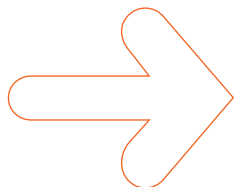


RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE AU CAHIER D'ACTEURS N°11

DE L'ASSOCIATION VÉLO 15ET7



L'association Vélo 15et7 souligne que l'aménagement du tramway T3 sur les boulevards des Maréchaux Sud est une réalisation de qualité qui contribuera à améliorer les déplacements en transports collectifs et à faciliter les échanges entre Paris et les communes limitrophes. Cependant, elle considère que les besoins des cyclistes n'ont pas été suffisamment pris en compte sur ce premier tronçon et formule des propositions d'amélioration pour les extensions soumises au débat public.

La maîtrise d'ouvrage est en mesure de démontrer que l'aménagement du tramway constituera une amélioration importante des conditions de déplacement des cyclistes par rapport à la situation préexistante et que les contraintes liées à l'espace disponible ne permettent pas de retenir toutes les propositions formulées par l'association.

En premier lieu, la maîtrise d'ouvrage rappelle que le développement de l'usage du vélo constitue une des priorités des politiques de déplacement mises en œuvre par la Ville de Paris et la Région. Il existe ainsi 292,8 km de pistes cyclables à Paris dont 110 km environ ont été aménagés depuis 2001. La Région Ile-de-France aide les collectivités locales à promouvoir les déplacements non motorisés, en finançant notamment la création de pistes cyclables, réseaux verts et itinéraires cyclables d'intérêt régional. Elle y consacre un peu plus de 17 M€ par an. Cette action a permis de réaliser 638 km d'aménagements cyclables depuis 10 ans.

80 contrats de réseaux verts sont aujourd'hui signés avec différentes collectivités franciliennes. Les aides régionales vont de 30 % lorsqu'il s'agit de contrat réseaux verts à 50 % lorsque l'itinéraire est d'intérêt régional.

La Région Ile-de-France a également publié à 170 000 exemplaires, une carte des pistes et aménagements cyclables en Ile-de-France. Cette carte, faite en concertation avec le monde associatif, est la première à cette échelle et reprend tous les aménagements cyclables y compris ceux de la grande couronne.

1] L'ASSOCIATION INSISTE SUR LA CONTINUITÉ INDISPENSABLE DES PISTES CYCLABLES

La Ville de Paris développe un réseau cyclable structuré pour faciliter et sécuriser l'utilisation du vélo maillé à l'échelle de l'Île-de-France, en coopération avec la Région et les collectivités riveraines. Elle s'engage à assurer, autant que faire ce peut, une continuité des itinéraires cyclables.

Cependant, il n'est pas toujours possible de maintenir la continuité de la piste cyclable, compte tenu des contraintes d'aménagement (la largeur limitée des boulevards ne permet pas toujours d'y insérer toutes les fonctions souhaitables) ou du fonctionnement de la ville (présence de marchés de quartier par exemple). Ainsi, sur le tronçon sud, il n'a pas toujours été possible d'aménager une piste cyclable au droit des stations du tramway du fait de l'espace nécessaire pour les quais. Cela étant dit, il faut noter que les cyclistes disposeront d'un aménagement sur 87 % du parcours du tramway.

Si la piste cyclable doit parfois être interrompue - situation que la maîtrise d'ouvrage cherche naturellement à éviter autant que faire se peut - les solutions les plus favorables à la sécurité et au confort des cyclistes seront envisagées. Des sas vélo avec feux pourront par exemple être créés sur la chaussée au niveau des carrefours. L'itinéraire de la piste cyclable pourrait aussi être dissocié de celui du tramway pour assurer sa continuité ou s'il présente des avantages pour les cyclistes (topographie favorable, avantage en terme de desserte d'un cheminement particulier...).

2] L'ASSOCIATION CONSIDÈRE QUE LES PISTES CYCLABLES SUR TROTTOIRS NE SONT SATISFAISANTES NI POUR LES PIÉTONS NI POUR LES CYCLISTES

La maîtrise d'ouvrage souligne que les modalités précises d'implantation des pistes cyclables ne sont pas arrêtées à ce stade. Elles dépendent non seulement des choix qui seront faits à l'issue du débat public concernant les variantes de tracé et d'implantation de la plate-forme (axiale, latérale ou bi-latérale), mais aussi de l'aménagement détaillé des boulevards qui sera proposé par l'équipe de maîtrise d'œuvre sélectionnée au terme des études de définition en cours.

Les propositions d'aménagement concernant les pistes cyclables seront présentées aux associations représentant les cyclistes lorsqu'elles auront été précisées.

De manière générale, les pistes cyclables doivent être aménagées sur des espaces dédiés. Si celles-ci se situent entre la chaussée et le trottoir comme cela se fait beaucoup en Europe du nord, ces espaces doivent être clairement matérialisés : dénivellation par rapport au trottoir et à la chaussée, couleur spécifique, marquage au sol (logo blanc sur carré vert tous les 25 mètres et aux intersections). Ces aménagements vont dans le sens d'une plus grande sécurité tout en garantissant une vitesse de circulation élevée et des cheminements courts et attractifs.

Enfin, il est souligné que tous les cyclistes n'ont pas les mêmes besoins, et que pour certains cyclistes débutants, il peut être préférable et plus sécurisant d'être à proximité des piétons que des automobiles.

Tous ces éléments devront être pris en compte pour le choix de l'aménagement.

3] L'ASSOCIATION PROPOSE DE RÉDUIRE À UNE FILE LA CIRCULATION AUTOMOBILE DANS CHAQUE SENS

La proposition de distribution de l'espace public de l'association est la suivante : un tramway au centre de la chaussée, bordé d'une voie de circulation automobile et d'une voie cyclable (bande ou piste), et enfin le trottoir destiné aux piétons.

Cette proposition est difficile à mettre en œuvre. En effet, limiter la circulation automobile sur une seule file de part et d'autre de la plate-forme axiale impliquerait la création spontanée et quotidienne de congestion (lors de la collecte des ordures, lors de livraisons, de dépose minute...), qui peut être difficile à gérer sur une voie telle que les boulevards des Maréchaux (en cas d'accident, la circulation sur une seule file génère un blocage complet de la circulation).