



Paris, le 13 juillet 2019

Contribution de l'Association Paris en Selle dans le cadre de la concertation du Site Tour Eiffel (5 juin - 13 juillet 2019)

Paris en selle est une association loi 1901 d'intérêt général, créée en 2015. Elle est ouverte à toutes et à tous et a pour but de promouvoir et développer l'usage du vélo sur le territoire de la Métropole du Grand Paris. Elle est membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB).

À ce titre, nous militons en faveur d'aménagements cyclables protégés, séparés, identifiables, cohérents, continus et larges, sur le territoire de la métropole de Paris.

CE QUE NOUS FAISONS : Faire entendre la voix des cyclistes dans les réunions publiques et sensibiliser les élus locaux, suivre attentivement la mise en œuvre des infrastructures et équipements cyclables, participer à la démocratie locale, sensibiliser le grand public, participer à des campagnes nationales, organiser des événements ludiques et festifs autour du vélo...

Remarques préliminaires sur le projet

Des objectifs ambitieux, un projet cohérent

Paris en Selle soutient avec vigueur et enthousiasme les objectifs présidant au réaménagement du grand site Tour Eiffel et tout spécialement ceux visant à donner plus de place aux mobilités douces et actives, ainsi qu'à une végétalisation et revégétalisation du site, le tout via une diminution de la place et de l'usage de l'automobile et des deux-roues motorisés.

Après avoir pris connaissance du projet OnE du cabinet Gustafson Porter + Bowman, lauréat soumis à la concertation publique, nous saluons entre autres le dessein ambitieux d'offrir une continuité piétonne et paysagère depuis le haut du Trocadéro jusqu'à l'École militaire via : la fusion du terre-plein de la place du Trocadéro avec son parvis, la piétonnisation et la végétalisation de la place de Varsovie, d'une partie de l'avenue des Nations-Unies, du pont d'Iéna, de la Place Joffre, la réunification du Champ de Mars au niveau de l'avenue Joseph Bouvard, etc.



Avec certaines propositions en-deçà des objectifs

Certains aspects localisés du projet nous semblent toutefois manquer quelque peu les objectifs initiaux :

1/ Le **quai Branly** depuis le pont de Bir-Hakeim jusqu'au pont de l'Alma, est actuellement dédié à un trafic de transit totalement disproportionné (7 voies à certains endroits) source de grandes nuisances (bruit, pollution, stress, etc.) et dont la pacification au vu des esquisses présentées nous apparaît insuffisante.

Nous notons à cet égard que le projet actuel semble vouloir maintenir au moins partiellement 5 voies motorisées (3 voies voitures, 2 bus), ce qui est non seulement contradictoire avec l'objectif de pacification du site mais aussi avec le nombre de voies sur la plupart des sections courantes des quais rive gauche dans Paris et nuira à l'implantation du Réseau Express Vélo entre le pont de l'Alma et Bir Hakeim (cf. infra).

2/ Le **pont d'Iéna**, sur lequel le maintien de la circulation des bus via deux voies latérales est prévu, est un sujet complexe qui appelle des remarques spécifiques (cf. Le cœur du site).

3/ Le quai Branly, le pont d'Iéna mais aussi l'avenue des Nations Unies (cf. infra) et les planches soumises à la concertation nous forcent à rappeler, et cela vaut pour l'ensemble du projet, un **principe essentiel**, à savoir qu'**une voie de bus n'est pas un aménagement cyclable** (dangerosité, inconfort).

Partant de ce principe, des pistes cyclables séparées à la fois des voitures et des bus, mais aussi des piétons, doivent donc être prévues sur les principaux axes du site. Il s'agit d'un point fondamental pour atteindre les objectifs du projet.

4/ Les **ports de la Bourdonnais et de Suffren** ne sont pas traités dans le projet. Ceci est fort regrettable. Ces deux ports méritent à la fois d'être repensés (au moins partiellement) dans leurs usages, à savoir passer d'un statut de « parkings » pour autocars et même voitures particulières..., à un véritable parc ou promenade urbaine piétonne et cyclable type parc Rives de Seine, ces deux ports se situant d'ailleurs dans la continuité parfaite avec les berges piétonnes rive gauche. Rappelons qu'outre le succès populaire jamais démenti de ces berges piétonnes, cet axe est massivement utilisé par les cyclistes, notamment les plus jeunes.



Outre l'évolution des usages, l'état de vétusté et d'abandon par endroits de ces deux ports interpelle. Or, compte tenu de leur proximité avec la Tour Eiffel, ces deux ports sont observés et parcourus par des milliers de touristes étrangers chaque jour... Une rénovation d'ampleur et une évolution des usages actuels sont donc indispensables.

Ces remarques valent également en partie pour le **port Debilly**, rive droite (parkings vétustes, lieu de promenade piétonne et cyclable potentielle délaissée).

5/ Les **cars de touristes** ne font pas l'objet d'un traitement satisfaisant. Ces cars sont une source majeure de nuisances pour les parisiens (pollution, encombrement, bruit, préjudice esthétique, surchaleur, etc). Pour les cyclistes, les cars de touristes constituent un danger important (angles morts, covisibilité, stationnements problématiques), sont anxiogènes, le bruit, la pollution et chaleur qu'ils dégagent sont des repoussoirs à la pratique du vélo, alors que les voyages en groupe ne représentent que 8 % des séjours à Paris (source Le Parisien) donc encore moins via autocars.

Le problème des autocars ne se limite pas au site de la Tour Eiffel mais s'étend à de nombreux lieux de la capitale (Haussmann, Concorde, Grands Boulevards, quais hauts rive droite et gauche, quais bas Alma, ports de la Bourdonnais/Suffren, rue Saint-Jacques, ponts de Paris, etc). La Mairie de Paris, par la voix d'Emmanuel Grégoire, a récemment pris position assez nettement afin d'interdire la circulation des cars de touristes dans Paris et nous espérons que ces déclarations seront rapidement suivies d'effets. S'agissant du présent projet, les stationnements et déposes minute prévus avenue Georges Mandel, avenue du Président Wilson et en haut du Champ de Mars à l'intersection avec l'avenue de la Motte-Picquet, ne sont pas satisfaisants à la fois pour les riverains mais aussi pour les cyclistes qui vont emprunter ces lieux. S'agissant de l'avenue Georges Mandel, nous rappelons qu'il s'agit de l'avenue où se trouve **l'une des seules pistes cyclables protégée** du 16ème arrondissement qui va être affectée par cette circulation incessante de cars.



La place du vélo et les infrastructures cyclables dans le projet

Le site Tour Eiffel dans son environnement : la Seine, les 7ème, 15ème et 16ème arrondissements

Le site de la Tour Eiffel, relativement central dans Paris et enjambant les deux rives de la Seine, se situe à la confluence de 3 arrondissements, les 7ème, 15ème et 16ème arrondissements, qui comptent à eux seuls plus de **450 000 habitants** (source INSEE).

Au-delà du site proprement dit, il est donc essentiel de veiller à la mise en place de pistes et voies cyclables visant non seulement à **accéder au site (« approcher ») et en repartir, mais aussi à le traverser car cela concerne de nombreux Parisiens et Franciliens circulant à vélo qui sont amenés à passer quotidiennement à proximité et au travers du site** notamment pour leurs trajets pendulaires.

Nous rappelons également que nous nous trouvons ici dans des quartiers/arrondissements qui sont **notoirement en retard en terme d'infrastructures cyclables (tout spécialement les 7ème et 16ème arrondissement)** et le projet peut ainsi contribuer à remédier au moins en partie à cette situation.

Au-delà des Parisiens et Franciliens qui se déplacent à bicyclette, de très nombreux touristes font désormais la visite de Paris à vélo, pratique qu'il convient d'encourager vivement, et ils seront à l'avenir de plus en plus nombreux. Il est donc aussi important pour eux de pouvoir accéder à ce site et en repartir en toute sécurité et confortablement, et **sans conflits d'usage pour les riverains**.

1/ Les Réseaux Express Vélo (REVe) rive gauche et rive droite

Aspect essentiel dans le cadre du projet, il convient d'assurer des **continuités optimales** avec ces deux axes cyclables majeurs pour l'ensemble des Parisiens et Grand-Parisiens, et qui traversent le site.



S'agissant de la rive gauche, nous souhaitons la mise en place d'une piste bidirectionnelle côté Seine, tout comme la très grande partie du REVe rive gauche, ce qui permettra une jonction optimale avec l'existant (jonction Bir Hakeim – Pont de l'Alma) et moins de conflits piétons/cyclistes que côté Tour Eiffel.

Nous rappelons à cet égard, et cela concerne l'ensemble du projet qu'**au delà de 100 piétons par heure sur un cheminement de 1 mètre de large, la mixité piétons-vélos n'est plus possible** et il faut une piste cyclable clairement séparée (référence : guide du Crow, Pays-Bas).

Nous sollicitons également un passage au-dessus de la trémie au niveau de la Tour Eiffel (connexion avec le carrefour en surface) ainsi qu'un respect des meilleurs standards de qualité (largeurs, signalétiques, etc) des différentes pistes du REVe.

S'agissant de la rive droite (jonction quai Georges Pompidou/quai de New York), la fermeture à la circulation automobile vers l'est pour rejoindre le pont Iéna depuis la voie Georges Pompidou doit permettre la continuation de la piste bidirectionnelle Pompidou côté Seine. Idem pour la traversée du pont vers Alma et toute la **Place de Varsovie**, où les vélos devront circuler séparément des bus. Il restera à traiter la question de la jonction entre le pont d'Iéna et le pont de l'Alma qui est actuellement très problématique.

2/ Rive gauche : nécessité d'axes nord-sud et transversaux au grand site

Des **axes nord-sud** depuis les quais doivent également être mis en place. Il n'existe en effet aucune infrastructure cyclable sur ces axes dans tout le 7ème, ceci depuis Invalides (piste unidirectionnelle relativement étroite côté est en direction des quais) jusqu'au 15ème, boulevard de Grenelle (2 pistes unidirectionnelles relativement étroites).

1/ L'avenue Rapp est relativement courte mais essentielle pour les cyclistes, permettant d'aller directement depuis les quais (REVe rives droite et gauche, Champs-Élysées) et les quartiers de bureaux (8e, 1er, 9e, etc) vers le cœur habité du 15ème arrondissement et une partie du 14ème en rejoignant le Champ de Mars. Cette piste cyclable devra impérativement être à double sens (unidirectionnelles ou bidirectionnelle à définir au regard notamment de la nouvelle station de bus) et constitue un aménagement aisé à mettre en œuvre compte tenu de la largeur de l'avenue, de ses contre-allées et de l'absence de bus.



Ces remarques valent également pour le **pont de l'Alma**, axe de transit extrêmement important pour les cyclistes, y compris pour les touristes venant de la Concorde et des Champs Elysées qui créent de nombreux conflits d'usage (circulation à vélos et en trottinettes sur les trottoirs), et sur lequel il est indispensable de mettre en place des pistes cyclables larges et très fermement sécurisées eu égard à la circulation des voitures sur les voies cyclables existantes aux entrées et sorties du pont et aux très nombreux deux-roues motorisés qui les empruntent illégalement sur toute la longueur du pont.

La **rue Desaix** dans la continuité à la fois de l'avenue Rapp et de l'avenue Joseph Bouvard, est également importante pour permettre un accès direct au centre du 15ème arrondissement et la jonction avec la piste cyclable à double sens du boulevard de Grenelle. Dans cette rue, un aménagement cyclable pourrait être couplé avec une refonte du plan de circulation en vue de son apaisement (mise à sens unique total/partiel par exemple) et au regard de la fermeture aux automobiles de l'avenue Joseph Bouvard et, semble-t-il, à la fermeture partielle de la circulation sur l'avenue de Suffren.

2/ À l'est du Champ de Mars, une piste cyclable sur la totalité de l'**avenue Bosquet** est envisageable, cette avenue constitue un axe sud-nord important faisant le lien entre le 14ème (haut du boulevard des Invalides), les REVeS RD/RG et le carrefour de l'Alma. Tout comme l'avenue Rapp, il s'agit d'un aménagement aisé et consensuel (double contre-allée, avenue large). L'avenue de la Bourdonnais en continuité de l'avenue Rapp constitue également une voie dans l'axe nord/sud entre École Militaire et les quais de seine.

3/ À l'ouest du champ de mars, avenue de Suffren : la mise en place d'une circulation réservée aux bus doit également s'accompagner de la mise en place d'une piste cyclable séparée.

4/ Dans la continuité du Champ de Mars, au sud ouest, la **rue du Laos**, petite rue transversale importante pour les cyclistes, reçoit actuellement un trafic de transit opportuniste alors que les avenues de Suffren, Grenelle et Lowendal sont des axes faits pour accueillir ce trafic, contrairement à cette rue. Une inversion partielle du sens de la circulation serait nécessaire en plus des double-sens cyclables, ce qui permettra aux cyclistes d'y circuler dans les deux sens dans de bien meilleures conditions, tout en étant bénéficiaire aux riverains.



5/ Au sud du Champ de Mars, l'axe transversal de l'**avenue de la Motte-Picquet** est également très important (15ème vers centre de Paris) et devrait faire l'objet d'un traitement hors projet Tour Eiffel, c'est à dire lors de la prochaine mandature et non après les Jeux Olympiques.

6/ Nous attirons enfin votre attention sur tout le quartier d'habitation à l'**ouest du Champ de Mars**, jusqu'au boulevard de Grenelle, depuis les quais jusqu'à l'avenue de la Motte Picquet, qui devra faire l'objet d'une réflexion en vue sans doute d'une révision globale de son plan de circulation (rue de la Fédération, avenue de Suffren, rue Desaix, etc) afin d'éviter des reports de circulation nuisibles à la fois aux riverains et aux mobilités actives.

3/ Désenclaver le 16ème arrondissement

Il est important de profiter de ce projet pour mettre en place un accès facilité et sécurisé au coeur du 16ème arrondissement pour les cyclistes : Trocadéro, Passy et au-delà.

La mise en place d'infrastructures cyclables est d'autant plus importante pour ces quartiers que ceux-ci sont d'un **accès naturellement difficile**, dû au fort dénivelé depuis la Seine et tout spécialement depuis le bas du Trocadéro, et étant rappelé qu'au-delà du projet, l'accès au 16ème via Alma et l'avenue du Président Wilson est également très problématique (absence d'infrastructures cyclables, flux et vitesse importants des véhicules, dangerosité de la place d'Iéna).

1/ En continuité avec l'avenue des Nations-Unies côté ouest fermée à la circulation automobile, le **boulevard Delessert** est donc d'une grande importance puisqu'il permettra d'accéder directement via les quais (REVe rive droite, pont d'Iéna) à la rue de Passy notamment. Nous y sollicitons donc une infrastructure cyclable séparée, à savoir deux pistes unidirectionnelles, en insistant tout spécialement sur le côté ascendant de ce boulevard. La **rue le Nôtre** au bas du boulevard Delessert est aussi importante pour les cyclistes en provenance ou rejoignant la voie Georges Pompidou et un aménagement cyclable sécurisé à double sens y sera également opportun.

2/ **Avenue des Nations-Unies côté est**: nous considérons, si cela est possible (techniquement, réglementairement), qu'il serait préférable que les bus 30/82 empruntent l'avenue Albert de Mun via les quais de l'avenue de New York (côté Seine ou jardin), ce qui libérera le parc de tout véhicule motorisé au profit des piétons et cyclistes, le tout sans impact pour les bus (détour de 180 mètres sur des voies libérées des automobiles et sans incidence sur les arrêts de bus). À défaut, nous souhaiterions une piste cyclable à double



sens sur cette avenue, séparée des bus, en rappelant que compte tenu de sa très forte inclinaison, il est ardu pour les cyclistes d'emprunter toute l'avenue Albert de Mun en montée.

3/ Avenues du Président Wilson / Albert de Mun / Nations Unies est : une piste cyclable bidirectionnelle longeant la Cité de l'Architecture permettant de relier le haut et le bas du Trocadéro aura, en plus d'un très grand intérêt pour les parisiens et notamment ceux habitant ou travaillant dans le 16ème arrondissement, une utilité forte pour les touristes, (sécurité, confort) et permettra d'éviter conflits d'usage sur les trottoirs longeant la Cité de l'architecture et plus loin en descente sur l'avenue Albert de Mun (Aquarium de Paris).

4/ En complément des ces deux voies d'accès essentielles, une piste cyclable circulaire sur la **place du Trocadéro** permettra ensuite aux cyclistes de rejoindre en toute sécurité et de manière fluide les 6 avenues partant de cette place qui permettent de rayonner dans tout le 16ème arrondissement.

La solution cyclable pour cette place n'est pas évidente, mais il est important d'intégrer dès les prémices du projet que **les aménagements cyclables ont besoin de place**.

Une **piste** (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) **extérieure** aura besoin soit d'un **espace tampon de 5 m** (longueur d'une voiture) entre la chaussée et et la piste, soit d'une **phase de feu différenciée** avec les mouvements de tourne-à-droite motorisé.

Une **piste** (unidirectionnelle ou bidirectionnelle) **intérieure** devra impérativement prévoir une **traversée** avec chaque avenue, pour y aller ou en venir depuis cette piste.

Enfin, une piste **bidirectionnelle extérieure** devra également intégrer tous les mouvements cyclables de **tourne-à-gauche** de l'avenue vers la piste.

La mise en impasse de l'avenue d'Eylau est tout à fait positive concernant la place du Trocadéro en raison de son trop grand nombre d'intersections, nous souhaitons néanmoins le maintien d'un passage cyclable à double sens sur cette avenue, ce qui permettra un accès relativement pacifié au quartier Victor Hugo.

5/ Enfin, en continuité de l'avenue des Nations-Unies côté est, une piste cyclable à double sens sur la partie de l'**avenue d'Iéna** jusqu'à la Place d'Iéna devrait être prévue. L'objectif ici étant à la fois lié aux touristes (conflits d'usage : circulation à vélos et trottinettes sur les trottoirs) qui sont nombreux en provenance des Champs-Élysées et de la station de Métro Iéna côté sud, et aux Parisiens, car il s'agit d'un axe vers l'Étoile et le 8ème



(via Serbie/Charon). Ce bas de l'avenue d'Iéna perdra d'ailleurs sa vocation d'axe de transit avec la fermeture à la circulation de l'avenue des Nations-Unies et devrait être traitée comme la continuité de celle-ci : une circulation réservée aux bus (82), vélos et aux riverains peu nombreux (Hotel, ambassade, centre culturel, etc), en en faisant ainsi une première approche pacifiée au site Tour Eiffel.

6/ Deux rues proches du site méritent également attention :

- **Rue de Magdebourg** : Cette petite rue est signalée par ses habitants (conseils de quartier) comme extrêmement problématique (trafic de transit opportuniste et continu en provenance du bas du Trocadéro). Il s'agit d'un **axe important pour les cyclistes** venant des quais et allant vers Kléber puis Maillot. Le projet prévoit éventuellement d'y faire passer les bus (30/22 ?). Quelle que soit la solution retenue une circulation en toute sécurité pour les cyclistes et donc séparée des bus est souhaitée. Dans l'hypothèse où les bus n'y circuleraient pas, il est préconisé d'en fermer l'accès aux voitures depuis l'avenue du Président Wilson uniquement, en veillant à maintenir l'accès pour les vélos.
- **Rue Fresnel** : cette rue d'habitation qui longe les quais rive droite, accessible via la rue de la Manutention et la Rue Foucault, tend à devenir un axe de transit opportuniste via les quais de New York lorsque ceux ci-sont encombrés. Une inversion du sens de circulation (par exemple de la rue Foucault et de la rue Fresnel à partir de la rue Foucault (avec double-sens cyclable)) pourrait être envisagée afin de pacifier cette rue au bénéfice des riverains et des cyclistes. Compte tenu de l'interruption du REVe Rive droite est-ouest le long de la rue Fresnel, celle-ci pourrait aussi devenir un axe de déviation pour certains cyclistes dans l'attente d'une finalisation satisfaisante du REVe.

Le cœur du site et ses problématiques cyclables

1/ Le pont d'Iéna

Le projet prévoit de piétonniser en grande partie le pont d'Iéna en maintenant deux voies de circulation latérales pour les bus (n°30 et 82). Nous sommes évidemment favorables aux déplacements en transports en commun et à ce qui peut favoriser leur fluidité et fréquence. Nous considérons néanmoins que ce maintien des bus sera en partie dommageable pour les piétons – cela nuira à l'expérience d'approche de la Tour Eiffel par les touristes, à la



contemplation du panorama parisien depuis le pont et à la traversée du pont pour tous les piétons parisiens –, pour les bus lors de forte affluence sur le site (ralentissement, stress pour les chauffeurs) et enfin pour les cyclistes, qui selon le projet actuel, n'auront semble-t-il d'autre choix que de circuler dans ces voies de bus.

Nous formulons donc plusieurs pistes pour l'avenir visant un respect de chaque typologie de déplacements :

- En premier lieu, nous préconisons naturellement pour la mise en place de pistes cyclables séparées des bus et des piétons sur le pont.
- Ceci étant, nous constatons que compte tenu de la perspective paysagère souhaitée par les architectes paysagistes et la présence des bus, il semble difficile de séparer les bus des vélos. Nos propositions sont dès lors de plusieurs ordres :

Dès la mise en place de la piétonnisation sur le pont, nous souhaitons :

- que l'accès à celui-ci soit strictement limité aux bus RATP, véhicules d'entretien et d'urgence et l'exclusion de tout autre véhicule (cars de touristes, taxis, voiturettes touristiques, etc),
- que les voies latérales de circulation constituent des zones 20 km/h, ce qui semble indispensable compte tenu des très nombreux touristes et ce qui sécurisera également les cyclistes contraints de circuler sur ces voies de bus (qui seront, on le rappelle, constituées de pavés au sol), surtout la nuit et lors de faible affluence sur le site.

Dans les prochains semestres, lors des travaux d'études techniques, nous souhaitons qu'une étude de faisabilité analyse plus finement les possibilités de mise en place d'une déviation des bus sur le Pont de Bir Hakeim et/ou Alma au regard des intérêts de l'ensemble des usagers (usagers RATP, piétons, cyclistes et flux automobiles) et des infrastructures (pont de Bir-Hakeim et sa rampe d'accès/de sortie). En effet, compte tenu de la durée de mise en place du projet, qui s'étendra bien après les Jeux Olympiques, et de la baisse structurelle et inéluctable de la circulation automobile dans Paris, nous pensons qu'il convient de viser et d'acter dès à présent l'objectif d'une exclusion de tous véhicules motorisés sur ce pont (sauf véhicules d'entretien/urgence).



2/ Les voies cyclables au cœur du projet

Les axes où seront exclus les véhicules motorisés, bus compris, à savoir avenue des Nations-Unies côté ouest, avenue Joseph Bouvard (place Jacques Rueff), avenue Charles Risler devront rester accessibles aux cyclistes.

Cela ne pose pas vraiment de problème avenue des Nations-Unies côté ouest puisque celle-ci est conservée pour le passage des véhicules d'entretien et d'urgence et sera donc suffisamment large pour les cyclistes avec un revêtement en enrobé.

En revanche, les avenues Joseph Bouvard (place Jacques Rueff) et Charles Risler, au sein du Champ de Mars, devront laisser des voies suffisamment larges à la fois pour les piétons et les cyclistes et si possible au moins partiellement un sol en enrobé tel qu'actuellement.

Au sein des jardins du Champ de Mars, la mise en place de voies cyclables latérales telles qu'elles semblent prévues (cf. planches présentées lors de la concertation) dans le sens du grand axe (allées Adrienne Lecouvreur, etc) ne nous semble pas indispensable (pas de conflits d'usage compte tenu de la largeur des allées).

En revanche, outre une grande rénovation des sols existants, un travail est à effectuer sur les bordures/simili bordures de trottoirs et autres irrégularités du sol à chaque intersection avec des voies latérales (ex. avenue Charles Risler) qui sont un problème majeur pour les vélos.

3/ Le stationnement vélo

Le **stationnement vélo** méritera également une attention particulière et nous sommes à la disposition des acteurs de ce projet pour proposer des lieux adéquats. Compte tenu de la nature de ce site, qui est mixte : tourisme, promenade, visite, mais où de nombreux riverains résident également, il conviendra d'opérer un distinguo selon les usages : stationnement de jour (tourisme, promenade, bureaux) vs. nuit (riverains).

Côté Champ de Mars, on peut d'ores et déjà signaler les petites impasses latérales qui mènent directement aux jardins (toute fin de la rue de l'Université, Maréchal Harispe, Émile Pouillon, Marinoni, Belgrade) et idem côté ouest, impasses qui pourraient être piétonnisées et végétalisées et constituer des lieux propices pour des arceaux vélo pour les promeneurs. Avenues Charles Floquet et Élisée Reclus également. Et pour les riverains en 3ème ligne, privilégier les avenues de Suffren, Bourdonnais et Delessert, à proximité des cafés et restaurants ouverts le soir.

Points clés

1/ La carte ci-après liste les axes majeurs et secondaires présents sur le site ou en lien avec celui-ci (approche, traversée, désenclavement, trajets pendulaires, etc.) ; certains ont été évoqués en détail dans notre contribution, d'autres peu ou pas du tout. Certains de ces axes sont d'ores et déjà cyclables, d'autres encore résolument hostiles aux vélos... Les aménagements cyclables requis sont naturellement différents selon la nature des voies concernées. Les traits pleins signalent nos souhaits dans le cadre du présent projet, les traits pointillés mettent en avant des possibilités de continuités pour le futur.





2/ En conclusion, nous synthétisons ici les points qui nous semblent les plus importants au regard du projet :

- **REVe rive gauche** : cet axe essentiel devra faire l'objet d'une attention forte et de volontarisme pour permettre sa parfaite jonction avec l'existant, une circulation sûre et un confort optimal dans les meilleures normes des REVe.
- **REVe rive droite** : la suppression de la rupture existante entre Iéna et Alma ainsi qu'un traitement équivalent aux autres REVe est un objectif majeur dont nous souhaitons la réalisation dans les prochaines années.
- **Axe circulaire Place du Trocadéro** : là aussi, un volontarisme est requis pour que cette place devienne véritablement propice au vélo (confort, sécurité, fluidité), l'espace allouée à celle-ci (espace tampon notamment) est un des critères essentiels.
- **Une voie de bus n'est pas un aménagement cyclable** : il convient également de faire preuve de volontarisme pour que des pistes cyclables séparées à la fois des voitures et des bus soient prévues sur les principaux axes du site.
- Enfin, comme on l'a vu, il est indispensable de profiter de ce grand projet pour offrir des continuités cyclables au delà du coeur du site dans les **7ème et 15ème arrondissements et désenclaver le 16ème arrondissement** au bénéfice des très nombreux cyclistes amenés à y circuler.