



 ÉTUDE

LES BOUCLES CYCLABLES EN HÉRITAGE DES JEUX OLYMPIQUES DE PARIS 2024

DES CONTINUITÉS CYCLABLES DANS LE GRAND PARIS D'ICI 2024

MARS 2020

Réalisée en étroite collaboration avec la Ville de Paris, le département de Seine-Saint-Denis et les 4 EPT : Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Paris Terres d'Envol et Plaine Commune



Cette étude a été réalisée en étroite collaboration avec la Ville de Paris,
le département de Seine-Saint-Denis et les 4 EPT :

Est Grand Paris Grand Est, Paris Terres d'Envol et Plaine Commune.



Directrice de la publication : **Dominique ALBA**

Étude réalisée par : **Clément MARIOTTE**

Sous la direction de : **Patricia PELLOUX**

Cartographie et traitement statistique : **Marcelin BOUDEAU, Clément MARIOTTE**

Photos et illustrations : **Apur sauf mention contraire**

Mise en page : **Apur**

www.apur.org

20P080101

Sommaire

INTRODUCTION	4
1. Les Boucles cyclables olympiques	7
Le tracé des Boucles cyclables olympiques	8
Un maillon du réseau cyclable métropolitain	12
2. Aménager les Boucles cyclables olympiques	19
État des lieux général	20
État des lieux par territoire	30
3. Pratiquer les Boucles cyclables olympiques	53
Promouvoir les Boucles cyclables olympiques	54
Équiper les Boucles cyclables olympiques	58

INTRODUCTION

Saisir l'opportunité des JO pour accélérer des projets communs entre Paris et la Seine-Saint-Denis

En septembre 2017, Paris obtient l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques à Paris en 2024. La dynamique territoriale pour l'accueil des Jeux qui s'était amorcée en phase de candidature se voit alors renforcée par le CIO et l'attribution officielle des Jeux à Paris. En effet, au-delà de l'aspect sportif, les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 sont une opportunité unique pour les territoires, et notamment pour le Nord Est parisien.

Quel héritage laissera l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques et les investissements consentis, à la fois pour les Jeux, les territoires et ses habitants ? Pour répondre à cet enjeu, la Ville de Paris, le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis, et les 4 Établissements Publics Territoriaux de Seine-Saint-Denis (Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est) se sont engagés pour mener ensemble des projets visant le rapprochement entre leurs territoires et profiter des Jeux olympiques et paralympiques pour en accélérer la réalisation.

Une première convention pour mobiliser les acteurs

Un premier engagement s'est concrétisé autour de la signature de la Convention « Jeux Olympiques et Paralympiques, accélérateurs du rapprochement entre Paris et la Seine-Saint-Denis » le 23 juin 2016. Cette première convention avait pour objet d'appuyer la candidature de Paris et de la Seine-Saint-Denis pour les

Jeux de 2024. Elle incarnait le rapprochement des collectivités signataires autour d'un projet commun qui bénéficie aux habitants et prépare le meilleur accueil possible pour les Jeux.

Les collectivités signataires se sont ainsi engagées autour de 38 actions à mettre en œuvre pour l'événement sportif en lui-même, mais aussi pour l'après-JO. Ces actions relevaient à la fois de l'événementiel promotionnel que du champ des politiques publiques, touchant au social, à l'urbain ou à l'environnemental et dans une perspective de long terme.

L'Apur accompagne dans le cadre de son programme partenarial les collectivités sur un certain nombre de ces actions dont les boucles cyclables olympiques, le canal Saint-Denis, les sites de baignade...

Une deuxième convention pour entrer en phase opérationnelle

Après deux ans, le succès de certaines actions et de la coopération a poussé les signataires à renouveler la convention, dans une optique plus opérationnelle. La nouvelle convention, couvrant la période 2019-2024, a été signée le 23 juin 2019.

Dans cette nouvelle convention, 18 actions seront mises en œuvre, articulées autour de 4 axes au cœur de Paris 2024 et marquant l'ambition commune des collectivités pour leurs territoires et leurs habitants : la transition écologique, la continuité urbaine, l'inclusion et la participation.

Contribuer à la construction d'un réseau cyclable métropolitain

Le premier axe de la convention porte sur la transition écologique et inclut un thème fort : les mobilités durables. Au côté d'actions fortes de développement des mobilités durables (réduction des nuisances liées aux infrastructures, développement du Tramway T8 et réaménagement de la Porte d'Aubervilliers) s'inscrit le projet des Boucles cyclables olympiques.

Les Boucles cyclables olympiques incarnent bien l'ambition de la convention Paris – Seine-Saint-Denis 2019-2024 de rapprochement entre Paris et le Département, en le matérialisant à travers un réseau cyclable continu, en desservant tout le territoire tant pour le quotidien que pour une pratique sportive ou de loisirs.

Les objectifs des Boucles cyclables olympiques sont les suivants :

- **Réaliser un réseau cyclable structurant desservant les sites olympiques, les aéroports internationaux et maillant les territoires ;**
- **Valoriser cet itinéraire auprès des habitants pour le faire connaître et le pratiquer ;**
- **Favoriser les mobilités actives et la pratique du vélo** (et notamment son apprentissage) à travers cet itinéraire cyclable confortable et sécurisé et les équipements (stationnements, ateliers de réparation, maisons du vélo...) nécessaires pour favoriser la pratique du vélo sur l'itinéraire.

Les Boucles visent également à permettre aux différents territoires de rejoindre les sites olympiques, quand bien même ils n'accueillent pas de sites de compétition. Les Boucles cyclables jouent ainsi un rôle d'inclusion de tous les territoires au moment des Jeux et surtout, un élément central de l'héritage des Jeux : relier les territoires et favoriser les mobilités actives.

En 2017, en collaboration avec toutes les

collectivités signataires, l'Apur a élaboré un projet de tracé pour les Boucles cyclables olympiques qui a été présenté au COPIL du 21 novembre 2017 au cours duquel un complément a été demandé par des élus pour desservir la Basilique Saint-Denis puis au COPIL de décembre 2018 où une extension a été demandée pour rejoindre l'aéroport Charles de Gaulle et ses hôtels attenants.

Il s'agit désormais de mettre en œuvre, financièrement autant que techniquement. Pour ce faire, l'ensemble des élus des collectivités concernées et des partenaires (Région, Métropole, Paris 2024...), seront mobilisés, de même que les acteurs associatifs du vélo.

Ce document vise à poser les bases du projet, pour lequel un pilotage collectif associant les villes, départements et EPT, avec calendrier commun de travaux permettra d'en suivre la réalisation. En fonction des études opérationnelles en cours et à venir, les tracés seront susceptibles d'être ajustés.

L'étude se décompose en trois parties :

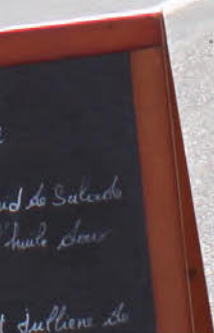
- la première présente le projet, ses principes et son tracé ;
- la deuxième permet de dresser un premier état des lieux de la réalisation des Boucles cyclables olympiques, territoire par territoire ;
- la troisième partie est consacrée à d'autres chantiers en lien avec le projet : visibilité des Boucles, promotion de l'itinéraire et de la pratique du vélo, équipements autour des Boucles (stationnement).







1. LES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES



1.1

Le tracé des Boucles cyclables olympiques

Les principes du tracé des Boucles cyclables olympiques

Afin de réaliser les objectifs posés par la première convention entre Paris et la Seine-Saint-Denis, à savoir de relier les sites olympiques et de réduire les discontinuités cyclables entre Paris et la Seine-Saint-Denis, le projet de tracé de « Boucles cyclables olympiques » a été élaboré par l'Apur avec les collectivités partenaires de la Convention.

Un réseau cyclable structurant, pour tout type de cycliste

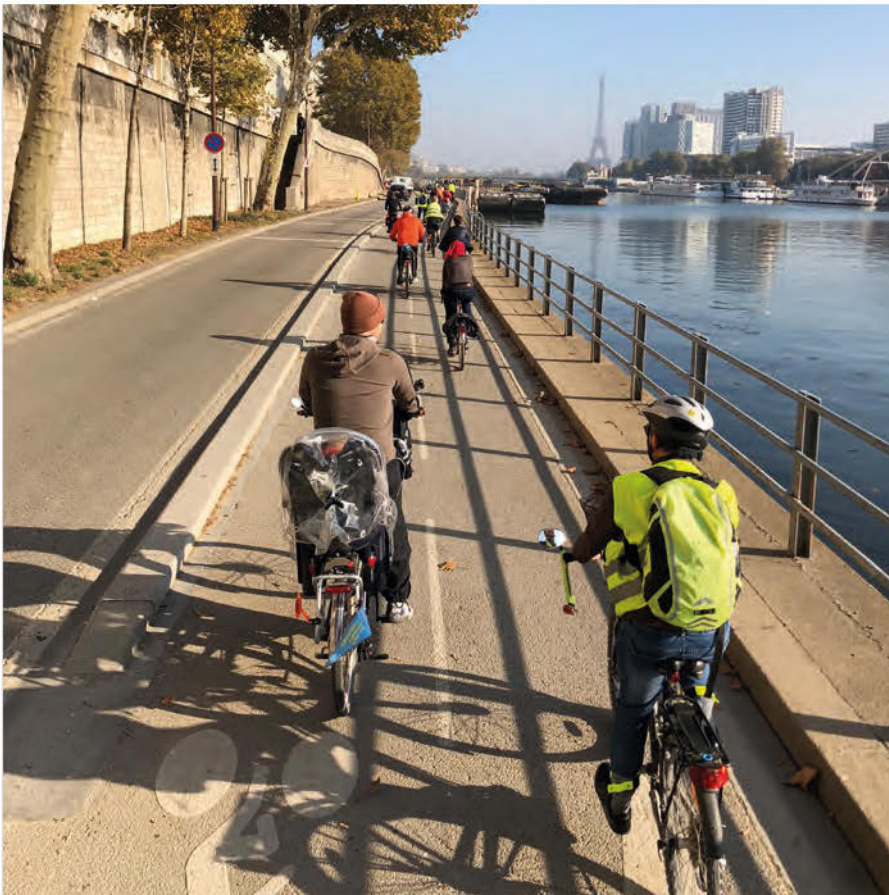
Deux idées fondatrices et partagées collectivement ont précédé la définition du tracé. Pour la première, il a d'abord été acté que ces Boucles cyclables, pour qu'elles soient un projet au service des territoires et donc de leurs habitants, devaient non seulement desservir les sites olympiques et les relier entre eux, mais devaient également irriguer le territoire pour que les habitants puissent s'ils le souhaitent rejoindre le tracé des Boucles facilement.

Le second préalable concerne le caractère de cet itinéraire cyclable : les Boucles cyclables olympiques privilégient plutôt une expérience à vélo confortable, sécurisée et dans un cadre agréable pour tout type de cycliste.

4 critères de définition du tracé

4 critères ont permis de déterminer le tracé des Boucles cyclables olympiques.

- Les Boucles cyclables s'appuient sur **les aménagements cyclables existants**, c'est le premier critère. Avec plus de 1 500 km d'aménagements cyclables déjà réalisés à Paris et en Seine-Saint-Denis, il est apparu logique, dans un souci de cohérence avec les investissements déjà consentis et ceux à venir, de privilégier un parcours déjà aménagé. Pour ne citer qu'un exemple, les aménagements cyclables des Maréchaux au sud de Paris ont été retenus pour le tracé et la liaison entre les sites de la Porte de Versailles et Paris Bercy par exemple, de même que pour rejoindre le Bois de Vincennes.





© Apur
Leuroveloroute 3 sur le quai de Bercy à Paris

Dans le même ordre d'idée, il a été décidé de privilégier **des parcours cyclables existants et d'ores et déjà agréables, tant du point de vue du confort du cycliste que du paysage qu'il traverse.** Ainsi, les Boucles cyclables olympiques traversent Paris le long de la Seine, via le parc Rives-de-Seine, puis longent le canal Saint-Denis. À noter par ailleurs que l'itinéraire du canal Saint-Denis fait également l'objet d'un Plan Programme, réalisé avec l'appui de l'Apur dans un cadre partenarial, et objet comme les Boucles cyclables olympiques d'un point d'action au titre de la Convention Paris – Seine-Saint-Denis 2019-2024.

- Le deuxième critère oriente le tracé des Boucles cyclables vers **les tronçons qui ne sont pas encore aménagés mais qui font l'objet d'études ou d'aménagements programmés**, par exemple dans le cadre des plans vélo territoriaux, comme le Plan vélo de Paris pour la période 2015-2020 ou le plan vélo du Département de Seine-Saint-Denis pour 2024. C'est ici le rôle d'accélérateur des actions de la convention qui se manifeste, en permettant aux Boucles cyclables olympiques de participer à la réduction des discontinuités cyclables et d'en assurer le cas échéant la réalisation. L'exemple de la Porte de la Chapelle à Paris est ici très pertinent tant le secteur est depuis longtemps une discontinuité

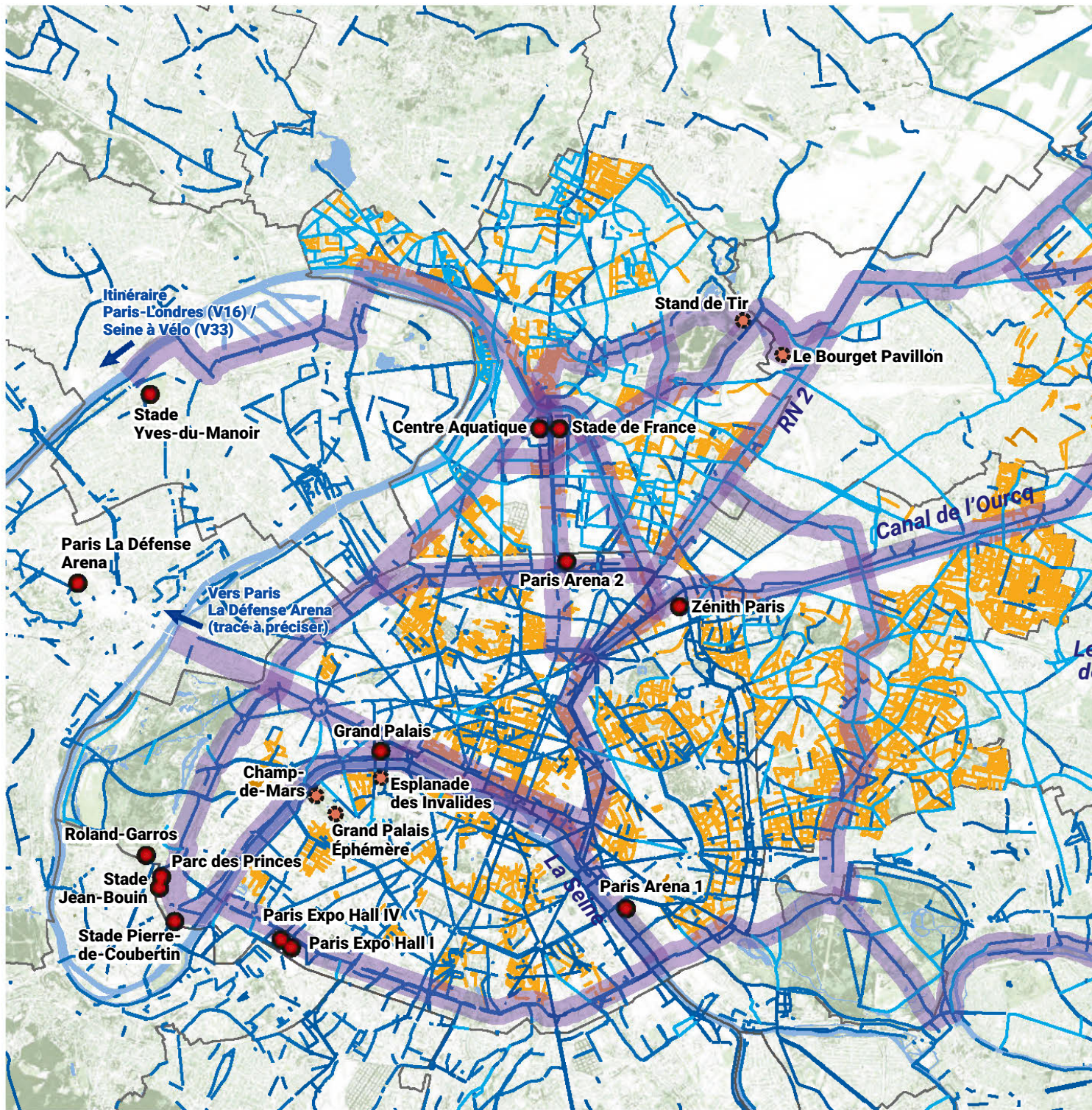
majeure entre Paris et Saint-Denis, que les Jeux olympiques et paralympiques peuvent contribuer à enfin effacer, avec la construction de l'Arena et l'axe majeur olympique constitué par la rue de la Chapelle, la Porte de la Chapelle et l'avenue du Président Wilson, menant aux sites du centre aquatique et du Stade de France.

- Le troisième critère vise à augmenter **la dimension touristique et de loisirs des Boucles cyclables olympiques** en les faisant passer par ou à proximité de sites d'intérêt touristique, comme la Basilique Saint-Denis, le Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget ou encore le Chemin des Parcs traversant le territoire de Grand Paris Grand Est.

- Enfin, le dernier critère suit la logique d'itinéraire cyclable structurant, en s'appuyant sur **les grands itinéraires cyclotouristes** traversant Paris et la Seine-Saint-Denis : l'Euroveloroute 3 de Trondheim à Saint-Jacques-de-Compostelle passant par le canal de l'Ourcq, l'Avenue Paris-Londres (V16) ou la Seine à vélo (V33), partageant le même tracé dans le secteur et passant par le canal Saint-Denis, Epinay-sur-Seine et Gennevilliers, puis non loin du Stade Yves-du-Manoir à Colombes.

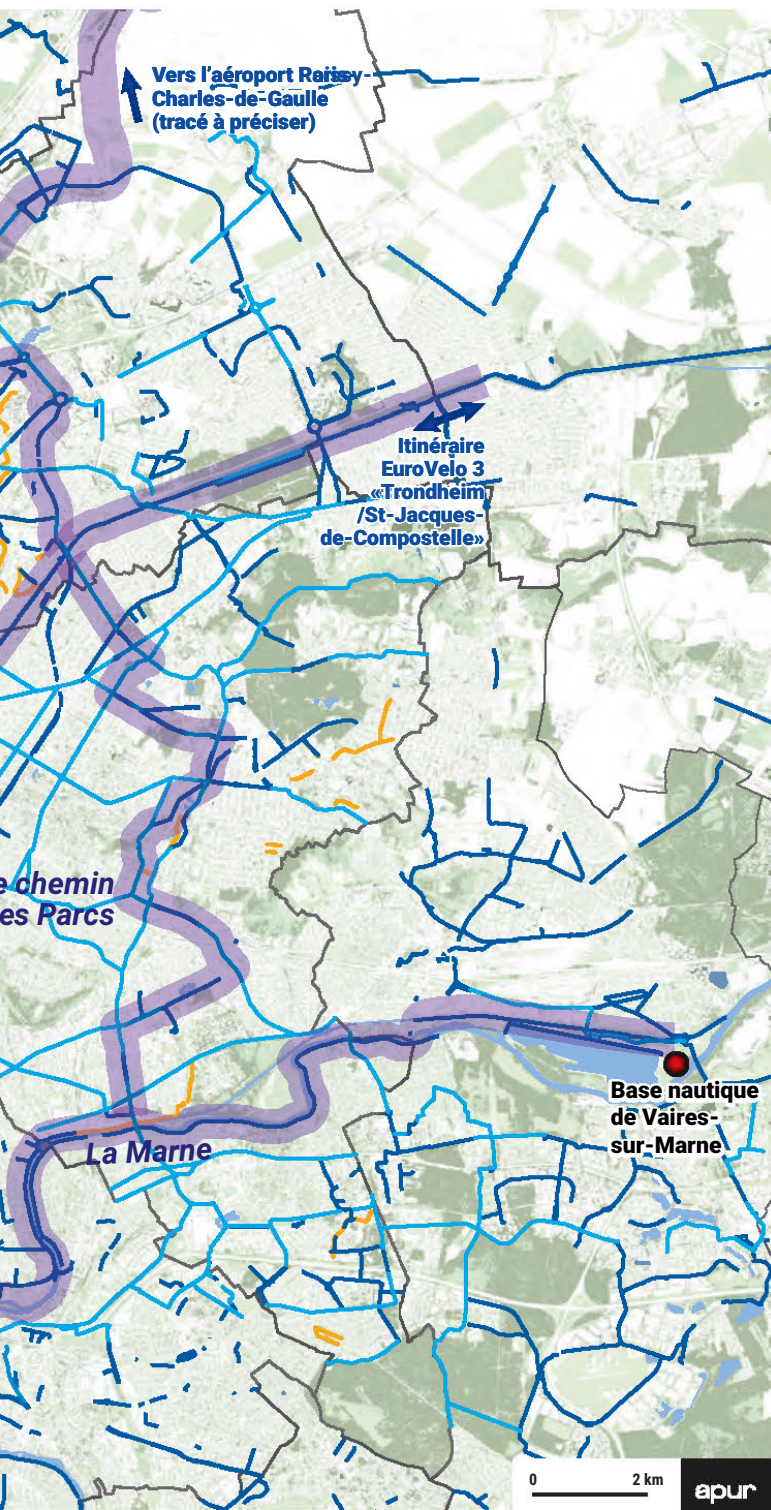
Définir la qualité des aménagements cyclables

Reste à définir pour ces Boucles cyclables olympiques la qualité attendue des aménagements le long du tracé. Un référentiel pourra préciser quel type d'aménagement cyclable pourra garantir un niveau suffisant de confort et de sécurité le long du tracé. Cette ambition pourra nécessairement être mise en cohérence avec les exigences prévues dans les plans vélo et autres schémas directeurs cyclables. Les pistes cyclables, espace isolé des autres flux de circulation, sont à privilégier. Néanmoins, d'autres types d'aménagements sont possibles, des voies vertes à la vélorue, comme le suggère par exemple le Collectif Vélo Île-de-France dans son livret de présentation du projet de RER V. Un cahier des charges sera défini en lien avec les collectivités signataires.



195 km

d'itinéraires cyclables
continus à horizon 2024



Des Boucles cyclables olympiques pour relier les sites des Jeux et les territoires

Les Boucles cyclables s'étendent sur 195 km, majoritairement à Paris et en Seine-Saint-Denis, avec des incursions en Seine-et-Marne, dans le Val-de-Marne et les Hauts-de-Seine.

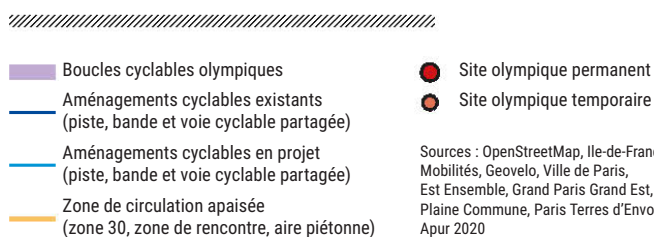
Les grands principes se retrouvent donc dans ce tracé :

- les sites olympiques desservis (l'extension du tracé vers les sites des Hauts-de-Seine et des Yvelines est à l'étude) ;
- les Boucles empruntant soit des aménagements cyclables d'ores et déjà existants, soit programmés pour une réalisation dans un futur proche ;
- les sites paysagers agréables pour la pratique du vélo, en particulier la Seine, la Marne et les canaux, ainsi que le Chemin des Grands Parcs ;
- les sites d'intérêt touristique ;
- les grands itinéraires cyclistes de type véloroute, comme l'EuroVéloroute 3, l'Avenue Paris-Londres et la Seine à vélo.

On notera quelques séquences notables pour ces Boucles cyclables olympiques :

- « l'axe olympique » entre Paris et Saint-Denis, partant du boulevard de la Chapelle, via l'Arena Paris porte de La Chapelle, puis l'avenue du Président Wilson jusqu'aux deux sites emblématiques des Jeux : le Stade de France et le centre aquatique ;
- le long de la Seine à Paris, où 5 sites d'épreuves olympiques se dérouleront dans un décor exceptionnel, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO ;
- la séquence des canaux, de la Seine à la Seine, en passant par le canal Saint-Martin, le bassin de la Villette, puis le canal Saint-Denis.

LES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES PARIS – SEINE-SAINT-DENIS



20

sites olympiques et de nombreux sites remarquables desservis

4

itinéraires de véloroutes partagés avec les Boucles cyclables olympiques

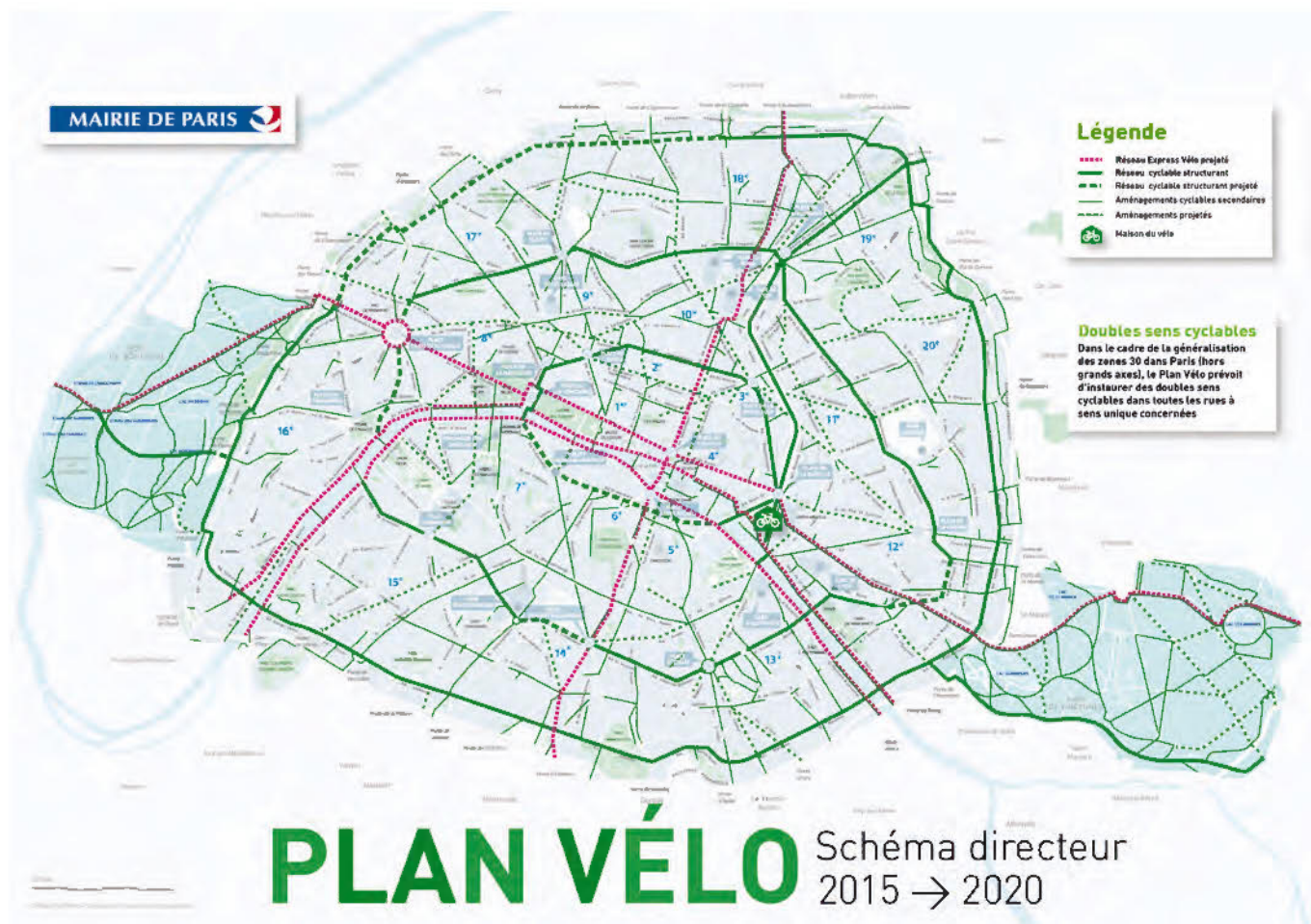
1.2 | Un maillon du réseau cyclable métropolitain

Un projet complémentaire aux autres plans vélo territoriaux

Les Boucles cyclables olympiques, comme itinéraire cyclable inter-territorial vont jouer **un rôle de maillon complémentaire dans la structuration du réseau cyclable métropolitain et régional**. La question de leur place vis-à-vis des autres projets de réseaux cyclables se pose naturellement.

Ces réseaux sont aujourd'hui d'échelle variable: territoriaux comme le Plan vélo de la Ville de Paris, départementaux, national, portés par des associations de cyclistes comme le RER V ou par des entreprises comme le Groupe ADP pour la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle. Ils visent tous le

LE PLAN VELO DE PARIS 2015-2020



même objectif : **faciliter la mobilité à vélo, en particulier au quotidien.**

Les Jeux olympiques et paralympiques en 2024, offrent une échéance butoir, un rendez-vous à ne pas manquer afin de catalyser les efforts financiers et techniques et parvenir à un réseau cyclable continu sur les territoires partenaires. Les Jeux de Paris 2024 offrent également une visibilité promotionnelle très forte qui constitue une opportunité unique pour faciliter la recherche de financements pour la réalisation du réseau.

Le projet de Boucles cyclables olympiques a donc été défini en lien avec les différents projets de réseaux cyclables structurants, dans un souci de cohérence du réseau, d'optimisation des engagements financiers et de dialogue inter-territorial. Sont présentés ci-dessous quelques-uns de ces projets et plans vélo sur lesquels s'appuient les Boucles cyclables olympiques.

Le plan vélo de Paris

En 2015, la Ville de Paris a lancé un ambitieux plan vélo, avec 150 M€ à investir durant la mandature, dont 63 M€ pour la création de pistes cyclables et 40 M€ dédiés aux aménagements cyclables dans le cadre de réaménagements des grands axes et places et des projets de transports. La réalisation d'un Réseau Express Vélo ou REVe est un des projets

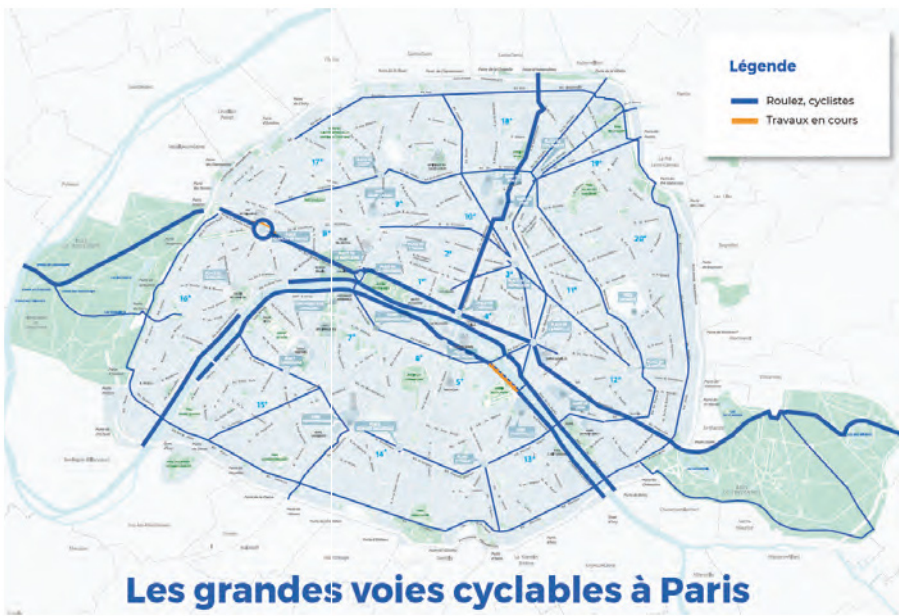
phares pour la mandature 2014-2020, à côté d'autres mesures destinées à faciliter la circulation et le stationnement à vélo (évolution de règles du code de la route, développement du stationnement sur la voirie, etc.), sans oublier l'extension du Vélib' à la Métropole.

Le projet des Boucles cyclables intervient à l'heure du bilan de ce premier acte du plan vélo parisien porté par la Direction de la voirie et des Déplacements, et à l'aube de nouveaux objectifs en lien avec la prochaine équipe municipale. On compte ainsi aujourd'hui 1018 km de voies cyclables à Paris en 2019, soit près de 300 km de plus qu'en 2015. Ces aménagements sont constitués de 117 km de bandes cyclables, 151 km de couloirs de bus ouverts aux vélos, 324 km de pistes cyclables, et 427 km de d'autres types de voies partagées comme les contresens cyclables ou les aires piétonnes.

Les Boucles cyclables olympiques s'appuient fortement sur les réalisations du plan vélo 2015-2020, en particulier sur deux d'entre elles : la piétonnisation des berges en rive droite de la Seine et la création du parc Rives-de-Seine, ainsi qu'en parallèle de celui-ci, la création du REVe sur la rue de Rivoli, jusqu'à la Concorde, puis sur les Champs-Élysées, mais également jusqu'au Bois de Vincennes, les Boucles continuant ensuite sur la route de la Pyramide, elle aussi aménagée, et vers l'ouest sur le quai Pompidou. Les boucles cyclables olympiques bénéficient également aujourd'hui des aménagements liés à l'extension du Tramway T3b dans les 17^e et 18^e arrondissements.

Néanmoins, si les Boucles cyclables olympiques ont pu être définies confortablement sur la base des réalisations de plan vélo, un maillon important du réseau olympique proposé, et des Jeux olympiques et paralympiques manque encore : « l'axe olympique » du Boulevard de la Chapelle à la Porte de la Chapelle et qui mènera directement vers Saint-Denis et ses deux grands sites olympiques. Il se situe entre l'axe nord-sud du REVe, aménagé pour rejoindre la Seine-Saint-Denis au niveau de la Porte d'Aubervilliers, et l'axe cyclable continu entre le boulevard Barbès à la Porte de Clignancourt.

LES GRANDES VOIES CYCLABLES REALISÉES À PARIS AU 31/12/2019



© Ville de Paris

La stratégie vélo départementale de la Seine-Saint-Denis

Le 18 avril 2019, le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis a annoncé une stratégie vélo départementale ambitieuse visant à rendre le territoire de la Seine-Saint-Denis 100 % cyclable à horizon 2024.

Concrètement, cela signifie qu'aujourd'hui, sur les 342 km de rues départementales, 250 km restent à aménager pour permettre la pratique du vélo de manière confortable et sécurisée. Le Département estime ainsi que cela représente un investissement de 150 M€ à répartir sur 5 exercices budgétaires.

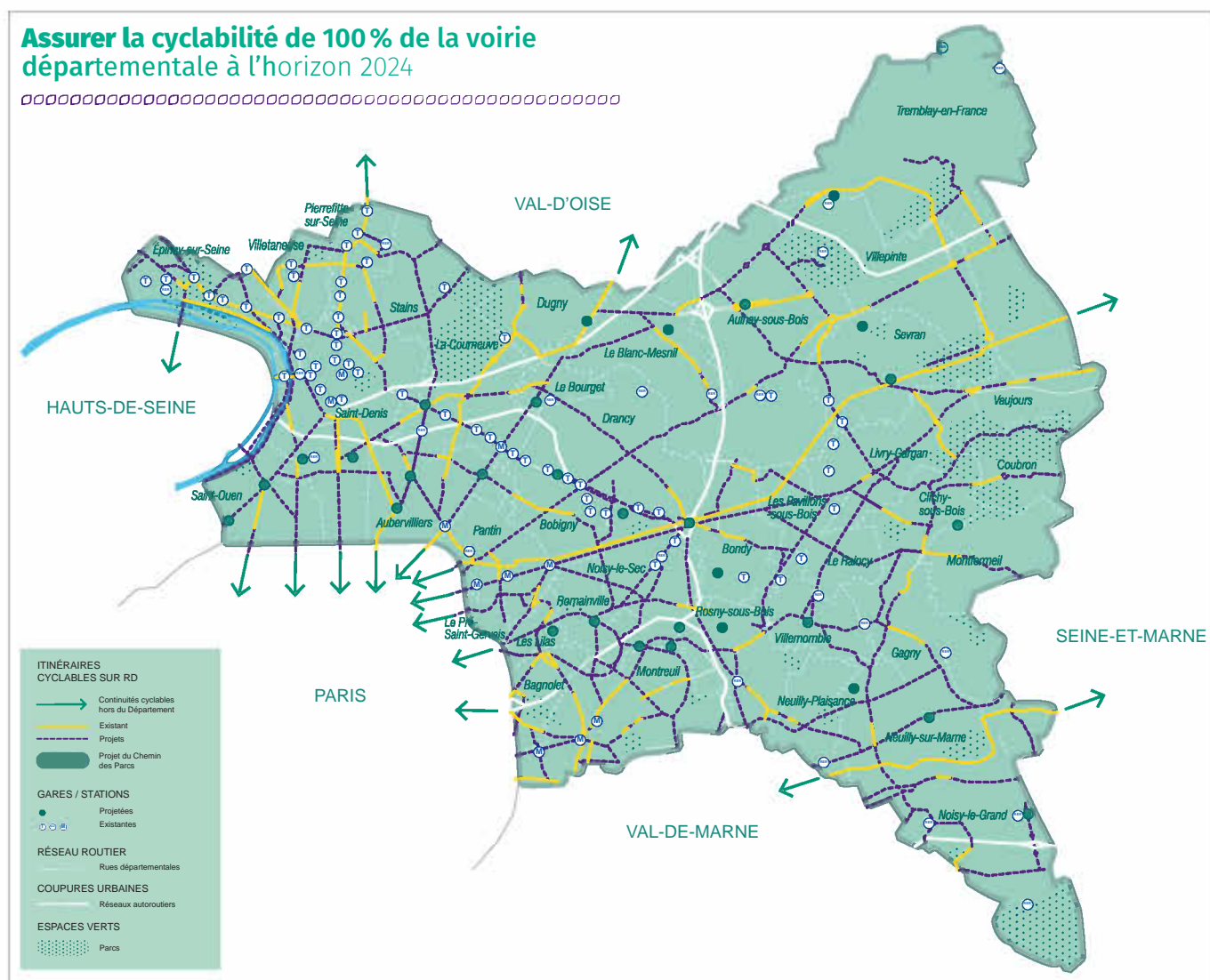
Cette stratégie se décline autour de trois grands axes :

- Assurer la cyclabilité de 100 % des rues départementales à horizon 2024, c'est-à-dire, leur capacité à accueillir des usagers cyclistes dans des conditions optimales de sécurité, de confort, et de praticité ;
- Viser un report modal en faveur du vélo sur les déplacements domicile-travail ;
- Acculturer les Séquano-dionysiens au vélo, et proposer des actions ciblées à destination des collégiens et des habitants des quartiers politique de la ville.

Trois axes de travail sont définis :

- Accélérer le déploiement des infrastructures cyclables à l'échelle départementale, en rendant 100 % des voies départementales cyclables en 2024, en organisant le rabattement vélo vers les gares (existantes

LE PLAN VELO DEPARTEMENTAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS





L'ex-RN2, d'Aubervilliers au Bourget, un axe central de l'aménagement cyclable de la Seine-Saint-Denis

© Apur

et futures), en développant massivement l'offre de stationnement vélo, en abaissant les vitesses de circulation partout où c'est possible, et en adaptant les règles de circulation à l'usage du vélo.

- Mettre en place une gouvernance spécifique et animer un réseau vélo partenarial avec les acteurs du territoire.
- Développer une culture vélo au sein de la population et proposer des services pour en faciliter la pratique.

Il apparaît donc que les Boucles cyclables olympiques s'intègrent bien dans les 3 grandes dimensions du plan vélo départemental : elles peuvent permettre de prioriser l'aménagement de certains tronçons, d'optimiser et diversifier les sources de financements grâce aux autres dimensions qu'apporte le projet.

Sur le territoire de la Seine-Saint-Denis, 55 % des Boucles cyclables olympiques se trouvent sur une voie départementale, autrement dit, plus de

la moitié de la réalisation des Boucles dans le département dépend directement de l'action du conseil départemental de Seine-Saint-Denis.

Enfin, il convient de mettre en évidence la définition extensive adoptée par le Conseil départemental sur ce qui fait la cyclabilité d'une rue. Selon le Département, une rue est cyclable si elle offre une « capacité à accueillir des usagers cyclistes dans des conditions optimales de sécurité, de confort et de praticité répondant à leurs besoins de déplacement. » Pour ce faire, une liste de plusieurs types d'aménagements cyclables est présentée, pouvant satisfaire au critère de cyclabilité :

- Aménagements cyclables protégés et en site propre,
- Aménagements en simple marquage,
- Couloirs bus ouverts aux vélos,
- Aménagement en zone 30,
- Chaussée à voie centrale banalisée,
- Double-sens cyclable,
- SAS vélo et cédez-le-passage cycliste aux feux.



250 km

de rues départementales
à rendre cyclables
à horizon 2024
dans le département
de Seine-Saint-Denis



© Collectif Vélo Île-de-France

LE PROJET DE RER V
plus d'informations sur le projet sur www.rerv.fr

LE RER V

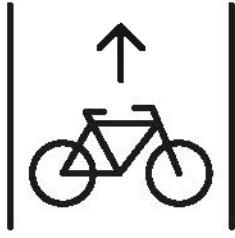
Le projet de RER V est porté par le Collectif Vélo Île-de-France, qui regroupe 33 associations vélo et qui se donne pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable. Voté en décembre 2019 et présenté officiellement en janvier 2020, le RER V est un projet de réseau régional de voies cyclables continues qui permettent des déplacements à vélo quotidiens sécurisés, efficaces, confortables et à haute capacité entre les grands pôles d'activités régionaux.

Il se décompose en 9 lignes reliant les grands pôles de vie et de travail de la région : 5 radiales rappelant le tracé des 5 lignes de RER, 2 voies longeant la Seine et la Marne, et 2 circulaires, en petite couronne et grande couronne. Ces 650 km de lignes – dont certains tronçons sont communs avec les Boucles cy-

clables olympiques – ont pour ambition d'offrir des itinéraires vélo continus, sécurisés, confortables et efficaces, ce dernier point étant primordial puisque le RER V prend pour exemple les *cycle superhighways* de Londres, le Chronovélo grenoblois ou le REVe à Paris.

Le Collectif Vélo Île-de-France estime aujourd'hui que ce projet coûterait 500 M€, sachant que le RER V comprend déjà 45 % de pistes sécurisées de type pistes cyclables et voies vertes. Pour éviter cependant une réalisation en « confettis », le Collectif préconise que sa réalisation suive une logique de ligne et propose également 4 types d'aménagements cyclables souhaitables, à savoir les pistes cyclables uni et bi-directionnelles, les voies vertes et les vélorues.

Le projet, porté par des associations, a reçu un accueil favorable des collectivités.



650 km

de pistes cyclables sécurisées, dont 55 % restant à aménager dans le cadre du projet de RER V

Le Plan National « Vélo et Mobilités actives »

Présenté le 14 septembre 2018, par le Premier ministre Edouard Philippe, le Plan « Vélo et mobilités actives » porte un objectif ambitieux pour le vélo : **en tripler sa part modale dans les déplacements du quotidien d'ici 2024, en passant de 3 à 9 %**. Pour ce faire, l'État s'est doté d'un « Fonds mobilités actives » de 350 M€, destiné aux collectivités afin de les soutenir et d'accélérer la réalisation d'aménagements cyclables sur leurs territoires, en ciblant particulièrement ceux qui permettent de réduire les discontinuités cyclables. Les collectivités peuvent également être aidées, via un appel à projets porté par l'ADEME « Vélo et territoires » pour les aider à définir leur politique cyclable. 3 autres volets composent le Plan National Vélo, à savoir la sûreté contre le vol avec notamment le marquage obli-

gatoire des vélos, la création d'un cadre incitatif pour l'usage du vélo notamment auprès des entreprises et enfin le développement d'une culture vélo dès le plus jeune âge.

Le Plan National « Vélo et mobilités actives » intéresse donc particulièrement le projet de Boucles cyclables olympiques pour les capacités de soutien financier qu'il peut offrir aux collectivités qui le souhaitent, les Boucles répondant tout à fait dans leur principe au premier objectif du plan en matière de réduction des discontinuités cyclables.

Ces exemples de « plan vélo », participant chacun à leur manière au développement d'un réseau cyclable structurant montrent en définitive que les Boucles peuvent s'appuyer sur des dynamiques existantes et de soutiens techniques et financiers, en toute complémentarité.



Piste cyclable bidirectionnelle sur le boulevard Poniatowski à Paris, tronçon commun aux Boucles cyclables olympiques et au RER V

© Apur





2. AMÉNAGER LES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES

2.1

État des lieux général

Un travail de récolement préalable

Afin de pouvoir définir le projet des Boucles cyclables olympiques, un premier travail de récolement des données cyclables s'est opéré avec l'ensemble des collectivités partenaires. Le récolement des aménagements cyclables existants et en projet s'est organisé à trois niveaux :

- au niveau géomatique avec la création d'une base de données homogène des aménagements cyclables ;
- au niveau collaboratif, en lien avec les Territoires afin de rassembler l'ensemble des données disponibles ;

- enfin au niveau cartographique, facilitant l'identification des discontinuités cyclables et la priorisation des actions à mener.

Les données SIG disponibles dans les territoires concernant leurs aménagements cyclables ont été collectées, puis confrontées à la base de données de l'Apur ainsi qu'à celle, libre, d'Open Street Map (OSM). Une analyse de la qualité des données, de la structure de chacune des bases de données, complétée par une étude de terrain sur des axes test, a permis de conclure que la base OSM servirait de base socle pour le récolement et le reversement des données des autres SIG. La structure de la base OSM permet notamment de garantir un niveau d'information sur les types d'aménagements cyclables très détaillé, et suivant une nomenclature éprouvée par l'ensemble de la communauté OSM et cycliste.

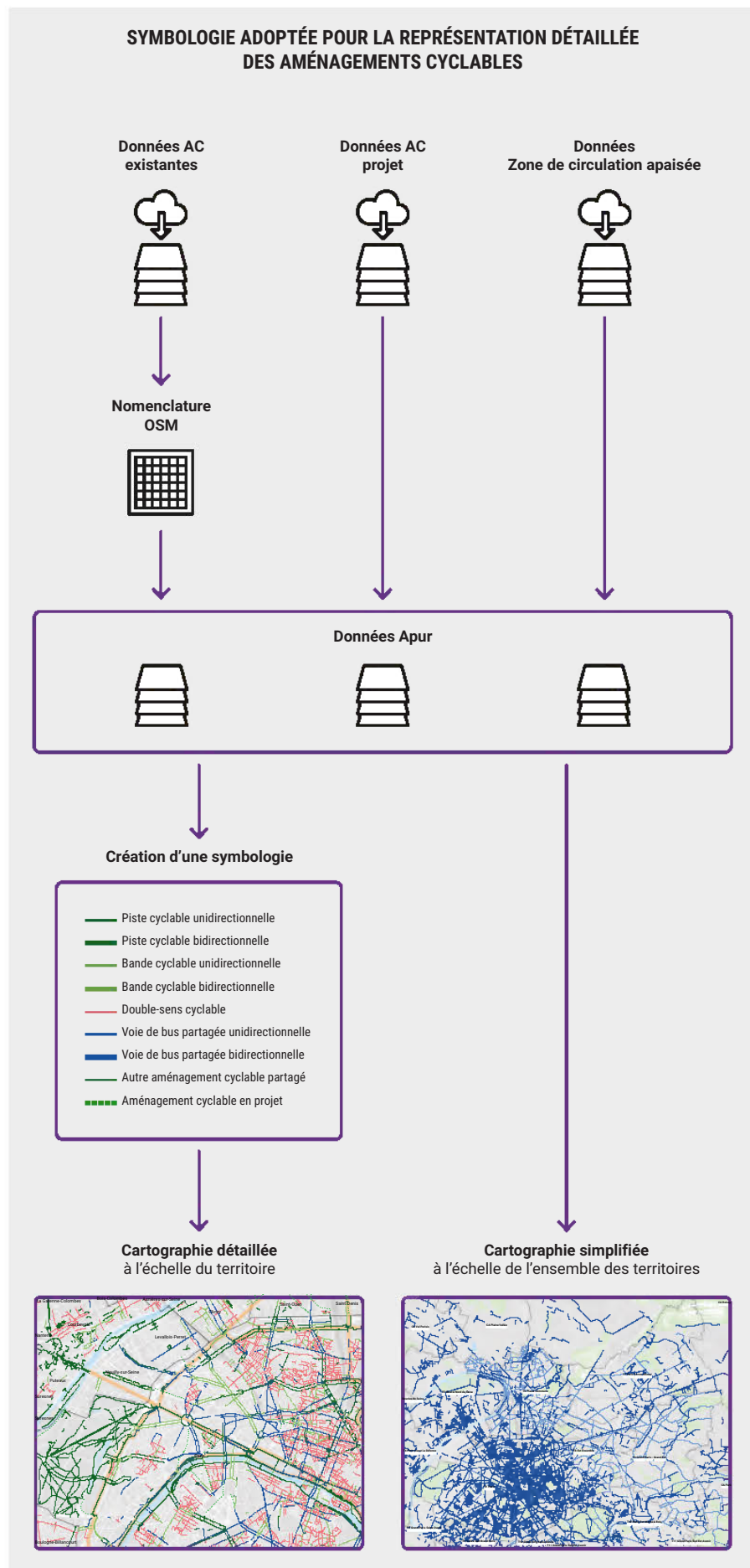
Il est à noter qu'en parallèle, Île-de-France Mobilités a lancé une campagne de mise à jour des données d'aménagements cyclables sur la totalité de la région Île-de-France. L'Apur participe à son comité de coordination et alimente les données pour les territoires parisiens et séquano-dyonisiens. Ces données sont ainsi reversées sur la base OSM en libre accès.

L'Apur a organisé les données autour de trois bases : les aménagements cyclables existants (pistes cyclables, bandes cyclables, voies partagées, double sens), les aménagements cyclables en projet, et les zones de circulation apaisée existantes et en projet.

EXTRAIT DE LA NOMENCLATURE OPENSTREETMAP



	Way B et C : highway = cycleway + oneway = yes x2, un tracé de chaque côté du filaire de voie] Pistes cyclables
	Way B : highway = cycleway + oneway = no Un seul tracé cyclable	
	idem cas 3 Way B et C : highway = cycleway + oneway = yes	
	Way A : highway = * (type voie) + cycleway = lane Ou si uniquement côté droit ou gauche Way A : highway = * (type voie) + cycleway:left = lane + cycleway:right = lane Way A : highway = * (type voie) + cycleway:both = lane] Bandes cyclables
	Way A : highway = * (type voie) + oneway = yes + cycleway:right = lane ou Way A : highway = * (type voie) + oneway = yes + cycleway:left = lane	
	Way A : highway = * (type voie) + oneway = yes + cycleway:left = lane + cycleway:left:oneway = -1 ou Way A : highway = * (type voie) + oneway = yes + cycleway:right = lane + cycleway:right:oneway = -1	
	Double sens cyclable Way A : highway = * (type voie) + oneway = yes + cycleway = opposite] Cas particuliers
	Tracé bus séparé car site propre bus+vélo Way A : highway = service + service = bus + oneway = yes + cycleway:right = share_busway	
	Un seul filaire bus+vélo Way A : highway = * (type voie) + busway:right = lane + cycleway:left = lane + cycleway:right = share_busway	



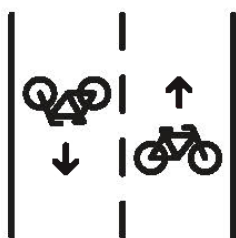
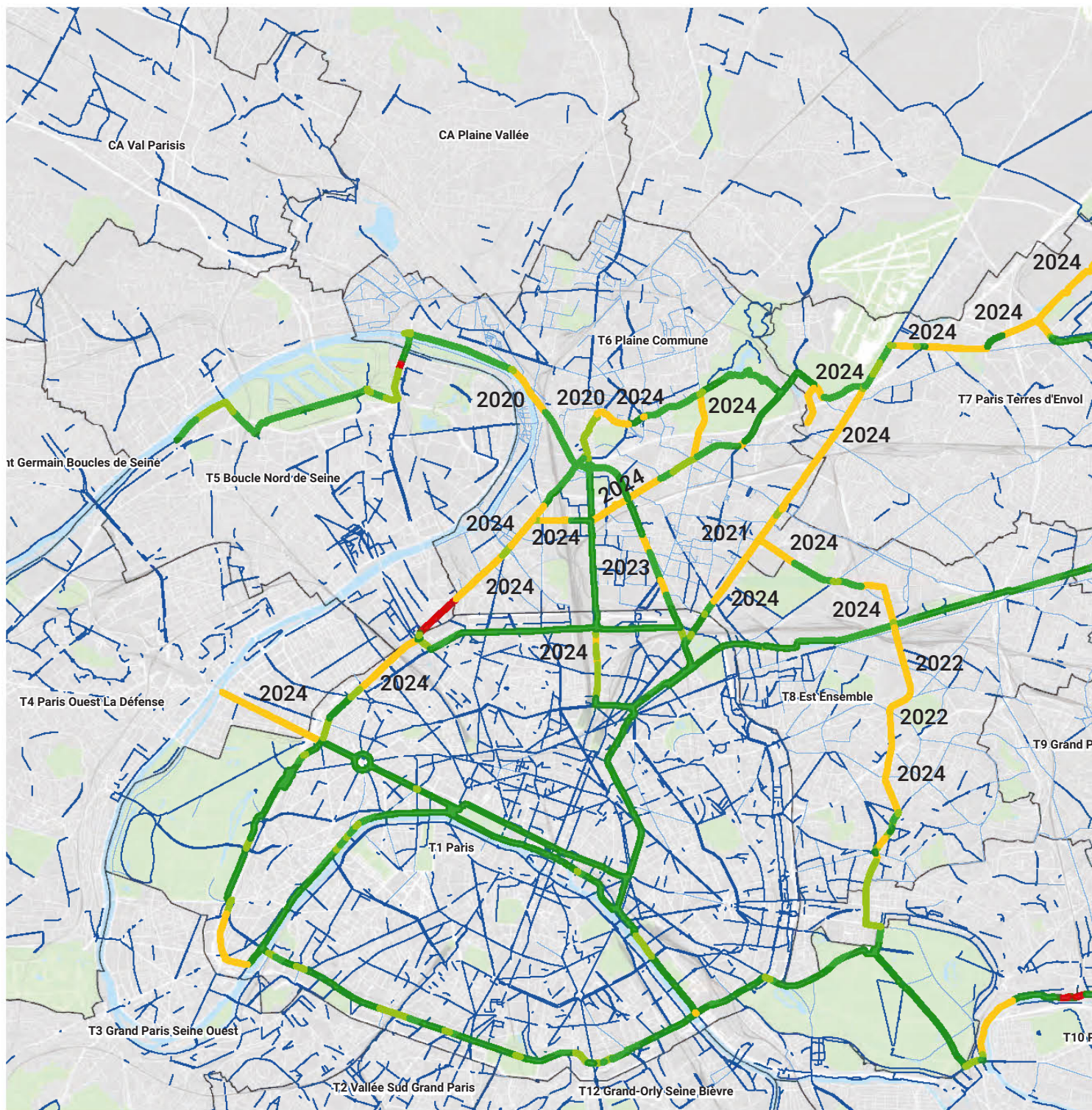
Un travail collaboratif

À travers cette approche collaborative avec les territoires suivie d'un travail de vérification par l'Apur, près de 95 km de linéaires d'aménagements cyclables ont été ajoutés à la base OSM hors Paris, en 2018 pour un total alors d'environ 710 km d'aménagements cyclables à Paris et 315 km en Seine-Saint-Denis. Aujourd'hui en 2020, ce total se porte à plus de 1 000 km d'aménagements cyclables à Paris et environ 530 km en Seine-Saint-Denis.

Le niveau de connaissance et de détail en termes d'aménagements cyclables permet une représentation à deux échelles :

- à l'échelle de l'ensemble des territoires concernés, permettant de mettre en évidence la pertinence et la continuité du réseau que ces aménagements cyclables forment entre eux ;
- à l'échelle du territoire, donnant à voir la nature précise des aménagements cyclables existants (pistes et bandes cyclables uni- ou bi-directionnelles, double-sens cyclables et voies de bus partagées), les linéaires en projet et les différents types de zones de circulation apaisée (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) qui peuvent elles aussi contribuer à la mise en place d'un maillage confortable pour la pratique du vélo.

Pour le projet de Boucles cyclables olympiques, cette seconde échelle permet d'apprécier plus particulièrement la continuité en termes de qualité d'aménagement et de travailler au confort de la pratique du vélo tout le long de cet itinéraire.



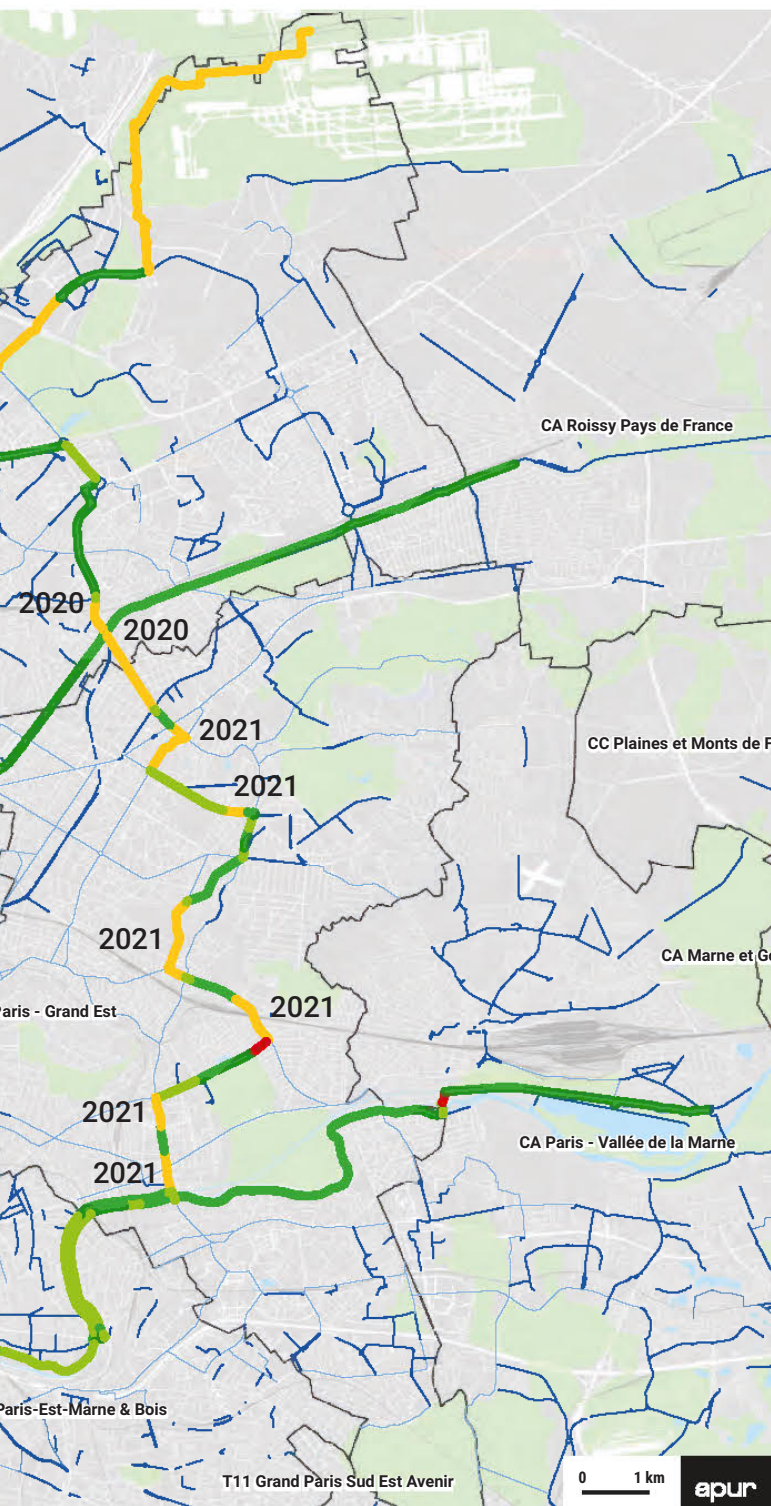
85 %

des Boucles cyclables olympiques d'ores et déjà aménagées dans les 2 sens à Paris

55 %

des Boucles cyclables olympiques sont aménagées dans les 2 sens en Seine-Saint-Denis

Les Boucles cyclables olympiques : tronçons existants, d'ores et déjà programmés et restant à étudier



Le travail de récolement des aménagements cyclables existants et des projets programmés a permis de dresser un état des lieux de l'avancement de la réalisation des Boucles cyclables olympiques. Aujourd'hui, 146 km sur les 195 km du linéaire des Boucles cyclables olympiques comprennent déjà un aménagement cyclable, dans au moins un sens, soit 3/4 du tracé. 123 km sont déjà aménagés dans les 2 sens.

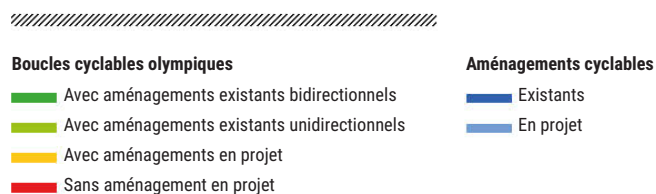
À Paris, 55 km de linéaire est déjà aménagé dans les 2 sens, 6 km dans un sens seulement. Du côté du Département de la Seine-Saint-Denis, 55 % de l'itinéraire est également déjà praticable à vélo dans les 2 sens. 38 km sont aujourd'hui à l'état de projet.

Certains tronçons ne sont aujourd'hui aménagés que dans un seul sens et certains aménagements existants pourraient également être améliorés pour le confort et la sécurité des cyclistes.

La carte met ensuite en évidence les tronçons restant à aménager, en distinguant ceux programmés de ceux à l'étude et leurs échéances de réalisation d'ici à 2024. La double-page de cartes ci-après (p. 24-25) montre l'avancement du projet des Boucles année après année.

Enfin, quelques tronçons nécessitent encore de programmer plus précisément la date de réalisation voire d'identifier un projet d'aménagement cyclable. Ces tronçons restent néanmoins très minoritaires, soulignant le degré de maturité du projet de Boucles cyclables olympiques. Un soutien dans la mise en œuvre opérationnelle est désormais nécessaire d'ordre financier et technique pour ce qui concerne la définition d'un type d'aménagement à privilégier tout au long du tracé, qui en garantirait la cohérence, le confort et la sécurité pour les cyclistes.

LES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES PARIS – SEINE-SAINT-DENIS, ÉTAT DES LIEUX



Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



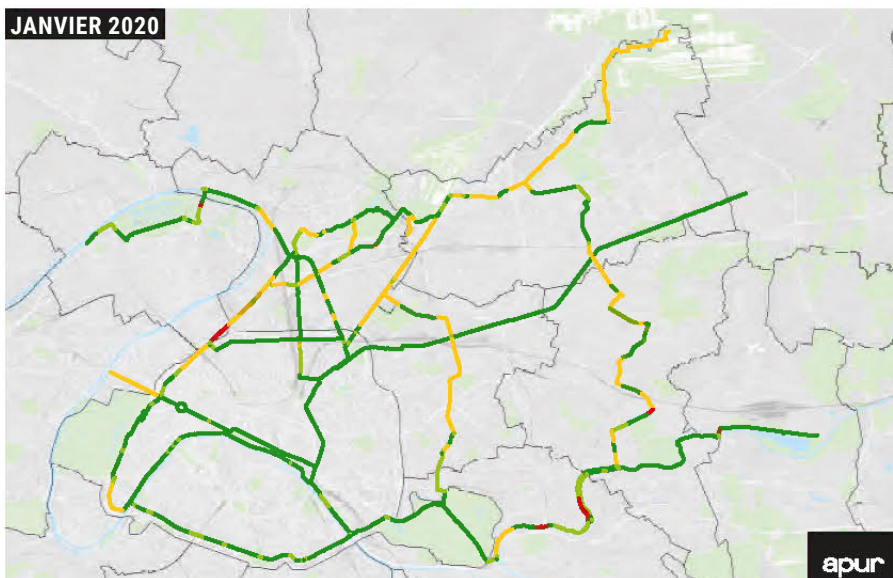
63 %

des Boucles cyclables olympiques sont aménagées dans les 2 sens, soit 123 km

46 km

des Boucles cyclables olympiques font l'objet d'un projet d'aménagement cyclable

JANVIER 2020



PHASAGE DE LA RÉALISATION DES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES

Boucles cyclables olympiques

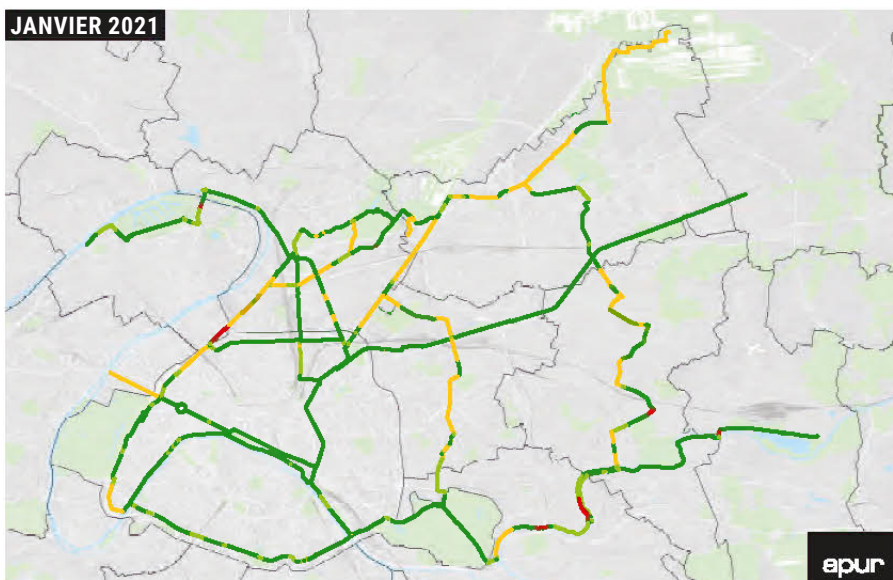
- Avec aménagements existants bidirectionnels
- Avec aménagements existants unidirectionnels
- Avec aménagements en projet
- Sans aménagement en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020

PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS EN 2019 :

- ➔ Champs-Élysées, Paris
- ➔ Avenue du Président Wilson, Saint-Denis

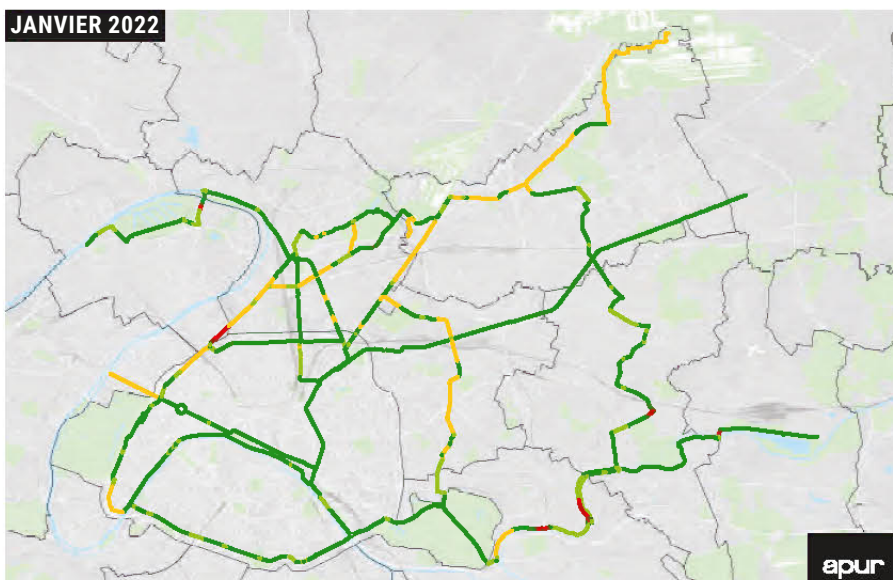
JANVIER 2021



PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS EN 2020 :

- ➔ Voie verte à l'embouchure du canal Saint-Denis sur la Seine
- ➔ Secteur de part et d'autre du Pont Freinville à Sevran (Allée de Villenaut et Boulevard Westinghouse - N370)

JANVIER 2022

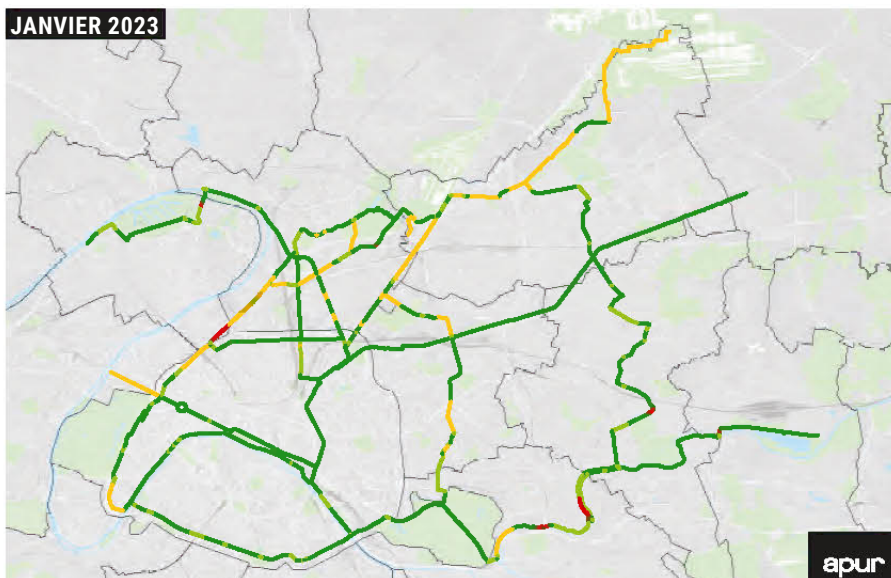


PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS EN 2021 :

- ➔ Branche nord-sud des Boucles cyclables olympiques situées sur le territoire de Grand Paris Grand Est, de l'avenue Winston Churchill à Livry-Gargan à la rue Marx Dormoy à Neuilly-sur-Marne
- ➔ L'ex-RN2 de la rue Trevet à la rue Émile Dubois à Aubervilliers

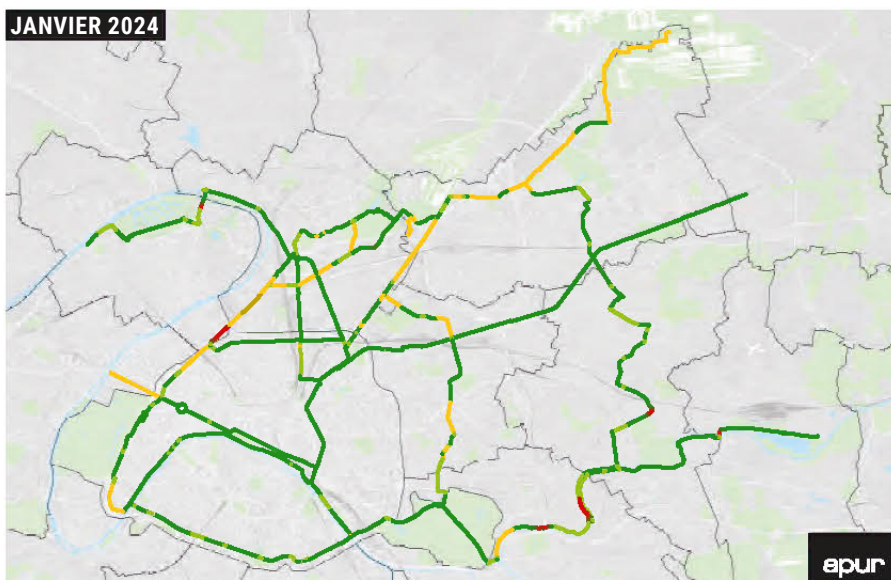
PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS EN 2022 :

- ➔ Tronçon du canal de l'Ourcq à l'autoroute A3 dans le territoire d'Est Ensemble, de la rue du Parc à Noisy-le-Sec au Boulevard Henri Barbusse à Romainville



PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS EN 2023 :

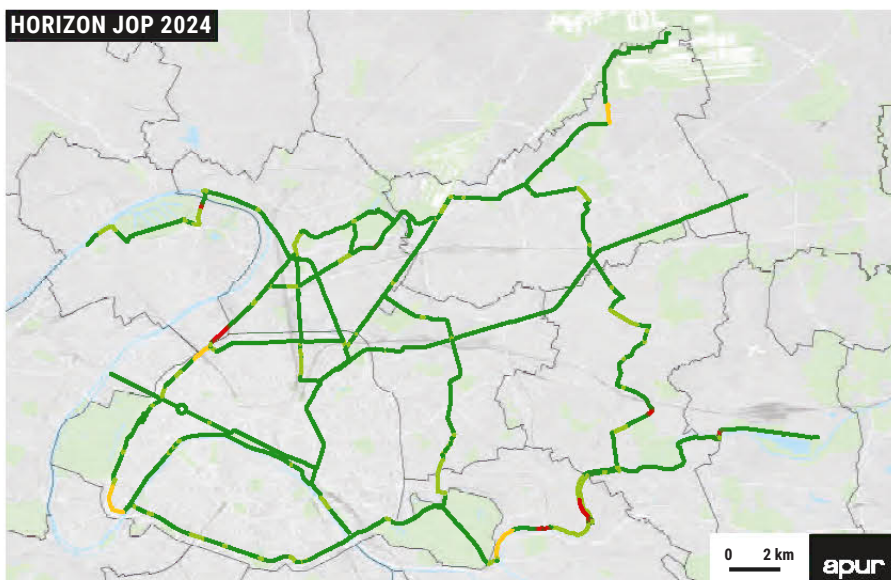
- ➔ Canal Saint-Denis

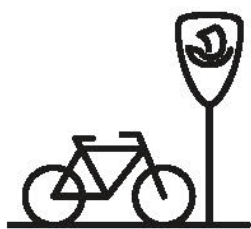
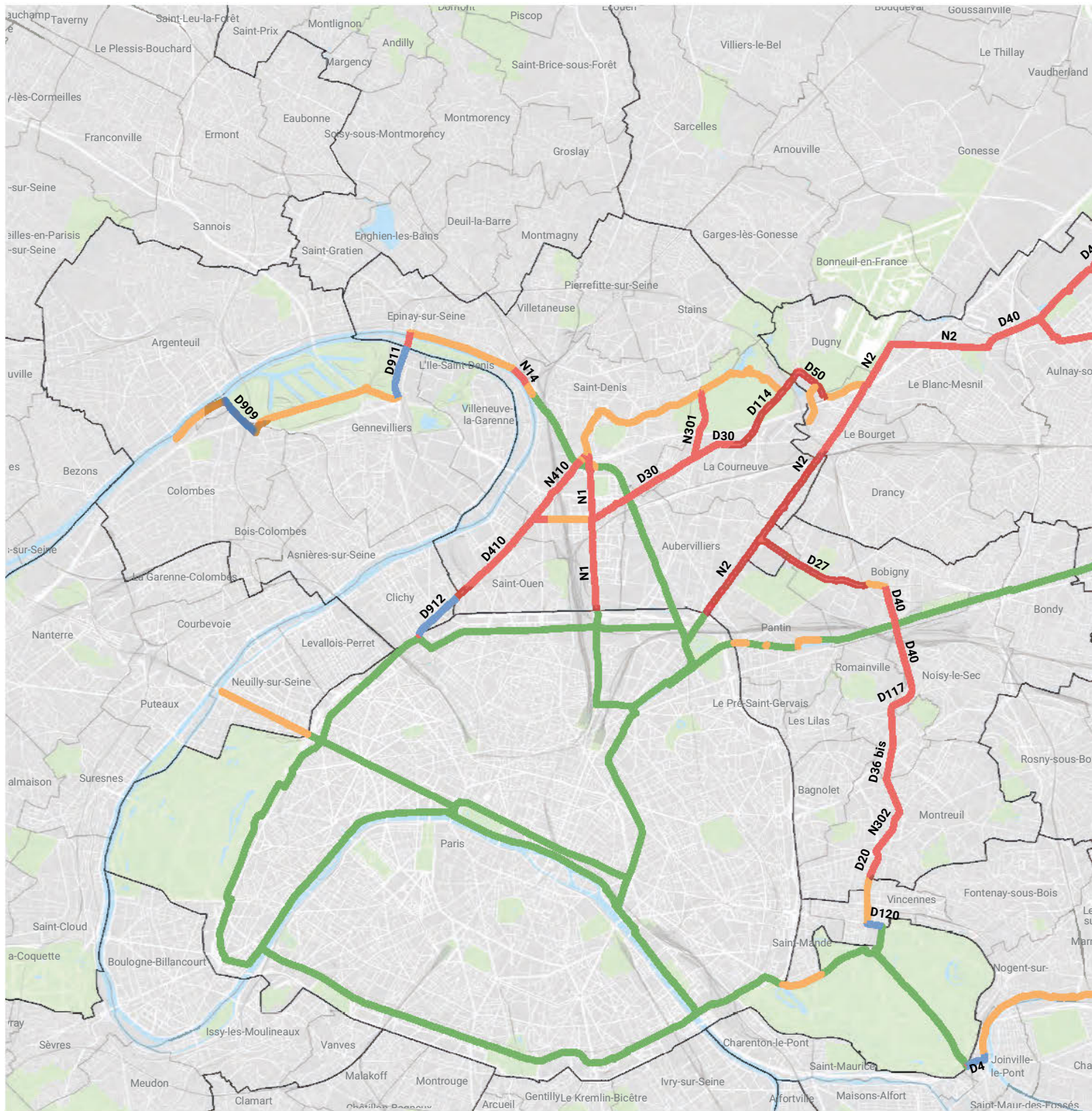


PRINCIPAUX AMÉNAGEMENTS RÉALISÉS AU 1^{er} SEMESTRE 2024 :

- ➔ Franchissement Pleyel
- ➔ Avenue Roger Salengro à La Courneuve
- ➔ Boulevard Victor Hugo à Clichy, Boulevard Jean Jaurès à Saint-Ouen
- ➔ Ex-RN2 d'Aubervilliers au Bourget
- ➔ Tronçons d'Aulnay-sous-bois à l'Aéroport Paris-charles de Gaulle

Note : quelques tronçons n'ont pas de projets ou d'échéance identifiés à ce jour.





44 %

des Boucles cyclables olympiques empruntent la voirie appartenant à la Ville de Paris

84 km

environ, dont **63 km** dans Paris intra-muros

Domianialité de la voirie empruntée par les Boucles cyclables olympiques

Le projet des boucles cyclables olympiques permet de fédérer les différents acteurs et d'inscrire chacun des projets portés par chaque maître d'ouvrage dans un projet d'ensemble avec une échéance commune. Ce projet partagé amplifie la visibilité et l'utilisation à terme de ces aménagements.

Pour la réalisation des Boucles cyclables olympiques, la domianialité de la voirie empruntée par le tracé révèle un nombre de gestionnaires limité, ce qui pourrait faciliter la complétion de l'aménagement de l'itinéraire cyclable. Deux propriétaires principaux sont amenés à jouer un rôle de premier plan dans la mise en œuvre des Boucles cyclables olympiques, la Ville de Paris et le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis.

En effet, 84 km des Boucles cyclables empruntent la voirie appartenant à la Ville de Paris, ce qui représente 44 % de l'itinéraire actuel des Boucles. Une particularité notoire est à souligner : la voirie « parisienne » ne se situe pas strictement dans Paris intra-muros puisque les Boucles empruntent les berges du canal de l'Ourcq et du canal Saint-Denis, un patrimoine appartenant au Domaine Public Fluvial de la Ville de Paris.

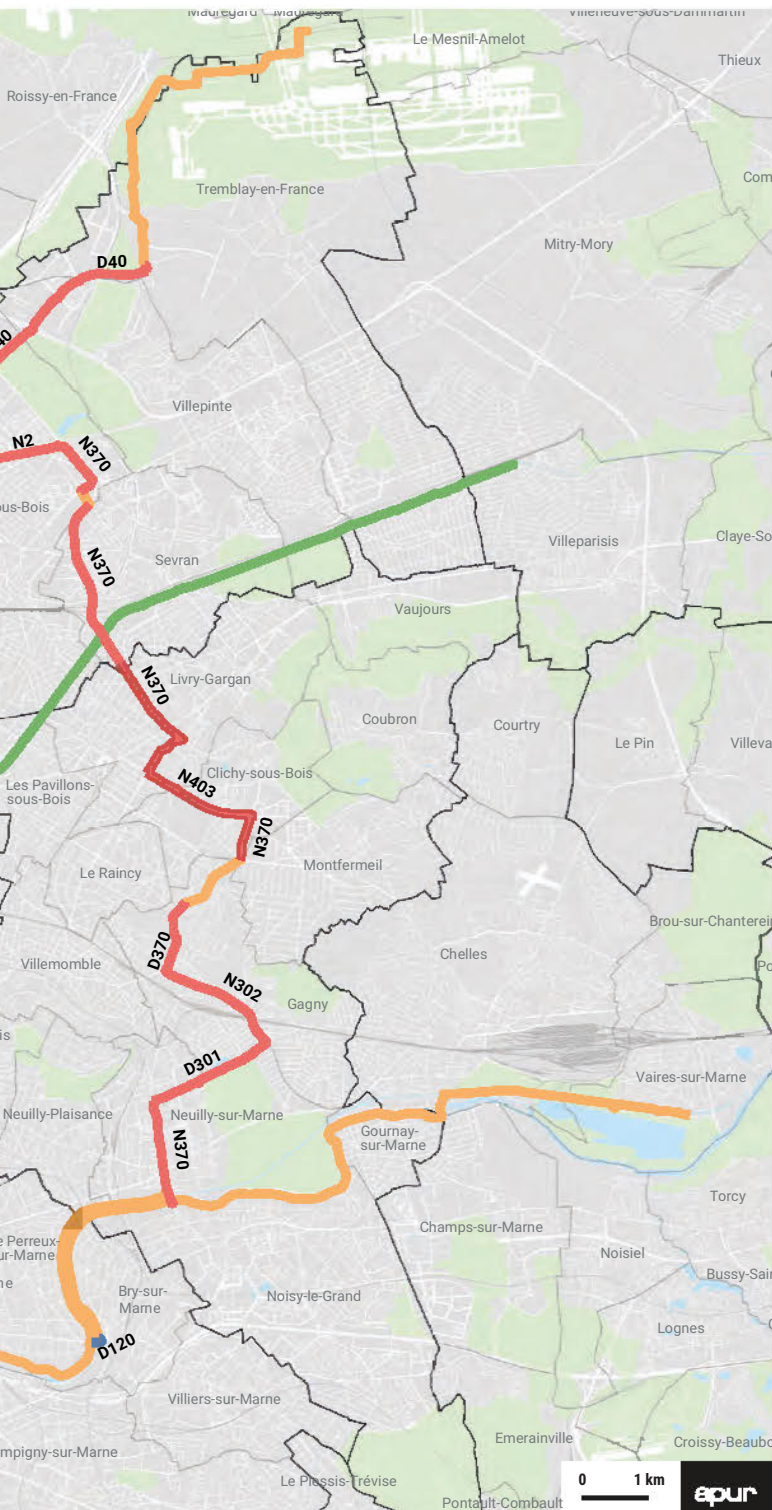
L'autre propriétaire important est le Conseil Départemental de Seine-Saint-Denis. Sur les 103 km des Boucles en Seine-Saint-Denis, plus de la moitié (55 %) de l'itinéraire emprunte la voirie départementale, soit 56 km, ce qui fait du Conseil départemental un acteur fondamental de la mise en œuvre opérationnelle des Boucles cyclables olympiques.

Le reste des propriétaires de voirie se divise ensuite entre les autres départements (3 km dans les Hauts-de-Seine, 1 km dans le Val-de-Marne et 2 km en Seine-et-Marne), le Groupe ADP pour la liaison vers Roissy et les autres communes (Aulnay-sous-Bois, Bobigny, Chelles, Colombes, Epinay-sur-Seine, Gagny, Gennevilliers, Gournay-sur-Marne, La Courneuve, Le Bourget, Le Perreux-sur-Marne, Neuilly-Plaisance, Neuilly-sur-Seine, Nogent-sur-Marne, Noisy-le-Grand, Pantin, Saint-Denis, Saint-Mandé, Tremblay-en-France, Vaires-sur-Marne, Vincennes).

LES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES PARIS – SEINE-SAINT-DENIS, DOMIANIALITÉ DE LA VOIRIE



Sources : IGN, Apur 2020

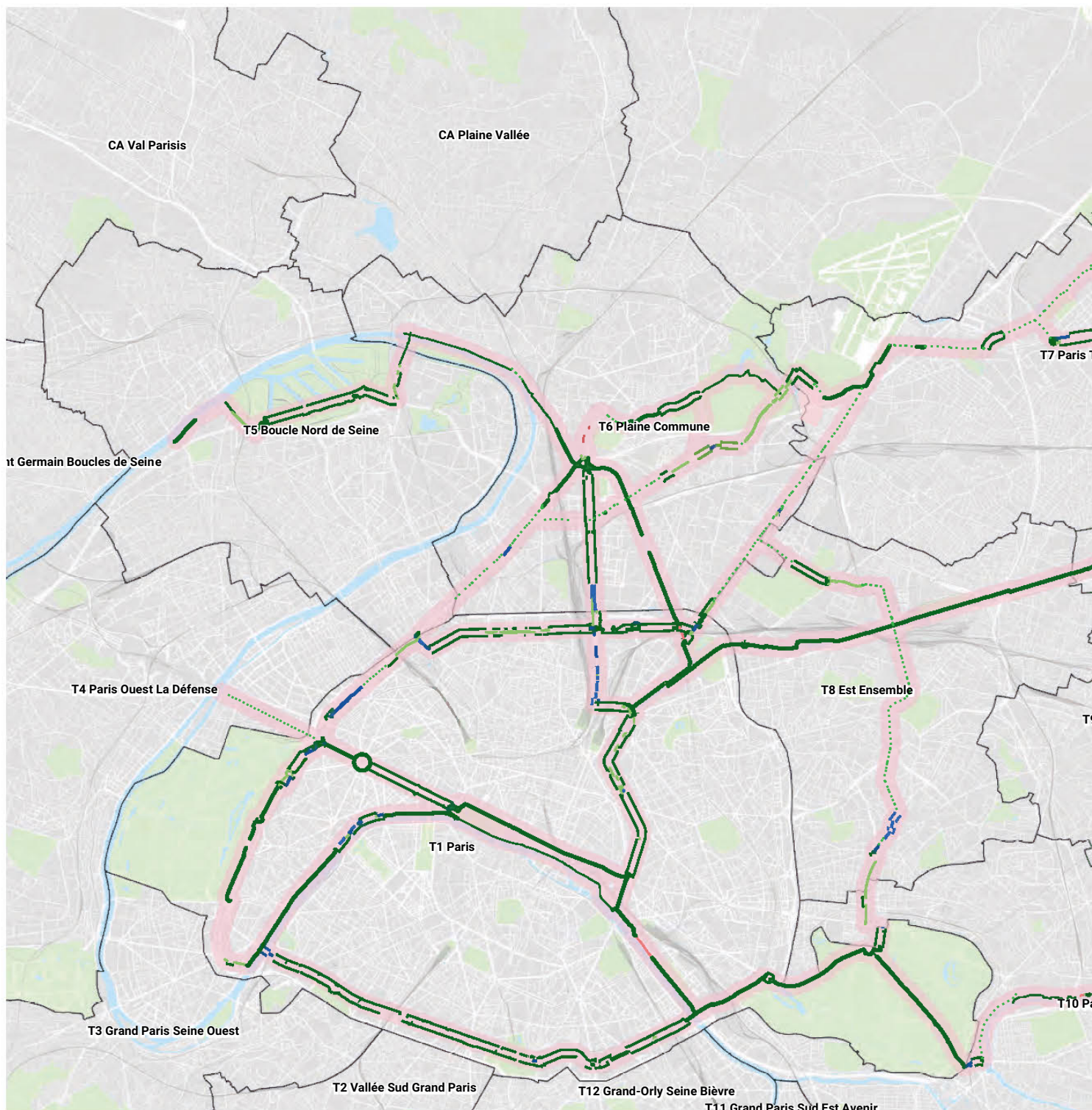


33 %

des Boucles cyclables olympiques empruntent des voies départementales, soit **62 km**

55 %

des Boucles cyclables olympiques empruntent des voies départementales en Seine-Saint-Denis, soit **56 km**



274 km

d'aménagements cyclables
sur les Boucles cyclables
olympiques

179 km

de pistes cyclables

33 km

de voies vertes

24 km

de bandes cyclables

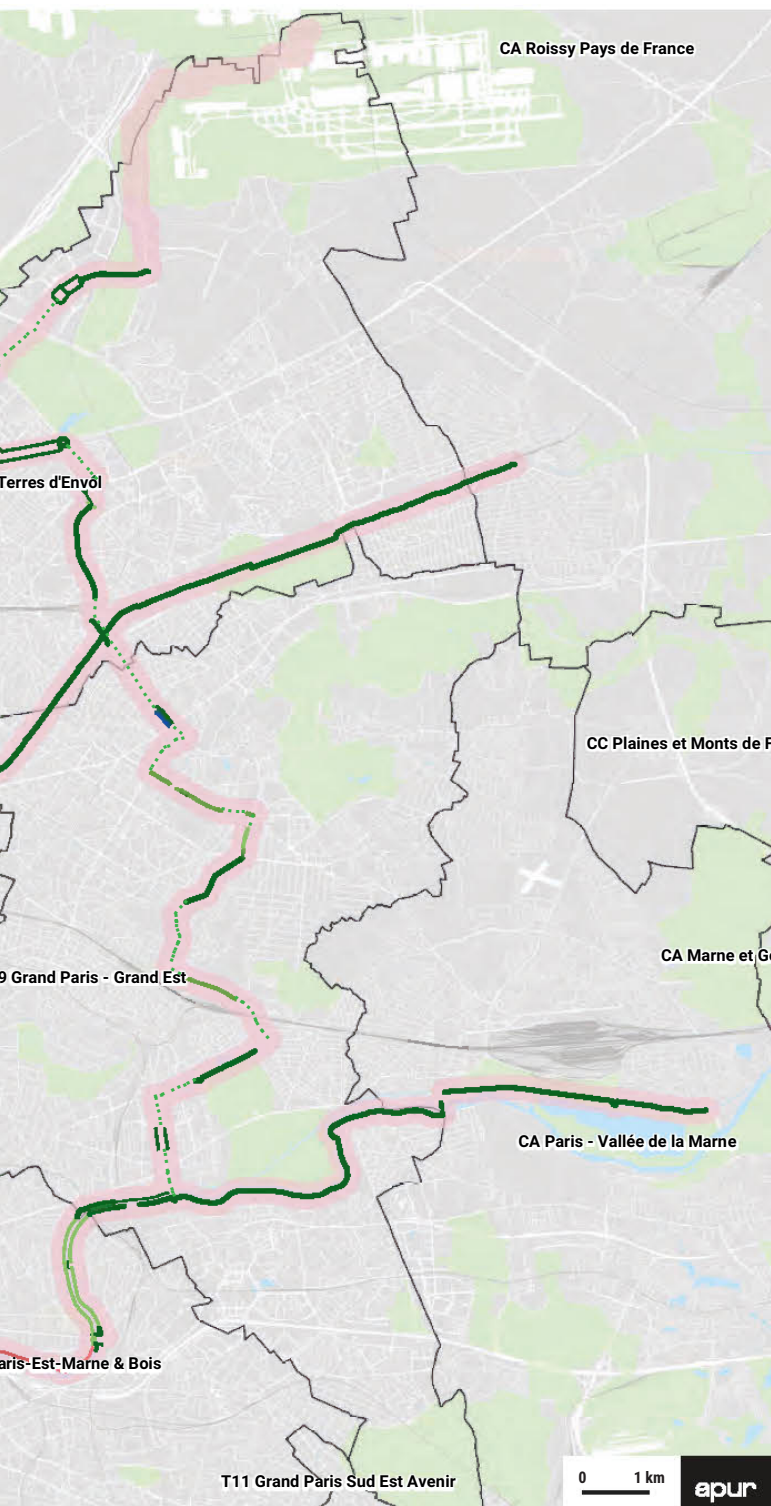
Les aménagements actuels des Boucles cyclables olympiques

La carte des aménagements cyclables existants et en projet sur le tracé des Boucles cyclables olympiques met en évidence la grande variété et l'hétérogénéité des types d'aménagements cyclables que l'on peut emprunter aujourd'hui. Cela affecte la cyclabilité actuelle de l'itinéraire.

Les tronçons aménagés par des pistes cyclables unidirectionnelles, bidirectionnelles ou par des voies vertes, garantissent aujourd'hui un parcours fluide, confortable et sécurisé, parfois même sur de grandes distances. On les trouve lorsque les Boucles cyclables olympiques empruntent le REVe à Paris (rue de Rivoli ou quai Georges Pompidou), ou le long des canaux, avec des différences de continuité : par exemple entre le Canal Saint-Martin, entrecoupé par d'autres voies et au caractère très urbain, et le canal de l'Ourcq où la voie cyclable est continue. On pourra également citer les voies vertes situées sur les chemins de halage le long de la Seine à Epinay-sur-Seine ou le long de la Marne à Noisy-le-Grand. D'autres aménagements peuvent être moins sécurisés, à l'image des Boucles aménagées par des bandes cyclables, telles qu'on les retrouve Boulevard Bessières à Paris, ou avenue Henri Barbusse à La Courneuve. La situation est similaire pour les tronçons empruntant des voies partagées avec les couloirs de bus, moins fréquentes et surtout observées à Paris, sur l'axe rues Marx Dormoy/la Chapelle ou celui des boulevards Pershing/Gouvion-Saint-Cyr.

La carte met en évidence des discontinuités physiques d'aménagements, problématiques pour le confort et la sécurité des cyclistes, et premier enjeu d'aménagement pour les Boucles cyclables olympiques. Certaines sont très importantes, sur de grands axes comme l'ex-RN2, ou sur le tracé traversant le territoire d'Est Ensemble. D'autres alternent des secteurs encore non-aménagés pour le vélo et des tronçons aménagés, mais à la cyclabilité variable. Par exemple, le long du Chemin des Grands Parcs dans le territoire de Grand Paris Grand Est, du canal de l'Ourcq à la Marne se succèdent des voies sans aménagement, des pistes cyclables (rue Hippolyte Pina à Gagny), des voies vertes (allée de la Dhuy à Gagny) ou des bandes cyclables (avenue Gagarine à Clichy-Montfermeil).

L'enjeu pour l'aménagement des Boucles cyclables olympiques sera donc à la fois d'effacer les ruptures d'aménagements et d'assurer également une homogénéité ou « air de famille » dans le confort et la sécurité de l'aménagement tout au long du tracé.



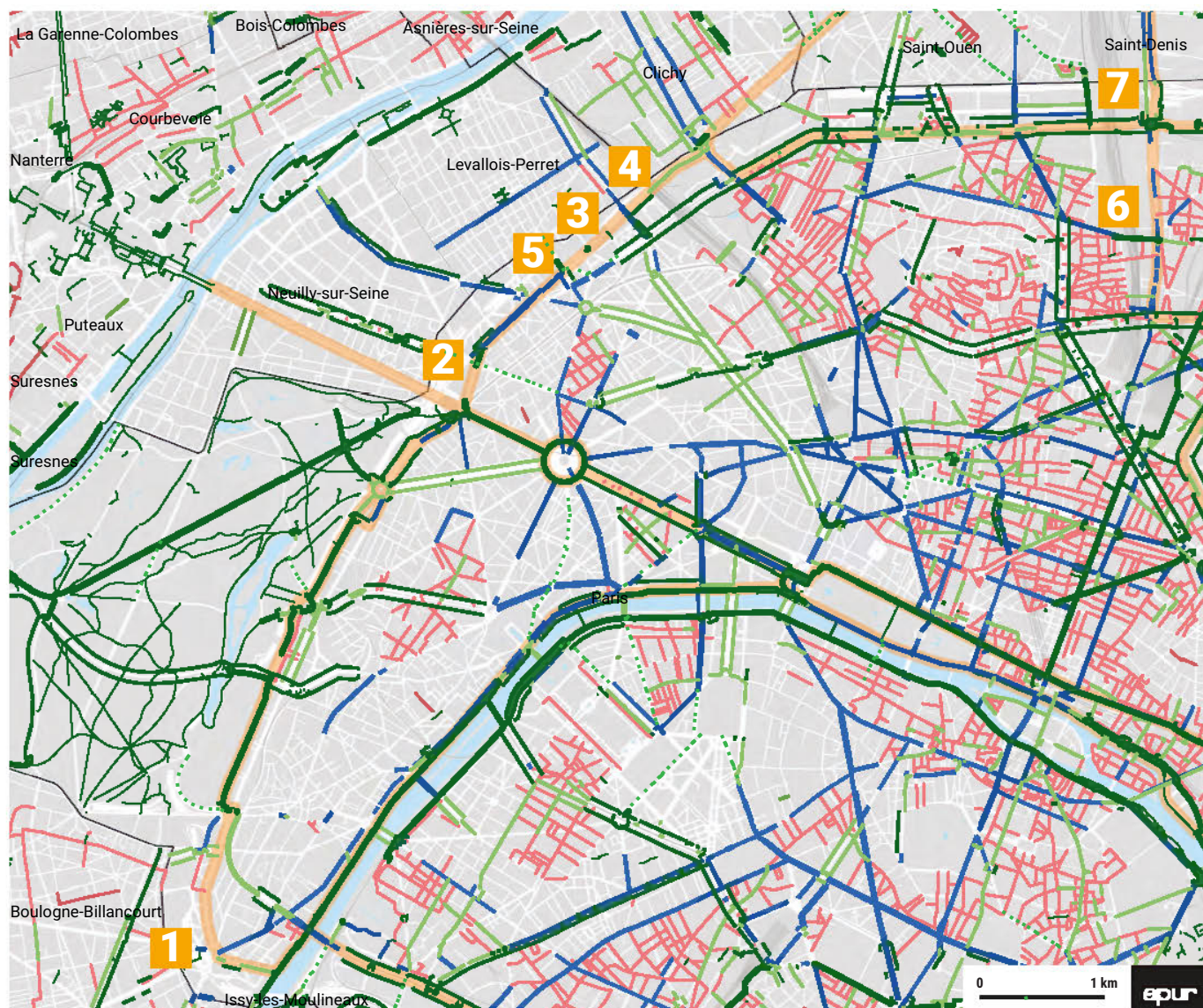
Récolement des aménagements cyclables existants et en projet le long du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques (Buffer de 200 m)
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020

2.2 | État des lieux par territoire

Paris



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Boulevard Murat (nord de la Porte de Saint-Cloud)	Paris	Pistes cyclables
2	Porte Maillot	Paris	Pistes cyclables
3	Boulevard de Reims	Paris	-
4	Boulevard de Douaumont/Fort de Vaux	Paris	Pistes cyclables
5	Avenue Stéphane Mallarmé	Paris	Pistes cyclables
6	Rue de la Chapelle/Rue Marx Dormoy	Paris	Pistes cyclables privilégiées
7	Porte de la Chapelle	Paris	-

La séquence ouest-parisienne des Boucles cyclables olympiques dessert les sites olympiques du Parc des Princes, des stades Jean Bouin et Pierre de Coubertin, de Roland Garros et du Paris Expo Hall, ainsi que le Grand Palais, les Invalides et le Champ-de-Mars. Il s'appuie sur des parcours remarquables et confortables, empruntant notamment le REVe le long de la Seine et sur les Champs-Élysées.

Secteurs aménagés

- Des aménagements cyclables hautement qualitatifs au centre de Paris, grâce au REVe (rue de Rivoli, quai Georges Pompidou) et aux voies sur berges désormais interdites aux voitures ;
- Au nord, le réaménagement des boulevards Ney et Bessières ont permis d'accueillir des pistes et bandes cyclables.



REVe – rue de Rivoli, Paris

© Christophe Belin – Ville de Paris

Secteurs à aménager

- Le boulevard Murat sera un secteur-clé d'accès aux sites olympiques du sud-ouest de Paris et manque aujourd'hui d'aménagements cyclables ;
- Des aménagements cyclables sont très hétérogènes entre la porte Maillot et la porte de Clichy ;
- L'axe rue Marx Dormoy – rue de la Chapelle est un tronçon essentiel de « l'axe olympique » du boulevard de la Chapelle au Stade de France et au Centre aquatique à Saint-Denis, via la porte de la Chapelle. Les aménagements sont aujourd'hui discontinus et peu qualitatifs ;
- La connexion entre la voie Georges Pompidou et le pont du Garigliano n'est aujourd'hui pas directement possible.



Le parc Rives-de-Seine, Paris

© Guillaume Bontemps – Ville de Paris

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Porte de la Chapelle, Paris

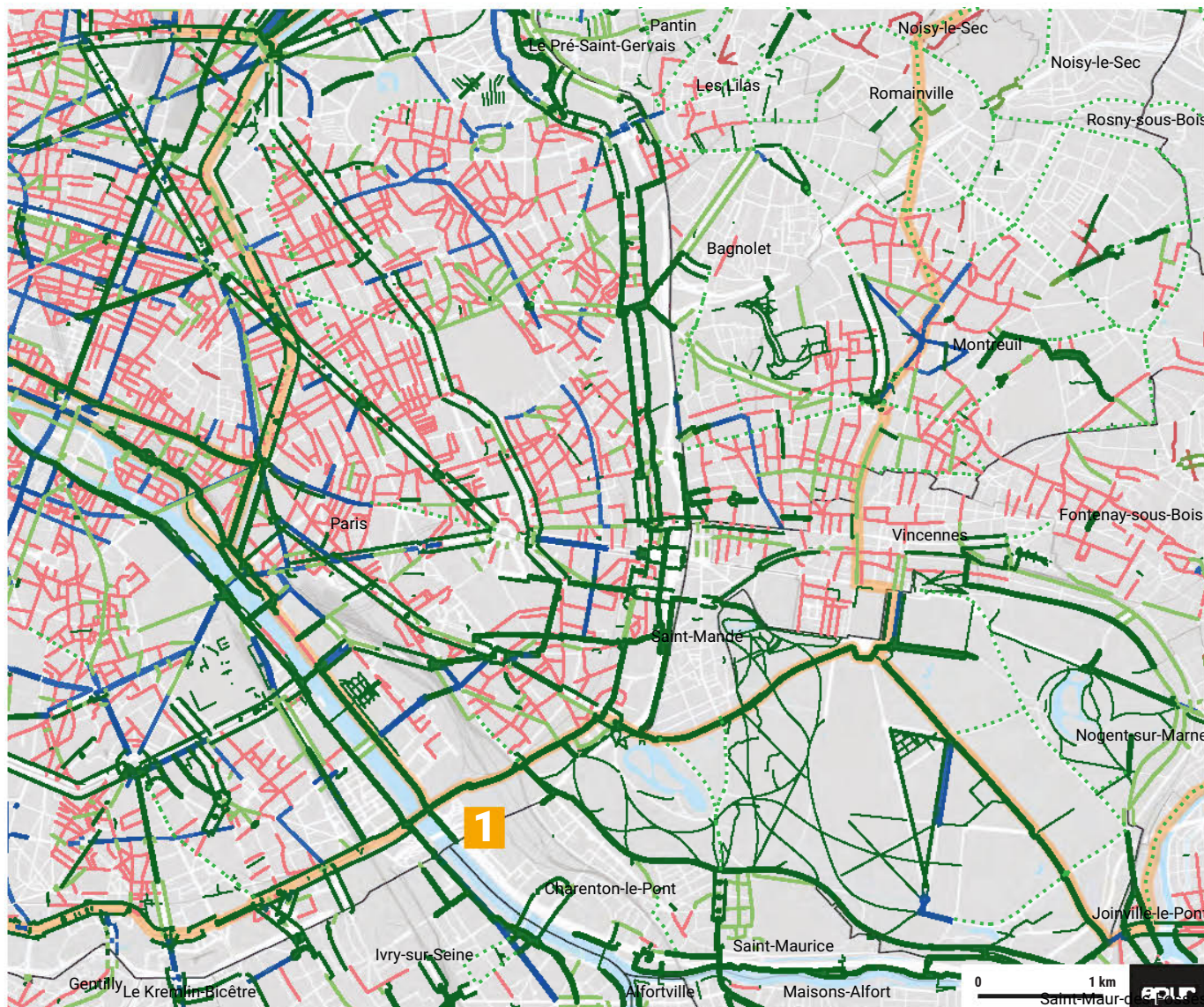
© Apur – David Boureau

	Échéance	Montant de l'investissement	Maîtrise d'ouvrage
1	-	2,2 M€ environ (Ville de Paris)	DVD Mairie de Paris
2	2024	NC (DVD Mairie de Paris, Tramway, EOLE...)	SEM PariSeine
3	2024	1,4 M€ environ (Ville de Paris)	DVD Mairie de Paris
4	-	1,8 M€ (Ville de Paris)	DVD Mairie de Paris
5	2024	-	Mission Tramway/DVD Mairie de Paris
6	2024	4,8 M€ environ (Ville de Paris)	DVD Mairie de Paris
7	-	En cours de chiffrage (DVD)	DVD

Paris

La séquence est-parisienne des Boucles cyclables olympiques longe la Seine et le canal Saint-Martin pour desservir le site olympique de la Paris Arena. L'itinéraire s'appuie sur les aménagements cyclables du REVe sur la rue de Rivoli jusque Bas-

tille, de la voie verte du parc Rives-de-Seine, et de l'Eurovéloroute 3. Il fait la liaison avec la Marne via le Bois de Vincennes et permet aussi de rejoindre le territoire d'Est Ensemble.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Quai de Bercy/Pont National	Paris	Ouvrage de liaison entre les pistes cyclables du quai de Bercy et du pont National

Secteurs aménagés

- Des continuités cyclables le long de la Seine, du parc Rives-de-Seine au bas du Pont National, puis du Pont National jusqu’à la Marne via le bois de Vincennes ;
- Des aménagements cyclables continus de la Seine à la Villette, le long du canal Saint-Martin ;
- La partie des Boucles cyclables olympiques empruntant les Maréchaux au sud de Paris jusqu’à la Porte est entièrement aménagée.

Secteurs à aménager

- Pas de liaison totalement cyclable possible aujourd’hui entre la piste cyclable bidirectionnelle du quai de Bercy à celle du Boulevard Poniatowski, au niveau du Pont National. Un passage existe au niveau de la gare frigorifique de Paris Bercy, moyennant des escaliers métalliques impraticables à vélo.



Route de la Pyramide, Bois de Vincennes, Paris

© Apur



Avenue Daumesnil, Paris

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d’Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Quai de Bercy/Pont National, Paris

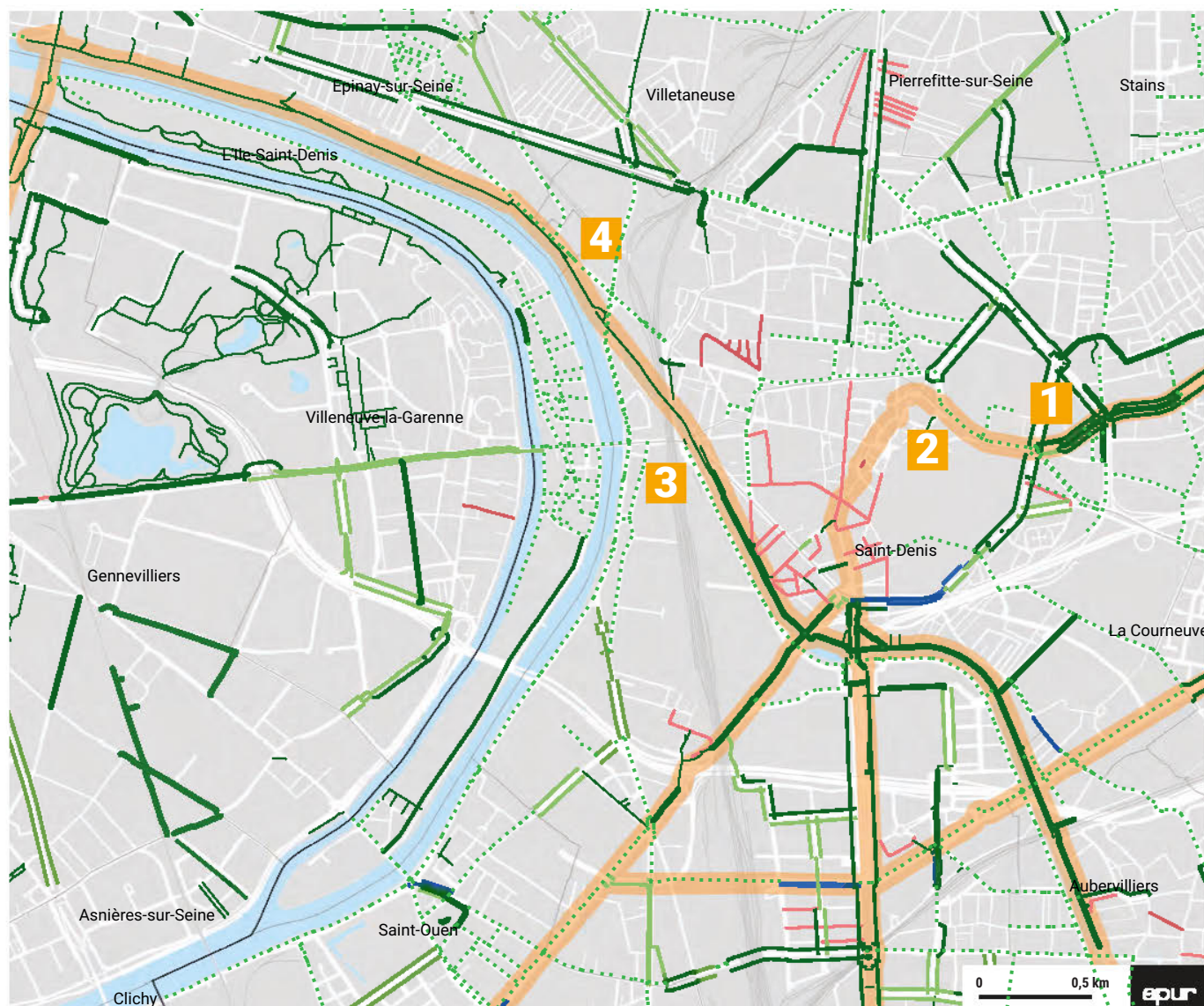
© Apur

	Échéance	Montant de l’investissement	Maîtrise d’ouvrage
1	2024	-	DVD ou SEMAPA

Plaine Commune - Saint-Denis centre/Epina y-sur-Seine

La séquence du nord-ouest des Boucles cyclables olympiques traverse le centre-ville de Saint-Denis et passe devant la Basilique : vers l'est, l'itinéraire permet de rejoindre Marville et plus loin le Parc Georges Valbon ; vers l'ouest, après avoir re-

joint le canal Saint-Denis, les Boucles emprunte le tracé des véloroutes de la Seine à vélo et de l'Avenue Paris-Londres menant au port de Gennevilliers via Epina y-sur-Seine.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Carrefour Strabourg/Avenue Paul Vaillant Couturier	Saint-Denis	Aménagement cyclable autour du giratoire à l'étude
2	Boulevard de la commune/Rue de Paris	Saint-Denis	Zone 30 avec bande cyclable à confirmer du Bd F. Faure au carrefour Pont Godet
3	Quai canal Saint-Denis	Saint-Denis	Voie verte
4	Boulevard Foch	Epina y-sur-Seine	Voie verte

Secteurs aménagés

- Le canal Saint-Denis entre la rue du Landy et la zone de confluence avec la Seine ;
- Le chemin de halage à Epinay-sur-Seine ;
- Le centre-ville de Saint-Denis, avec notamment un certain nombre de double-sens cyclables liée aux zones 30 du secteur.

Secteurs à aménager

- Les quais de Seine le long du boulevard Foch à Épinay-sur-Seine pour achever la liaison entre le canal Saint-Denis et le chemin de halage ;
- Une partie des berges de la rive droite du canal Saint-Denis : aménagement de 3 secteurs aujourd’hui praticables mais peu confortables, dans le cadre des JOP 2024 (dont le bassin de Maltournée) ;
- La traversée du centre-ville de Saint-Denis ne propose pas la même cyclabilité que sur les autres tronçons en termes de vitesse et de partage de la voirie ;
- La liaison entre le centre-ville de Saint-Denis et l’avenue Romain Rolland, déjà aménagée (pistes cyclables bilatérales).



Chemin de halage, Épinay-sur-Seine

© Apur



Quai du Port, Canal Saint-Denis, Saint-Denis

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- ■ ■ ■ Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d’Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Boulevard Anatole France, Saint-Denis

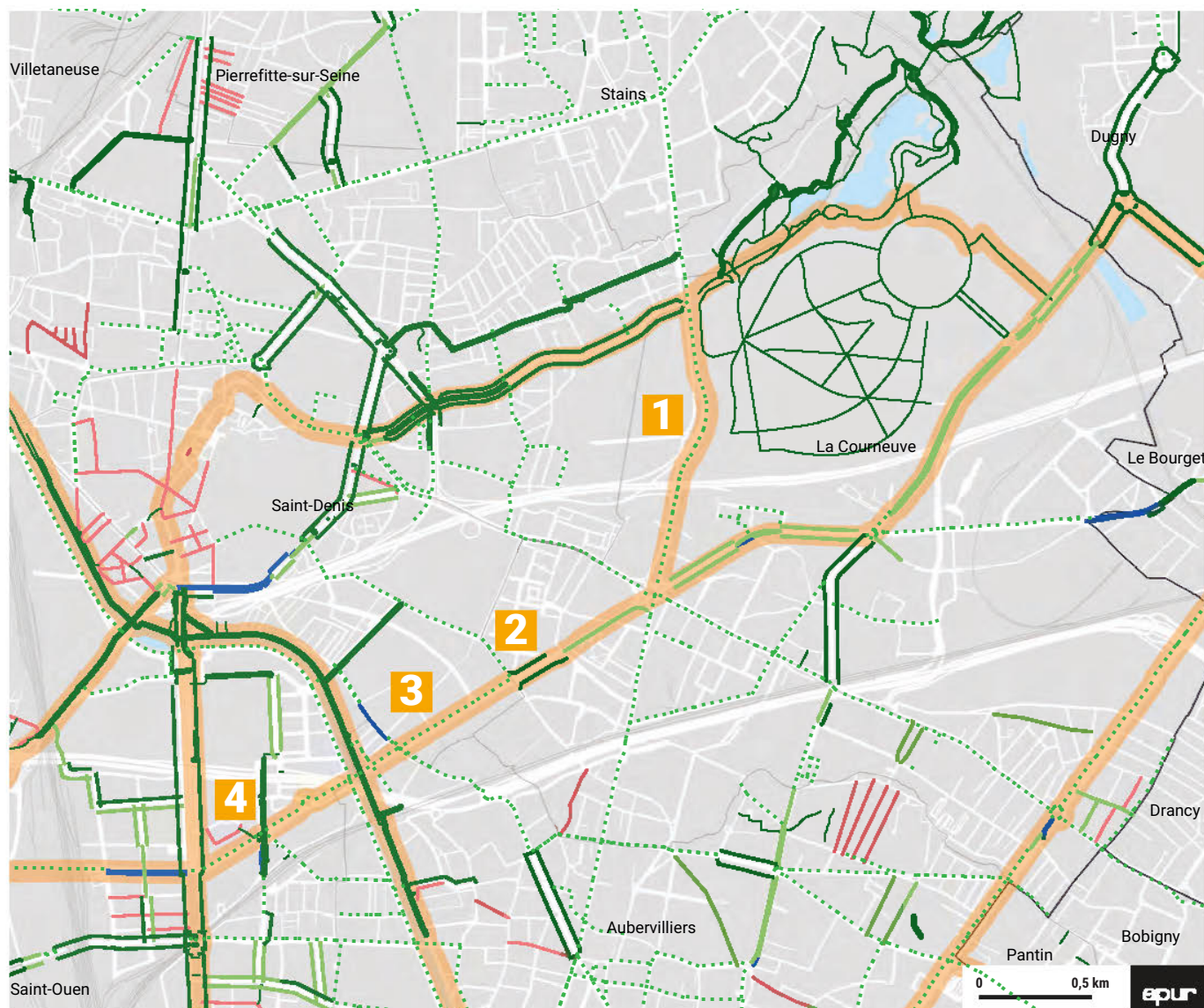
© Plaine Commune

	Échéance	Montant de l’investissement	Maîtrise d’ouvrage
1	2024	Dans le cadre de l’opération PACT T1	Plaine Commune
2	2020	Environ 30 000 €	Plaine Commune
3	2024	5 M€ pour les 3 secteurs	Plaine Commune
4	2020	510 000 €	Plaine Commune

Plaine Commune - Saint-Denis/Aubervilliers/La Courneuve

Dans cette séquence, les Boucles cyclables olympiques emprunte un axe allant du futur franchissement Pleyel, jusqu'au carrefour des Six-Routes à la Courneuve, croisant l'avenue du Président Wilson et la gare de La Plaine – Stade de France par

la D30. À partir du carrefour des Six-Routes, l'itinéraire rejoint au nord Marville et le parc Georges Valbon, ou au nord-est Dugny et le site olympique du Cluster de Dugny – Le Bourget.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Avenue Roger Salengro	La Courneuve	Pistes cyclables bilatérales
2	Avenue du Général Leclerc	La Courneuve	-
3	Rue Francis de Pressensé (entre avenue du Stade de France et chemin d'Aubervilliers)	Saint-Denis/Aubervilliers	Piste cyclable
4	Rue Francis de Pressensé (entre avenue du Président Wilson et avenue du Stade de France)	Saint-Denis	-

Secteurs aménagés

- L'avenue Romain Rolland à Saint-Denis ;
- La traversée du Parc Georges Valbon ;
- L'avenue Waldeck Rochet à la Courneuve, longeant le Parc Georges Valbon.

Secteurs à aménager

- L'avenue Roger Salengro, permettant la liaison entre la Courneuve Six-Routes, le parc Georges Valbon et le site olympique de Marville ;
- Les discontinuités d'aménagements cyclables sur la D30 de l'avenue du Stade de France à Saint-Denis à la Courneuve Six-Routes ;
- Un tronçon sans aménagement au début de l'avenue Waldeck Rochet la Courneuve, des bandes cyclables y sont prévues à court terme.



Avenue Roger Salengro, La Courneuve

© Apur



Avenue Francis de Pressensé, Saint-Denis

© Plaine Commune

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- ■ ■ ■ Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Avenue du Président-Wilson, Saint-Denis

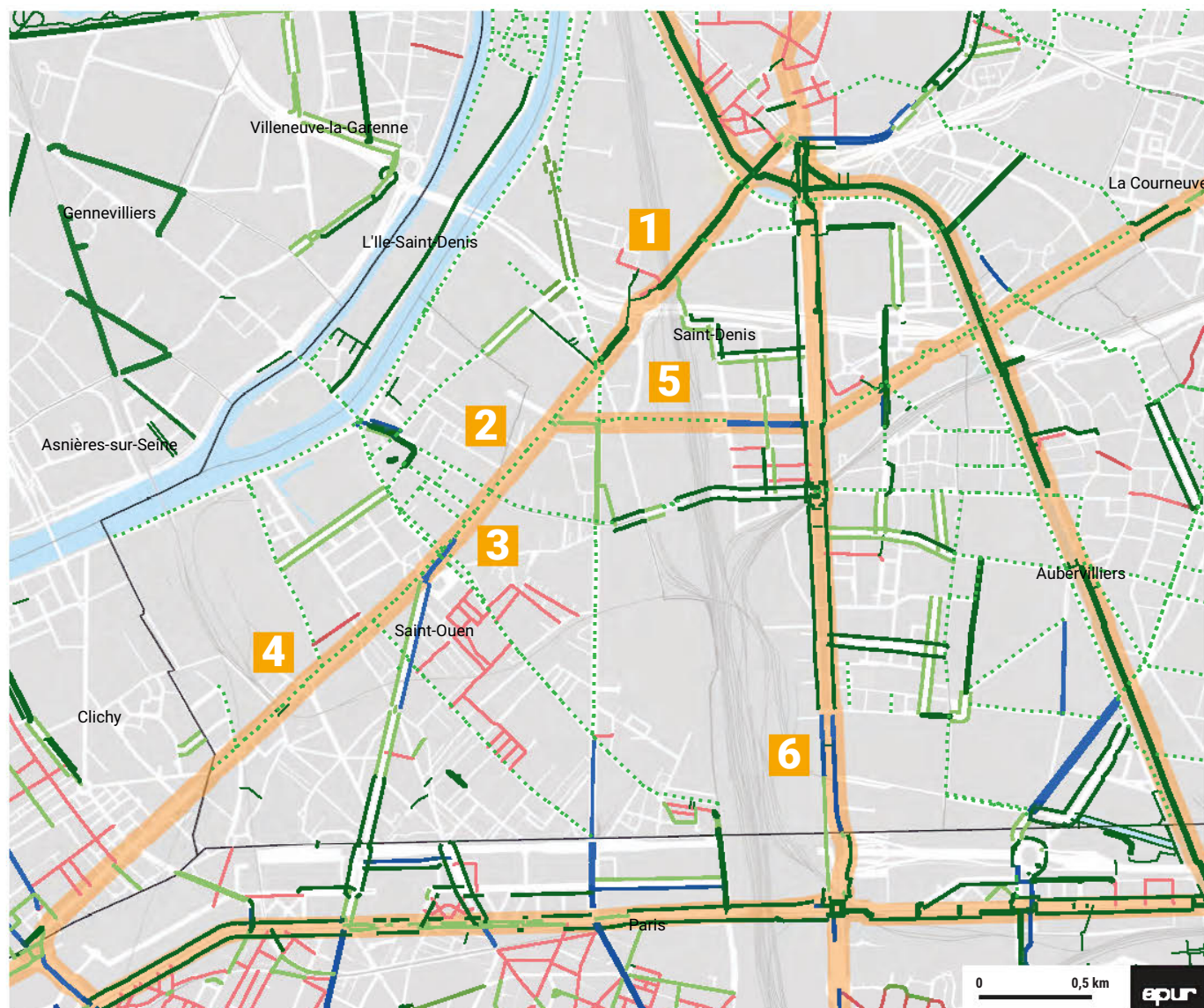
© Apur

	Échéance	Montant de l'investissement	Maîtrise d'ouvrage
1	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
2	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
3	2024 ?	Compris dans le projet du T8 sud	T8 sud
4	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Plaine Commune - Saint-Denis / Saint-Ouen

Cette séquence des Boucles cyclables olympiques est une séquence importante empruntant l'axe majeur olympique partant de la Paris Arena à la Porte de la Chapelle à Paris jusqu'aux sites olympiques du Stade de France et du centre aquatique à Saint-

Denis par l'avenue du Président Wilson. Le futur franchissement Pleyel crée la jonction avec une autre branche des Boucles, l'historique « Route de la Révolte », la D410 de Saint-Denis à Clichy, via la future gare GPE de Saint-Denis Pleyel.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Boulevard Anatole France	Saint-Denis	Piste cyclable bidirectionnelle
2	Boulevard Anatole France	Saint-Denis	-
3	Boulevard Jean Jaurès	Saint-Ouen	-
4	Boulevard Victor Hugo - de gare de Saint-Ouen à Mairie de Saint-Ouen	Saint-Ouen	Pistes cyclables à l'étude
5	Franchissement Pleyel	Saint-Denis	Passerelle piétons-vélos (phase 1)
6	Avenue du Président Wilson	Saint-Denis	Couloir bus-vélo et/ou piste cyclable selon la portion

Secteurs aménagés

- L'avenue du Président Wilson à Saint-Denis, mais avec des niveaux de qualité d'aménagements cyclables différents (couloirs bus-vélo, pistes cyclables sur terre-plein central ou pistes cyclables avec simple marquage sur trottoir) ;
- Le nord du boulevard Anatole France à Saint-Denis.

Secteurs à aménager

- La D410 de Saint-Denis à Saint-Ouen ;
- Le franchissement des voies ferrées de Pleyel au Landy (projet de franchissement Pleyel) ;
- Sur le sud de l'avenue du Président Wilson, des couloirs bus-vélo existent, en attendant la suite de l'aménagement vers la Porte de la Chapelle.



Avenue du Président Wilson, Saint-Denis

© Apur



Avenue du Président Wilson, Saint-Denis

© Plaine Commune

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- ■ ■ ■ Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Boulevard Victor Hugo, Saint-Ouen

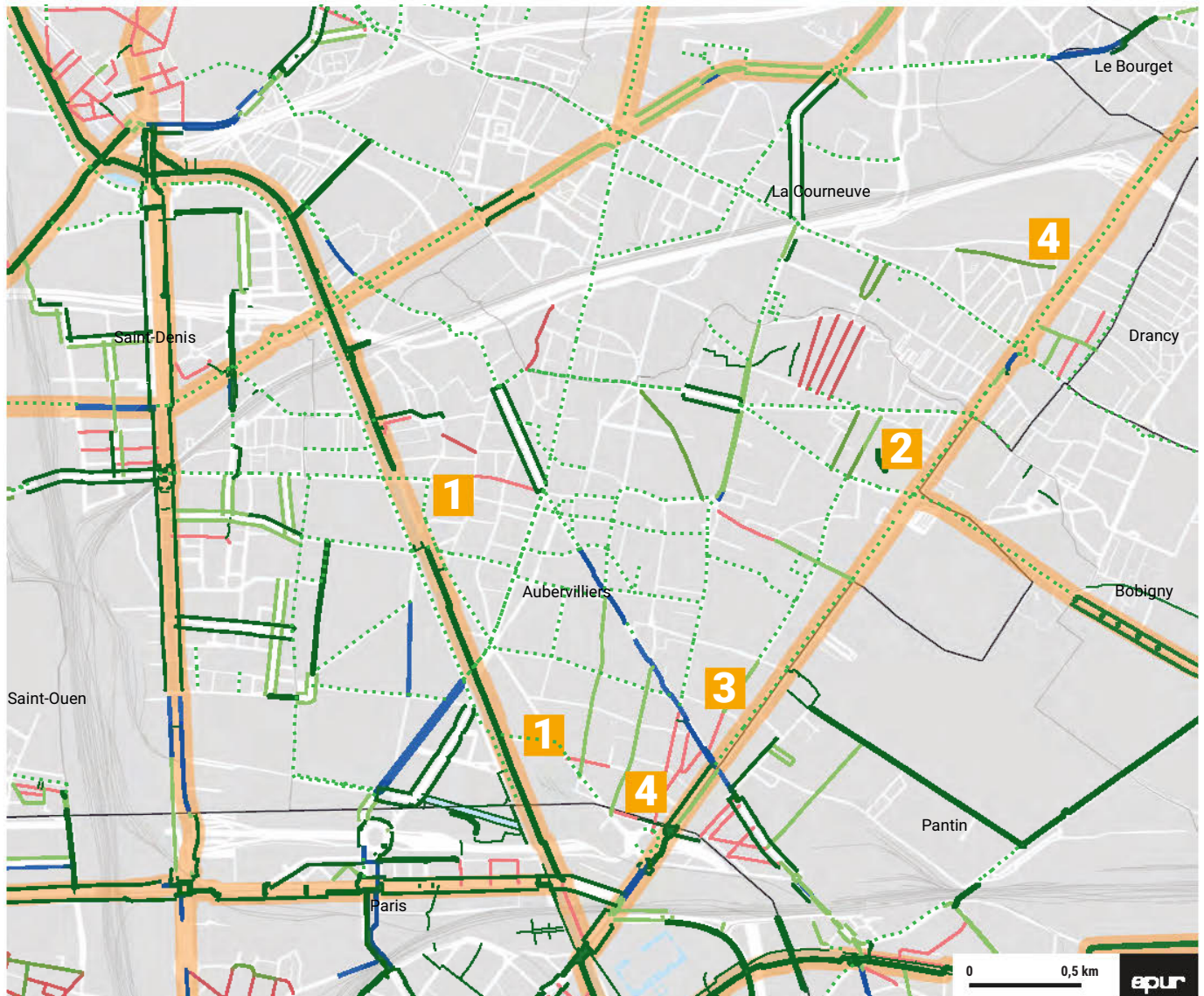
© Apur

	Échéance	Montant de l'investissement	Maîtrise d'ouvrage
1	fin 2019/début 2020	1,5 M€ (Plaine commune 625k€, MGP 518k€, Région IDF 357k€)	Plaine Commune
2	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
3	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
4	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
5	2024	-	-
6	2019	115 k€	Plaine Commune

Plaine Commune - Aubervilliers/La Courneuve

L'itinéraire proposé par les Boucles cyclables olympiques emprunte ici deux axes très importants dans la desserte des sites olympiques et des territoires : le canal Saint-Denis et l'ex-

RN2, reliant les sites olympiques de la Villette à Paris au Stade de France et au centre aquatique à Saint-Denis d'un côté, et de l'autre aux sites olympiques du Bourget et de Dugny.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Quai François Mitterrand (2 sections non aménagées)	Aubervilliers	Voie verte
2	ex-RN 2 entre Fort d'Aubervilliers et Boulevard Edouard Vaillant	Aubervilliers	Pistes cyclables bilatérales
3	ex-RN 2 entre rue Trevet et rue Emile Dubois	Aubervilliers	Pistes cyclables bilatérales
4	ex-RN 2 (reste du linéaire)	Aubervilliers/La Courneuve	Pistes cyclables bilatérales

Secteurs aménagés

- La majeure partie du canal Saint-Denis ;
- La sortie de Paris à la Porte de la Villette ;
- Les boulevards Macdonald et Ney à Paris.

Secteurs à aménager

- L'ex-RN2, progressivement aménagée pour les vélos d'ici 2024 ;
- Aménagement de certains secteurs de la rive droite du canal Saint-Denis, déjà praticables mais peu confortables aujourd'hui.



Canal Saint-Denis, Aubervilliers

© Apur



Avenue Jean Jaurès, Aubervilliers

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- ■ ■ ■ Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Ex-RN 2, Fort d'Aubervilliers

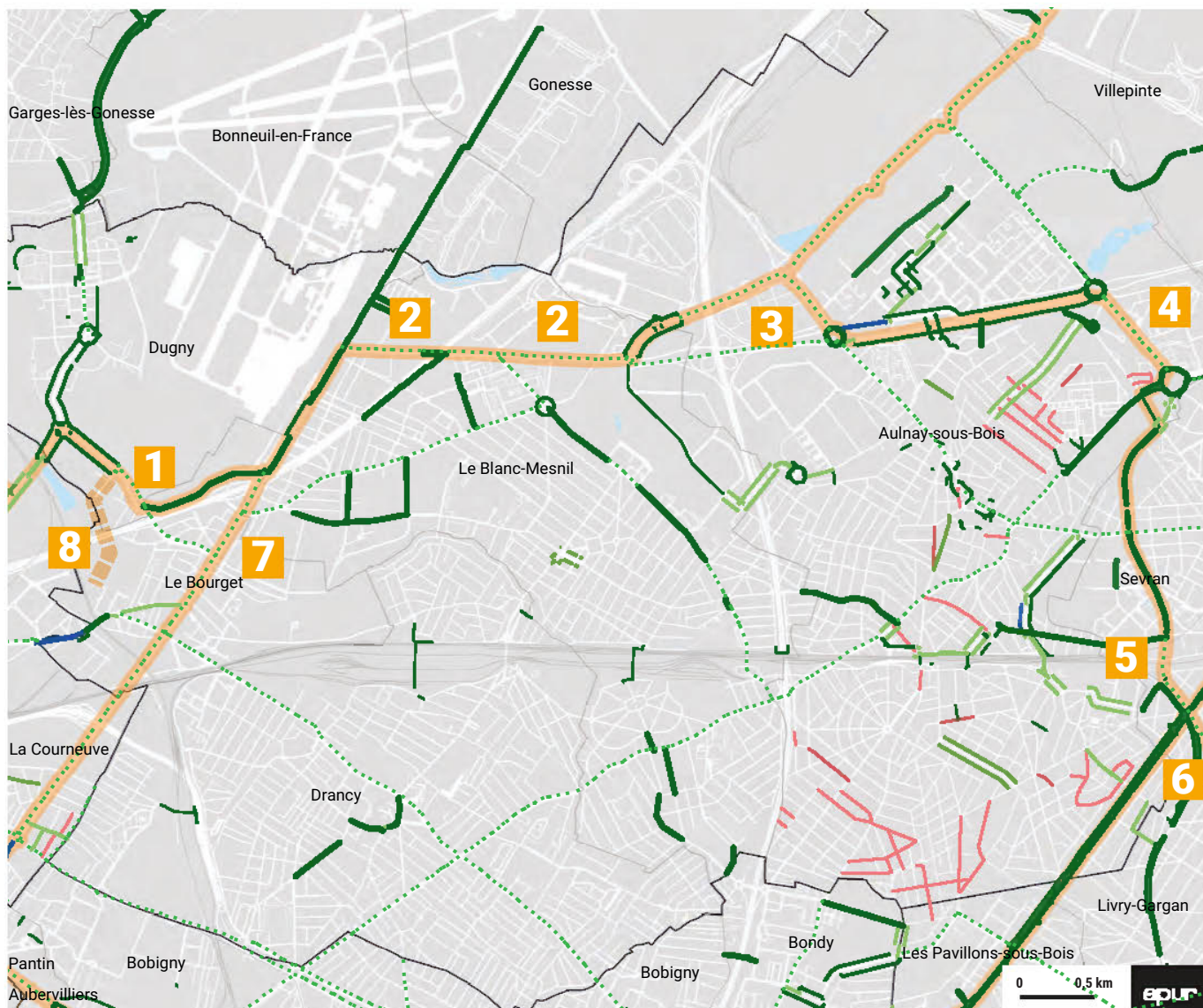
© Apur

	Échéance	Montant de l'investissement	Maîtrise d'ouvrage
1	2023	5 M€ (JOP)	Plaine Commune
2	2020	2,5 M€	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
3	2021	4 M€	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
4	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Paris Terres d'Envol (Ouest)

Les Boucles cyclables olympiques entrent dans le territoire de Paris Terres d'Envol par l'ex-RN2 à l'ouest, axe menant aux sites olympiques à proximité de l'aéroport du Bourget (Bourget Pavillon 1). Elles poursuivent l'itinéraire sur la RN2 avant

de soit bifurquer au nord vers Villepinte soit de continuer vers Sevrans pour rejoindre le canal de l'Ourcq et desservir ainsi des lieux de vie importants de Seine-Saint-Denis.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Avenue du Maréchal Leclerc de Hautecloque	Dugny	-
2	Avenue Descartes	Le Blanc-Mesnil	-
3	Boulevard André Citroën/Boulevard Georges Braque	Aulnay-sous-Bois	-
4	Avenue Suzanne Lenglen	Aulnay-sous-Bois	-
5	Avenue John Fitzgerald Kennedy/Allée des Peupliers	Aulnay-sous-Bois	-
6	Boulevard Westinghouse	Sevrans	-
7	Avenue de la Division Leclerc	Le Bourget	-
8	Liaison village olympique de Dugny et Parc des sports du Bourget	Dugny/Le Bourget	Pistes cyclables et franchissement de l'A1

Secteurs aménagés

- L’avenue du 8 mai 1945 au Blanc-Mesnil, en face de l’aéroport du Bourget et du Musée de l’Air et de l’Espace ;
- La RN2 à Aulnay-sous-Bois (boulevard Marc Chagall et rue Paul Cézanne).

Secteurs à aménager

- La discontinuité sur l’avenue du Maréchal Leclerc de Haute-cloque à Dugny, au sud de parc des Expositions et du futur centre des Médias des Jeux olympiques et paralympiques ;
- L’ex-RN2, au sud du carrefour Lindbergh au Bourget ;
- L’avenue Descartes au Blanc-Mesnil ;
- Des discontinuités dans les aménagements cyclables à Sevran.

Note : l’ensemble des projets d’aménagements cyclables identifiés sont sous maîtrise d’ouvrage du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (stratégie vélo départementale).



Avenue de la Division Leclerc, Le Bourget

© Apur



Avenue du 8 Mai 1945, Le Blanc-Mesnil

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d’Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Avenue Descartes, Le Blanc-Mesnil

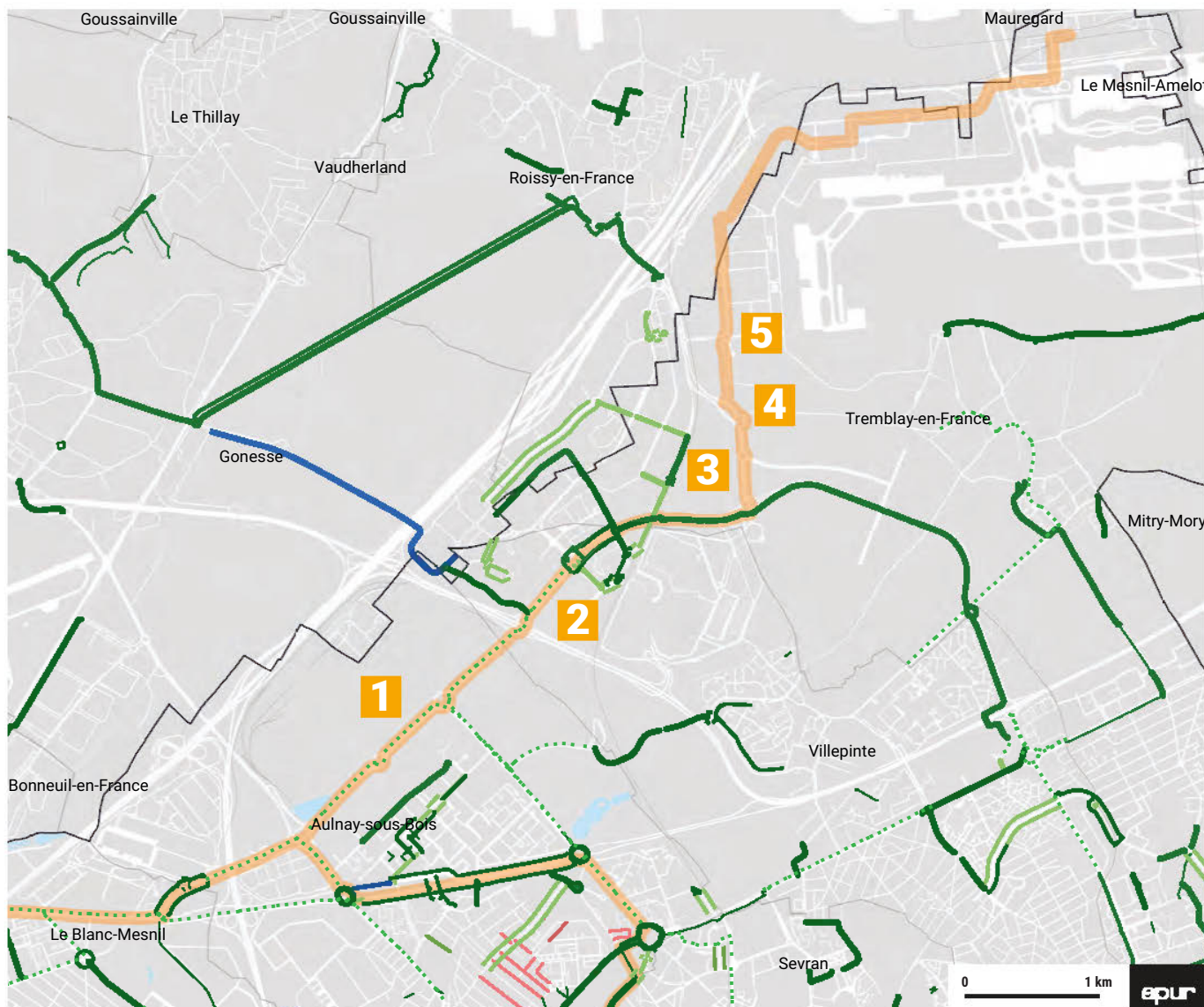
© Apur

	Échéance	Montant de l’investissement	Maîtrise d’ouvrage
1	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
2	2020	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
3	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
4	2024 (tronçon nord), 2020 (tronçon sud)	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
5	2020	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
6	2020	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
7	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
8	2024	-	SOLIDEO

Paris Terres d'Envol (nord-est)

Dans cette séquence, les Boucles cyclables olympiques quittent l'ex-RN2 par la D40 longeant le site du projet urbain Val Francilia, Paris Nord 2, puis au niveau du circuit Carole rejoint la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle par la rue

du Fortin. Les Boucles cyclables assureront ici un rôle de desserte du parc hôtelier du secteur au moment des Jeux, avant de devenir par la suite un itinéraire privilégié pour la mobilité du quotidien des actifs travaillant dans le secteur.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Boulevard André Citroën - D40	Aulnay-sous-Bois	-
2	D40	Villepinte	-
3	Avenue Carole	Tremblay-en-France	Piste cyclable bidirectionnelle
4	Route de la Croix au Plâtre	Tremblay-en-France	-
5	Plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle	Tremblay-en-France/ Roissy-en-France	-

Secteurs aménagés

La D40 en bordure est de Paris Nord 2 à Villepinte et au sud du circuit Carole jusqu'au rond-point menant à l'avenue Carole à Tremblay-en-France.

Secteurs à aménager

- L'aménagement de la D40, en lien avec le projet urbain de Val Francilia (ex-site PSA) à Aulnay-sous-Bois, et l'entrée dans Paris Nord 2 ;
- La traversée de la plateforme aéroportuaire de Paris-Charles de Gaulle, en particulier le franchissement des parkways nord-sud pour accéder à la gare RER et au futur Terminal 4.



D40, Villepinte

© Apur



Paris Nord 2, D40, Villepinte

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Sortie de la Francilienne sur la D40, Villepinte

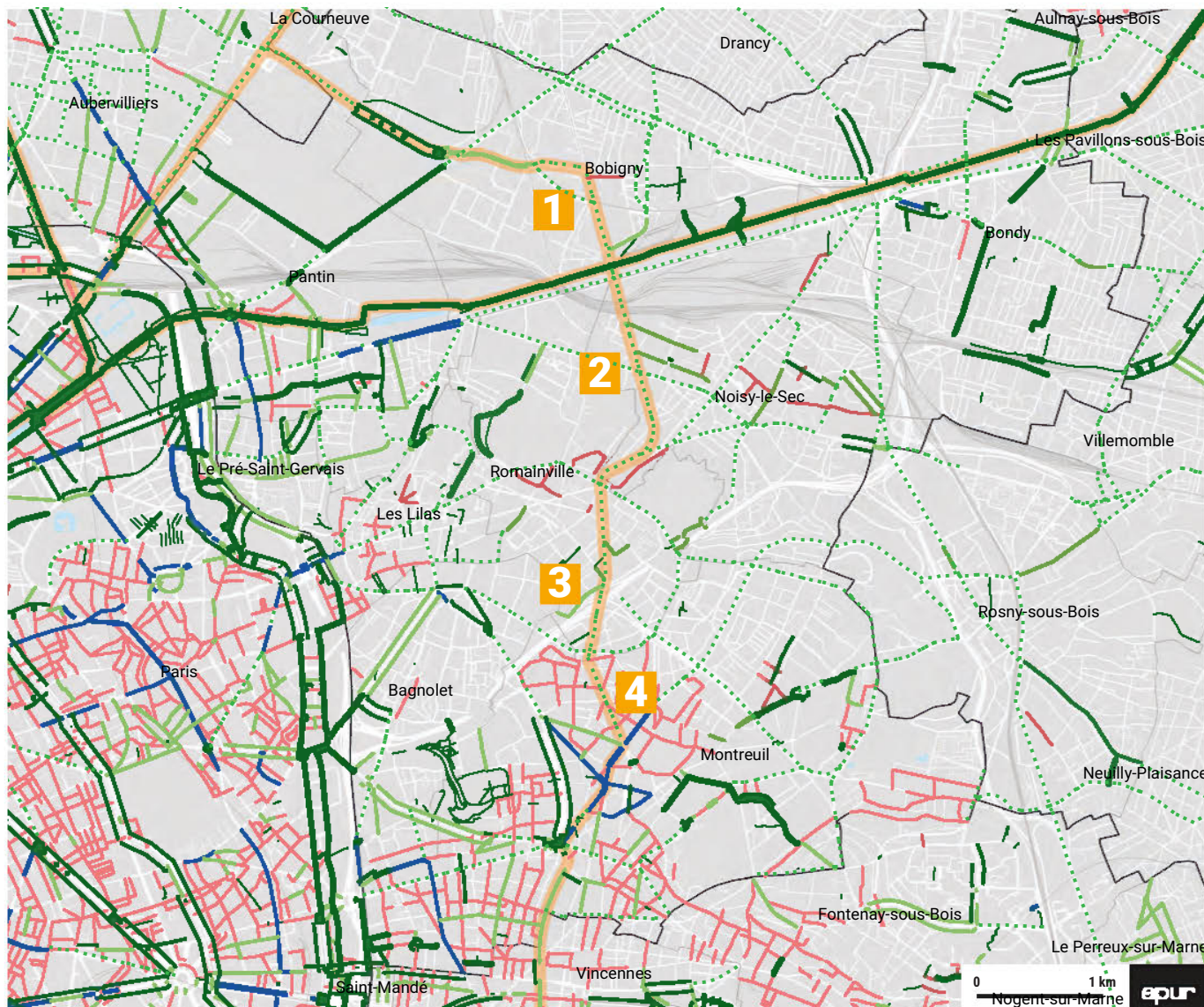
© Apur

	Échéance	Montant de l'investissement	Maîtrise d'ouvrage
1	2024	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
2	2024	-	-
3	2023	-	Grand Paris Aménagement
4	2024	-	-
5	2024	-	Groupe ADP

Est Ensemble

Le territoire d'Est Ensemble est traversé par une branche est-ouest des Boucles cyclables olympiques le long du canal de l'Ourcq, support de l'Eurovéloroute 3 et menant au site olympique de la Vilette. Une branche nord-sud fait le lien entre le Fort d'Aubervilliers et Vincennes en empruntant une partie du

tracé du prolongement du T1 et en passant par le centre-ville de Montreuil. C'est une séquence importante de desserte du territoire qui permet également la jonction entre le canal de l'Ourcq et la marne plus au sud.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Rue de la République/avenue Jean Jaurès	Bobigny	-
2	Rue du Parc/Avenue Anatole France	Noisy-le-Sec	-
3	Boulevard Henri Barbusse/Boulevard Edouard Branly	Romainville	-
4	Boulevard Henri Barbusse	Montreuil	-

Secteurs aménagés

- Le canal de l’Ourcq ;
- Une partie du centre-ville de Montreuil, avec des aménagements cyclables hétérogènes.

Secteurs à aménager

- Entre le centre-ville de Montreuil et la rue de la République à Bobigny, peu d’aménagements cyclables existants, des projets qui se concrétiseront par tranches d’ici 2024.

Note : la quasi-totalité des projets d’aménagements cyclables identifiés sont sous maîtrise d’ouvrage du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (stratégie vélo départementale).



Canal de l’Ourcq, Bobigny

© Apur



Place Jean Jaurès, Montreuil

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- ■ ■ ■ Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d’Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Boulevard Henri Barbusse, Montreuil

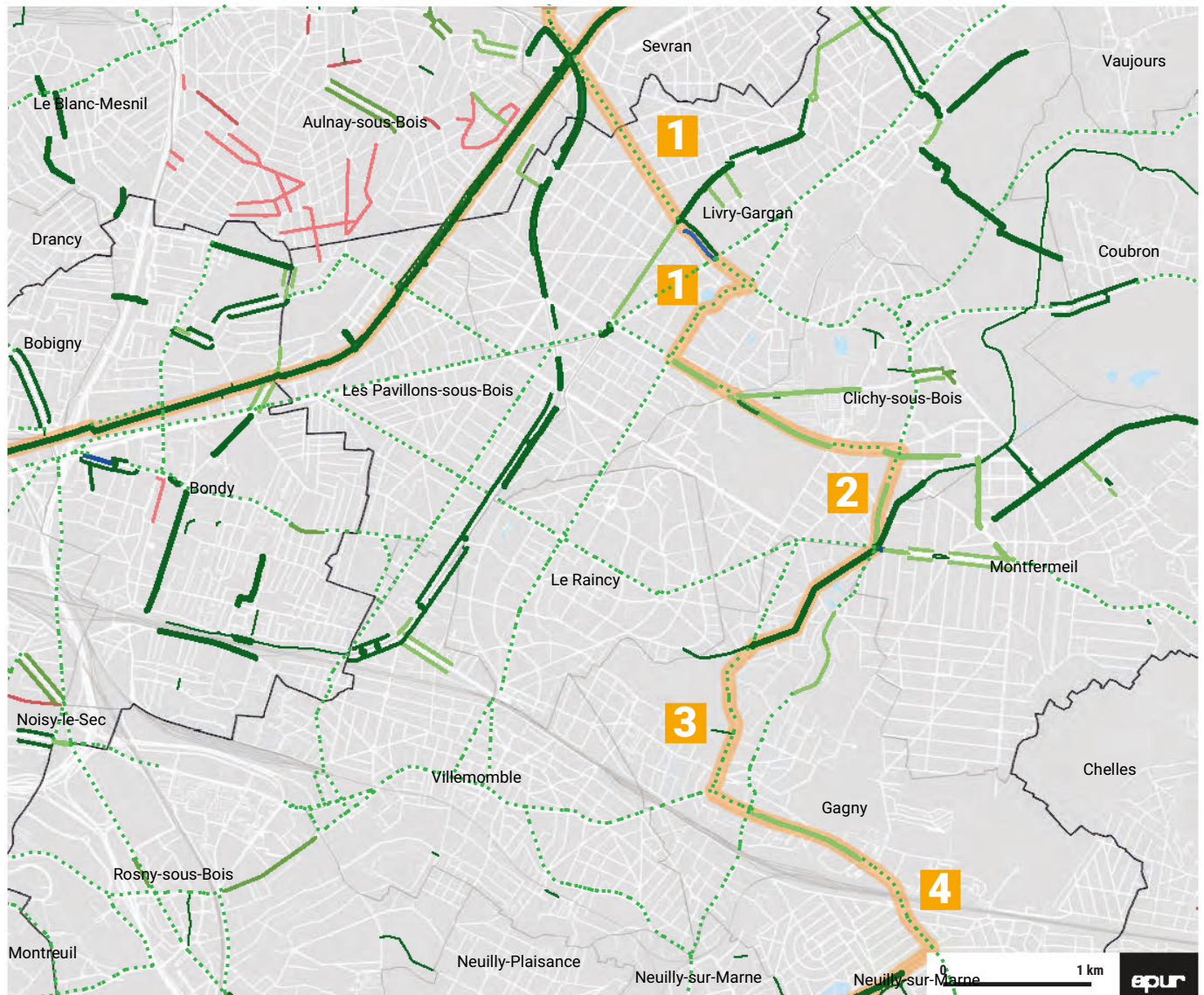
© Apur

	Échéance	Montant de l’investissement	Maîtrise d’ouvrage
1	2024	–	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (partie sud de la rue de la République, puis rue de la Déviation (D27))
2	2020 (sud de la rue du Parc), 2022 (av. Anatole France)	–	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
3	2022 (Bd Henri Barbusse), 2024 (Bd Edouard Branly)	–	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
4	2024	–	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Grand Paris Grand Est (nord)

Les Boucles cyclables olympiques partagent leur itinéraire dans le territoire de Grand Paris Grand Est avec celui du Chemin des Parcs. Du canal de l'Ourcq à la Marne, le tracé passe à proximité du Parc Lefèvre à Livry-Gargan, celui de la

Fosse-Maussoin à Clichy-sous-Bois, ou encore le Parc forestier du Bois de l'Etoile à Gagny. C'est une séquence importante pour l'accessibilité des habitants aux sites olympiques et surtout au reste du territoire séquano-dyonisien.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Boulevard Jean Jaurès/Avenue du Président Kennedy/ Boulevard Roger Salengro/Avenue Léon Blum	Livry-Gargan	-
2	Boulevard Gagarine/Allée de Gagny	Clichy-sous-Bois	-
3	Rue Contant/Rue Saint-Germain/Rue Parmentier	Gagny	-
4	Rue Jules Guesde/Rue Vaillant Couturier	Gagny	-

Secteurs aménagés

- Le canal de l’Ourcq ;
- L’allée de la Dhuy à Gagny.

Secteurs à aménager

- Les Boucles cyclables olympiques empruntent le Chemin des Parcs (ici du canal de l’Ourcq à la rue Hippolyte Pina à Gagny), aujourd’hui partiellement aménagé, mais qui devrait être entièrement cyclables d’ici 2021.

Note : l’ensemble des projets d’aménagements cyclables identifiés sont sous maîtrise d’ouvrage du Conseil départemental de Seine-Saint-Denis (stratégie vélo départementale).



Boulevard Gagarine, Clichy-sous-Bois

© Apur



Allée de Gagny, Clichy-sous-Bois

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d’Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020



Allée de Gagny, Clichy-sous-Bois

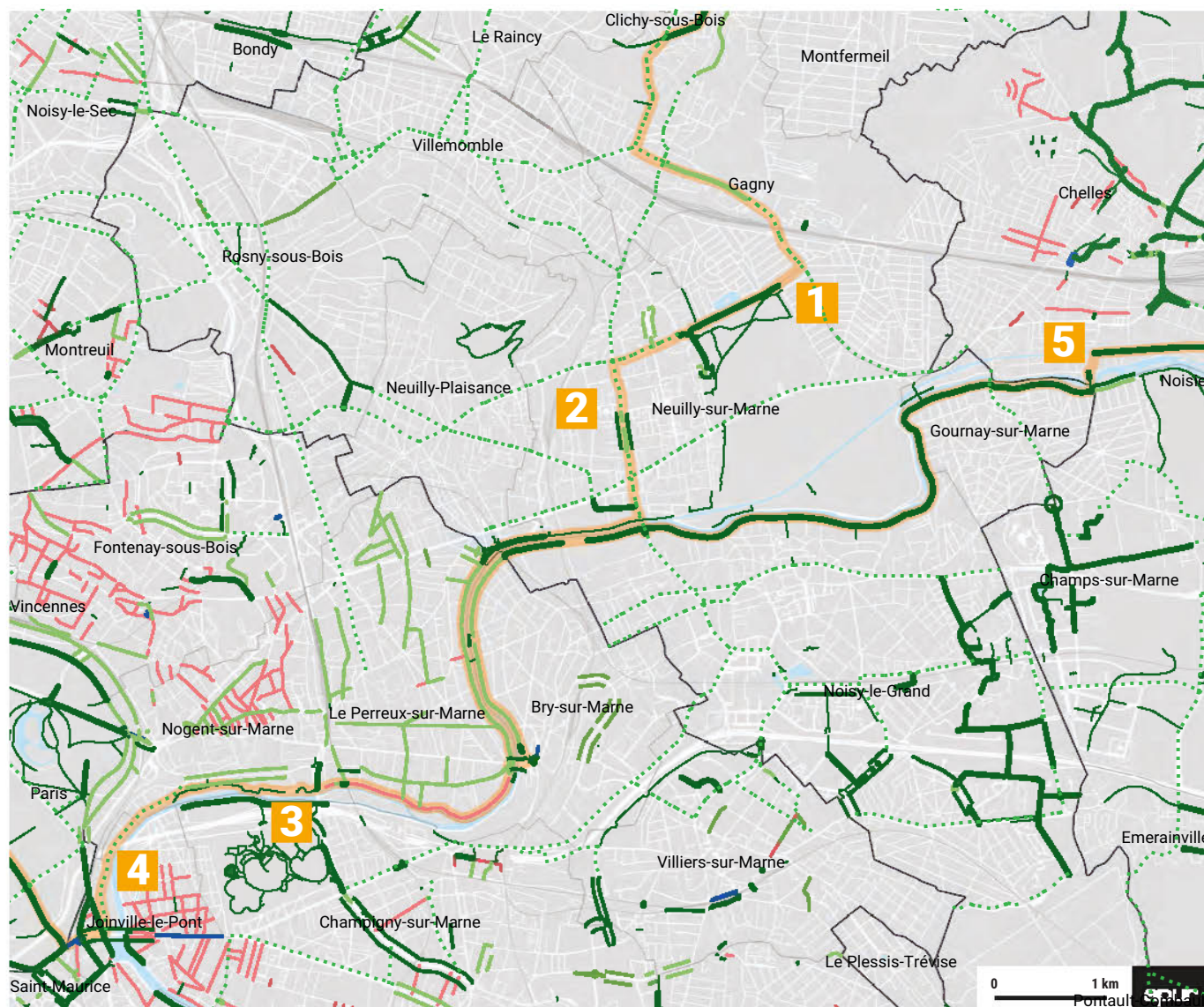
© Apur

	Échéance	Montant de l’investissement	Maîtrise d’ouvrage
1	2021	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
2	2021	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
3	2021	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
4	2020	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis

Grand Paris Grand Est (sud) / Paris-Est-Marne-et-Bois / CA Paris - Vallée de la Marne

Dans cette séquence, la branche nord-sud des Boucles cyclables olympiques continue le Chemin des Parcs en passant devant le Parc du Croissant Vert à Gagny puis rejoint les bords de Marne au niveau du pont reliant Noisy-le-Grand à Neuilly-sur-Marne.

Vers l'est, après avoir passé le parc départemental de la Haute-Île, les Boucles permettent de se rendre au lac de Vaires-sur-Marne, site olympique. Vers l'ouest, les Boucles longent la Marne jusque Joinville-le-Pont, pour rallier Paris par le Bois de Vincennes.



	Tronçon en projet	Commune	Type d'aménagement
1	Rue Hippolyte Pina	Gagny/Neuilly-sur-Marne	-
2	Avenue Léon Blum/Rue Paul et Camille Thomoux/Rue Marx Dormoy	Neuilly-sur-Marne	-
3	Quai du Port & Rue de Nazaré	Nogent-sur-Marne	-
4	Boulevard de la Marne/quai de la Marne	Nogent-sur-Marne	-
5	Traversée de Chelles depuis Gournay	Gournay/Chelles	-

Secteurs aménagés

- Les bords de Marne pour une grande partie des boucles cyclables olympiques.

Secteurs à aménager

- La rue Hippolyte Pina, en limite de Gagny et Neuilly-sur-Marne comprend un court tronçon sans projet à l'étude actuellement ;
- Des discontinuités cyclables à Neuilly-sur-Marne ;
- Des portions non aménagées en rive droite de la Marne ;
- L'entrée dans Chelles après le franchissement de la Marne depuis Gournay-sur-Marne et avant de reprendre la voie verte menant à la base nautique de Vaires-sur-Marne.



Quai du Port, Nogent-sur-Marne

© Apur



Quai de l'Artois, Le Perreux-sur-Marne

© Apur

Récolement des aménagements cyclables présents dans les 50 m et autour du tracé des Boucles cyclables olympiques

- Boucles cyclables olympiques
- Piste cyclable unidirectionnelle
- Piste cyclable bidirectionnelle
- Bande cyclable unidirectionnelle
- Bande cyclable bidirectionnelle
- Double-sens cyclable
- Voie de bus partagée unidirectionnelle
- Voie de bus partagée bidirectionnelle
- Autre aménagement cyclable partagé
- Aménagement cyclable en projet

Sources : Apur, OpenStreetMap, Ile-de-France Mobilités, Geovelo, Ville de Paris, Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Plaine Commune, Paris Terres d'Envol, Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, 2020

	Échéance	Montant de l'investissement	Maîtrise d'ouvrage
1	-	-	-
2	2021	-	Conseil départemental de Seine-Saint-Denis
3	-	-	-
4	-	-	-
5	-	-	-





3. PRATIQUER LES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES

3.1 | Promouvoir les Boucles cyclables olympiques

Rendre visible les Boucles cyclables olympiques

Si l'enjeu principal des Boucles cyclables olympiques aujourd'hui réside dans la réalisation d'aménagements cyclables continus tout au long du tracé, il doit être pensé de concert avec sa visibilité et sa concrétisation pour les habitants et les territoires. Cette visibilité peut être construite progressivement à trois moments : en amont des Jeux olympiques et paralympiques, à l'été 2024 et en héritage des jeux.

En amont des Jeux, à mesure que la mise en œuvre opérationnelle des Boucles cyclables olympiques a lieu, la promotion de l'itinéraire réalisé peut être organisée. Lors de ces « inaugurations », des actions pourraient être menées en lien avec le COJO Paris 2024 pour la promotion des Jeux olympiques et paralympiques et de la pratique du vélo, tout comme dans le cadre de la Journée olympique organisée le 23 juin pour préparer l'accueil des Jeux, ou bien encore en adéquation avec les plans vélo

territoriaux contenant un volet « pratique du vélo ».

Pendant la séquence des Jeux olympiques et paralympiques, les Boucles cyclables olympiques pourraient être inaugurées et praticables par tous pour relier en outre les sites olympiques. Les Boucles cyclables olympiques ainsi que le service Vélib' par exemple pourraient être intégrés par le COJO Paris 2024 sur les applications du plan transport, accessibles depuis les smartphones. Leur concrétisation prendrait ainsi de l'ampleur. Il serait utile de réaliser idéalement une matérialisation physique de l'itinéraire en référence aux JO si les règles du CIO le permettent. Le point est à regarder en lien avec le COJO Paris 2024.

Enfin, les Jeux terminés, les Boucles restent en héritage, et se pose alors la question de leur pérennité. Pour ce faire, trois objectifs sont à poursuivre. Premièrement, quel jalonnement ima-



Démonstration de BMX lors des Journées olympiques de 2018

© Jean-Baptiste Gurliat - Ville de Paris



Vélos autour de l'Arc de Triomphe lors des Journées olympiques de 2018

© Jean-Baptiste Gurliat - Ville de Paris

giner pour les Boucles cyclables olympiques? Le jalonnement peut se matérialiser sous différentes formes, plus ou moins visibles, d'envergure variables, allant du marquage peint au sol ou aux murs à des panneaux ou totems. Selon les choix, le coût et la permanence de ce jalonnement pourront évoluer.

Deuxièmement, il sera important pour le cycliste qui empruntera les Boucles cyclables olympiques de pouvoir circuler de manière fluide le long de l'itinéraire, autrement dit de pouvoir rouler en ayant une connaissance aisée, intuitive et rapide des directions. Cela jouera en effet sur l'effet de continuité de l'itinéraire.

Troisièmement, les Boucles cyclables

olympiques desserviront les sites olympiques, mais pourront aussi être mises à contribution pour indiquer les grands équipements des territoires, les principaux points d'intérêt touristiques et patrimoniaux à proximité, en précisant leur distance et les temps de parcours à vélo.

L'ensemble de ces éléments pourra inscrire d'autant mieux les Boucles cyclables olympiques dans le territoire, ainsi que dans les autres itinéraires cyclotouristiques dont elles partageront certaines caractéristiques et aménagements, à l'image de la Seine à vélo ou de l'EV3. Les Boucles cyclables olympiques participeront ainsi à l'attractivité touristique des territoires traversés.

Inciter à la pratique du vélo grâce aux Boucles cyclables olympiques

Les différents plans vélo territoriaux ou menés par l'État contiennent tous un volet de promotion de la pratique du vélo. Pour les collectivités partenaires du projet, les Boucles cyclables olympiques peuvent être un outil ou un support au service de leurs objectifs.

Que ce soit le plan vélo de la Ville de Paris 2015-2020 ou la stratégie vélo départementale de la Seine-Saint-Denis, chacun met en avant la volonté de développer une véritable culture du vélo chez ses habitants et pour les actifs qui y travaillent.

Les actions mises en œuvre reposent sur la communication et la sensibilisation, autour d'événements, de formation, de développement d'équipements et de service (ateliers de réparation, formation de remise à niveau de la pratique, Maisons du vélo) et de soutien aux associations engagées pour promouvoir le vélo.

La question de la sécurité routière et du partage de la route est notamment un sujet d'importance, auprès des collégiens pour le département par exemple ou pour les jeunes franciliens en général. De plus, le Plan National Vélo soutient également financièrement les col-

lectivités souhaitant mener des actions de communication autour du vélo.

Les JO comme vecteur de promotion de la pratique du vélo

Aussi, les Boucles cyclables olympiques, en tant qu'infrastructure de mobilité à vélo, apparaissent comme un levier pertinent pour les collectivités signataires de la convention, de même que pour les organisateurs des Jeux olympiques et paralympiques pour promouvoir la pratique du vélo.

Ces actions promotionnelles pourraient ainsi s'organiser lors des célébrations en amont de l'organisation des Jeux, par exemple lors des Journées olympiques organisées par la Ville de Paris en juin 2018 et en juin 2019 ou bien encore au moment des Jeux.

Les Boucles cyclables olympiques offrent un support unique pour matérialiser le rapprochement des territoires de Paris et de la Seine-Saint-Denis et donc de ses habitants. Une fois réalisées, elles proposeront un environnement favorable à la pratique du vélo par tous et un lieu de promotion idéal pour le vélo.

Quelques exemples de marquages et de signalétique d'itinéraires cyclables

La question de la visibilité des Boucles cyclables olympiques est un enjeu important du succès de ce projet. Il existe plusieurs manières de les concrétiser dans le paysage, plus ou moins conventionnelles dont quelques exemples sont présentés ici : du panneau de signalisation classique jalonnant le tracé (la série des panneaux de type Dv – Fig. 2 et 3 – ou H – fig. 4), au marquage coloré, continu ou ponctuel au sol (Fig. 5 et 9), aux bornes et médaillons symboliques et patrimoniaux, tels qu'ils ont pu être installés au moment d'événements an-

niversaires ou pour souligner des lieux importants (Fig. 6 et 7).

Parmi ces exemples, on soulignera l'initiative « Par ici le Grand Paris » issue de l'appel à projets « FAIRE » et conçue par Enlarge Your Paris et les Magasins Généraux, qui détourne et signale des lieux remarquables du Grand Paris sur des panneaux de signalisation existants (Fig. 1). L'approche proposée par LuminoKrom à Pessac (Fig. 8) permet quant à elle de penser la visibilité des Boucles cyclables olympiques pendant d'autres temporalités, en l'occurrence ici la nuit.



1 © Pierre L'Excellent



2 © Apur

- 1 – Indications de direction et distance pour des lieux remarquables du Grand Paris dans le cadre de l'Appel à projets « FAIRE ».
- 2 – Panneau Dv43b sur le canal Saint-Denis indiquant l'Avenue Paris Londres (V16)
- 3 – Panneau indiquant une voie privilégiée pour les vélos (île de Ré)
- 4 – Panneau H22 indiquant un circuit touristique
- 5 – Chronovélo à Grenoble, marquage au sol des pistes cyclables bidirectionnelles
- 6 – Médaillon au sol issu de l'œuvre d'art « Hommage à Arago », Paris
- 7 – Borne marquant la Méridienne Verte à Bonvillers
- 8 – Piste cyclable lumineuse à base de luminophores se rechargeant à la lumière du jour, à Pessac
- 9 – Cycle superhighway SC7 à Londres



3 © Apur



4 CC by : Marc Mongenet - SA - 4.0



5 © AURG



6 © Apur



7 CC by : Vinckle - SA - 4.0



8 © Alban Gilbert






9 CC by : Patrick Mackie - SA - 2.0

3.2 | Équiper les Boucles cyclables olympiques

Des équipements et services autour des Boucles cyclables olympiques

LES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES STATIONNEMENT VÉLO

-  Boucles cyclables olympiques
-  Stationnement vélo public
-  Véligo

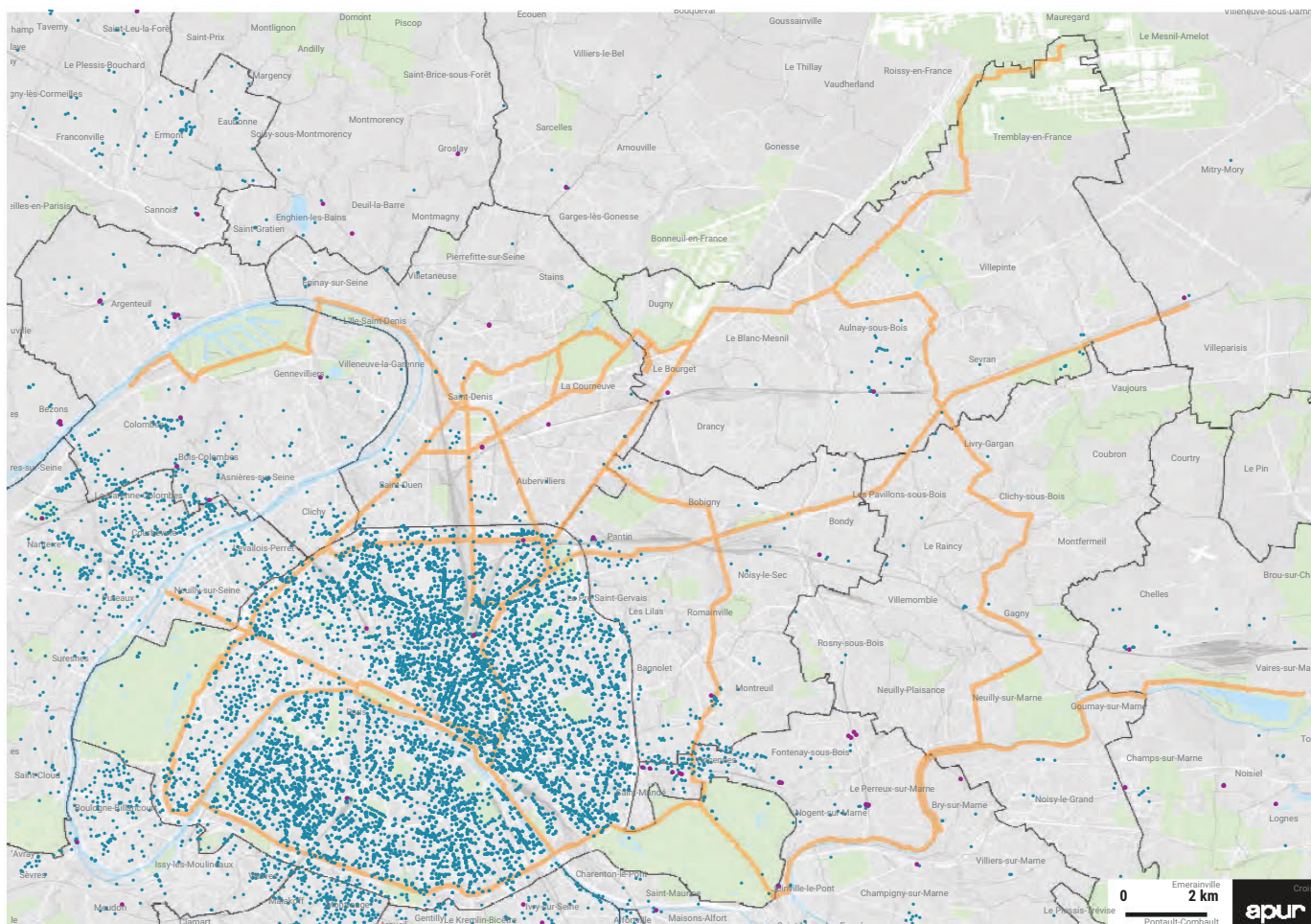
Sources : IGN, Ville de Paris 2019, Ile-de-France Mobilités, 2020

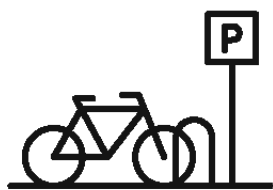
Pour compléter leur mise en place dans le paysage et en favoriser l'usage, les Boucles cyclables olympiques doivent pouvoir offrir des équipements et services associés.

À côté des aménagements cyclables et des campagnes promotionnelles, événementielles et éducatives autour de la pratique du vélo, présentés précédemment, il est nécessaire d'**augmenter**

l'**offre en stationnement vélo** et en pompes à vélo publiques, et soutenir les activités de Maisons du vélo et d'ateliers de réparation et d'auto-réparation.

Pour la question du stationnement, le plan vélo parisien 2015-2020 affiche un bilan au 31 décembre 2019 d'un peu plus de 50 000 places de stationnement vélo disponibles en voirie à Paris, tandis que la stratégie départementale vélo





54 400

places de stationnement
vélo en 2019 à Paris
et en Seine-Saint-Denis

de Seine-Saint-Denis prévoit de le développer massivement, notamment en équipant 100 % des sites départementaux avec des stationnements vélo dès 2020 et en développant massivement le stationnement sur voirie. Aujourd'hui, on peut compter plus de 54400 places de stationnement à Paris et en Seine-Saint-Denis, consigne Véligo incluses. Dans tous les cas, les Boucles cyclables olympiques peuvent être ciblées comme un itinéraire stratégique autour duquel implanter ces équipements. Il faut souligner néanmoins qu'il faut envisager la question du stationnement autour des Boucles cyclables olympiques en deux moments, l'un au moment des Jeux olympiques et paralympiques, l'autre avant et après les JO. Pendant les Jeux, les sites olympiques seront entourés d'un périmètre d'accès restreint pour le public et les vélos. La question du stationnement autour de ce périmètre sera impor-

tante, pour que l'on puisse se garer au plus près.

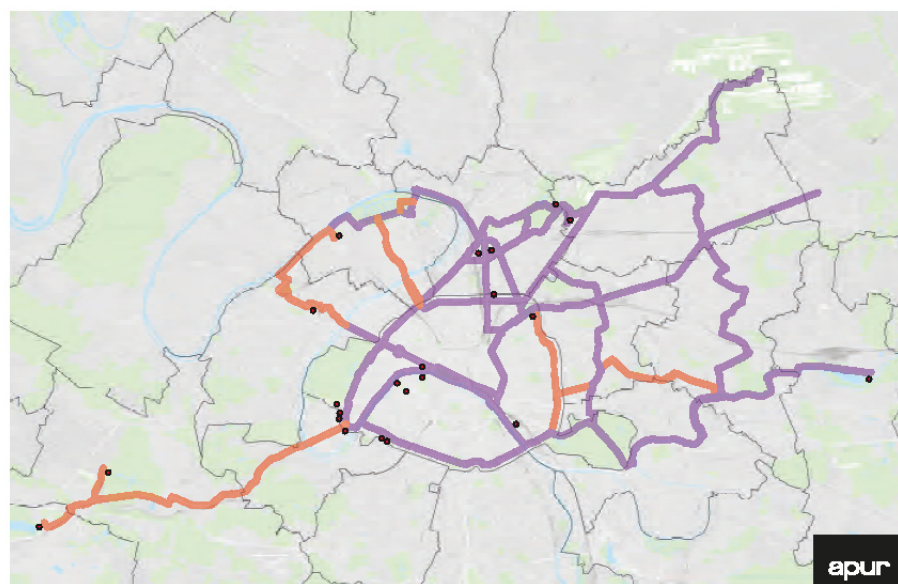
Lors d'une rencontre avec le COJO Paris 2024, la possibilité pour l'équipe d'organisation d'utiliser une flotte de vélos y compris à l'intérieur du site a été évoquée.

Des services dématérialisés

Les Boucles cyclables olympiques gagneraient également à offrir des services dématérialisés aux cyclistes, en lien avec l'itinéraire, les points d'intérêt touristiques et patrimoniaux ainsi que les équipements et services cités et situés à proximité. Ce service, avec le soutien du Comité d'organisation des Jeux olympiques et paralympiques (COJO Paris 2024), pourrait être offert à travers une application *ad hoc* ou intégrée à celle officielle des Jeux et ainsi souligner l'intérêt de l'usage du vélo pour les spectateurs au moment des Jeux et mettre en avant les Boucles cyclables olympiques comme itinéraire à privilégier.

Conclusion

EXTENSION DES BOUCLES CYCLABLES OLYMPIQUES À L'ÉTUDE - tracés à l'étude (en rouge)



Le travail de définition et de mise en œuvre des Boucles cyclables olympiques se poursuit collectivement entre les partenaires de la convention Paris – Seine-Saint-Denis 2019-2024 et

de manière opérationnelle par chaque maîtrise d'ouvrage. Aussi, en fonction des études opérationnelles en cours et à venir, les tracés sont susceptibles d'être ajustés.

Des discussions sont par ailleurs engagées avec d'autres acteurs comme les conseils départementaux du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine pour étendre les Boucles cyclables olympiques afin qu'elles desservent d'autres sites olympiques (Paris La Défense Arena, Stade Yves-du-Manoir, Château de Versailles) et pour que l'itinéraire des Boucles s'articule avec les travaux en cours sur le réseau structurant métropolitain.

Un travail complémentaire sera également engagé révélant les services et équipements desservis par les Boucles cyclables olympiques.

Les Boucles cyclables en héritage des Jeux olympiques de Paris 2024

DES CONTINUITÉS CYCLABLES DANS LE GRAND PARIS D'ICI 2024

Les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024 sont une occasion unique, au-delà de l'événement sportif, de laisser un héritage commun pour les habitants et d'accélérer des politiques publiques. Dans cette optique, Paris et la Seine-Saint-Denis se sont mobilisés au travers d'une convention JO qui les lie jusqu'en 2024 visant à ce que les projets d'équipements et d'aménagements intensifient les liens entre les territoires et soient au service des populations. C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de Boucles cyclables. Il a pour objectif de relier et de rendre accessible à vélo les sites olympiques et paralympiques au moment des Jeux, et aussi de créer un itinéraire cyclable continu favorisant la pratique du vélo quotidienne et de loisirs.

Cette étude, réalisée avec la Ville de Paris, le département de Seine-Saint-Denis et les 4 EPT : Est Ensemble, Grand Paris Grand Est, Paris Terres d'Envol et Plaine Commune, rappelle les principes qui ont concouru au tracé des Boucles cyclables et dresse un premier état des lieux de leur réalisation et des projets d'aménagements programmés. Elle pose également les premiers éléments qui participeront au succès du projet, avec les services aux cyclistes, la promotion et la visibilité des Boucles cyclables.

L'Apur, Atelier parisien d'urbanisme, est une association loi 1901 qui réunit autour de ses membres fondateurs, la Ville de Paris et l'État, les acteurs de la Métropole du Grand Paris. Ses partenaires sont :

