

La lettre de



“Ohé, y’a quelqu’un ?”

Vingt mois se sont écoulés depuis les dernières élections municipales, en mars 2008. Une nouvelle adjointe a repris le dossier des déplacements à la mairie de Paris ; deux nouveaux maires d’arrondissement sont arrivés dans le 15ème et le 7ème.

Que s’est-il passé pendant tout ce temps pour les cyclistes dans nos quartiers ? Rien.

A l’heure du bilan de fin d’année, et alors que va se tenir à Copenhague le sommet mondial sur le climat, la colonne “réalisations” est désespérément vide. Des aménagements promis depuis des mois - comme la bande cyclable du quai d’Orsay ou les accroche-vélos devant la bibliothèque Beaugrenelle - n’ont toujours pas vu le jour.

A Vélo 15et7, nous n’avons pourtant pas ménagé nos efforts. Nous avons multiplié les contacts à tous les niveaux : mairie centrale, services de la voirie, mairies d’arrondissement, conseils de quartier. Participé avec beaucoup de bonne volonté à un tas de réunions, en petits ou grands comités. Emis poliment nos points de vue. Présenté des propositions simples et pas chères pour améliorer la circulation à vélo. En retour, nous avons surtout entendu des “oui mais”. “Oui mais on ne peut pas supprimer trop de places de stationnement” ; “oui mais il n’y a plus d’argent dans les caisses” ; “oui mais ce n’est pas de notre ressort”...

Les cyclistes du 15ème et du 7ème en ont assez d’attendre qu’on prenne en compte leurs modestes revendications.

En 2010, ils veulent voir des résultats !

Vélo 15et7 : L’association des cyclistes du 15^{ème} et du 7^{ème} arrondissements

Association loi 1901 déclarée au J.O. du 31.01.1990

6 rue Blomet 75015 Paris

01 43 06 34 73

velo15et7@gmail.com

<http://velo15et7.free.fr>

Projets pour le 15ème et le 7ème :

Depuis le 15 septembre et la présentation par Annick Lepetit de son schéma d'orientation 2010-2020, Vélo 15et7 a avancé sur plusieurs fronts. Selon le bon vieux principe de "l'union fait la force", nous avons confronté nos points de vue de cyclistes avec ceux d'autres associations. Deux exemples : l'un dans le 15ème, l'autre dans le 7ème.

15ème : la rue Blomet

Sur la carte présentée dans le schéma d'orientation, la rue Blomet figure en rouge, entre la rue Lecourbe et la rue de la Convention. Signe que la ville projette d'y faire quelque chose pour les vélos... Mais quoi ? Quand ? Comment ? Pour faire avancer ce projet, nous nous sommes rapprochés de l'association la plus active dans ce secteur : Blomet paradiso. Cette association, créée en 2003, regroupe une centaine d'habitants, de commerçants, d'artistes et d'artisans du quartier Blomet. Elle dénonce depuis sa création "une circulation automobile incompatible avec la vie de quartier", la vitesse excessive et l'étroitesse des trottoirs dans cette rue à taille humaine, où se trouvent de nombreuses écoles et établissements sportifs.

Les idées de Vélo 15et7 sont en phase avec les projets d'urbanisme actuellement portés par Blomet paradiso : place du général Beuret, allée verte entre le square Adolphe Chérioux et le square Saint Lambert...



Ensemble, nous allons poursuivre nos efforts auprès de la mairie centrale et de la mairie d'arrondissement, afin que la rue Blomet devienne un itinéraire de choix pour les cyclistes. Avec, au minimum, une vitesse limitée à 30 km/h et un double-sens cyclable.

Nous espérons que le sujet sera porté début 2010 à l'ordre du jour des deux conseils de quartier concernés : Saint Lambert et Cambronne-Garibaldi.

En parallèle, dans ce secteur, nous allons continuer à oeuvrer pour un réel aménagement cyclable des deux grands axes qui traversent le 15ème dans le sens banlieue-centre de Paris - les rues Lecourbe et Vaugirard - Dans ces deux rues à sens unique et à grosse fréquentation automobile, de simple couloirs de bus ouverts aux vélos n'offrent pas une sécurité suffisante aux cyclistes. Il faudrait au minimum que ces couloirs soient élargis et séparés de la circulation automobile. Et -pourquoi pas ?- qu'un contre-sens cyclable, séparé de la circulation, soient aménagés rue Lecourbe (voir notre lettre 102).

l'union fait la force

7ème : le Champ de Mars

Début novembre, Vélo 15et7 a participé à plusieurs réunions dans le 7ème arrondissement. L'un des sujets d'actualité : l'aménagement du Champ de Mars, aujourd'hui dépassé par l'afflux de touristes (22 millions par an !). Ce projet serpent de mer fait l'objet de propositions très intéressantes, formulées par l'Association des amis du Champ de Mars.

Selon cette association, fondée en 1995, la circulation, dans le jardin et ses abords, est à revoir entièrement. Parmi ses propositions, auxquelles nous souscrivons entièrement :

- transformer le pont d'Iéna en espace piéton, avec seulement deux voies de circulation, réservées aux bus, calèches et vélos (ouvertes aux voitures uniquement la nuit)
- réserver le quai Kennedy et le quai de Grenelle aux bus, taxis, calèches et vélos.
- créer des pistes cyclables pour la traversée du Champ de Mars.

A ces propositions, nous avons ajouté notre grain de sel.

Actuellement, les cyclistes roulent un peu partout sur le Champ de Mars, bien que cela soit interdit. Côté Seine, la bande marquée au sol est le plus souvent occupée par des voitures en stationnement ou des touristes qui débordent du trottoir.

Nos propositions complémentaires :

- L'avenue de la Motte Picquet figure parmi les projets d'aménagement du schéma directeur 2010-2020, conformément à nos souhaits.
- En outre, les deux petites rues parallèles à Suffren et Bourdonnais, côté jardin, pourraient offrir un itinéraire bis très intéressant pour les vélos. Mais actuellement elles sont en sens unique, tête bêche, et se terminent en cul de sac côté Seine.

Notre idée serait d'autoriser les vélos à les emprunter à double sens, en réduisant la circulation à 30km/h et les prolonger au nord par une petite bande cyclable qui permettrait de rejoindre le quai Branly.

Et aussi... la place Fontenoy

Nous avons également échangé avec l'association Saxe Breteuil Aménagement, à propos du réaménagement de la Place Fontenoy, lors du conseil de quartier Ecole Militaire du 7 novembre. Cette association porte depuis longtemps un projet de réfection de cette place, très empruntée par les cyclistes, pour lequel l'Hôtel de Ville a donné son accord. Le hideux monument commémoratif, qui gêne la visibilité au carrefour, serait déplacé. Un premier pas, espérons-le, vers un véritable aménagement cyclable de l'avenue de Lowendal...



Les Brèves :

La généralisation du double sens cyclable

Malgré un silence assourdissant à l'époque où il a été adopté dans le cadre du code de la rue, on commence à entendre parler du décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008. Un point concerne particulièrement les cyclistes, la généralisation des double-sens cyclables.

Dans les zones 30 et les futures zones de rencontre, « toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police ».

Le décret précise que pour les zones 30 existantes, les dispositions concernant le double-sens cycliste devront être appliquées avant le 1er juillet 2010.



Le vélo électrique passe la vitesse supérieure

Le vélo à assistance électrique est particulièrement adapté aux cyclistes qui effectuent régulièrement des trajets longs, qui doivent grimper des pentes, ou qui pour des raisons diverses ne peuvent pas pédaler longtemps avec un vélo classique.

Le Conseil de Paris a voté une délibération concernant la subvention à l'achat de vélos électriques, subvention qui s'élève à 25 % du prix d'achat TTC d'un vélo neuf, le gain pouvant s'élever jusqu'à 400 €. Elle concerne tous les Parisiens, ainsi que les commerçants, artisans et réparateurs implantés à Paris. Ces derniers peuvent cumuler jusqu'à 10 subventions.

L'Agenda :

Samedi 21 novembre à 18h: réunion mensuelle ouverte à tous au bureau d'Hélène. Nous contacter par mail ou téléphone pour l'adresse exacte.

Lundi 21 décembre à 18h, à l'auditorium de l'Hôtel de Ville de Paris, 5 rue Lobau, se tiendra une conférence *De l'émancipation des femmes à Vélib' : le siècle de la bicyclette. Usages sociaux et enjeux économiques du vélo, des origines au début du XXIème siècle.*