

Canal

le journal de Pantin

Artisanat d'art
**Nouveau
départ pour la
Maison Revel**

page 18

Pantin, l'hiver
**Féerie et
convivialité
au menu**

page 32

Maisons de quartier

Le lien puissance 4

page 4

Les cyclistes ont tranché Pantin, ville amie des vélos

Pantin reste sur le podium des villes du département où se déplacer à vélo est le plus agréable : c'est ce qui ressort de l'enquête nationale de la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB), menée au printemps dernier. Décryptage. Frédéric Fuzier

Depuis 2017, la Fédération française des usagers de la bicyclette (FUB) propose à tous les cyclistes, occasionnels ou réguliers, de participer à une enquête nationale permettant de mesurer leur satisfaction quant à la pratique du vélo au sein de leur commune. Les répondants doivent évaluer cinq points principaux : la sécurité, le confort, le stationnement, les efforts de leur ville et leur ressenti global. La dernière étude, menée en 2021, enregistrait 275 000 réponses concernant 1 625 communes, classées sur une échelle allant de A (très favorable) à G (très défavorable), le tout assorti d'une note sur 6.

Selon l'enquête de la FUB, Pantin est la deuxième ville du département où se déplacer à vélo est le plus simple.



© Fatima Jellaoui

La quatrième édition de ce grand sondage s'est déroulée au printemps dernier et a enregistré un nombre record de participants, puisque 334 563 retours ont été recueillis. Ces derniers concernent 2 776 communes retenues dans le classement final car ayant obtenu un nombre de réponses suffisamment important par rapport à leur population pour arriver à un échantillon représentatif.

Une satisfaction croissante

En 2019, Pantin était classée E (plutôt défavorable). En 2021, elle se hissait dans le trio de tête du département en obtenant l'indice D (moyennement favorable). Cette année, la ville confirme sa progression : son indice global passe en effet de D à C (plutôt favorable), tandis que sa note évolue de 3,25 à 3,55. Pantin devient ainsi la deuxième commune de Seine-Saint-Denis la plus adaptée à la pratique du vélo, à égalité avec sa voisine des Lilas.

Une trajectoire ascendante qui provient surtout du ressenti positif des cyclistes, en augmentation de 33 %, soit la deuxième plus forte progression du département. Parmi les cinq critères évalués, les répondants ont donné leur meilleure appréciation à la sécurité et aux services de stationnement. Ils soulignent également les efforts de la ville, notés C. Le confort des aménagements reste, pour sa part, bloqué à D. Si les participants reconnaissent que la pratique du vélo à Pantin a été facilitée ces dernières années, ils font la différence entre les axes communaux et les voies départementales, jugées plus négativement, notamment pour la trop grande proximité avec les véhicules motorisés et un entretien jugé moins rigoureux.

Des améliorations attendues

Les principales sources de mécontentement concernent le stationnement illégal sur les aménagements cyclables, notamment sur les grands axes comme les avenues Édouard-Vaillant et Jean-Jaurès, ainsi que les conflits d'usage avec les piétons sur ces mêmes voies, mais aussi sur les berges du canal de l'Ourcq.

Parmi les améliorations demandées, la création de traversées plus sécurisées sur le pont de la mairie, sur le carrefour des Quatre-Chemins (prévues dans le cadre de la requalification en cours de l'avenue Jean-Jaurès) et sur celui des Limites (prévues à l'issue des travaux du Tzen3). « Ce classement illustre les efforts de la ville pour retravailler son plan de circulation et revoir certains aménagements. Mais, bien-sûr, il reste une marge de progression et de grands chantiers à mener », conclut Méline Graffe, co-référente locale de l'association Paris en selle.

Circulons autrement Vers un apaisement des flux

Pour **Azwan Ali**, qui dirige l'agence parisienne du **bureau d'études Citec**, **toute modification d'un plan de circulation a des avantages et des limites. Le nouveau schéma pantinois, sur lequel il a travaillé, tâche de concilier au mieux les attentes du plus grand nombre. Entretien. Christophe Dutheil**

Canal : Quel diagnostic avez-vous fait lorsque vous avez commencé à plancher sur la redéfinition du plan de circulation pantinois ?

Azwan Ali : Le premier constat est que Pantin bénéficie d'une offre de transports en commun exceptionnelle pour la petite couronne, et même par rapport à certains arrondissements parisiens : elle est desservie par deux lignes de métro, le RER E et le tram T3b. Prochainement, elle accueillera une station de la ligne 15 du Grand Paris Express et les bus en site propre du Tzen 3. Il y a donc un large potentiel à valoriser pour proposer des alternatives à la voiture. Cependant, et c'est un deuxième constat, la circulation d'une partie des véhicules est indispensable et doit être facilitée, par exemple, pour ce qui touche aux services publics, aux livraisons et aux flux qui transitent par les sites logistiques. Enfin, Pantin est avant tout un lieu de vie où se côtoient logements, commerces, établissements scolaires... Ainsi, dans certains secteurs, la circulation automobile peut être perçue négativement en raison des nuisances qu'elle engendre : bruit, pollution, sentiment d'insécurité routière...

Comment les changements ont-ils été pensés et effectués ?

A.A. : Nous avons commencé par mener une réflexion globale à l'échelle de la ville, puis quartier par quartier, en nous posant plusieurs questions : où sont les embouteillages ? Comment pourrait-on apaiser les flux ? Comment éviter les « effets Waze », c'est-à-dire la traversée de zones résidentielles par des véhicules de transit ? Puis, nous avons fait des propositions précises, notamment pour les secteurs Hoche et Raymond-Queneau, les Quatre-Chemins et les abords des Grandes Serres. Certains tronçons de rue ont, par exemple, été piétonisés et des voies comme les rues Hoche, Méhul et Jules-Jaslin ont été mises en sens unique. À d'autres endroits, la ville a fait le choix de supprimer des bandes de stationnement afin de créer de nouvelles zones végétalisées, des espaces piétons plus confortables et des aménagements cyclables. Tous ces changements ont été faits pas à pas, en mesurant, à chaque fois, leurs effets.

Justement, quels sont les effets tangibles de ces modifications ?

A.A. : À Pantin, qui demeure une zone de passage entre Paris et la banlieue plus éloignée, la volonté est d'écarter le trafic des rues de desserte locale, internes à chaque quartier, pour qu'il se reporte vers les voies qui ont la capacité d'accueillir beaucoup de véhicules. Et c'est une réussite ! Nos comptages montrent en effet que plusieurs secteurs sont aujourd'hui totalement pacifiés, avec une élimination du trafic de transit. Pour cela, nous avons créé des quartiers « en boucle », non traversants, dans lesquels vous entrez et sortez par le même endroit. Ainsi, seuls les riverains ont intérêt à y circuler.

Mais quid du bouleversement des habitudes ?

A.A. : Dans les quartiers les plus dynamiques, comme Hoche, il n'est pas possible d'apaiser la circulation sans réorienter les flux routiers vers des voies périphériques. Cela bouleverse évidemment les habitudes. Mais aucun aménagement ne fait jamais l'unanimité. Il faut être pragmatique et trouver le meilleur compromis possible en fonction des priorités identifiées.

Le nouveau plan de circulation a permis de pacifier certains secteurs résidentiels en dirigeant les véhicules motorisés vers des voies à forte capacité.



© Rudy Ouazene

- ILLUMINATIONS
VEN. 28 NOV.
- MARCHE
SAM. 13 DÉC.
- ANIMATIONS
TOUT LE MOIS DE DÉCEMBRE

