



Réunion publique sur la requalification de l'avenue de Flandre : création d'une piste cyclable sécurisée ; aménagement de la promenade piétonne sur le terre-plein
16 mai 2017 - 12h00
À Projets 19, rue Mathis

Réunion à l'invitation de **François DAGNAUD**, Maire du 19^e, en présence de **Sophie MINDAY**, Adjointe au Maire du 19^e chargé du plan Vélo et d'**Olivier WANG**, Adjoint au Maire du 19^e chargé du commerce.

PRÉSENTATION DU PROJET

François DAGNAUD introduit le projet de création de piste cyclable avenue de Flandre. Il s'inscrit dans le cadre du plan Vélo 2015-2020 visant à développer la pratique cycliste. Le Plan vélo 2015-2020 a pour objet de développer un réseau de pistes cyclables cohérent à Paris, ainsi que le stationnement pour les vélos. Il s'agit par là de lever les freins à la pratique du vélo à Paris, en la rendant plus confortable et sécurisée.

Dans le 19^e, plus qu'une piste cyclable, il s'agit véritablement d'un projet de requalification de l'avenue de Flandre. L'aménagement des terre-pleins centraux et la sécurisation des traversées piétonnes doivent donc faire partie de la réflexion. Si le principe de création de pistes cyclables sécurisées est d'ores et déjà acté les modalités de réalisation de l'aménagement sont encore ouvertes, avec plusieurs scénarii en lice. Une démarche d'information et de concertation la plus large possible est engagée avec les riverains, habitants et commerçants, pour mesurer les attentes, les usages et les besoins de chacun.

Quelle que soit l'option retenue, l'aménagement se traduira par une réduction de la place dévolue à la voiture, notamment au regard du stationnement. L'ampleur de la réduction du stationnement diffère néanmoins sensiblement selon les scénarii.

Dans ce quartier dense en commerces, il faudra accompagner les changements d'habitude en mobilisant plus efficacement l'offre de stationnement existante en souterrain. Il y a en effet d'importantes capacités de stationnement en sous-sol, inexploitées, destinées au stationnement résidentiel des habitants. Ces parkings devront être sécurisés et proposés à des tarifs compétitifs. Le stationnement en surface, sera prioritairement du stationnement rotatif, de courte durée, lié notamment à l'usage ponctuel des clients.

Sophie MINDAY recontextualise le projet de piste cyclable, qui figure dans le plan Vélo 2015-2020. Ce plan Vélo vise au développement de la pratique cyclable à Paris : passer de 5% des déplacements des Parisiens à 15 %. Il alloue 1 million d'euros à la piste cyclable avenue de Flandre.

Les différents scénarii envisagés (*détaillés ci-contre*) sont les suivants : 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 d'une voie de bus sur le côté impair (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 d'une voie de bus sur le côté impair. (2,4 M€).

Tous ont en commun la création d'un aménagement cyclable dit « en site propre » c'est-à-dire de pistes protégées exclusivement affectées aux vélos, la requalification de l'avenue de Flandre par la réalisation de la jonction entre les « ilots » du terre-plein central (création d'une « promenade urbaine ») la réduction de la place dévolue aux véhicules motorisés, en termes de stationnement et de circulation.

La différence entre les scénarii réside essentiellement dans la création – ou non – d'une voie de bus pour faciliter la circulation du bus 54 sur le côté impair de l'avenue, et son impact sur le stationnement. En effet, en créant une voie de bus, on empêche la reconstitution du stationnement le long de la piste cyclable.

Le scénario 1 prévoit la suppression de 30 % de l'offre de stationnement existante (soit 217 places), le scénario 1 bis, de 54% du stationnement (soit 400 places), et les scénarii 2 et 2 bis, d'environ 30% du stationnement.

Élément de contexte très important : l'étude conduite par la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD) a montré un bilan du stationnement positif sur l'ensemble de la zone Flandre. Ceci signifie qu'en cumulant le stationnement sur voie public et en parking, l'offre en stationnement est largement excédentaire par rapport à la demande. En d'autres termes, il y a beaucoup plus de places disponibles que de voitures. Ceci tient notamment au fait qu'une partie des parkings sous-sols sont sous-utilisés, alors que le stationnement en surface lui sur-utilisé par des véhicules qui bougent tout au plus une ou deux fois par semaine et qui n'ont donc pas vocation à stationner sur chaussée.

Dans la suite de la réunion publique du 15 mars, la Direction de la Voirie a réalisé des études complémentaires pour identifier très précisément où se situe le stationnement excédentaire en sous-sol et qui en est gestionnaire. Cette étude d'impact est en outre attendue pour évaluer les effets des aménagements projetés en matière de circulation. S'agissant des études, il importe de préciser que de nombreuses études, réalisées dans différents contextes urbains français et étrangers, ont montré l'impact positif de l'apaisement de la circulation sur l'activité commerciale. Dit autrement, les rues les plus commerçantes sont celles où circulent le plus de piétons et de cyclistes.

Concernant le calendrier, l'information des habitants se poursuit. Après la réunion publique du 15 mars, il est prévu de décliner la présentation du projet auprès des trois conseils de quartier concernés, à savoir Pont de Flandre, Flandre-Aubervilliers, Bassin de la Villette.

Une réunion de restitution des échanges est prévue à la rentrée 2017, dans la perspective d'un démarrage des travaux au 1^{er} semestre 2018.

QUESTIONS ET RÉPONSES APPORTÉES

Vous souhaitez que les habitants se stationnent en sous-sol plutôt que sur la voie publique. Comment comptez-vous les y contraindre ?

Sophie MINDAY : Cela passe par plusieurs leviers. Un levier de contrainte, et un levier d'incitation. Jusqu'à récemment, le stationnement résidentiel sur voie publique avait un coût très largement inférieur à celui du stationnement en parking sous-terrain. La Ville de Paris a revalorisé ses tarifs pour les faire approcher des moyennes françaises. L'écart de prix s'est donc réduit et l'incitation « prix » au stationnement sur chaussée s'est réduit bien qu'il subsiste.

Le levier incitation passe par l'amélioration de l'offre du parking sous-terrain. La Mairie du 19^e doit travailler avec les bailleurs pour les inciter à mieux sécuriser leurs parkings, mieux les éclairer, mieux les nettoyer. Des parkings sous-terrain plus propres et plus sûrs seront plus attractifs, et les parisiens accepteront d'y mettre le prix.

Mais en effet, sauf à interdire le stationnement sur voie publique (ce qui n'est aucunement envisagé), la Ville ne dispose pas d'outil juridique permettant de contraindre les automobilistes à stationner en sous-sol plutôt qu'en surface.

François DAGNAUD : Plus les parkings sous-sols seront occupés, plus ils seront sûrs. Les parkings qui suscitent un sentiment d'insécurité sont ceux qui sont vides. **Sophie MINDAY :** Ce travail de reconquête des parkings sous-sols a par exemple été entrepris aux Orgues de Flandre.

Avec ce projet, il y aura un impact à la fois sur le stationnement et sur le trafic. L'avenue sera encombrée toute la journée.

Sophie MINDAY : Des études plus précises sur le stationnement et ses impacts sont en cours. Concernant le trafic, le phénomène de goulet d'étranglement actuellement observé au niveau de la station Corentin Cariou serait réduit du fait qu'il n'y aurait plus qu'une seule voie destinée aux véhicules motorisés (cf. scénarii 1bis et 2bis) sur la totalité de l'avenue de Flandre, dès le boulevard de la Villette..

François DAGNAUD : Avenue Jean Jaurès, sous le mandat de Roger Madec au début des années 2000, nous sommes passés de deux fois deux voies à deux fois une voie. On nous promettait alors un scénario catastrophe. Il en a résulté quelques phénomènes d'engorgement au départ, mais aujourd'hui, il n'y a pas d'embouteillages permanents sur cette avenue et les commerces se sont régénérés. Ce ne sont pas forcément les mêmes commerces, mais ils sont florissants.

Pourquoi ne pas créer la piste cyclable sur le terre-plein central ?

François DAGNAUD : Nous avons écarté cette hypothèse parce qu'elle est très accidentogène, particulièrement pour les piétons. C'est le cas boulevard Magenta ou rue Manin, où il y a un danger pour tous.

Il est vrai que le terre-plein central est actuellement sous-utilisé d'où notre souhait de permettre aux habitants de se le réapproprier mais cet espace doit de notre point de vue être dévolu aux piétons exclusivement.

L'avenue de Flandre est très active, nous avons besoin pour nos commerces de garder cette activité. Que prévoit la Mairie pour nous y aider ?

François DAGNAUD : Au-delà du projet de piste cyclable, notre démarche est de rendre l'avenue de Flandre plus attractive pour ceux qui y habitent comme pour ceux qui y vivent. Nous souhaitons réaliser sur ce terre-plein central une vraie promenade, en travaillant les intersections et en réalisant des aménagements durables : davantage de végétalisation, une galerie d'art à ciel ouvert et de très nombreuses animations cet été. Le but n'est donc pas de déstabiliser la vitalité commerciale, mais bien au contraire de rendre l'avenue plus attractive.

Olivier WANG : Nous sommes à l'écoute de vos attentes et de vos idées pour savoir comment utiliser le terre-plein central.

Sophie MINDAY : Aujourd'hui, les piétons ne peuvent pas circuler de façon continue sur le terre-plein central, composé de tronçons segmentés et non reliés. Avec les aménagements projetés, nous souhaitons que ces terre-pleins centraux soient reliés afin que les piétons se réapproprient cet espace.

Si l'avenue de Flandre est requalifiée, notamment par ces Si une masse de piétons y circule, les commerçants en bénéficieront.

Si les terre-pleins centraux sont reliés, comment feront les voitures ? Il y aura un embouteillage permanent.

Sophie MINDAY : Les carrefours pour les véhicules motorisés ne seront en aucune façon supprimés. Ils subsisteront au niveau de la rue Riquet, de la rue de Crimée, de la rue de l'Ourcq, etc.

Toutefois, l'espace entre les terre-pleins serait surélevé pour permettre aux piétons de circuler plus facilement, de manière continue.

Pourquoi ne pas réduire le terre-plein central ? Cela garderait des places de stationnement.

François DAGNAUD : Cette hypothèse me semble compliquée. Il faudrait pour ce faire « casser » le terre-plein central, y défaire les espaces végétalisés.

Nous ne pouvons pas débloquer des milliers d'euros pour défaire ce qui a été fait il y a une dizaine d'années. Ce n'est pas envisageable.

Dans le scénario 1 bis, une voie de bus est créée en plus de la piste cyclable. Tout cela pour une seule ligne de bus ?

Sophie MINDAY : La ligne de bus 54 est fortement fréquentée. Par ailleurs une nouvelle ligne sera créée, dès 2018.

Est-il vrai que les Vélib' seront prochainement électriques ?

Sophie MINDAY : En effet, 30% des vélos seront électriques dans le cadre du nouveau marché que la Métropole du Grand Paris a confié à Smoove. Le marché a été renouvelé pour les quinze prochaines années avec Smoove, et non plus JC Decaux pour plusieurs raisons. Parmi elles, un système d'accroches de vélos plus performant, ce qui limite l'arrachage et le vandalisme. Les vélos pourront également stationner dans des stations déjà excédentaires.