



UN COEUR DE VILLE PIÉTON ET UN AXE CYCLABLE LA NOUVELLE AVENUE DE VERDUN EN 2024

L'avenue de Verdun est l'axe le plus direct pour relier le cœur de Romainville aux Lilas, puis à Paris. Depuis 2016, il est fermé à la circulation par les travaux du métro 11, à la frontière entre les deux communes. Sa réouverture au printemps 2024, et le prolongement effectif de la ligne 11 du métro qui va suivre, sont une occasion unique de repenser les mobilités entre Romainville et les Lilas.





NOTRE PROPOSITION :

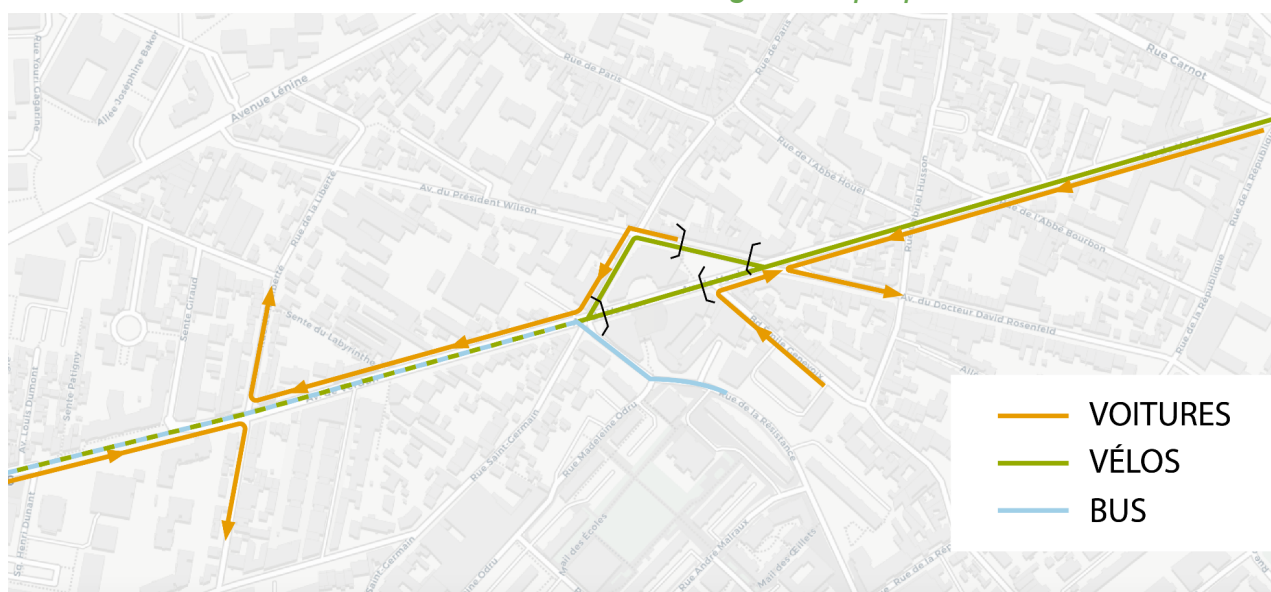
UN NOUVEAU PLAN DE CIRCULATION POUR UN CŒUR DE VILLE APAISÉ ET UNE VÉLORUE DE ROMAINVILLE AUX LILAS

Il est impensable de rouvrir à l'identique un axe fermé depuis 7 ans. Un report des circulations de transit motorisées s'est opéré depuis longtemps. Il faut **empêcher définitivement le trafic de transit automobile** sur l'avenue de Verdun pour imaginer un nouvel avenir à cet axe.

Romainville à Vélo propose à la ville d'aménager, dès 2024, un axe cyclable sur cette avenue qui est sous sa compétence. Notre proposition repose sur des **ajustements du plan de circulation** permettant la création d'une **vélorue**, qui peut être mise en place à **peu de frais et rapidement**.

Surtout, le projet s'inscrit dans la réflexion en cours sur l'apaisement de la circulation et la revitalisation piétonne du centre-ville. Le cœur du plan de circulation que nous proposons repose sur la **piétonisation du secteur du marché**, avenue de Verdun et avenue du Président Wilson devant le conservatoire. Cette mesure profitera aux commerces et à l'ensemble des Romainvillois.

Plan d'ensemble de l'aménagement proposé :





ÉTAT DES LIEUX : DEPUIS LA FERMETURE DE L'AVENUE DE VERDUN EN 2016, ROMAINVILLE A CHANGÉ !

L'**avenue de Verdun** est un axe rectiligne qui part **de la place Carnot pour arriver aux Lilas**, en traversant le centre-ville de Romainville et son secteur du marché.

LE MÉTRO :

La **ligne 11 sera bientôt prolongée** entre Mairie des Lilas et Carnot, sur le tracé exact de l'avenue de Verdun.

La **circulation** est profondément **modifiée** sur cet axe **depuis 7 ans** en raison des travaux du métro :

- Le prolongement de l'axe est fermé côté Lilas après la rue de la Liberté en raison des travaux d'aménagement de la station Serge Gainsbourg : la liaison Carnot – Les Lilas n'est plus possible par cet axe depuis 2016.
- Le bus 105 est dévié (il reliait autrefois Les Lilas à la place Carnot par cet axe).

L'ouverture de la station de métro Serge Gainsbourg, prévue d'ici l'été 2024, va entraîner une libération de l'emprise du chantier et une **réouverture de l'axe au printemps 2024**.

L'ENVIRONNEMENT :

Le **cœur de ville** de Romainville et de nombreux équipements se situent autour de cet axe :

- La **place du marché** (place du 19 Mars 1962) : un passage fermé à la circulation devant cette place aux jours et horaires du marché du centre (mardi, vendredi et dimanche) ;
- De nombreux **commerces** à proximité de cette place, et notamment autour du conservatoire, avenue du président Wilson ;
- Un cœur de ville lieu de passage pour rallier :
 - des **établissements scolaires** : l'école Casanova, le collège Pierre-André Houël, Le Lycée Polyvalent Liberté (voire Cachin, Péri-PVC et Maryse Bastié si l'on prend en compte la carte scolaire) ;
 - des **équipements** : le conservatoire, le complexe sportif Colette Besson, la plaine Cachin avec la médiathèque et la Cité Maraîchère ; le cinéma Le Trianon, la piscine des Lilas ; la Mairie et le Complexe Stalingrad ne sont pas très éloignés non plus ;

Certains **espaces alentours** sont désormais **apaisés** : la rue de Paris, la rue de l'abbé Houël et le bout de la rue St Germain depuis l'été 2022, la plaine Cachin, l'expérimentation de la fermeture de la portion de l'avenue du président Wilson devant le conservatoire par les commerçants à l'été 2023.



L'AXE ACTUEL EN DÉTAIL :

Il s'agit d'un axe à compétence communale qui comprend **trois sections** :

- De place Carnot au marché : actuellement, une file sens unique voiture, bordée de deux rangées de stationnement et des arbres sur les trottoirs ;
- Autour du marché : deux files de circulation à sens unique voiture sans végétalisation ;
- Du marché à la frontière avec les Lilas : 2*1 voie voiture, double-sens de circulation, deux rangées de stationnement en encoche entre les arbres.

Les trottoirs sont de largeur plutôt confortable sur l'axe mais les passages piétons sont coincés entre les stationnements, sans visibilité.

Il n'existe **aucun aménagement cyclable** sur l'axe, sauf un marquage temporaire au niveau du marché.

OPPORTUNITÉS DE FINANCEMENT :

Le projet porté par Romainville à Vélo représente **un coût financier modéré** dans la mesure où il repose essentiellement sur des évolutions du plan de circulation et du marquage au sol. Il peut être mis en place très rapidement, avant des améliorations plus conséquentes de l'espace public (végétalisation, reprise intégrale du secteur marché...) qui seront, elles, plus onéreuses.

Cette approche souple est celle adoptée par Montreuil pour son projet de la " Croix de Chavaux " ou encore par le Conseil départemental de la Seine-Saint-Denis sur le carrefour Raymond Queneau sur l'ex-N3 à Pantin.

Le projet s'intègre par ailleurs dans le [plan vélo de la Métropole du Grand Paris](#) (MGP). L'avenue de Verdun a été retenue comme support viaire pour la **ligne 8 du réseau express vélo métropolitain**. Cela offre une **opportunité de financement** important de la part de la Métropole du Grand Paris.

D'autres opportunités de co-financements sont possibles :

- [fonds mobilités actives de l'Etat](#) : dossier à déposer avant le 8 mars 2024
- [plan vélo régional](#)

QUELQUES CHIFFRES QUI VONT DANS LE SENS DE NOTRE PROJET :

(source : recensement de la population 2020)

Parmi les ménages Romainvillois :

- **60 % ont au moins une voiture** (contre 63 % en 2014)
- **51 % ont un emplacement de stationnement personnel** (contre 42 % en 2014, soit une forte augmentation depuis 2014 car les nouvelles constructions ont toutes des parkings privés par obligation légale).

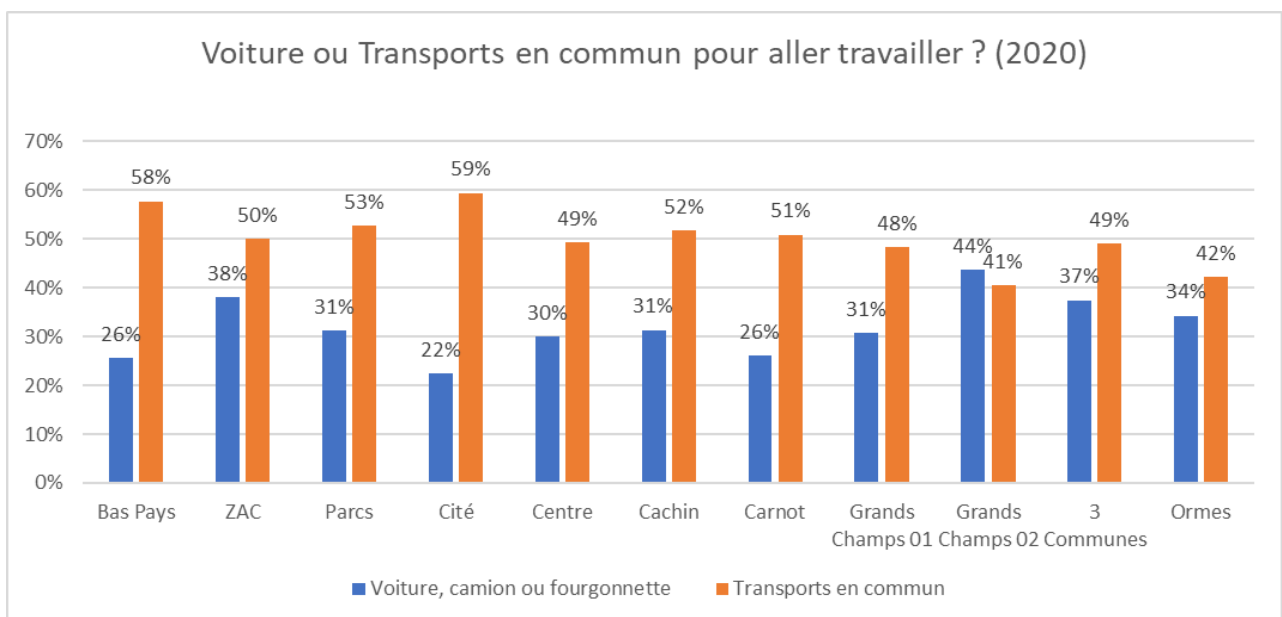


... Donc il n'y a *a priori* pas plus de voitures garées dans la rue, malgré la forte hausse de la population à Romainville ces dernières années.

Parmi les habitants en emploi :

- **2/3 travaillent à Romainville, dans les communes limitrophes ou à Paris.**
- 50 % utilisent les **transports en commun** pour aller travailler. C'est **moins que chez nos voisins** : 56 % à Noisy et davantage encore dans les autres communes voisines de Romainville ;
- mais il y a **des différences significatives selon les quartiers** : les quartiers de Romainville les plus proches de la ligne 11 (station Mairie des Lilas) et de la ligne 5 (station Bobigny-Pantin-Raymond Queneau) prennent d'ores et déjà plus les transports en commun que les quartiers plus isolés du réseau de transport collectif (voir graphique ci-dessous).

... Donc, l'arrivée de la ligne 11 doit entraîner une augmentation de la part modale des transports en commun pour les habitants des quartiers proches des futures stations.



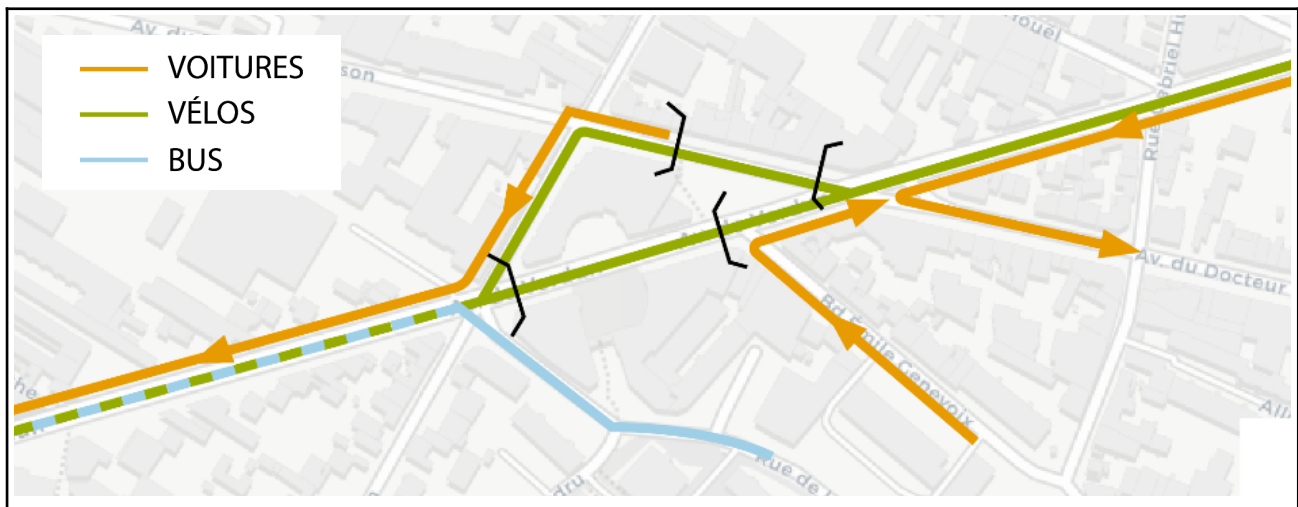


PLAN D'ENSEMBLE DE NOTRE PROJET

Notre proposition se base sur les [recommandations du Cerema en matière de vélorue](#).

TRONÇON CENTRAL (autour de la place du marché) : [PIÉTONNISATION](#)





Toute la réussite de notre projet pour l'avenue de Verdun repose sur l'action qui sera menée sur ce secteur central du marché.

Nous demandons une piétonnisation de l'avenue de Verdun (entre Emile Genevoix et Résistance) et de l'avenue du Président Wilson (entre Verdun et la sortie du parking automobile souterrain), passages figurés entre les barrières sur le plan ci-dessus.

Cette piétonnisation a pour intérêt de casser le transit automobile, tout en offrant de nouveaux espaces aux piétons, dans un secteur dense en commerces et en équipements.

Le dispositif de fermeture à la circulation, à l'aide de barrières amovibles ou de bornes rétractables, permettra le passage des cyclistes dans les deux sens et sera amovible pour les livraisons et les commerçants du marché. Un marquage au sol indiquera que l'espace est partagé aux mobilités douces : piétons et vélos.

Cette fermeture peut se faire dans l'immédiat à moindre coût avec l'installation de mobiliers urbains temporaires (bancs et bacs de végétaux).

TRONÇON CÔTÉ CARNOT (entre la place Carnot et la place du marché) : VÉLORUE, À SENS UNIQUE POUR LES AUTOMOBILES

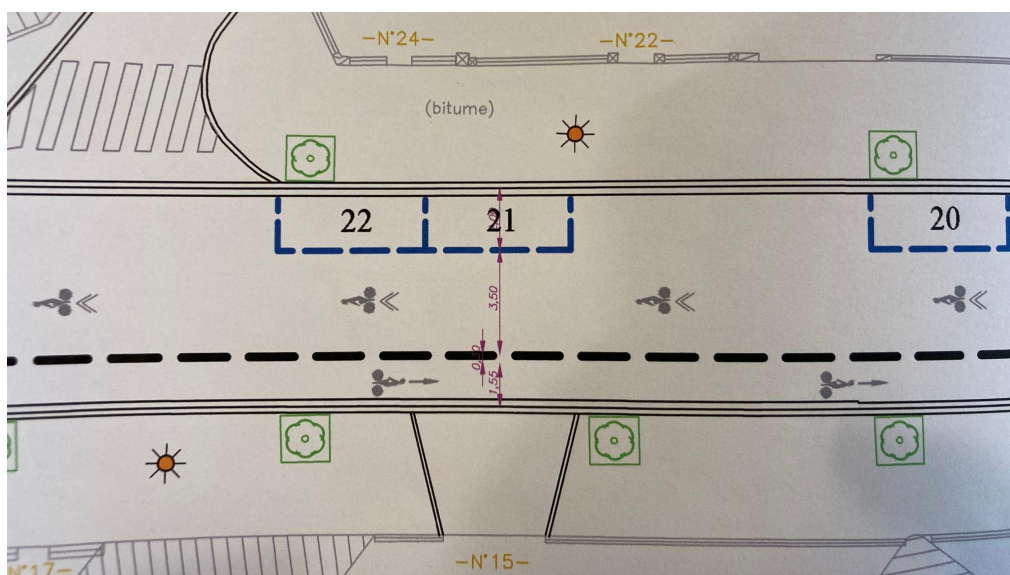
Il s'agit du seul tronçon sur lequel les services de la ville de Romainville proposent un projet : création d'un double-sens cyclable protégé dans le sens marché -> place Carnot, avec suppression d'une file de stationnement et maintien des cyclistes dans la file de circulation générale dans l'autre sens.

Cette proposition représente plusieurs inconvénients :

- il n'y a pas de réflexion sur le plan de circulation global sur l'ensemble de l'avenue, et donc un maintien du trafic de transit automobile par le centre-ville de Romainville jusqu'aux Lilas.



- Ainsi, les cyclistes dans le sens Carnot -> marché qui sont dans la voie de circulation générale vont subir la pression automobile du trafic de transit car la voie est trop étroite et ne permettra pas de bonnes conditions de dépassement.
- De plus, la piste cyclable créée à contre sens est aussi trop étroite et ne permet pas le doublement entre cyclistes de vitesse et niveau différents ;

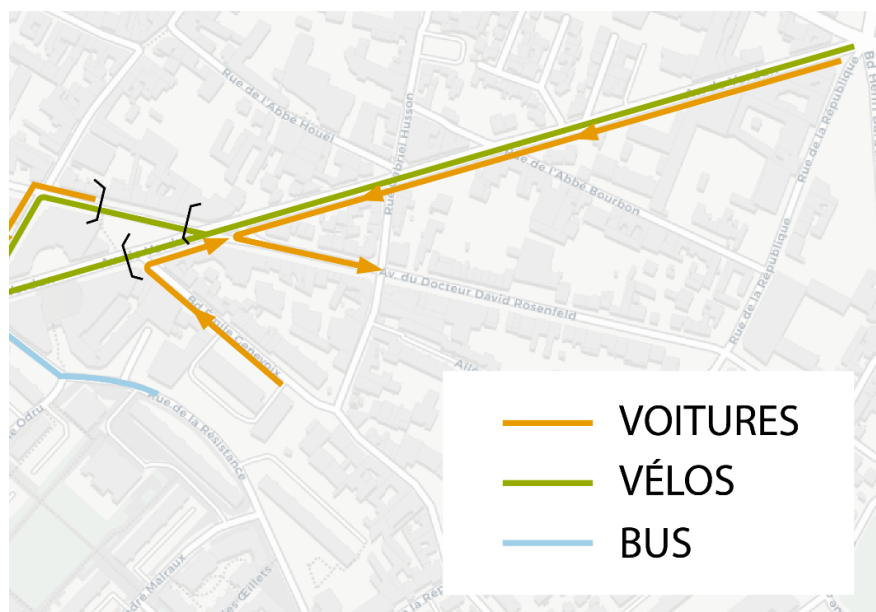


Plan réalisé par les services de Romainville

C'est pourquoi nous proposons plutôt la **création d'une vélorue, sans séparation physique entre cyclistes et automobiles** :

- double sens de circulation pour les vélos,
- simple sens de circulation pour les voitures, dans le sens place Carnot - marché.

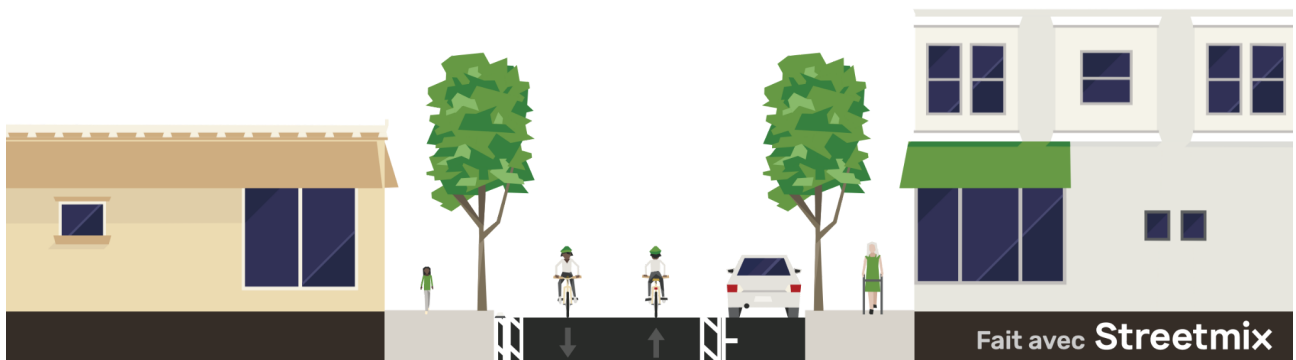
(voir visuel page suivante et plan ci-dessous)



L'aménagement proposé sur ce tronçon n'est envisageable que dans le cadre de la **réflexion globale sur le plan de circulation** qui dicte notre projet : elle permet de dissuader le trafic de transit, donc réduit drastiquement le nombre et le type de voitures qui sont susceptibles d'emprunter l'axe (riverains, visiteurs ou livreurs uniquement pour une desserte locale), et permet ainsi aux cyclistes de circuler en toute sécurité.



Pour cela, il est donc nécessaire de casser le transit au niveau du marché et de l'avenue du président Wilson comme le propose l'aménagement sur le tronçon 1 au-dessus.



Détails techniques de la proposition :

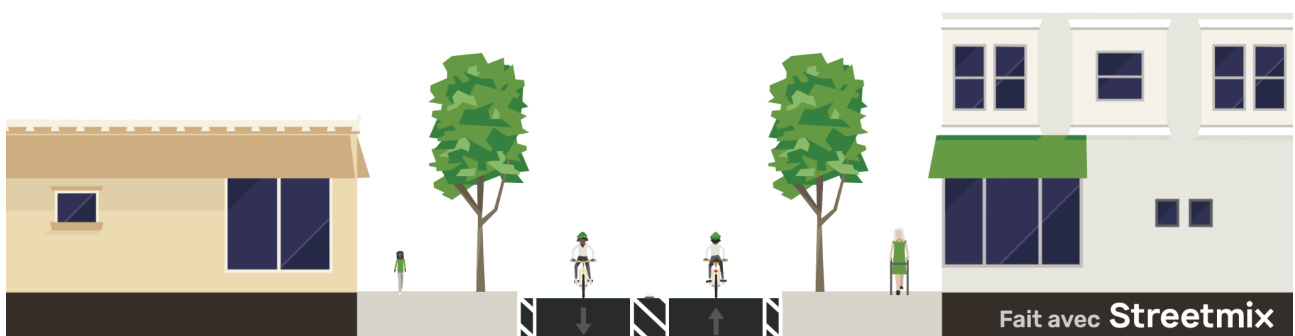
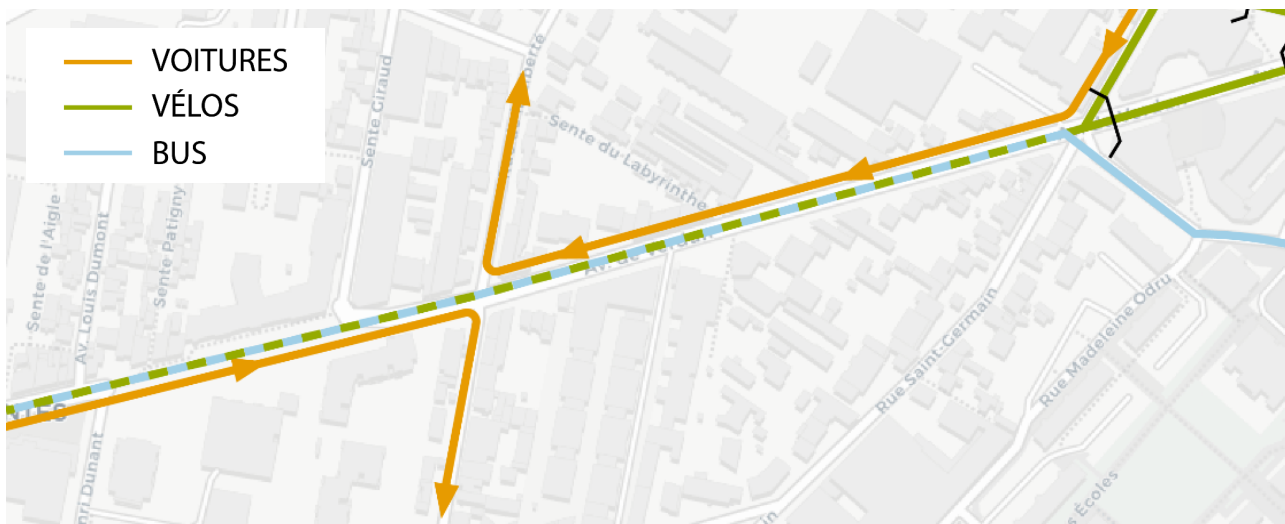
- suppression d'une file de stationnement comme dans le projet de la ville ;
- marquage vélorue avec 40 cm de résine à gauche (en dehors du caniveau) et 50 cm à droite, ce qui laisse un espace circulé central à double-sens pour les vélos de 4,1 m ;
- profiter de la suppression du stationnement pour débitumer les trottoirs entre les arbres à gauche et retirer le mobilier anti-voitures pour des trottoirs plus agréables pour les piétons.



TRONÇON CÔTÉ LILAS (entre la place du marché et Les Lilas) : VÉLORUE À DOUBLE SENS

Sur ce dernier tronçon, il y a deux possibilités qui dépendent du maintien ou non du bus 105. La plus attractive pour les cyclistes est celle sans bus, pour des raisons de confort et de sécurité. La déviation du bus 105 nous semble donc à étudier, dans la mesure où, si le bus est maintenu sur l'avenue de Verdun, il empruntera un itinéraire strictement identique au métro en sous-sol (métro qui sera pour rappel accessible aux personnes à mobilité réduite).

Option 1, maintien du bus 105 : nous proposons la création d'une vélorue à double sens. Le succès de cette vélorue repose sur un plan de circulation qui alterne les tronçons de circulation réservés à la circulation bus / vélo et la circulation générale.



Détails techniques basés sur les recommandations du Cerema :

- Deux espaces de circulation unidirectionnels aux dimensions cohérentes avec celles des pistes cyclables unidirectionnelles (2,00 à 2,50 m) ;
- Une bande séparative centrale d'un confort de roulement dégradé, d'une largeur comprise entre 0,50 et 1,50 m : elle délimite les espaces de circulation et dissuade les automobilistes de pratiquer des dépassements rasants des cyclistes en circulant sur



celle-ci. Elle reste franchissable par les cyclistes et les automobilistes, pour dépasser un groupe de cyclistes par exemple.

- D'éventuelles bandes latérales aux caractéristiques de roulement semblables à celles mises en œuvre pour les bandes latérales des vélorues à sens unique pour les véhicules motorisés. La largeur de ces bandes peut varier entre 0 et 0,40 m, et peut exceptionnellement être portée à 0,50 m en présence de stationnement latéral.

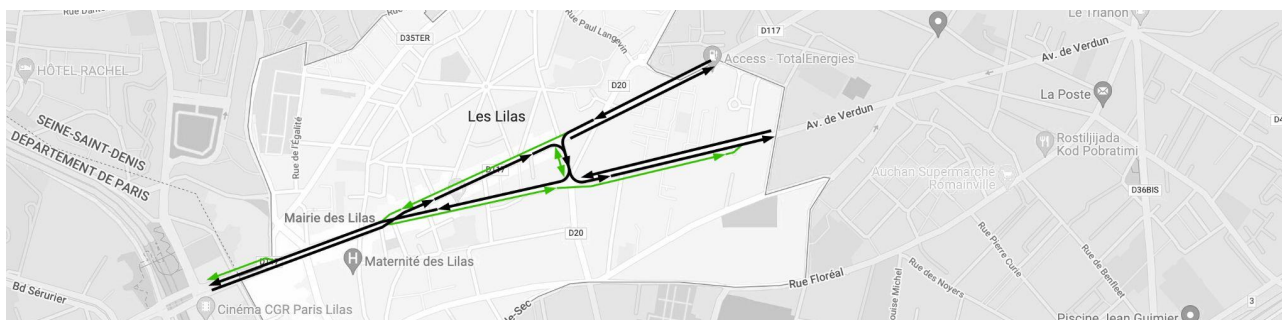
Option 2, déviation du bus : identique à l'option 1 mais sans les bus = plus de sécurité.

Pour les voitures, les propositions de plan de circulation restent les mêmes que dans l'option 1..

Sur les tronçons où le bus et les cyclistes partageaient l'espace dans l'option 1, ne circulent plus que les cyclistes. La vélorue devient alors une piste cyclable. L'entrée de la piste cyclable pourra être marquée par un potelet empêchant le passage des voitures et pourra recevoir un enrobé ou un marquage différent.

CONNEXION AVEC LE PROJET DES LILAS

Ajoutons que notre proposition sur ce tronçon qui relie Les Lilas est cohérente avec le projet de la ville de Lilas. Ci-dessous, la proposition de plan de circulation des Lilas, avec en vert les flux cyclistes et en noir le flux général (bus et voitures).



Nous proposons un seul ajustement au plan des Lilas : remplacer le flux général est-ouest sur l'avenue du Général de Hauteclocque par une circulation réservée bus/vélo (en orange). Cela permet ainsi d'avoir une circulation vélo confortable dans les deux sens et de casser le transit automobile sur l'intégralité de l'axe Carnot / Verdun / Hauteclocque / Liberté / mairie des Lilas.

