

# COMPTE-RENDU

## DU COMITE CITOYEN N°5

### Concertation pour la création de la ZAC du quartier de Charenton-Bercy 1er juillet 2020

Ce compte-rendu est la synthèse du cinquième comité citoyen qui a eu lieu dans le cadre de **la concertation pour le projet « Charenton-Bercy »**, sur le quartier de Bercy à Charenton-le-Pont.

Cette réunion s'est déroulée le 1<sup>er</sup> juillet 2020 à l'Espace Toffoli de Charenton-le-Pont, en présence de **représentants de Grand Paris Aménagement, le maître d'ouvrage du projet, et de représentants de la Ville ainsi que d'Ateliers 2/3/4, architecte-coordonateur du projet.**

Ce cinquième Comité citoyen a réuni 14 participants qui ont été invités à réfléchir sur la thématique des « mobilités cyclables ». Dans un premier temps, une présentation des dernières évolutions du projet (scénarii du plan masse et cahier des prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales) leur a été proposée. Puis, ils ont pu formuler des idées et échanger leur vision sur la place que devraient prendre les mobilités cyclables dans le futur quartier et les aménagements qui devraient leur être consacrés.

Ils ont pu contribuer à travers différentes activités proposées via l'outil numérique Beekast, qui donne la possibilité de faire émerger des idées, de les développer et de les prioriser.

## Les Chiffres



## Questions / Réponses avec les participants

Lors de la présentation du plan masse et du CPAUPE, les questions et remarques des membres du Comité citoyen ont principalement porté sur :

- **L'impact paysager du projet vis-à-vis des constructions existantes** – Certains participants ont exprimé une crainte de voir se construire des bâtiments imposants, donnant une impression de surplomb très important par rapport au bâti existant. Ils ont affirmé leur souhait de ne pas reproduire les formes urbaines situées près de du Jardin de Richelieu.

Grand Paris Aménagement partage cette volonté et confirme qu'une attention particulière sera portée sur les transitions entre l'existant et les nouvelles constructions en favorisant une harmonie entre les hauteurs et un épannelage adapté. Grand Paris Aménagement rappelle également que les images présentées sont des documents de travail.

- **Mobilités et plan de circulation** - Certains participants réaffirment leur volonté de limiter la place de la voiture dans le quartier, tout en veillant à pallier les potentielles difficultés de circulation et de stationnement liée à la future densification du quartier et à la piétonnisation de certaines rues (axe Baron le Roy et rues avoisinantes).

Grand Paris Aménagement précise que l'ensemble des études sont menées pour définir un scénario de mobilité adapté. Concernant la rue Baron Le Roy, la priorité sera donnée aux mobilités actives et transports en commun (vélo, marche et présence d'un bus à haut niveau de service).

- **Passerelle Valmy** - Un participant s'interroge sur le dénivelé de la future passerelle et de son accessibilité ainsi que son intégration dans le paysage du futur projet.

Ateliers 2/3/4 rappelle que cette question est au cœur du projet depuis son lancement et qu'elle est actuellement en cours de réflexion et explique que le niveau actuel sera réhaussé.

## Analyse et synthèse des contributions

Les membres du Comité citoyen ont été invités à réfléchir à la place des mobilités cyclables sur le quartier dans l'avenir. Ils ont pu participer à 4 activités participatives proposées via l'outil numérique Beekast :

## Nuage de mots - Que pensez-vous de la pratique du vélo en ville ?

39  
mots  
publiés

Les contributions permettent d'appréhender les ressentis les plus prégnants parmi les participants sur la pratique du vélo en ville.



Parmi les 5 mots les plus ressortis, on peut constater que, pour les participants, la pratique du vélo en ville est considérée comme dangereuse (7 contributions). Cette appréciation est partagée par les usagers réguliers et ponctuels ainsi que par les non-cyclistes. Plusieurs raisons sont invoquées pour justifier cela : délimitations floues dans le partage de la voirie voire absence de marquage dédié, discontinuité des itinéraires, surtout en milieu urbain, ou encore des difficultés de cohabitation avec les autres usagers. Cependant, les idées les plus partagées par la suite, traduisent une vision plus positive de la pratique du vélo en ville : liberté (6 occurrences), de santé (5), de pratique sportive (4) et d'écologie (3). Les participants s'accordent sur la nécessité de développer ce mode de mobilité actif et bénéfique pour l'environnement et la santé. Une attention doit être portée sur les conditions de pratiques en milieu urbain : la pratique du vélo dans les espaces naturels (bois, forêt, etc.) et sur des itinéraires dédiés (ex : véloroute) sont cités comme exemples de qualité (continuité des pistes, séparations claires, etc.).

## Le tableau à idées - Quels aménagements vous sembleraient nécessaires pour la pratique du vélo en ville?

55  
idées  
émises

### 1. Les aménagements pour la sécurité

Pour les participants, assurer la sécurité des itinéraires cyclables nécessite plusieurs types d'aménagements.

Tout d'abord, la création de pistes « sécurisées », c'est-à-dire séparées des autres modes de transports de manière franche (« sans voitures, ni bus, ni taxis ») et continue. Ils ont particulièrement insisté à la séparation avec les piétons qui ont tendance, quand les axes se confondent, à occuper un espace important, gênant la circulation cycle.

Cette séparation doit également veiller à prendre en compte la cohabitation avec le stationnement voiture : l'ouverture des portières ou le stationnement empiétant sur les espaces cycles peut générer des incidents en cas d'affluence ou d'inattention.

Enfin, la signalétique constitue un élément important de sécurisation des pistes cyclables permettant de rendre visible les voies réservées.

### 2. Les équipements et services

En termes d'équipement, les participants ont cité à plusieurs reprises leur souhait de voir se développer les vélos en libre-service, comme les Vélib et Vélib électrique, mais également les parkings sécurisés et des arceaux permettant de déposer/attacher son vélo, sa trottinette « et autres ».

Ils souhaiteraient également pouvoir recharger leurs vélos électriques via des bornes et que soient implantées des « boutiques dédiées aux cycles », notamment des vendeurs-réparateurs de vélos.

### 3. Les accès et la signalétique

Les participants ont proposé de mettre en place une « une signalétique spécifique vélo » permettant, notamment, de « séparer clairement les pistes cyclables et les cheminements piétons ». Ils proposent que cette signalétique puisse se matérialiser par une couleur spécifique pour les pistes cyclables et « zones vélos ».

Ils proposent également d'étudier la possibilité de mettre en place des feux tricolores pour les vélos.

### 4. Le stationnement

Les participants ont à nouveau insisté sur la nécessité d'implanter des parkings vélos « accessibles facilement, sécurisé, gratuit, avec suffisamment de bornes ».

Certains participants ont soulevé la nécessité de prévoir, dans les futurs immeubles, des locaux à vélos ou « garages privés » qui permettront de stationner les vélos.

Ils ont également précisé que les stationnements vélos devraient être situés à proximité des commerces et équipements publics.

## 5. Autres contributions

Certains participants ont tenu à préciser que, malgré l'importance des mobilités cyclables, ces dernières ne devaient pas remplacer les voitures et laisser une place aux autres usages.

### Le photolangage – Notez ces aménagements

Plusieurs images ont été proposées aux participants afin de définir le type de cheminement cyclable qu'ils préféreraient parmi les suivants. Ils pouvaient attribuer une note de 1 à 5 étoiles.



1. Bande cyclable



2. Piste unidirectionnelle sur la chaussée



3. Piste unidirectionnelle sur le trottoir



4. Piste bidirectionnelle



5. Voie de bus cyclable

- Les participants ont particulièrement plébiscité l'image n°2 « piste unidirectionnelle sur la chaussée ». L'avantage principal évoqué pour ce type de cheminement cyclable est la séparation visible et continue avec les autres types de mobilité.
- Ils ont particulièrement rejeté l'image n°5 « voie de bus cyclable », la considérant comme particulièrement dangereuse. Les cyclistes côtoient les bus et les automobilistes et le marquage est difficilement compréhensible, ce qui augmente les risques d'accident. La piste bidirectionnelle n'a pas été plébiscitée non plus en raison de sa dangerosité.

## Conclusion

A l'issue de l'atelier, les participants ont partagé leur appréciation de ce nouveau format. Dans l'ensemble, celui-ci a été jugé positif et novateur, apportant du changement dans les méthodes habituelles d'animation de réunion. Cependant, ils ont souligné l'importance de prendre en compte la capacité d'accès de tous les publics à ces outils, qui n'est pas forcément naturelle.

D'autres expérimentations seront menées pour affiner l'approche de la concertation avec Beekast.