** sur l'ensemble du mandat ;
- Mettre en oeuvre une gouvernance permettant de suivre l'avancement du sujet du vélo : désignation d'un.e adjoint.e et d'une personne à la DVD en charge du sujet ;
- S'engager sur des comités vélo régulier ;
- Poursuivre la mise en oeuvre de cédez-le-passage vélo dans toutes les directions ;
- Poursuivre la mise en oeuvre des zones 30 ;
- Amplifier la création de stationnements vélo ;
- Être moteur et suivre la mise en oeuvre du plan vélo du département et valider les options d'aménagement permettant l'implantation de cheminement sécurisant pour les vélos (pistes ou réduction de circulation automobile) ;
- Verbaliser les infractions des usagers de l'espace public : stationnement non payé et gênant, excès de vitesse, volume sonore, circulation des deux-roues motorisées sur les berges du canal, respect des feux et passages piétons (y compris auprès des cyclistes)
- Cours de vélo à l'école et parking vélo sécurisés.

## Le vélo à Pantin au cours de la dernière mandature

(2014-2020)

### Projets réalisés :

- Piste cyclable rue Charles-Auray ;
- Contre-sens protégé rue Etienne-Marcel et rue Courtois ;
- Double-sens cyclable rue Denis-Papin, rue Candale, rue Vaucanson, rue La Guimard, rue du Pré-Saint-Gervais, quai de l'Ourcq, rue Beaurepaire, rue Meissonier, rue Eugène-et-Marie-Louise-Cornet ;
- Implantation de quelques arceaux vélos et d'une station Véligo à la gare ;
- Mise en place d'un comité vélo régulier à partir de 2019 ;
- Plan vélo adopté en 2019 ;
- Implantation de panneaux cédez-le-passage cycliste au feu (M12) ;
- Mise en place d'une subvention à l'achat d'un vélo électrique.

### Projets en cours :

- Plan vélo en cours de réalisation jusqu'en 2023 ;
- Requalification de la RN3 (avenue Jean-Lolive) avec des bandes cyclables non protégées ;
- Requalification de la RD115 (avenue du Général-Leclerc) avec aménagement de pistes cyclables protégées.

### Projets prévus non réalisés :

- Apaisement de la rue Hoche ;
- Piétonisation du quai de l'Ourcq ;
- Rénovation des rues de la Liberté, Jacquart et Lépine.

### Contacts :

Paris en Selle – Pantin & Le Pré-Saint-Gervais – [pantin-lepre@parisenselle.fr](mailto:pantin-lepre@parisenselle.fr)

