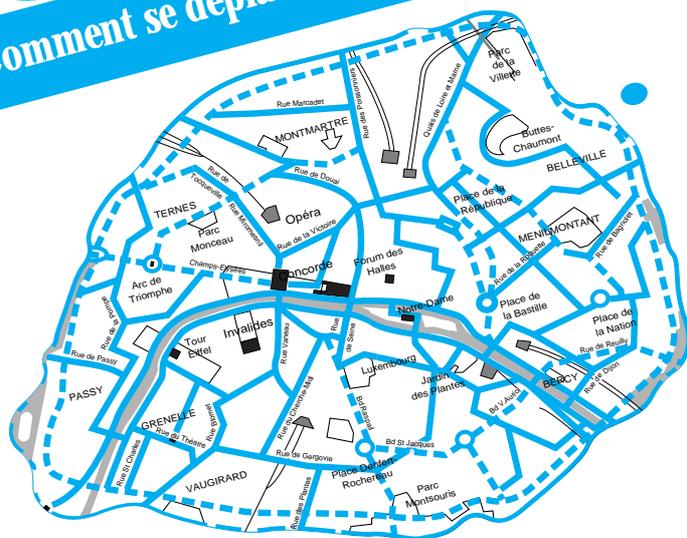


N° 23  
1 F

Comment se déplacer autrement en ville



# Entrez dans le Réseau Vert



Association Réseau Vert - membre de la FNAUT - 32, rue Raymond Losserand 75014 Paris - 01 42 71 04 14 - contact@reseau-vert.org

## Commençons le Réseau Vert

"Le Réseau Vert tel que conçu dans le contrat de mandature est un réseau de rues réservées aux circulations douces (vélos, rollers, piétons) éventuellement aux bus. La circulation des véhicules des riverains n'est autorisée qu' "au pas", pour rejoindre leur parking en laissant la priorité aux circulations douces. Le Réseau Vert ne saurait se réduire à un axe isolé par-ci par-là. Ce doit être un maillage reliant les quartiers verts entre eux et permettant d'aller d'un bout à l'autre de Paris. Ainsi, on pourra se déplacer

en toute sécurité, aller à l'école, découvrir les trésors de Paris, circuler sans danger à vélo ou en roller.

Ce projet est ambitieux, nous n'avons pas le droit de rater cette réalisation. Le choix des itinéraires est très important. Il nous faut prendre le temps de la concertation. Les premières voies devront être désignées dans l'année qui vient." Denis Baupin \*

**C**ette déclaration volontariste date de l'été 2001, juste après la mise en place de la nouvelle municipalité. Et depuis ? Plus de trois ans après, pas le moindre début de commencement de Réseau Vert. Pas un seul mètre, même pas une première pierre.

Certes, d'une excellente étude de l'APUR aux multiples propositions de la Direction de la Voirie, à la contribution réussie d'étudiants en Urbanisme, dont certains venus de Vienne (Autriche), de groupe de travail en comité de pilotage, on a lentement progressé. En 2004, le projet d'axe, malheureusement limité à sa partie Nord de la Seine à la Villette, s'est beaucoup promené d'arrondissement en arrondissement, manquant un passage prestigieux mais aléatoire et surtout en cul-de-sac dans la Cour Carrée du Louvre ou se perdant jusqu'au bucolique port de l'Arsenal. Il hésite aujourd'hui entre un passage par la rue du Temple ou la rue St-Denis. Faute d'accord entre les maires d'arrondissement, c'est le maire de Paris qui tranchera dans les semaines qui viennent.

\* Déclaration de Denis Baupin au bulletin du Réseau Vert - été 2001 )

L'association a écrit au Maire pour s'opposer au parcours rue St-Denis pour deux raisons . En premier, cette rue piétonne est trop fréquentée et gênera donc la circulation des cyclistes. Or, il faut rechercher des conditions qui favorisent une bonne cohabitation des piétons, rollers, cyclistes, personnes en fauteuil roulant, etc.

Deuxième raison, quitte à créer un axe Réseau Vert, au moins qu'il ouvre de nouvelles rues sans voitures. L'itinéraire par la rue du Temple est accepté par la maire du quatrième et les associations locales avec lesquelles nous sommes en contact suivi. Il nous semble un bon compromis

### La Mairie doit s'engager

La prochaine étape sera celle de la concertation.

### Commençons



le Réseau Vert

Nous attendons de la Mairie de Paris qu'elle respecte ses engagements en proposant aux riverains un projet cohérent et non une succession de projets qui auraient des spécificités différentes selon les arrondissements. D'autre part, la concertation doit porter clairement sur un axe réseau Vert réservé aux circulations non-motorisées et non mêlé à de vagues zones Trente.

### On doit aller de la Villette à la Seine sur un axe réservé aux déplacements sans moteurs.

Enfin, l'Axe expérimental doit être bien intégré aux projets de limitation de la circulation automobile dans le centre de Paris. Il en constituera un des axes structurants.

### Le Réseau Vert se mobilise

Avec l'opération Caravane (voir page 4), l'association se mobilise pour mieux faire connaître le projet aux riverains. Elle a reçu le soutien d'associations amies qui y participeront (MDB, Vélorution, Amis de la Terre Paris, Planet-Roller).

### L'heure des réalisations

Après trois ans de tergiversations, nous attendons de pied ferme que la Mairie de Paris réalise le

suite page suivante

Contrat de mandature signé le 12 mars 2001 : "Création d'un Réseau Vert de rues réservées aux piétons, cyclistes, rollers et transports collectifs

## Commençons le Réseau Vert

### Suite de la page Une

Réseau Vert. La nouvelle municipalité s'y est engagée devant les électeurs Parisiens. Elle doit tenir parole.

Concluons cet éditorial comme nous l'avons commencé, en compagnie d'un élu et pas des moindres :

**“Mon ambition est qu'à terme puisse se réaliser un réseau vert fermé à l'automobile entre différents quartiers de Paris qui relie ces axes transformés avec les grands espaces verts, ainsi qu'avec des quartiers ou des rues plus spécifiquement consacrés aux circulations douces. Bertrand Delanoë\*\*.**

Le Bureau du Réseau Vert

\*\* Déclaration de Bertrand Delanoë au bulletin du Réseau Vert au printemps 2001.

[www.reseau-vert.org](http://www.reseau-vert.org)

Le site internet du Réseau Vert, c'est comme les bons films, inutile de tartiner des heures, il faut aller le voir sans tarder. Il est mis à jour régulièrement. Il a été conçu, réalisé et est entretenu par Antonio Gonçalves.

Vous pouvez aussi suivre la vie du Réseau Vert, être tenu informé et débattre, en vous inscrivant à la liste de diffusion de l'association Réseau Vert. Il vous suffit de vous inscrire à l'adresse suivante :

[reseau-vert-subscribe@yahoogroupes.fr](mailto:reseau-vert-subscribe@yahoogroupes.fr)  
C'est sans pub et pour vous désabonner c'est aussi simple.

### infos en bref ...

#### Lunettes géantes, sonotone et rendez-vous à la Préfecture de police

Ca y est, il est parti. C'est sans laisser de regrets parmi les associations que Jean-Paul Proust est parti à la retraite. Il refusait systématiquement de les rencontrer et s'opposait trop souvent à toutes les mesures prises pour les bus ou les cyclistes.

L'arrivée du nouveau préfet de police était donc guettée avec impatience. Après un début musclé contre une manifestation de Vélorution en janvier, il semble que Pierre Mutz recherche des rapports plus apaisés. Un premier rendez-vous a eu lieu entre des responsables de la PP et un collectif d'associations en février. Une nouvelle rencontre est programmée en mai et les associations ont demandé que le préfet de police soit présent.

Les associations sont toujours en attente de réponses aux nombreuses questions qu'elles ont posées lors de cette première entrevue. Elles verront si ces réponses sont fournies comme cela leur a été promis .

## Les deux inaugurations

**Le 9 novembre 2004, en fin de matinée a eu lieu une petite cérémonie Boulevard de Magenta pour marquer le début de l'aménagement en « espace civilisé ». Il a été procédé à la plantation d'un arbre ; étaient présents deux adjoints au Maire de Paris, le Maire du Xe arrondissement, quelques élus de l'arrondissement, quelques militants associatifs, en tout une petite vingtaine de personnes. Aucune chaîne de télévision ne s'était déplacée, un court article dans le Parisien aura relaté l'événement.**

**Un mois plus tard, le 14 décembre 2004, inauguration du viaduc de Millau, œuvre de tous les superlatifs de l'architecte Norman Foster. Le Président de la République, deux Ministres, des centaines d'élus participaient à la cérémonie. Les discours emphatiques des orateurs ont loué l'immense réussite technique, l'événement faisait la une de tous les journaux.**

Il est possible que dans cinquante ans les historiens qui feront l'histoire des transports et des faits sociaux accordent une plus grande importance à la cérémonie plus que discrète du Boulevard de Magenta qu'à celle du colossal ouvrage d'art . La plantation d'une rangée d'ormes Boulevard de Magenta sur le territoire dévolu à l'automobile marque peut-être le début d'une ère nouvelle, celle où le règne de l'automobile aura commencé à décliner.

Le concept d'espace civilisé, annoncé lors de la campagne pour les élections municipales, a été précisé par la Municipalité en 2001. Il est l'expression d'une politique nouvelle de gestion de l'espace public qui s'accompagne de deux autres volets : les quartiers tranquilles et le Réseau Vert. Les espaces civilisés visent à instaurer une répartition équitable entre les différentes fonctions assurées par la voie de circulation. Ce concept, porteur d'une certaine radicalité, vise à favoriser les transports en commun, la bicyclette et aussi la marche à pied.

Le concept d'axe civilisé s'applique à plusieurs « axes structurants » de la capitale qui ont été des lieux de conflits : les Boulevard de Clichy et de Rochechouart, l'Avenue Jean-Jaurès, le Boulevard de Magenta, le Boulevard Barbès et la rue de Rennes.

#### Le boulevard Magenta bouleversé

Le cas du Boulevard Magenta retiendra plus particulièrement notre attention : Les nuisances de la circulation automobile qu'il causait en faisaient un cauchemar pour les riverains. Améliorer la situation était une priorité pour les associations du quartier.

L'enjeu du réaménagement de cet axe ne saurait être sous-estimé. Le Boulevard de Magenta est une véritable jugulaire de la circulation parisienne, reliant le Nord à l'Est de la ville, ouvrant la voie à d'autres axes non moins importants et conduisant à des pôles de transport majeurs, la Gare de l'Est, la Gare du Nord, la Gare Magenta ainsi qu'au réseau RER et au delà aux grands aéroports.

L'aménagement du Boulevard en axe civilisé comporte la création de deux couloirs pour les autobus et les taxis avec séparateurs ; cinq

lignes d'autobus les emprunteront. Deux pistes cyclables séparées font partie du dispositif. Les trottoirs seront élargis. La circulation des automobiles se fera par deux voies, une dans chaque sens. Deux rangées d'ormes (ormes resista) sont plantées, elles viennent en plus des deux rangées de platanes.

71 zones de livraison sont prévues, ce qui devrait éviter l'occupation des couloirs par des véhicules. Avec l'amélioration de l'éclairage, un nouveau mobilier urbain et l'installation d'œuvres d'art, le Boulevard de Magenta aura achevé de se faire une beauté.

L'aménagement en espace civilisé du Boulevard doit améliorer la vie de tous ceux qui le fréquentent. Il doit en faire un lieu de promenade et l'activité commerciale devra s'en trouver stimulée.

#### Risque de thrombose ?

Y a-t-il un risque que cet aménagement qui réduit la place des automobiles à la portion congrue constitue un obstacle aux transports dans la ville, où l'automobile tient encore une grande place ? Ce serait le cas si le report vers les transports en autobus et les taxis ne se faisait pas convenablement. Il est donc de la plus grande importance pour le succès de l'opération que le nombre d'autobus soit augmenté. Il faut aussi que la limitation du nombre des taxis qui, au détriment de l'intérêt général entretient une douteuse spéculation sur les autorisations (les « plaques ») soit remise en cause.

Dans quelques mois, lorsque les travaux seront finis, les habitants du Xe arrondissement découvriront un Boulevard de Magenta beaucoup plus avenant. Nul doute que l'inauguration aura alors plus d'éclat que celle de la plantation des ormes du 9 novembre. Les incidences de l'aménagement sur la circulation dans la capitale seront observées avec intérêt.

Henry Fay  
[hfoy@club-internet.fr](mailto:hfoy@club-internet.fr)



La piste cyclable pendant les travaux

Piste cyclable trop étroite, accolée aux vitrines en stationnement (attention aux portières qui s'ouvrent), maintien d'une petite bordure de trottoir, le vélo est à la peine. Dommage ...

# L'AG 2005

**Samedi 30 avril  
au siège de la FNAUT**

**32, rue Raymond Losserand  
75014 PARIS M<sup>o</sup> Pernéty**

Comme chaque année, l'AG sera découpée en trois séquences :

- 14 h 16 h : un débat ayant pour thème :

## La marche

- "les Parisiens, premiers marcheurs de France" avec un intervenant de la Mairie de Paris ; "la transition de la mobilité et de la ville" avec Francis Papon, Chercheur à l'INRETS ; un intervenant de la Fédération française de la randonnée pédestre.

- 16 h 18 h : le bilan de l'année écoulée, les perspectives, les rapports annuels, l'élection

## Nouvelles menaces sur la Petite Ceinture

**Bras de fer entre la Mairie de Paris et Réseau Ferré de France à propos de la Petite ceinture ferroviaire qui fait (presque) le tour de Paris.**

Lors d'un débat récent sur le plan local d'urbanisme (PLU), le Conseil de Paris a adopté un voeu demandant à RFF que soient "rapidement retenus les sites où les aménagements en promenades plantées (...) peuvent être réalisés". Il est assorti d'une menace "d'envisager le reclassement de la petite ceinture en "zone urbaine verte" si les négociations avec RFF ne progressent pas d'ici la fin de l'enquête publique sur le PLU". Bref d'y interdire tout trafic ferroviaire.

De son côté la SNCF a envoyé aux élus parisiens un document expliquant "qu'elle projette d'appuyer la reconquête sur trois pôles stratégiques du fret parisien au nord-ouest, au nord-est et au sud-est de la capitale" en les reliant entre eux par la ligne de la Petite Ceinture. Ils sont directement reliés à des centres industriels de consommation français et européens. L'enjeu concerne plusieurs centaines de milliers de tonnes. A chacun de convertir en camions en moins dans nos rues..

Enfin RFF ne croit pas, à raison, que la Coulée verte puisse être réversible et donc s'oppose à ce qu'elle s'implante sur les voies ferrées.

Cette prise de position de la Mairie de Paris est incohérente. On ne peut pas d'un côté vouloir faire reculer la voiture et les camions dans Paris et de l'autre sacrifier une ligne ferroviaire existante qui peut jouer un rôle stratégique pour contenir la pression automobile là où elle est la plus forte : aux portes de Paris.

C'est la position constante de l'Association Réseau Vert. La bataille n'est pas finie.

**Erick Marchandise**

De même, la Ville de Paris s'est opposée au prolongement du Tram Val-de-Seine jusqu'à la Porte de Versailles par la Petite Ceinture sud.

## Du code de la route au code de la rue

**Depuis le 1er janvier 2004 nos voisins belges ont fait le choix de la civilisation en faisant évoluer leur code de la route en code de la rue.**

Alors qu'en France nous nageons encore dans les ténèbres de l'automobilisme où l'amour de la tôle et de la vitesse justifie le massacre de 5000 personnes par an, la destruction du cadre de vie local et le dérèglement du climat, où le plus puissant, le plus dangereux et le plus polluant impose sa loi sur l'espace public, jetons un oeil sur ce qu'il est possible de faire dans un pays développé :

Le code de la rue vise à assurer un meilleur équilibre entre les différentes catégories d'usagers et à offrir une plus grande sécurité aux usagers des modes doux (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes).

### Chaque usager à sa place

Le principe directeur est simple : la voie publique (ne dites plus route !) n'a pas pour unique fonction de faire circuler les automobiles. Chaque usager y a sa place et plus spécifiquement les plus vulnérables.

Chaque utilisateur doit pouvoir circuler en toute sécurité, quels que soient son âge, ses capacités physiques et son moyen de locomotion. Le principe général de prudence impose une obligation

de prudence du plus fort vis-à-vis du plus faible. Le conducteur doit adapter sa vitesse en fonction de la présence (effective ou potentielle) d'usagers plus vulnérables.

Les usagers doivent se comporter de manière à ne causer aucune gêne ni aucun danger aux autres usagers, tout comportement agressif devenant totalement inacceptable.

Quelques exemples de mesures concrètes :  
- généralisation de zones 30 aux abords des écoles voire sur des agglomérations entières,  
- trottoir traversant : ce n'est plus aux piétons de voir leur cheminement interrompu par les rues mais le contraire ; plus efficace que le passage piéton !

- généralisation des coussins : ralentisseur plus large que l'écartement des roues d'une voiture mais moins que celles d'un bus permettant un passage aisé des vélos,

- généralisation des sens uniques limités (SUL) : contresens ouverts aux cyclistes.

Ne désespérons pas, d'ici une dizaine d'années la France, pays des lumières et des droits de l'Autom...euh de l'Homme finira par suivre l'exemple.

**Patrice Nogues**

La Vie à Vélo / Moret Seine & Loing  
En savoir plus : <http://www.ibsr.be>

## Casser la fluidité ?

**Le 15 octobre 2004, les anti-bagnoles de Vélorution recevaient pour un débat Alain Gras, sociologue et anthropologue de la technique. Son ouvrage « Fragilité de la puissance » (Fayard, 20 euros) s'attaque à l'idée courante que les techniques seraient sur les rails d'un progrès obligatoire.**



Ecole Spéciale d'Architecture  
Étude sur le Réseau Vert 2003

montre combien ce modèle est récent : il naît au 19e siècle avec le charbon et le moteur à vapeur. Il estime qu'il faut s'attaquer à la voiture mais aussi à la dynamique déjà mise en place par le train.

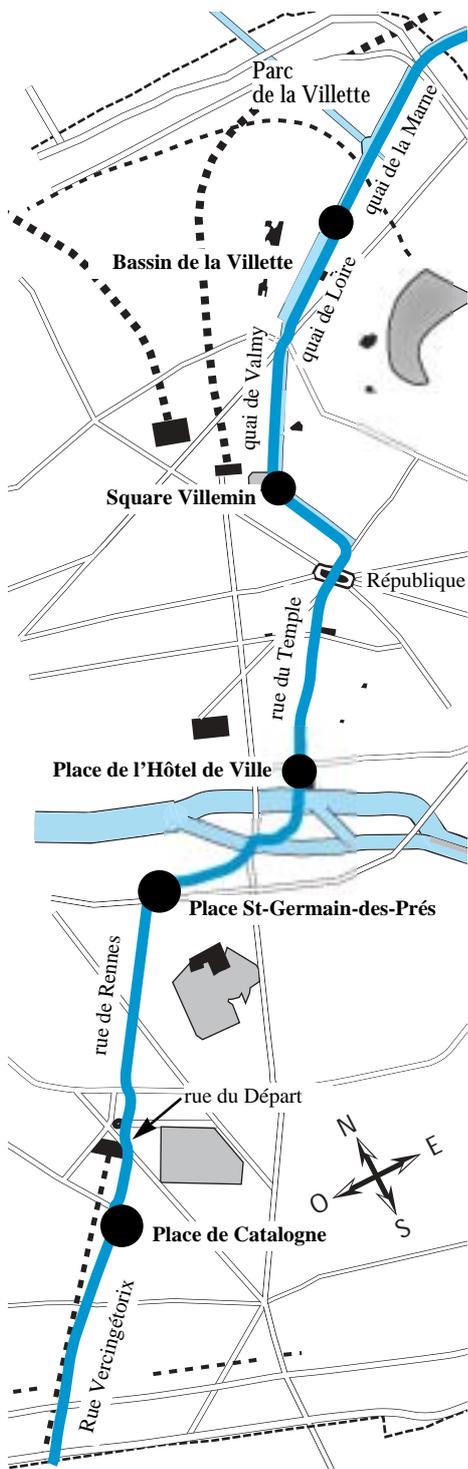
### Une mobilité généralisée

Le chemin de fer installe « la trame » de la mondialisation actuelle avec notamment deux caractéristiques : la mobilité généralisée (fluidité croissante des êtres et des choses) et l'espace réticulaire (les flux suivent les mailles d'un filet). Lors de ce débat, il lui a été demandé si les pistes cyclables ne participaient pas à cette logique de mobilité générale et d'espace réticulaire : en accentuant la séparation des espaces en fonction des usagers - un espace pour les piétons, un autre pour les vélos, un troisième pour les bus, un dernier pour les voitures - chaque mode de transport n'est pas gêné par l'obstacle d'autres usagers plus lents, chacun peut circuler dans son espace propre au maximum de sa vitesse.

### Éloge de la lenteur

A cette question, Alain Gras répond qu'au 17e siècle, les carrosses passaient dans la foule, il y avait alors imbrication des modes de transport. La voiture - refusant d'être imbriquée au milieu des autres - fait naître son propre réseau. Avec cette évolution arrive un certain individualisme de l'usager. Alain Gras nous a demandé si nous ne pourrions pas réfléchir à des aménagements de l'espace qui rétablissent suffisamment le mélange et la foule pour que l'on ne puisse y rentrer que lentement. Le Réseau Vert - que soutient La Vélorution avec enthousiasme - va dans ce sens.

**Nicolas Carnoz Président de La Vélorution**



# LA CARAVANE DU RÉSEAU VERT

ENEZ nombreux  
vous informer et soutenir le Réseau Vert

## PROGRAMME DE LA CARAVANE

### SAMEDI 9 AVRIL

- 15h30 Place de Catalogne**  
Départ de la Caravane
- 16h30-17h30 Place St Germain des Prés**  
Stands d'information
- 18h30-20h30 Place de l'Hôtel de Ville**  
Stands d'information
- 18h30-20h30 Coin rue du Temple-  
rue de la Verrerie**  
Street Party
- Concert de SÉBASTIEN DUCRET  
et musiciens - chanson folk-rock**

PROLOGUE  
Manif de Vélorution  
en soutien au Réseau Vert  
Samedi 2 avril 14 h  
place du Châtelet

### NOUS AVONS BESOIN DE VOUS

Adhérents, sympathisants, amis du Réseau Vert, venez aider dès maintenant à la préparation de la Caravane. **Contact** : 01 42 71 04 14 ou [contact@reseau-vert.org](mailto:contact@reseau-vert.org)

**La Caravane a reçu le soutien actif de : Mieux se Déplacer à Bicyclette - Association des Usagers des Transports (FNAUT-IDF) - Vélorution - Amis de la Terre de Paris - Planet Roller -**

### DIMANCHE 10 AVRIL

- 10h30 Hôtel de Ville**  
Départ de la Caravane
- 12h quai de Valmy** (devant le Square Villemin)
- Pique-nique partagé**  
(chacun apporte un plat et partage avec les autres)
- Concert avec le groupe BALBAZAR  
Bigband de l'association Pavé Jazz**  
Stands d'information
- 14h Rallye pédestre sur le thème de  
l'écologie autour du Canal Saint-  
Martin.** Organisé par les Amis de la Terre-Paris.  
Inscriptions à 13h30 devant le Square Villemin.
- 16h Bassin de la Villette**  
Résultats du rallye  
Stands d'information
- Concert d'Antoine Sicot**
- 17h Départ balade à vélo** le long du canal de l'Ourcq

**POUR EN SAVOIR PLUS...**

**Formulaire à remplir et retourner au Réseau Vert 32 rue Raymond Losserand 75014 PARIS**

J'adhère à l'association :  Abonnement pour un an : **3€**

Adhésion normale pour un an (abonnement compris) ..... **22 €**

Etudiants/chômeurs (abonnement compris) ..... **10 €**

Membres bienfaiteurs ..... **à partir de 50 €**

NOM : ..... Prénom : .....

ADRESSE : .....

CODE POSTAL ..... VILLE .....

FACULTATIF : TEL ..... COMPETENCES .....

Date ..... Signature .....

Revue trimestrielle - N°23 N° ISSN 1251-1528.  
32 rue Raymond Losserand PARIS 14°.

**Directrice de publication :**  
Marie-Thérèse PAGEL.

**Rédacteur en chef :**  
Erick MARCHANDISE.

**Conception de la maquette :**  
Serge TARAN.

**Dessins :** CARLOTTA - P. BRANDNER -  
ESA : F. BGRANVILLE M. JAMA. . G  
LE GARREC

**Photo :** Henry FAÏ -

**Imprimerie :** Celia-Copie, 6 rue des Petits-  
hôtels, Paris 75010 - 01 42 46 52 71