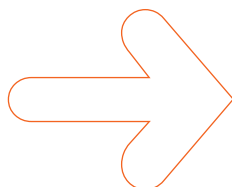


## RÉPONSE DE LA MAÎTRISE D'OUVRAGE

### AU CAHIER D'ACTEURS N°2

#### DE L'ASSOCIATION : "MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE"



**L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette émet un avis favorable sur l'extension du tramway et insiste sur la nécessité de bien prendre en compte les usages croissants de la bicyclette dans la capitale.**

La maîtrise d'ouvrage rappelle que le développement de l'usage de la bicyclette fait partie des objectifs des politiques parisienne et régionale de déplacements.

La Ville de Paris, qui a institué un comité de suivi des politiques en faveur du vélo de manière à coopérer étroitement avec les associations de cyclistes, mène une politique ambitieuse dans ce domaine. 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. Ainsi, fin 2004, Paris offrait 292,8 km de pistes aux cyclistes dont environ 110 km aménagés depuis 2001. 25 000 places de stationnement pour vélos sont offertes depuis 2004 et l'objectif est d'en créer 1 000 par an. Enfin, le maillage de 200 stations et 3 000 "vélos en libre service" sera mis en place à l'été 2007.

La Région Ile-de-France, pour sa part, 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.

L'arrivée du tramway est l'occasion de réaménager l'espace public au profit des modes de déplacements alternatifs, et en particulier des cyclistes.

L'association Mieux se Déplacer à Bicyclette formule des propositions sur le traitement des pistes cyclables, qui appellent les remarques suivantes de la maîtrise d'ouvrage :

#### 1] LES MODALITÉS D'IMPLANTATION DES PISTES CYCLABLES

La proposition de distribution de l'espace public de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette est la suivante : un tramway au centre de la chaussée, longé d'une piste cyclable de part et d'autre de la plateforme, une file de voitures dans chaque sens en section courante, et enfin un espace supportant une piste cyclable traitée de façon à différencier l'espace cyclable des espaces piétonniers.

Cette proposition intéressante apparaît toutefois difficile à mettre en œuvre pour les raisons suivantes :

- la limitation à une seule file de la circulation automobile de part et d'autre d'une plate-forme axiale implique la création spontanée et quotidienne de congestion (lors de livraisons, de la collecte des ordures ménagères, de déposes minute...) qui peut être difficile à gérer (en cas d'accident, la circulation sur une seule file génère un blocage complet de la circulation) et difficilement compatible avec la circulation sur les boulevards des Maréchaux et leur rôle par exemple pour l'acheminement des secours ;
- la largeur des boulevards des Maréchaux est inégale sur l'ensemble du tracé et n'y permettrait pas la répartition de l'espace souhaitée par l'association (2 aménagements cyclables dans chaque sens), sachant qu'il n'est pas envisageable de réduire l'espace offert aux piétons.

## 2] LA POSSIBILITÉ DE PRENDRE LE TRAM AVEC SON VÉLO

La ligne T2 admet les bicyclettes à certaines heures mais l'expérience n'est pas concluante à ce stade. En effet l'emprunt de la ligne T2 avec des bicyclettes crée des difficultés lorsque plusieurs personnes voire plusieurs familles souhaitent monter dans le tramway avec plusieurs bicyclettes.

Pour la ligne T3, la possibilité de mettre le vélo dans le tram sera étudiée en fonction du taux de fréquentation selon les jours et les heures.

## 3] LA CRÉATION D'AIRES SÉCURISÉES POUR LE STATIONNEMENT DES VÉLOS

Comme indiqué, le développement des aires de stationnement pour les vélos est une priorité de l'action municipale. 27 000 places de stationnement dédiées aux vélos seront disponibles fin 2006 à Paris.

Les dispositifs équipés d'arceaux offrent un bon niveau de sécurité.

Sur le premier tronçon du tramway T3 en cours de réalisation, il est par exemple prévu la mise en place de 467 arceaux de stationnement pour les vélos (soit près de 1 000 places de stationnement dans la mesure où il est possible d'accrocher 2 vélos par arceau). De plus, dans les maisons « Roue Libre » et dans une quinzaine de parcs de stationnement mis en concession par la Ville de Paris, il existe déjà des espaces surveillés dédiés au stationnement des vélos. Ce nombre est en augmentation puisque dès la création de nouveaux parcs de stationnement à chacun des renouvellements des concessions, le dispositif est mis en place. Enfin, dans le futur Plan Local d'Urbanisme de la Ville de Paris, qui sera approuvé en 2006, toute construction nouvelle devra comporter des espaces affectés au stationnement des bicyclettes.

Ces améliorations seront prises en compte sur le tracé de l'extension.