



---

# Annexe sur la sécurisation et la continuité des aménagements cyclables et piétons

En réponse à l'avis de la DRIEAT en date du 15 juillet 2024, cette annexe précise par quels moyens Paris assure la continuité et la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons.

## Table des matières

A - Les infrastructures cyclables.....	3
1. Objectifs de réalisation.....	3
2. Principes de réalisation.....	4
3. Présentation du réseau.....	5
B - Les aménagements piétons.....	7
1 - Les continuités piétonnes.....	7
2 - Accidentologie piétonne et sécurisation.....	7

# A - Les infrastructures cyclables

## 1. Objectifs de réalisation

Afin de rendre attractive la pratique du vélo pour le plus grand nombre, il est fondamental de constituer un réseau cohérent, continu, maillé, hiérarchisé et sécurisé couvrant la totalité du territoire. En effet, des aménagements isolés ne suffisent pas à rendre le vélo attractif, sûr, efficace et concurrentiel face aux autres modes de déplacement.

La politique de développement des infrastructures cyclables à Paris repose sur plusieurs volets :

- des axes cyclables à aménager, axes de niveau parisien, métropolitain ou régional, en intégrant le Vélopolitain de la Métropole du Grand Paris et le RER-Vélo de la Région Île-de-France, ainsi que les continuités entre les voies cyclables parisiennes et les voies cyclables des communes limitrophes. La pérennisation des pistes temporaires sera également poursuivie et terminée d'ici 2024. En 2021, la Ville compte plus de 1 000 km d'aménagements cyclables, dont plus de 300 km de pistes, 52 km de pistes provisoires réalisées à l'issue du premier confinement, en cours de pérennisation et un projet de réseau d'environ 130 km qui sera réalisé à partir de 2021, pour atteindre plus de 180 km de pistes supplémentaires structurantes au cours de la mandature;
- **la généralisation des doubles-sens cyclables et le développement du maillage local** pour couvrir le potentiel d'environ 390 km de doubles-sens cyclables sur le territoire parisien permettant, avec le maillage local, de générer de nouveaux itinéraires cyclables et de rendre la ville 100% cyclable ;
- la sécurisation des places, des carrefours et des portes pour résorber les coupures urbaines, constituant les maillons faibles du réseau actuel ;
- **l'apaisement de la Ville qui est un facteur de confort et de sécurité aussi pour les cyclistes** : vitesse réduite dans tout Paris à 30 km/h sauf quelques grands axes, développement de zones de rencontre (vitesse limitée à 20 km/h), de zones piétonnes (temporaires ou permanentes : rues aux écoles, rues végétales, zones Paris Breathe, berges piétonnisées, ...). Des pistes ou bandes cyclables seront également créées quartier par quartier, notamment à travers la démarche « Embellir votre quartier » en cours sur tout Paris, pour développer le maillage local et permettre des trajets sécurisés de bout en bout ;
- **la suppression du trafic de transit** dans le centre de Paris : la mise en place d'une grande zone apaisée, permettant de réduire la circulation motorisée sur l'ensemble des voies du centre afin de rendre la pratique cyclable plus favorable et sécurisée. Le réseau cyclable intégrera également la poursuite des cédez-le-passage et des sas vélos en amont des feux de signalisation. Pour 2026 (on remplace par 2030 ?), les objectifs seront aussi bien d'ordre quantitatif que qualitatif sur les itinéraires cyclables. Sur les axes principaux, il s'agira de mettre en place des pistes respectant un cahier des charges très qualitatif, intégrant la pérennisation des pistes temporaires.

## 2. Principes de réalisation

Les aménagements cyclables parisiens reposent sur les règles de réalisation édictées par le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, référence au niveau national), pour une insertion dans la voirie la plus efficace et sécurisée possible.

**Efficacité, confort et sécurité sont ainsi les enjeux essentiels de la réalisation du réseau cyclable.** En effet, une infrastructure cyclable n'a pas pour seul objectif de mettre en sécurité les cyclistes actuels. Elle doit également rendre possible la pratique du vélo par toutes et tous, donc encourager de nouvelles personnes à choisir le vélo pour des motifs diversifiés. Par ailleurs, lors de l'aménagement de pistes cyclables « pérennes » entre une voie de bus et un trottoir, la Ville de Paris veille à ce que les arrêts des bus restent accessibles aux personnes en situation de handicap, à sécuriser la descente du bus et à marquer la priorité donnée à ses passagers.

Plus précisément, le CROW (équivalent hollandais du CEREMA) donne cinq principales prescriptions pour élaborer **un réseau propre à encourager une pratique sûre et efficace du déplacement à vélo** :

- Cohérence : un réseau cohérent, c'est-à-dire une infrastructure homogène et compréhensible par toutes et tous, permettant de relier la très grande majorité des origines et destinations ;
- Trajets directs : les détours doivent être réduits au minimum car ils seraient de nature à décourager le choix du vélo ;
- Attractivité : une infrastructure capacitaire, visible et bien intégrée dans son environnement, pour que le choix du vélo devienne un automatisme ;
- Sécurité : garantir la sécurité et la bonne santé (exposition minimale à des substances dangereuses, aux nuisances et aux pollutions) de tous les usagers est essentiel ;
- Confort : réduire les nuisances, les vibrations, les ressauts, éloigner le cycliste du trafic motorisé ; réduire aussi le nombre d'arrêts et rendre possible les interactions entre cyclistes.

Le réseau cyclable parisien comprend trois niveaux d'importance :

- le Vélopolitain, proposé par les associations d'usagers, réseau cyclable principal dit à haut niveau de service (pour plus de 2 000 cyclistes par jour),
- le réseau secondaire (entre 500 et 3 000 cyclistes par jour),
- le réseau de desserte locale (inférieur à 750 cyclistes par jour) pour une ville 100 % cyclable.

**Le réseau Vélopolitain parisien** intègre les axes du RER Vélo à visée régionale et s'insère dans le réseau Vélopolitain de la Métropole du Grand Paris qui se développe au-delà du périphérique pour mailler l'ensemble de la métropole. L'objectif est de traiter ces axes dans une logique de globalité en respectant les cahiers des charges techniques (RER V, Cerema). Ce réseau structurant fera l'objet d'un jalonnement et

d'une signalétique spécifiques permettant à tout le monde de repérer ce réseau dans l'espace.

**Le réseau secondaire** vise à compléter l'armature du réseau principal en offrant une bonne densité de maillage afin de capter l'essentiel des trajets à vélo supérieurs à 1 km. Ce réseau est particulièrement utile pour les déplacements inter-arrondissements. Sur les axes du réseau secondaire, une attention particulière est portée à la qualité des aménagements cyclables.

**Le réseau de desserte locale – pour une ville 100 % cyclable** – vise à permettre le déplacement des cyclistes dans toutes les rues de la capitale afin que les déplacements à vélo soient possibles de bout en bout. Un certain nombre de mesures sont mises en place pour ce faire :

- réduction de la vitesse maximale autorisée à 30 km/h lorsque ce n'était pas le cas ;
- création de pistes cyclables, d'aires piétonnes, de zones de rencontre ;
- mise en place systématique du double sens cyclable.

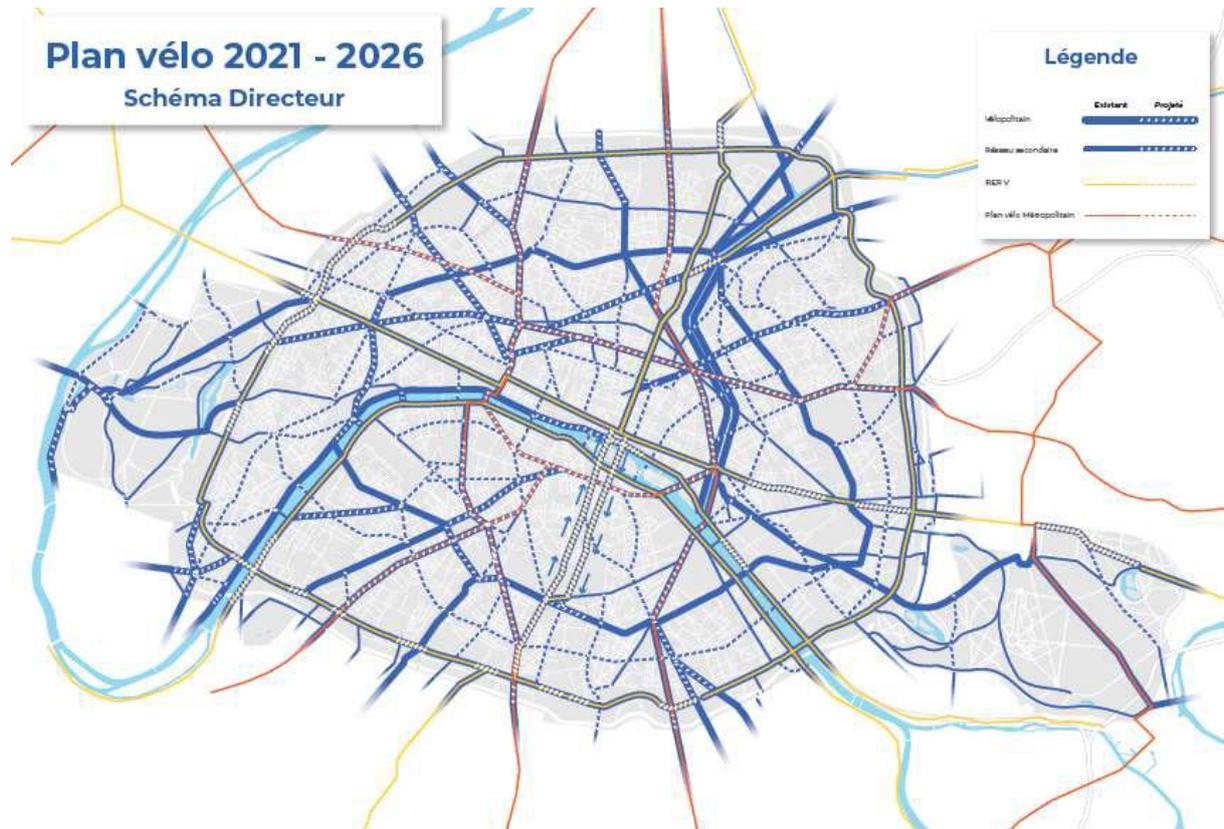
### 3. Présentation du réseau

Les principaux axes structurants du réseau viaire parisien sont intégrés au Plan Vélo 2021 - 2026, avec notamment les boucles que constituent le boulevard des Maréchaux (avec le tracé du tramway T3), la ceinture des Fermiers généraux (lignes 2 et 6 du métro) et les boulevards St Germain, Henri IV, Temple, Beaumarchais, Grands Boulevards et des Italiens (périmètre de la future zone à trafic limité, ZTL). Sont également concernés les deux rives des bords de Seine et l'axe majeur Porte Maillot – Nogent, correspondant principalement au REVe est-ouest de la précédente mandature, et se superposant également à l'axe de la ligne 1 du métro et du RER A, ainsi que les bords des canaux (bassin de l'Arsenal, canal St Martin, bassin de la Villette, canal St Denis, canal de l'Ourcq).

**Le réseau « Vélopolitain »**, proposé par les associations d'usagers du vélo, sera mis en oeuvre : il se superpose au réseau de transports en commun du territoire parisien. Une partie de ces axes a fait l'objet d'un traitement temporaire au printemps 2020 pour accompagner le déconfinement.

**Le réseau « secondaire » cyclable** s'attachera en partie aux axes « secondaires » du réseau viaire parisien : rue de Tolbiac, rue d'Alésia, rue des Pyrénées, rue Guy Môquet par exemple.

Dans les bois (Vincennes et Boulogne), l'ensemble des actions menées au service de la renaturation des bois permet une reconquête de la voirie au service du piéton et du vélo et favorise ainsi la pratique du vélo. Ainsi de nombreuses voies sont désormais bien plus adaptées aux cyclistes, que ce soit de façon temporaire pour le week-end, ou de façon pérenne et définitive.



Carte du Schéma directeur du Plan Vélo parisien, réseau principal et réseau secondaire

## B - Les aménagements piétons

### 1 - Les continuités piétonnes

Les mesures visant à sécuriser et assurer une continuité des aménagements piétons sont précisées dans l'objectif 2 du PLM « Rendre l'espace public accessible, notamment en facilitant la marche pour toutes et tous Le PLM », dans la mesure 3 « Tendre vers zéro accident piéton grave ou mortel ».

Dans une ville dense comme Paris, la qualité des déplacements à pied repose grandement sur l'offre de cheminements confortables et continus, adaptés aux besoins spécifiques de tous les publics (enfants, seniors, PMR, PSH). Cet objectif guide la politique piétonne de la Ville de Paris dans une logique de rééquilibrage de l'espace public en faveur des piétons et d'amélioration de l'expérience de la marche pour toutes et tous, partout et dans toutes les conditions.

Le plan piéton 2023-2030 « Paris, priorité piéton ! » structure les axes de cette politique autour des objectifs suivants :

1. Poursuivre la reconquête spatiale, mailler le réseau piéton et affirmer la priorité piétonne ;
2. Améliorer la qualité, la sécurité et le confort de l'espace public pour toutes et tous ;
3. Améliorer l'hospitalité des espaces piétons et les adapter aux enjeux climatiques.

Ces objectifs se retranscrivent dans de nombreuses opérations de réaménagement de l'espace public permettant ainsi de créer ou conforter de nombreuses promenades piétonnes en reconquérant des espaces précédemment voués à la circulation automobile tels les berges de Seine ou certaines contre-allées, dont la piétonisation progressive est envisagée.

En termes de continuités piétonnes, une attention particulière est portée :

- aux **enjeux d'équité territoriale**, avec une volonté de poursuivre et accélérer la création de liaisons piétonnes qualitatives entre Paris et les communes limitrophes ;
- aux **enjeux d'inter-mobilité**, en veillant à faciliter les cheminements pour tous en correspondance avec les transports en commun et au niveau des pôles de transports, la marche revêtant un rôle essentiel dans les déplacements multimodaux ;
- aux **enjeux d'inclusivité**, en poursuivant les efforts en matière d'accessibilité et en œuvrant pour lever les freins à la pratique de la marche des publics vulnérables.

### 2 - Accidentologie piétonne et sécurisation

L'accidentologie piétonne a baissé de 20 % entre 2019 et 2022. L'objectif est de poursuivre et d'accélérer cette évolution à la baisse pour tendre vers zéro accident piéton grave ou mortel. En matière d'accident graves et mortels, la baisse en nombre d'accidents ayant impliqué au moins un piéton entre 2019 et 2022 est de 36 %. 75 % des accidents impliquant des piétons et 91 % des accidents graves et mortels résultent d'un conflit avec un véhicule motorisé.

## Les moyens pour atteindre ces objectifs sont donc à chercher :

- Dans les mesures d'apaisement de la circulation motorisée : réduction du trafic, réduction des limites de vitesse, augmentation des secteurs à priorité piétonne

- Dans des mesures spécifiques vis-à-vis des véhicules lourds, responsable d'une part importante des accidents les plus graves :

- Restriction de circulation et/ou réduction du nombre de véhicules lourds circulant sur le territoire parisien
- Obligation d'équipements spécifiques anti-angle-mort (caisson abaissé, présence d'antéviseur, caméra arrière...)
- Sensibilisation et formation des conducteurs de poids-lourds et de transports en commun

- Dans la sécurisation des cheminements piétons notamment au niveau des traversées de chaussée :

- Dégagement de la visibilité au niveau des traversées piétonnes par suppression du stationnement en amont et en aval des traversée (objectif 2026)
- Augmentation du nombre de traversées pour davantage correspondre aux besoins des piétons
- Réduction de la longueur de traversée et/ou réalisation d'îlot refuge intermédiaire
- Adaptation des cycles de feu pour davantage sécuriser les piétons :
  - Prendre comme vitesse de référence pour temps de vert piéton 0,8 m/s comme le recommande le Cerema pour les usagers lents
  - Réduire au strict minimum le recours à la traversée en deux temps
  - Prolongation du temps de vert piéton et son adaptation au flux piéton
  - Diminution du temps de rouge piéton à une durée maximale de 30 seconde
- Mise aux normes PMR de l'ensemble des traversées (abaissement et bandes podotactiles conformes, sonorisation)
- Déploiement de dispositif d'aide aux déplacements des personnes déficientes visuelles (dispositifs sonores, dispositifs podotactiles)
- Dans des actions de contrôle et de verbalisation organisées par la police municipale afin de protéger les piétons, usagers les plus vulnérables de l'espace public, des comportements à risque de certains automobilistes et cyclistes