



**2012 DVD 18** Approbation du programme 2012 d'aménagements cyclables dans le cadre du plan Vélo et de l'aménagement des berges de la Seine, et demande des subventions correspondantes.

## **PROJET DE DÉLIBÉRATION**

### **EXPOSÉ DES MOTIFS**

Mesdames, Messieurs,

La municipalité parisienne a engagé une politique d'aménagement de l'espace public dans le but de réduire les nuisances et avec pour principaux objectifs l'amélioration du cadre de vie et la maîtrise de l'usage de la voiture. Ainsi, la réalisation d'aménagements cyclables où les déplacements à vélo sont favorisés se révèle un élément essentiel de la mise en œuvre de cette politique.

Afin de poursuivre la réalisation du réseau cyclable parisien, le Conseil de Paris a adopté à l'unanimité un schéma d'orientation pour le développement du vélo à Paris par la délibération 2010 DVD 97 des 7 et 8 juin 2010. Ce schéma d'orientation définit le cadre de la politique cyclable de la Ville de Paris pour la période 2010-2020, en cohérence avec le Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France. Il fixe des objectifs ambitieux nécessitant la poursuite d'une action volontariste de la municipalité, afin de lever les obstacles qui demeurent à l'usage du vélo et d'accompagner son développement. Ainsi, d'ici 2020, le réseau d'aménagements cyclables sera porté à 800 km avec pour objectif de multiplier par deux la pratique du vélo à Paris.

Le Conseil Régional d'Ile de France contribue également au développement d'un réseau maillé et continu de liaisons cyclables à l'échelle régionale en co-finançant les aménagements favorisant le développement des déplacements non motorisés et en particulier des aménagements de liaisons douces : bandes et pistes cyclables, zones 30, voies vertes, stationnement vélos.

Jusqu'à présent, la Région a subventionné les aménagements cyclables au travers des « contrats de réseau vert », passés avec les collectivités locales sur la base d'une programmation pluriannuelle. Par délibération 2009 DVD 101, votre assemblée a approuvé le 4ème et dernier contrat passé par la Ville de Paris, ainsi que le contenu de la première tranche. Les années suivantes, vous avez approuvé par les délibérations 2010 DVD 33 et 2011 DVD 15 les opérations éligibles aux subventions dans le cadre des deuxième et troisième tranches du contrat.

Pour une meilleure efficacité, la Région a désormais décidé d'orienter son action vers une implication ponctuelle et ciblée sur des opérations répondant aux objectifs définis, et de mettre en place un système de subvention projet par projet.

La Région souhaite accompagner la constitution de réseaux cyclables locaux des collectivités locales : création de nouvelles zones 30, doubles sens cyclables dans les voies à sens unique, et contribue également à la réalisation d'un maillage cyclable structurant d'échelle régionale. Elle subventionne à ce titre les itinéraires inscrits au schéma d'orientation pour le développement du vélo à Paris. Les projets éligibles aux subventions de la Région s'organisent en trois axes :

- itinéraires et équipements cyclables permettant de compléter le réseau cyclable structurant principal, de développer l'accès aux réseaux de transport public, d'améliorer les circulations douces, de compléter la trame verte et bleue d'Ile de France l'aménagement de coulées vertes notamment le long des voies d'eau, de proposer des espaces de stationnement vélos.

- réalisation de véloroutes régionales et voies vertes
- soutien aux expérimentations de projets innovants en faveur des déplacements cyclables.

Le projet de délibération qui vous est présenté aujourd'hui a pour objet l'approbation du programme 2012 d'aménagements cyclables, qui comprend la poursuite du réseau structurant défini par le schéma vélo (mise en oeuvre de l'axe Est-Ouest notamment), des projets liés à l'aménagement des berges de la Seine, un programme de liaisons interquartiers, et l'expérimentation de l'autorisation pour les cyclistes de tourner à droite ou aller tout droit à certains carrefours à feux. L'essentiel de ce programme est éligible aux subventions de la Région Ile de France

## **1. Aménagement des berges de la Seine**

La reconquête des berges de Seine prévoit l'aménagement de continuités de parcours piétons et cyclistes le long du fleuve. Les quais bas seront rendus aux piétons (fermeture totale à la circulation automobile de la voie express rive gauche, aménagement de la voie Georges Pompidou en boulevard urbain). La continuité cyclable, déjà largement réalisée, sera poursuivie sur les quais hauts.

Les aménagements prévus sur la rive gauche de la Seine : piétonisation de la Voie Express Rive Gauche et aménagements cyclables sur le quai haut, sont éligibles aux subventions de la Région Ile de France.

### **▲ Piétonisation de la Voie Express Rive Gauche et de ses rampes d'accès – 7ème**

Cette portion des berges de la Seine, actuellement ouverte à la circulation automobile depuis le pont Royal jusqu'à son débouché sur le quai Branly sur un linéaire de 2,3 km, va être fermée à la circulation automobile et piétonisée. L'espace reconquis aura le statut d'aire piétonne. Les piétons y seront donc prioritaires et les vélos pourront y circuler à l'allure du pas

Les travaux consistent à déséquiper certaines installations spécifiques à l'automobile : glissières, chasse-roue, marquage horizontal, marquage vertical et à aménager les berges (sols, murs, éclairage) ainsi que les rampes d'accès depuis les quais hauts afin de les rendre praticables par les piétons et les rendre accessibles aux PMR.

L'aménagement est éligible à une subvention de la Région au titre de la fonction cyclable de la trame bleue et verte de l'Ile de France, sur la base d'un linéaire de 2 300 m.

### **▲ Liaison cyclable quai Anatole France et quai d'Orsay – 7ème**

L'objectif est d'assurer un lien entre les aménagements faits sur le quai bas dans le cadre du projet de reconquête de la voie express rive gauche et les quais hauts. En effet, les cyclistes circuleront à double sens sur le quai bas et pourront remonter les rampes d'accès à contre sens pour rejoindre les quais hauts et les ponts.

L'aménagement emprunte les rampes d'accès à la berge de Seine ainsi que les quais hauts. Le linéaire est de 1 200 m environ.

### **▲ Pont Royal – 1<sup>er</sup> et 7<sup>ème</sup>**

L'objectif est d'assurer une liaison cyclable entre la rive gauche et la rive droite de la Seine en passant par le Pont Royal.

L'aménagement consiste à réaliser une bande cyclable dans le sens rive gauche vers rive droite, avec un sas vélo au débouché du Pont sur le Quai François Mitterrand. Les deux files de circulation actuelles sont maintenues. Le linéaire de l'aménagement est de 130 m environ.

▲ **Itinéraire en rive droite de la place de la Concorde à l'Hôtel de Ville par les Quais des Tuileries, du Louvre, de la Mégisserie, de Gesvres, de l'Hôtel de Ville – 1er et 4ème**

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable continu le long des berges de la Seine entre la Place de la Concorde et l'Hôtel de Ville. Cet itinéraire reliera les aménagements existants Cours La Reine à l'ouest et quai de l'hôtel de Ville à l'est.

Le linéaire est de 2 600 m environ dont 1 300 m sont subventionnables par la Région. Les couloirs bus ouverts aux cyclistes sont exclus de la subvention.

▲ **Avenue de New York – 16ème**

L'objectif est d'assurer une continuité cyclable dans le sens est - ouest depuis la place de l'Alma jusqu'à la place de Varsovie, en complément de la piste unidirectionnelle déjà existante dans l'autre sens. L'aménagement emprunte l'avenue de New York du côté bâti. Il s'agit de créer alternativement une bande cyclable sur chaussée et une piste cyclable sur trottoir suivant les largeurs disponibles sur les trottoirs. Le linéaire d'aménagement est de 800 m environ.

▲ **Quai François Mauriac – 13ème**

L'objectif est d'assurer un aménagement complémentaire entre Pont de Tolbiac et Pont de Bercy en créant une liaison entre ces deux Ponts dans chaque sens de circulation. L'aménagement consiste en une bande cyclable dans le sens Tolbiac vers Bercy et une piste cyclable dans l'autre sens avec suppression du stationnement. Le nombre de files de circulation est maintenu à 2 x 2 files. Le linéaire aménagé est de 1400 m environ.

Récapitulatif des aménagements des berges de Seine

	Aménagements	Type d'aménagement	Coût en € TTC	Coût en € HT	Montant HT éligible à subvention	Subvention maximum escomptée
7	Piétonisation de la Voie Express Rive Gauche et de ses rampes d'accès	Aménagement des berges	2 019 739	1 688 744,98	1 403 000	701 500
1/7	Pont Royal	Bande cyclable	20 000	16 722,41	16 700	8 350
1	Quais des Tuileries / du Louvre / de la Mégisserie / de Gesvres / de l'hôtel de Ville (de Concorde à Hôtel de Ville)	Bande + couloir bus	424 580	352 006,69	332 000	166 000
7	Quai Anatole France et quai d'Orsay	piste	81 926	68 500,00	68 500	34 250
13	Quai François Mauriac	Bande + piste	200 000	167 224,08	167 200	83 600
16	Avenue de New-York	Bande + piste	36 777	30 750,00	30 750	15 375
		<b>Total</b>	<b>2 783 022</b>	<b>2 326 941,47</b>	<b>2 018 150</b>	<b>1 009 075</b>

Ces aménagements sont éligibles aux subventions de la Région Ile de France au taux de 50% du coût hors taxes des opérations, dans la limite des plafonds de dépense subventionnable.

**2. Poursuite du réseau structurant**

2012 verra la réalisation d'une nouvelle liaison continue traversant Paris d'est en ouest nécessitant divers aménagements en particulier la traversée de places et carrefours :

### ► **Avenue de Nogent – Bois de Vincennes**

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable avenue de Nogent entre l'avenue de la Belle Gabrielle et la route Circulaire formant la partie l'extrémité du nouvel axe cyclable est-ouest. L'aménagement emprunte l'avenue de Nogent.

Il consiste en une bande cyclable continue de chaque côté de la chaussée sur un linéaire total de 1 500 m.

### ► **Place de la Concorde – 1<sup>er</sup> et 8<sup>ème</sup>**

Cet aménagement fait la liaison entre la piste de la rue de Rivoli et la piste sur trottoir quai des Tuileries et les liaisons cyclables du Port et du Pont de la Concorde. Le linéaire est de 470 m au total dont 250 m de création, le tout étant subventionnable par la Région.

### ► **Place de l'Alma – 8<sup>ème</sup>**

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable place de l'Alma de manière à créer une liaison avec la piste unidirectionnelle sur trottoir côté Seine avenue de New York, et la piste bidirectionnelle sur trottoir côté Seine Cours Albert Ier . Le linéaire d'aménagement est de 420 m au total.

### ► **Place du Trocadéro – 16<sup>ème</sup>**

L'objectif est de faciliter et sécuriser la traversée de la place du Trocadéro de manière à créer une liaison avec la piste sur chaussée avenue Georges Mandel et l'avenue du Président Wilson (couloir bus). Cet aménagement permettra d'assurer une continuité cyclable entre la porte de la Muette et la Seine (place de l'Alma). L'aménagement emprunte le demi anneau Nord de la place du Trocadéro en traversant les avenues d'Eylau, Raymond Poincaré, Kléber et du Président Wilson.

Il s'agit de créer une prolongation de la piste cyclable de l'avenue Georges Mandel qui suivrait le Nord de la place du Trocadéro. De l'avenue George Mandel à l'avenue du Président Wilson une piste bidirectionnelle protégée est prévue.

Le linéaire global de cet aménagement est de 200 m.

### ► **Place de Colombie – 16<sup>ème</sup>**

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable place de Colombie de manière à créer une liaison avec la piste sur chaussée de l'avenue de Saint Cloud ou celle de l'allée des Fortifications (Bois de Boulogne), et la piste cyclable avenue Henri Martin . Cet aménagement permettra d'assurer une continuité cyclable entre le Bois de Boulogne (porte de la Muette) et la Seine (place de l'Alma). L'aménagement traverse la place de Colombie entre l'allée des Fortifications et l'avenue Henri Martin.

Il constituera une prolongation de la piste cyclable de l'avenue de Saint Cloud (Bois de Boulogne) : de l'allée des Fortifications à l'avenue du maréchal Maunoury il s'agira d'une piste avec séparateur qui se prolongera par une bande décalée le long du stationnement jusqu'au feu.

Un marquage au sol accompagnera la traversée de la place, puis une bande cyclable d'1,20 m de large permettra de rejoindre l'avenue Henri Martin.

Le linéaire de cet aménagement représente 280 m au total.

Le programme 2012 prévoit également :

### ► **Rue Amelot - 11<sup>ème</sup>**

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable parallèle à la partie Est des grands boulevards, entre les places de la République et de la Bastille. L'aménagement emprunte la rue du Pasteur Wagner entre le boulevard Richard Lenoir et la rue Amelot, puis la rue Amelot entre la rue du Pasteur Wagner et le Boulevard Voltaire.

Le projet consiste à réaliser une piste cyclable sur la rue Amelot entre les rues Oberkampf et du Pasteur Wagner, et un double sens sans marquage continu sur le reste du tronçon.

Le linéaire global est de 1 200 m.

Cette opération, qui n'est pas inscrite au Schéma Directeur, ne pourra donc pas être subventionnée par la Région.

#### ▲ Porte de Charenton - 12ème

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable rejoignant l'aménagement existant avenue de Gravelle d'une part, et les aménagements prévus boulevard Poniatowski dans le cadre du tramway T3 d'autre part. L'aménagement emprunte l'avenue de la porte de Charenton, entre l'avenue de Gravelle et la route des Fortifications. La partie Nord-Ouest de l'avenue de la porte de Charenton fait partie du secteur réalisé dans le cadre des travaux du tramway. L'aménagement proposé est une piste bidirectionnelle sur trottoir.

Le linéaire total d'aménagement est de 340 m.

#### ▲ Boulevard Malesherbes- avenue de Villiers - 17ème

Cet aménagement fait partie de l'itinéraire cyclable reliant la place de la Concorde à la Porte de Champerret, dont une première tranche entre la place de la Concorde et le boulevard de Courcelles a été réalisée dans le cadre du programme 2009.

Dans le cadre du programme 2012, il s'agit de créer une prolongation de la bande cyclable existante dans les deux sens du boulevard de Courcelles à la Porte de Champerret..

Cette prolongation emprunte le boulevard Malesherbes jusqu'à la place du Général Catroux puis l'avenue de Villiers en passant par la place du Maréchal Juin. De la place du Maréchal Juin à la porte de Champerret l'aménagement emprunte le couloir bus existant, dans l'autre sens une bande cyclable unidirectionnelle est créée.

Des bandes décalées seront instaurées systématiquement le long du stationnement dès que la largeur de la voie le permet.

Le linéaire global d'aménagement est de 2 500 m.

#### Récapitulatif des itinéraires cyclables :

	Lieu	Type d'aménagement	Coût en € TTC	Coût en € HT	Montant HT éligible à subvention	Subvention maximum escomptée
1 et 8	Place de la Concorde	carrefour	200 000	167 224,08	167 224	83 612
8	Place de l'Alma	carrefour	100 000	83 612,04	83 612	41 806
11	Rue Amelot	piste	350 000	292 642,14	Non éligible	0
12	Porte de Charenton	piste	210 000	175 585,28	175 585	87 793

12	Avenue de Nogent (bois de Vincennes)	piste	450 000	376 254,18	376 254	188 127
16	Place du Trocadéro	carrefour	240 000	200 668,90	122 000	61 000
16	Place de Colombie	piste	160 000	133 779,26	133 779	66 890
17	Boulevard Malesherbes – avenue de Villiers	bande	560 000	468 227,42	468 227	234 113
<b>Total</b>			<b>2 270 000</b>	<b>1 897 993,31</b>	<b>1 526 681</b>	<b>763 341</b>

La majorité de ces itinéraires sont éligibles aux subventions de la Région Ile de France, au taux de 50 % du coût hors taxes des opérations, dans la limite des plafonds de dépense subventionnable.

### **3. Liaisons inter quartiers.**

Ce programme, établi en concertation avec les Maires d'arrondissements, comprend les aménagements suivants :

#### **▲ Liaison entre le métro Pyramides et le métro Quatre Septembre par les rues Ventadour, Méhul, Dalayrac, Marsolier et Monsigny – 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup>**

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable à double sens le long des rues de Ventadour, Dalayrac et Marsolier, sans aménagement rue Méhul déjà à double sens de circulation, rue Monsigny à sens unique avec du stationnement bilatéral dont la largeur est insuffisante pour faire un marquage continu.

Cet aménagement fait office de liaison avec les itinéraires cyclables déjà aménagés qu'il dessert, à savoir le couloir bus ouvert aux vélos avenue de l'Opéra, celui rue des Petits Champs et le couloir bus ouvert aux vélos de la rue du Quatre Septembre. Il s'agit principalement d'un double sens cyclable sans marquage continu avec mise en zone 30 qui contourne le bâtiment de la Banque de France par la droite. Vers le nord il rejoint la rue du Quatre Septembre par la rue Monsigny, et vers le sud il rejoint l'avenue de l'Opéra par la rue Méhul à double sens puis la rue Ventadour.

Le linéaire d'aménagement est de 240 m environ de double sens cyclable et 210 m sans aménagement (voies à double sens). Cette opération n'est pas éligible aux subventions de la Région.

#### **▲ Liaison entre le métro Belleville et le lycée professionnel Gustave Ferrié par le boulevard de la Villette, la rue Vicq d'Azir– 10<sup>ème</sup>**

Le projet consiste à réaliser une liaison cyclable entre le Métro Belleville et le lycée professionnel Gustave Ferrié en passant par le boulevard de la Villette puis par la rue Vicq d'Azir.

Le boulevard de la Villette entre la rue du Faubourg du Temple et la rue Vicq d'Azir est déjà aménagé, ainsi que la rue Vicq d'Azir entre le boulevard de la Villette et l'avenue Claude Vellefaux.

La liaison proposée permettra de relier ces 2 aménagements et sera prolongée jusqu'au lycée professionnel Gustave Ferrié situé rue des Écluses Saint Martin. Elle sera assurée par une piste sur trottoir dans la traversée du boulevard de la Villette et par un contre sens, sans marquage continu, rue Vicq d'Azir entre l'avenue Claude Vellefaux et la rue Juliette Dodu.

Le linéaire de l'aménagement est d'environ 12 m pour la piste sur trottoir et 120 m pour le contre sens sans marquage continu.

#### **▲ Liaison entre le métro rue Saint-Maur et le métro Goncourt – 11<sup>ème</sup>**

La rue Saint Maur a déjà été aménagée avec un double sens cyclable dans sa partie située dans le 10ème arrondissement. L'objectif du projet consiste à poursuivre la logique de cet itinéraire jusqu'à l'avenue de la République dans le 11ème arrondissement.

L'aménagement propose la mise en place d'un double sens sans marquage continu entre la rue du Faubourg du Temple jusqu'à l'avenue de la République sur un linéaire d'environ 750 m.

#### ► **Liaison entre le métro Chaligny Faidherbe et la piste Seine par les rues de Rambouillet et Villiot – 12ème**

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable à double sens rue de Rambouillet. Cet aménagement permet de relier l'Avenue Daumesnil à la rue de Bercy puis au quai de la Râpée, sans passer par le boulevard Diderot ou le boulevard de Bercy. Il permet un meilleur maillage des itinéraires cyclables de l'arrondissement.

L'aménagement emprunte la rue de Rambouillet entre l'avenue Daumesnil et la rue de Chalon et sera constitué d'une bande décalée le long du stationnement avec mise en zone 30.

Le linéaire aménagé est de 400 m environ.

#### ► **Liaison entre les métros Saint-Jacques et Glacière et le lycée Emile Dubois – 14ème**

Cet aménagement a pour objectif de relier l'avenue René Coty et la zone 30 Tombe-Issoire au boulevard saint-Jacques et aux stations de métro Saint-Jacques et Glacière, pour mieux desservir le lycée Emile Dubois. Trois aménagements sont proposés :

- double sens cyclable boulevard Saint Jacques côté impair de l'autre côté du bâti de la rue Ferrus à la rue Dareau. La piste sera protégée par un séparateur sur chaussée et sera constituée d'un marquage au sol sur trottoir et aura une longueur de 100m.
- double sens cyclable rue Dareau entre le boulevard Saint-Jacques et l'avenue René Coty. Il s'agira d'une bande décalée le long du stationnement d'une longueur de 450m.
- double sens cyclable rue Emile Dubois entre la rue Dareau et la rue de la Tombe-Issoire. Il s'agira d'un double sens sans marquage continu d'un linéaire de 190 m

#### ► **Liaison entre la gare Montparnasse et la place des Martyrs du lycée Buffon par les rues André Gide et Georges Duhamel– 15ème**

L'aménagement a pour objectif de créer une liaison cyclable entre le boulevard Pasteur et la rue de la Procession. Il améliorera la desserte cyclable de la gare Montparnasse depuis le sud.

L'aménagement empruntera la rue André Gide et la rue Georges Duhamel. Il s'agira d'une bande cyclable décalée le long du stationnement pour la rue André Gide et d'un double sens cyclable sans marquage continu pour la rue Georges Duhamel avec limitation à 30 km/h de la vitesse. Le linéaire est de 420 m.

#### ► **Liaisons de desserte du lycée Janson de Sailly– 16ème**

Les aménagements proposés permettront de relier les deux zone 30 Cortambert et Eylau qui sont séparées par l'avenue Georges Mandel qui comporte également une piste cyclable dans chaque sens. Ils favoriseront la desserte du lycée Janson de Sailly voisin. Il s'agit de permettre la traversée de l'avenue Georges Mandel et de l'allée Maria Callas en mettant en place un simple marquage au sol. Le linéaire aménagé est de 45 m.

### ▲ Liaison entre la place du général Catroux, lycée Carnot et place Wagram– 17ème

L'objectif est d'aménager un itinéraire cyclable sur le boulevard Malesherbes depuis la place du Général Catroux jusqu'à la Porte d'Asnières. De la place de la Concorde jusqu'au boulevard de Courcelles, cet aménagement a été réalisé dans le cadre du programme vélo 2009. Cet itinéraire de prolongation constitue une autre option sur le boulevard Malesherbes jusqu'à la Porte d'Asnières.

L'aménagement consiste à créer une bande cyclable décalée dans les deux sens, dans les tronçons non équipés de couloir bus ouvert aux vélos (les couloirs existants vont du boulevard Péreire vers la porte d'Asnières dans le sens Sud Nord, et de la porte d'Asnières vers la rue Nicolas Choquet dans l'autre sens). L'itinéraire contourne la place Wagram, moitié par piste sur le trottoir moitié par bande sur la chaussée.

Le linéaire total de l'aménagement est de 1240 m.

### ▲ Liaison entre le lycée Colbert, gare Eole, métro porte de la Chapelle– 18ème

L'objectif est d'aménager une liaison cyclable du boulevard de la Chapelle au rond point de la Chapelle : un itinéraire cyclable à double sens (DSC) le long du square Louise de Marillac et rue Philippe de Girard du Boulevard de la Chapelle à la rue Riquet. Il est prévu également en option une liaison avec DSC rue Pajol du square Louise de Marillac jusqu'à la place Hébert. Ce DSC emprunte l'itinéraire de la Traverse 17/18 du boulevard de la Chapelle à la rue Riquet; sans aménagement rue Pajol de la rue Riquet à la place Hébert et poursuivre en DSC par la rue Boucry de la place Hébert à la rue de la Chapelle.

L'aménagement emprunte des rues déjà limitées à 30 km/h. Les débits enregistrés sur ces voies sont très faibles et acceptables pour un double sens cyclable sans marquage continu. Il s'agit de double sens cyclables sans marquage continu avec mise en zone 30 le cas échéant, représentant un linéaire de 1 400m environ, dont 400 m, rue Pajol de la rue Philippe de Girard à la rue Riquet, seront aménagés dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine.

### ▲ Liaison rue Orfila – 20ème

Le projet consiste à réaliser une liaison cyclable inscrite à l'intérieur du quartier vert Sorbier, en zone 30, entre les rues des Pyrénées et Pelleport. La rue Orfila est déjà aménagée avec un double sens cyclable en amont de la rue des Pyrénées, et la rue du Surmelin, qui prolonge la rue Orfila à l'Est de la rue Pelleport, est également équipée d'un itinéraire cyclable.

La liaison proposée permettra de relier ces deux aménagements et sera assurée par une bande cyclable à contre sens. Le linéaire de l'aménagement est d'environ 400 m.

Lorsqu'elles nécessitent des aménagements (doubles sens avec marquage, bandes cyclables, pistes), les liaisons interquartiers sont éligibles aux subventions de la Région, au taux de 50% du coût HT. Les doubles sens sans marquage continu sont exclus du champ de la subvention.

Le tableau ci-après récapitule les liaisons et l'éligibilité des opérations aux subventions.

noms des voies	nature de l'aménagement	Linéaire en mètres	Coût en € TTC	Montant HT éligible à subvention	Subvention maximum escomptée
----------------	-------------------------	--------------------	---------------	----------------------------------	------------------------------



<b>Entre métro Pyramides et métro Quatre Septembre par rues Ventadour, Méhul, Dalayrac, Marsolier et Monsigny – 1<sup>er</sup> et 2<sup>ème</sup></b>					
Rue de Ventadour	DSC sans aménagement avec feu vélo sur Opéra	80	10 000	Non éligible	0
Rues Méhul, Dalayrac, Marsolier	pas d'aménagement	210 pour mémoire			
Rue Monsigny	DSC sans aménagement avec feu vélo sur Quatre Septembre	160			
<b>Entre métro Belleville et lycée professionnel Gustave Ferrié par le bd de la Villette, la rue Vicq d'Azir– 10ème</b>					
Bd de la Villette,	déjà aménagé				2 700
traversée du terre-plein central	piste sur trottoir, dans la traversée	12	12 000	5 400	
Vicq d'Azir de l'av.Claude Vellefaux à rue Grange aux belles	DSC sans aménagement	120	15 000	Non éligible	
<b>Entre le métro rue Saint-Maur et le métro Goncourt – 11ème</b>					
rue Saint-Maur	DSC sans aménagement	750	30 000	Non éligible	0
<b>Entre métro Chaligny Faidherbe et piste Seine par les rues de Rambouillet et Villiot – 12ème</b>					
rue de Rambouillet entre l'avenue Daumesnil et la rue Barthes	bande cyclable en décalé	140	50 000	41 806	20 903
Rue de Rambouillet entre Barthes et Chalon	séparateur	80			
rue de Rambouillet entre rue de chalon et rue de Bercy	bandes cyclables de part et d'autre	400			
Rue Villiot, Rue de Chaligny	pas d'aménagement				
<b>Entre les métros Saint-Jacques et Glacière et le lycée Emile Dubois – 14ème</b>					
Boulevard Saint-Jacques,	Aménagement avec séparateur	100	105 000	84 792	43 896
rue Dareau,	bande cyclable	450			
rue Emile Dubois,	DSC sans aménagement	190		Non éligible	
<b>Entre gare Montparnasse et place des Martyrs du lycée Buffon par rues André Gide et Georges Duhamel– 15ème</b>					
Rue André Gide	DSC avec marquage continu	240	73 000	61 036	30 518
Rue Georges Duhamel	DSC sans marquage	180		Non éligible	
<b>Desserte du lycée Janson de Sailly– 16ème</b>					
Rue Greuze	piste sur terre-plein central, Georges Mandel	15	40 000	20 250	10 125
Rue Scheffer		15			
Rue Decamps		15			
<b>Entre la place du général Catroux, lycée Carnot et place Wagram– 17ème</b>					
Boulevard Malesherbes	bandes cyclables et pistes sur trottoir	1240	75 000	62 709	31 354,50
<b>Liaison entre le lycée Colbert, gare Eole, métro porte de la Chapelle– 18ème</b>					
Square Louise De Marillac	DSC sans aménagement	70	65 000	Non éligible	0
Philippe de Girard du boulevard de la Chapelle à la rue Pajol	DSC sans aménagement	230			
Pajol de Ph. de Girard à Riquet	aménagement prévu dans cadre de l'opération de rénovation urbaine	400 pour mémoire			
Pajol de rue Riquet à place Hébert	DSC sans aménagement	350			
Boucry de place Hébert à rue de la Chapelle	DSC sans aménagement	350			
<b>Liaison rue Orfila – 20ème</b>					
Rue Orfila	piste avec séparateur	400	25 000	20 903	10 451,50
<b>TOTAL</b>			<b>500 000</b>	<b>299 896</b>	<b>149 948</b>

#### **4. Expérimentation du tourne à droite des vélos aux feux tricolores**

Le décret 2010-1390 du 12 novembre 2010 ouvre la possibilité de mettre en place, soit par panneaux, soit par signal lumineux spécifique, une signalisation permettant aux cycles de franchir un feu rouge en cédant le passage aux piétons et aux véhicules régulièrement engagés.

La Ville de Paris, dans le cadre de son action de promotion de l'usage du vélo, souhaite expérimenter cette autorisation donnée aux cyclistes.

Compte tenu des expériences menées en particulier à Strasbourg et Bordeaux, l'utilisation d'un panneau plutôt qu'un signal lumineux apparaît plus opportune. En effet, l'expérience a montré que l'ajout d'une signalisation lumineuse spécifique aux cyclistes peut être source de confusion pour les automobilistes.

Le principe d'une telle signalisation a été acté lors d'une réunion à la Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routière le 6 Janvier 2011.

Une fois cette délibération adoptée par le Conseil une nouvelle demande d'autorisation sera faite auprès de la DSCR afin de lancer l'expérimentation telle que décrite dans le dossier technique joint. La Ville mettra en place ce dispositif, et mènera une évaluation des comportements des différentes catégories d'usagers ainsi que des nouveaux conflits susceptibles d'apparaître (vélos / piétons et vélos / véhicules) sur un secteur spécifique. Le but est de définir un guide d'aménagement listant les cas où la mise en place d'un tel signal ne serait pas adaptée ou dangereuse.

Le premier volet de l'expérimentation consistera donc à équiper 15 carrefours situés au niveau de deux zones 30 existantes Verdun – Lancry, 10ème arrondissement. Une attention toute particulière sera apportée à certains carrefours, de manière à déposer les signaux correspondants dès la moindre constatation de comportements dangereux.

En fonction des premiers résultats de l'enquête, le deuxième volet de l'expérimentation concernera la mise en place du dispositif sur l'ensemble des 69 zones 30 parisiennes, avec un suivi spécifique en termes d'accidentologie.

Les conclusions de l'expérimentation doivent à terme permettre de généraliser, une fois la réglementation actée, la mise en place de la mesure sur l'ensemble des carrefours à feux parisiens.

Le coût de l'expérimentation est estimé à 550 000 € TTC, selon le détail suivant :

<b>Expérimentation</b>	<b>Coût en € TTC</b>	<b>Coût en € HT</b>	<b>Subvention d'investissement escomptée</b>	<b>Subvention de fonctionnement escomptée</b>
Installation du dispositif sur zone test	12 000	10 033,44	5 017	
évaluation	50 000	41 806,02	0	20 903
Déploiement sur ensemble des zones	488 000	408 026,76	204 013	
<b>TOTAL</b>	<b>550 000</b>	<b>292 642,14</b>	<b>209 030</b>	<b>20 903</b>

Cette expérimentation est éligible à des subventions d'investissement ou de fonctionnement, en fonction de l'imputation de la dépense, au taux de 50 % du budget total HT du projet.

En conclusion, le montant total des dépenses correspondant au programme 2012 d'aménagements cyclables est évalué à 6 103 022 € TTC (5 102 861,20 € HT) dont 50 000 € TTC (41 806,02 € HT) sur le budget de fonctionnement.

Les dépenses seront imputées sur le budget de la Ville de Paris, au chapitre 23, article 2315, rubrique 822, missions 61000-99-013 et 61000-99-020 du budget d'investissement, et au chapitre 011, article 617, rubrique 820, mission 444 du budget de fonctionnement, au titre de l'exercice 2012, sous réserve de financement.

L'avance de la TVA à la charge de la Ville de Paris, est gagée au budget de fonctionnement au chapitre 021, rubrique 822.

Les recettes escomptées de la Région Ile de France sont estimées à 2 152 297 € (2 131 394 € en investissement et 20 903 € en fonctionnement). Elles seront constatées au budget de la Ville de Paris, au chapitre 13, article 1322, rubrique 822, missions 61000-99-013 et 61000-99-020 du budget d'investissement, et au chapitre 74, article 7472 du budget de fonctionnement.

En conclusion, je vous demande :

- d'approuver les programmes 2012 d'aménagements cyclables dans le cadre du plan Vélo et de l'aménagement des berges de la Seine
- de m'autoriser à solliciter les subventions correspondantes auprès du conseil régional d'Ile-de-France, et à prendre toute décision en résultant.

Je vous prie, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir en délibérer.

Le Maire de Paris



Direction de la Voirie et des Déplacements

**2012 DVD 18** Approbation du programme 2012 d'aménagements cyclables dans le cadre du plan Vélo et de l'aménagement des berges de la Seine, et demande des subventions correspondantes.

**Le Conseil de Paris,  
siégeant en formation de conseil municipal,**

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 2511-1 et suivants,

Vu le projet de délibération 2012 DVD 18 du \_\_\_\_\_ par lequel le Maire de Paris lui demande d'approuver le programme 2012 d'aménagements cyclables dans le cadre du plan Vélo et de l'aménagement des berges de la Seine, et l'autorisation à solliciter les subventions correspondantes auprès du Conseil général d'Ile de France,

Vu l'avis du Conseil du 1<sup>er</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 2<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 4<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 7<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 8<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 10<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 11<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 12<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 13<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 14<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 15<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 16<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 17<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 18<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_  
Vu l'avis du Conseil du 20<sup>e</sup> Arrondissement en date du \_\_\_\_\_

Vu le rapport présenté par Mme Annick LEPETIT au nom de la 3<sup>e</sup> Commission,

### **Délibère**

Article 1 : Le programme 2012 d'aménagements cyclables est approuvé.

Article 2 : Le montant de ce programme est évalué à 6 103 022 € TTC, soit 5 102 861,20 € HT.

Article 3 : Monsieur le Maire de Paris est autorisé à solliciter les subventions correspondantes auprès du conseil régional d'Ile-de-France, et à prendre toute décision en résultant

Article 5 : Les dépenses seront imputées sur le budget de la Ville de Paris, au chapitre 23, article 2315, rubrique 822, missions 61000-99-013 et 61000-99-020 du budget d'investissement, et au chapitre 011, article 617, rubrique 820, mission 444 du budget de fonctionnement, au titre de l'exercice 2012, sous réserve de financement.

L'avance de la TVA à la charge de la Ville de Paris, est gagée au budget de fonctionnement au chapitre 021, rubrique 822.

Les recettes seront constatées au budget de la Ville de Paris, au chapitre 13, article 1322, rubrique 822, missions 61000-99-013 et 61000-99-020 du budget d'investissement, et au chapitre 74, article 7472 du budget de fonctionnement de la Ville de Paris.