

Le vélo, c'est le 18e !

Propositions communes des associations
Paris en Selle & Mieux se Déplacer à Bicyclette



Qui sommes-nous ?

Paris en Selle

Créée en 2015, l'association Paris en Selle compte plus de 1 000 adhérents. Notre 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 celles et ceux qui n'osent pas se mettre au vélo, et à tout faire pour les lever. Pour cela, nous participons au débat public et discutons avec les acteurs locaux.

Le groupe local du 18e s'est formé en avril 2019, et est le cinquième arrondissement de Paris en termes de nombre d'adhérents.

Mieux se Déplacer à Bicyclette

L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette, présente à Paris et en Île-de-France depuis 1974, compte aujourd'hui plus de 1500 adhérents dans 32 antennes locales. Nous œuvrons pour faire du vélo un moyen de déplacement pratique, sûr et confortable pour tous les Franciliens quels que soient leur âge ou leur niveau. Nous agissons à la fois en proposant des services aux cyclistes et en dialoguant avec les acteurs de la mobilité sur les projets d'aménagement.

Le groupe local du 18e existe depuis une dizaine d'années. Il participe activement aux comités vélo du 18e depuis sa création en 2011.

Les habitants du 18e se déplacent plus à vélo qu'en auto

Désormais, des milliers de Parisiennes et de Parisiens font quotidiennement le choix du vélo pour aller travailler, accompagner leurs enfants, faire leurs courses ou simplement se déplacer librement dans la ville. Cette transformation est une réussite collective, et le vélo s'est imposé comme un mode de transport du quotidien) dépassant désormais la voiture pour les déplacements quotidiens, grâce au développement sans précédent d'un réseau structurant cyclable et sécurisé à l'échelle de la ville et de la région.

Le 18e n'échappe pas à cette règle puisque, selon les statistiques de l'INSEE en 2022, les habitants du 18e utilisent le vélo pour 10,4% de leurs déplacements, à égalité avec les déplacements à pied (10,5%) et loin devant l'automobile (6.4% dans cette même étude). À l'occasion des élections municipales de 2026, Paris en Selle formule 20 idées pour un Paris 100 % cyclable (<https://votiez-velo.parisenselle.fr>). Nous souhaitons que l'ensemble des candidats à la mairie du 18e se saisissent de ces propositions, elles seront rassemblées sur la plateforme des municipales 2026 du Collectif Vélo Île-de-France, dont Paris en Selle et MDB sont membres.

Comment faire du 18e un arrondissement cyclable ?

Faire du 18e un arrondissement cyclable implique d'aménager les grands axes structurants par le biais d'infrastructures cyclables dédiées, qui offrent aux cyclistes parisiens qui le traversent sécurité, confort, et rassurent ceux qui aujourd'hui hésitent à se mettre au vélo.

Dans les quartiers résidentiels, la révision du plan de circulation permet de préserver les petites rues du trafic de transit. Les riverains et les cyclistes se réapproprient l'espace public ainsi apaisé.

A la fin de la prochaine mandature, les grands axes du 18e devront assurer une continuité de réseau permettant aux cyclistes de tous âges de se déplacer en sécurité ; tandis que dans les quartiers résidentiels débarrassés des nuisances (pollution, bruit, congestion), piétons et cyclistes cohabitent et les enfants peuvent se rendre seuls à l'école.

Lors de l'actuelle mandature, plusieurs aménagements ont été réalisés :

- Des voies cyclables ont été aménagées dans les deux sens sur les avenues de Saint-Ouen et Clichy, le boulevard Ornano et les rues de la Chapelle et Marx Dormoy. Ces itinéraires sont très empruntés par les vélotaffeurs.
- Des travaux ont été effectués rue Damrémont et sur le pont Caulaincourt avec la création de pistes cyclables.

La généralisation des doubles sens cyclable qui était envisagée dans les quartiers Ordener et Lamarck à la suite de la limitation à 30 généralisée n'a pas été mise en place bien que des études aient été lancées par les services municipaux.

Nos propositions sont les suivantes :

1. Des aménagements protégés sur les grands axes

Sur les axes à forte circulation, les pistes cyclables protégées sont la condition indispensable pour permettre à chacun de faire du vélo dans Paris de 6 à 99 ans, comme l'y invite le développement du programme savoir rouler à vélo. Les pistes protégées et continues permettent d'assurer un sentiment de sécurité au cycliste tout au long de son

trajet. Le sentiment d'insécurité est un des principaux freins à l'augmentation de la pratique cyclable.

Nous proposons d'aménager en priorité certains axes du 18^e arrondissement et que ces aménagements soient réalisés dans la première partie de la prochaine mandature afin de permettre une augmentation rapide de la pratique cyclable par la création d'un réseau continu de pistes cyclables dans l'arrondissement.

Les axes prioritaires sont les suivants :

- **Priorité 1 - Rue Ordener / Rue Riquet**

C'est un axe majeur pour traverser le 18^e d'Ouest en Est. Avec une topographie plate, ce qui n'est pas le cas de la rue Marcadet, il est très emprunté par les cyclistes pour accéder à la mairie du 18^e, rejoindre le 17^e par la Rue Guy Môquet ou le 19^e par la Rue Riquet.

Le trafic est souvent saturé en plusieurs points avec une présence importante de véhicules motorisés, notamment au nord de la Goutte d'or. Cela rend non seulement difficile voire dangereux le déplacement à vélo mais bloque aussi les bus et provoque de grandes nuisances en termes de bruit et de pollution. Les projets immobiliers dans ce secteur risquent d'accroître encore la circulation automobile.

La largeur de la rue est trop étroite pour imaginer des pistes cyclables protégées des deux côtés, ni même une piste bidirectionnelle moins exigeante en termes d'espace, du fait de rétrécissements de la chaussée au niveau du métro Marcadet ou devant la mairie du 18^e.

Nous demandons une action d'envergure de sécurisation de la circulation des cyclistes sur cette artère.

La solution pourrait combiner une piste cyclable protégée à la place de l'espace dédié actuellement au stationnement sur le côté Sud et des portions de la rue Ordener uniquement accessibles aux bus et taxis, ce qui aurait pour effet de casser le trafic et d'apaiser la circulation.

Un bon exemple est celui de la rue du Faubourg Saint-Antoine entre Ledru Rollin et Bastille où ce type de solution a permis d'offrir un nouveau visage à cet axe lui aussi très dense.

- **Priorité 2 - Boulevard Barbès**

Axe central du 18^e, ce boulevard se situe sur la partie Nord de la V8 du Vélopolitain, reliant

Porte de Clignancourt / Saint-Ouen au nord et Barbès-Rochechouart / Boulevard Magenta au sud qui est l'une des pistes cyclables les plus fréquentées de Paris.

Cet axe bénéficie aujourd'hui d'un aménagement cyclable peu satisfaisant :

Une piste cyclable ancienne génération, sous dimensionnée et très fréquentée

Sur le boulevard Barbès, du carrefour Barbès jusqu'à l'intersection avec Ordener, une piste cyclable existe sur le trottoir. Cet aménagement ancien ne répond plus aux besoins d'aujourd'hui. La piste est trop étroite, empêchant le dépassement, et est très empruntée par les piétons, ce qui entraîne des conflits d'usage.



Vue boulevard Barbès ouest avec rupture de la piste et renvoi abrupt vers la voie bus.

Une piste interrompue qui renvoie les cyclistes vers la voie bus

Autre point noir à signaler, une barrière au niveau du métro Château-Rouge dans le sens nord-sud oblige les cyclistes à se déporter dangereusement sur la voie de bus afin de contourner l'entrée de métro ouverte sur le boulevard côté ouest. Pour un confort et une sécurité optimale, une piste ne doit pas subir d'interruption et ne pas se retrouver mêler au trafic motorisé.

Ce souci de rupture de la piste cyclable et d'arrivée abrupte dans la voie bus se retrouve aussi, de façon tout aussi problématique, en arrivant au croisement avec la rue Ordener sur la partie est.

Nous demandons le réaménagement cyclable du boulevard Barbès : création de deux pistes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée afin de créer une continuité avec les pistes cyclables sur chaussée du boulevard Ornano et les futures pistes cyclables sur chaussée du boulevard de Magenta.

- **Priorité 3 - rue Caulaincourt Sud**

Des pistes cyclables unidirectionnelles ont été installées sur le pont Caulaincourt mais les pistes n'ont pas été prolongées jusqu'au carrefour avec la place de Clichy alors que le trafic automobile de transit est important.

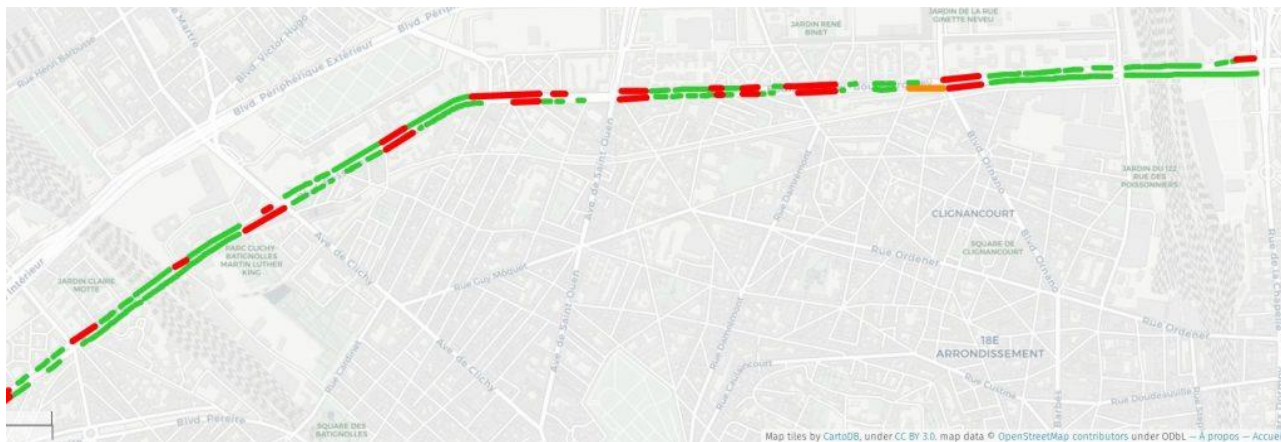
Nous demandons la fin de l'aménagement cyclable du sud de la rue Caulaincourt jusqu'à la place de Clichy et la suppression du sens automobile nord-sud sur le pont Caulaincourt sauf bus, taxis et riverain.

- **Priorité 4 - boulevard Ney**

Avec le prolongement du tramway T3 entre Porte de la Chapelle et Porte d'Asnières-Marguerite Long, des pistes cyclables ont été créées, mais aussi d'importantes portions de bandes cyclables, peu respectées. Le franchissement est-ouest de la porte de la Chapelle demande aux cyclistes de traverser deux fois le boulevard des Maréchaux et de parcourir des parties de piste sur le trottoir en conflit avec les piétons. L'itinéraire à cet endroit est illisible.

Un boulevard "truffé" de discontinuités cyclables :

- 9,0 km linéaire total (4,5km dans chaque sens)
- 4,2 km pistes unidirectionnelles (en vert sur la carte ci-dessous)
- 1,8 km bandes cyclables (en rouge sur la carte ci-dessous)



Les conséquences en image : <https://mdb-idf.org/un-matin-10-jours-avant-linauguration-du-prolongement-du-tramway-t3/>

Nous demandons la fin des discontinuités cyclables qui mettent en danger les cyclistes sur le boulevard Ney.

- **Priorité 5 - de Stalingrad à la place de Clichy, la Ceinture des Fermiers Généraux**

Cette ceinture circulaire, très empruntée par les cyclistes, est aujourd'hui totalement inadaptée au flux de cyclistes et nécessite une large rénovation, notamment au niveau des carrefours et croisements.

D'ouest en est, les difficultés sont les suivantes :

- ❖ *boulevard de Clichy entre place de Clichy et Caulaincourt* : la position de la piste sur le terre-plein est totalement inadaptée. Il n'y a pas de continuité de la piste au niveau de l'angle du boulevard de Clichy.
- ❖ *sur les boulevards de Clichy et Marguerite de Rochechouart* : les pistes sur le terre-plein central sont très étroites. Situées en pleine promenade piétonne, elles sont source de nombreux conflits piétons-vélo. Enfin, les carrefours sont en général mal traités, avec des réinsertions brutales dans la voirie à fort dénivelé.
- ❖ *boulevard Marguerite de Rochechouart, entre Barbès et Clignancourt* : vers l'est, la piste passe du terre-plein central au côté proche du trottoir. Direction ouest, il n'y a pas de piste, les cyclistes doivent se "débrouiller" pour passer de la piste du boulevard de la Chapelle côté trottoir à celle de Rochechouart sur le terre-plein central.
- ❖ *boulevard de la Chapelle* : pistes trop étroites (sauf la voie secours le long de l'hôpital Lariboisière). Le revêtement de la piste est très gondolé sur le pont au-dessus des

voies ferrées de la Gare du Nord. Gros problème d'évacuation d'eau le long du square de Jessaint rendant la piste inutilisable par temps de pluie.

Nous demandons la création de larges pistes cyclables unidirectionnelles sur la chaussée de Stalingrad à la place de Clichy.

2. Généraliser (enfin !) les doubles sens cyclables

La majorité des double sens cyclables ont été créés avant 2014. Il est anachronique qu'après avoir passé la ville à 30, il reste de nombreuses rues sans double sens cyclable dans le 18e.

Nous demandons la généralisation des double-sens cyclables dans tout le 18e.

3. Des quartiers tranquilles pour les habitants du 18e

Selon l'APUR, moins de 30% des ménages du 18e arrondissement possèdent une voiture et seuls 7,2% des actifs empruntent la voiture pour se rendre au travail (sources : Atlas Parisien 2017 et INSEE 2021). Pourtant, les habitants du 18e pâtissent aujourd'hui du trafic de transit au sein même des quartiers résidentiels. Ce trafic a augmenté ces dernières années du fait du développement des applications GPS (Waze notamment) qui orientent les automobilistes vers les petites rues pour optimiser les temps de trajets au détriment de la tranquillité des riverains. Ce trafic excessif est source de bruit, de pollution et accroît les risques d'accident. Il génère un sentiment d'insécurité chez les piétons et cyclistes, y compris dans des rues limitées à 30 km/h, pourtant considérées comme des espaces apaisés.

Au-delà de 2000 véhicules/jour, un axe est considéré comme majeur et une séparation du trafic motorisé devient indispensable pour assurer la bonne circulation des cyclistes. La diminution du nombre de véhicules dans les quartiers résidentiels est un facteur clé pour améliorer le cadre de vie et la sécurité des habitants du centre de Paris. Pour limiter la circulation aux seuls riverains, il est nécessaire de réorienter le trafic de transit vers les grands axes. Cela implique de modifier le plan de circulation, par la mise en sens unique de certaines rues ou la création d'impasses, tout en maintenant la possibilité pour les cyclistes de rouler dans les deux sens de circulation.

A noter qu'à l'image de Madrid ou Toronto, la diminution de l'emprise de la voiture sur les zones marchandes a généralement résulté en une augmentation de l'activité

commerciale, comme l'ont souligné différentes études.

Voir à ce sujet :

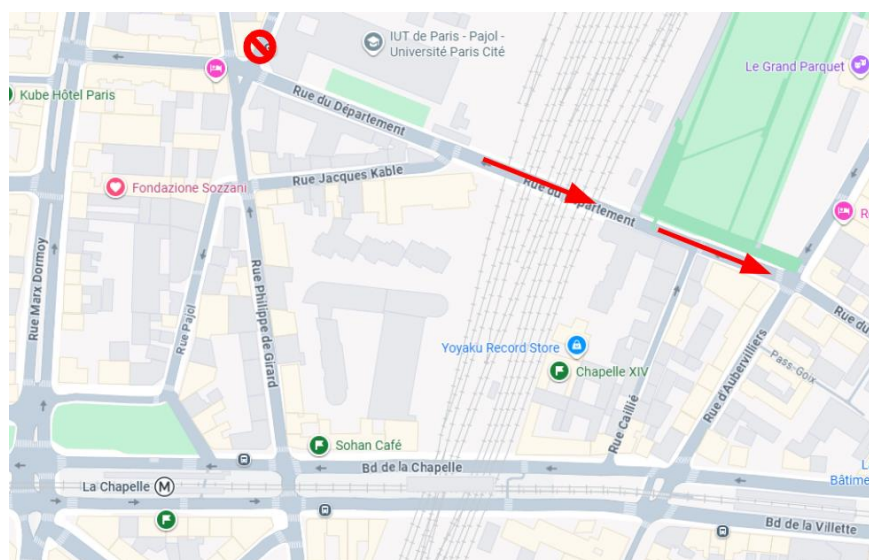
<https://blogs.alternatives-economiques.fr/chassignet/2019/12/12/commerces-de-proximite-en-finir-avec-le-dogme-du-no-parking-no-business>.

- Exemple 1 : rue du Département et rue Philippe de Girard

La rue du département est utilisée comme itinéraire malin pour relier la rue d'Aubervilliers au boulevard Marx Dormoy. Par ailleurs, la rue Philippe de Girard est utilisée comme raccourci pour éviter le carrefour de la Chapelle : les véhicules motorisés passent par la rue Jacques Kablé, puis rejoignent la rue du département, contournant la rue aux écoles.

Notre Proposition :

- inverser la rue du Département entre la rue d'Aubervilliers et la rue Jacques Kablé ;
- mettre un sens interdit sauf bus/vélo/riverain à l'entrée de la rue Pajol au niveau de la rue du Département.



- Exemple 2 : rue Damrémont au niveau de la rue Lamarck

Le trafic automobile dans le sens sud-nord dans cette rue commerçante gêne la circulation à vélo et à pied.

Notre Proposition : créer un sens interdit sauf bus/vélo/riverains au niveau de la rue Tourlaque

- Exemple 3 : nord de la rue Eugène Carrière

Dans cette rue, un trafic automobile important et trop rapide contourne la rue aux écoles Vauvenargues pour rejoindre Guy Moquet.

Notre proposition : créer un sens interdit sauf bus/vélo/riverains au niveau de la rue

Marcadet.

- Exemple 4 : sud de la rue du Poteau

Cette rue commerçante située près de la mairie est très fréquentée par les piétons et sert d'itinéraire vélo pour rejoindre la mairie ou la porte Montmartre.

Notre proposition : créer un sens interdit sauf bus/vélo/riverains au niveau de la rue Saint-Isaure

- Exemple 5 : Rue Pierre Maurois

Les automobilistes empruntent cette rue du nouveau quartier Chapelle international pour éviter la rue de la Chapelle entre le rond-point de La Chapelle et la porte de la Chapelle.

Notre proposition : Inverser le sens de circulation et réserver l'accès de la rue aux riverains ou créer une impasse.

4. Stationnement vélo

De nombreuses rues ne sont pas dotées d'arceaux vélos.

Notre Proposition : Voir les propositions 12 à 17 de Paris en Selle :
<https://votiez-velo.parisenselle.fr/nos-propositions/#section-stationnement>

5. Un contact régulier avec les associations de cyclistes

Le comité vélo 18e permet un échange entre élu-e-s, STV et associations. Il s'est beaucoup réuni pendant la première partie de la mandature et quasiment plus après.

Par ailleurs, de nombreux échanges avec l'équipe municipale et le cabinet du maire du 18e ont eu lieu pendant la mandature.

Notre Proposition : Avoir des comités vélo trimestriels.

Contacts

Paris en Selle – paris18@parisenselle.fr

Mieux se Déplacer à Bicyclette – mdb18@mdb-idf.org

Bilan en image :

<https://rigaux.org/velo/evolution-amenagements-18e.html>