

les cahiers d'acteurs

ASSOCIATION

« MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE »



www.mdb-idf.org

contacts

32 rue Raymond-Losserand
75014 Paris
tél : 01 43 20 26 02
fax : 01 43 35 14 06
email : courrier@mdb-idf.org
web : www.mdb-idf.org
Siret : 438 934 572 00019

Association francilienne
de promotion du vélo
comme mode de
déplacement au quotidien.

Mieux se Déplacer à Bicyclette soutient par principe les aménagements qui favorisent les transports collectifs au détriment de la voiture individuelle dont les impacts en matière de pollution sont pénalisants, en particulier pour les cyclistes. La création du T3, permettant de réaliser un transport collectif de rocade rapide et économique, va dans le bon sens. Cet aménagement doit cependant être conçu de façon à bien prendre en compte les usages croissants de la bicyclette dans la capitale.

■ L'intérêt des boulevards des maréchaux pour les cyclistes

Les boulevards des maréchaux sont des itinéraires qui permettent de relier de nombreux quartiers des arrondissements extérieurs sans passer par le centre de Paris. Ils sont également le premier boulevard en rocade accessible aux piétons et aux cyclistes venant de la banlieue. À ce titre ils représentent un lieu de rencontre entre Paris et sa banlieue permettant souvent des itinéraires simples de liaison entre communes riveraines de Paris.

■ Les liens entre le tram et les vélos

Le tramway est un moyen rapide de transport sur cet itinéraire. Il peut être intéressant pour les cyclistes venant de banlieue ou des arrondissements externes de venir à vélo prendre le tramway. Là deux solutions s'offrent à eux : soit ils peuvent emprunter le tram avec le vélo si cela est possible soit ils trouvent un endroit pour stationner son vélo en sécurité.

L'aménagement du prolongement de la ligne T3 est l'occasion de prévoir également des aménagements cyclables le long de l'itinéraire comme l'exige la loi sur l'air.

■ Les enseignements du T3 sud

Contrairement aux sites propre « bus » les sites « tram » ne sont pas accessibles aux vélos. Cela impose la création d'aménagements spécifiques. Sur le tram T3 sud, afin de privilégier les cyclistes « débutants », nous avons demandé, dans un premier temps, un aménagement latéral.

cndp

Commission particulière
du débat public
Extension
du Tramway
à Paris



ASSOCIATION « MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE »

Lors de l'enquête publique nous avons soutenu le projet de réduction à une voie des files réservées à la circulation automobile en dehors des carrefours (pour ces derniers nous proposons une ouverture à deux voies dans le sens entrant de façon à permettre les manœuvres de tourne-à-gauche). La largeur d'une voie ainsi libérée aurait permis de réaliser un itinéraire « rapide » sous forme de bandes contiguës à la voie de tram (ceci en plus de la piste sur trottoir que nous proposons de maintenir). Cette solution n'a pas été retenue.

Les travaux qui s'achèvent ont permis de démontrer la pertinence de la solution que nous préconisons, en effet :

- La circulation sur une voie qui s'est effectuée pendant la durée des travaux n'a pas entraîné la « catastrophe » redoutée.
- Le tracé de l'aménagement cyclable nous confirme qu'il ne sera vraisemblablement pas utilisé pour des trajets un peu longs effectués par des cyclistes « rapides ». En effet les contraintes liées au stationnement, au mobilier urbain, aux variations de profil en travers conduisent à multiplier les chicanes et autres embûches (parmi lesquelles la circulation piétonne et le stationnement des véhicules motorisés ne sont pas les moindres).



Exemples de chicanes sur le boulevard Lefebvre

■ Nos revendications pour le T3

Pour ces sections, nous souhaitons que soit mise en œuvre la solution suivante :

- Un site propre tram au centre longé par deux bandes cyclables (la question de savoir si on les sépare physiquement de la chaussée reste pendante) ;
- Une file de voitures en section courante ouverte à deux voies en entrée des carrefours ;
- Un trottoir supportant une piste traitée de façon à différencier l'espace cyclable des espaces piétonniers.

Nous demandons que soit étudiée la possibilité de prendre le tram avec son vélo soit à l'intérieur comme à Lyon aux heures creuses soit avec des possibilités d'accrochage extérieur pour les heures de pointe comme c'est aujourd'hui le cas sur les bus dans certaines villes des États-Unis (à Washington par exemple).



Un vélo accroché sur un bus à Washington

Enfin, les boulevards des maréchaux étant terminus ou passage de nombreuses lignes de métro radiales et siège du tram, nous souhaitons qu'y soient prévues des aires sécurisées de stationnement pour vélos.