



# Mieux se Déplacer à Bicyclette

---

Paris, le 3 novembre 2014

## **Contribution à la concertation préalable "Bus en site propre Sénia-Orly"**

Mieux se Déplacer à Bicyclette, première association d'Île-de-France vouée au développement du vélo en tant que moyen de transport, membre de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB), souhaite apporter sa contribution à la réussite du projet de bus en site propre Sénia-Orly. Depuis 1974, MDB milite pour l'amélioration des conditions de circulation au quotidien et pour que le vélo comme moyen de transport soit pris en compte dans la politique des déplacements en tant que composante à part entière de la chaîne de mobilité. Notre association pratique la concertation dans un sens constructif.

Par les rénovations de voiries qu'il implique, ce projet dépasse le simple cadre de la mise en place d'un transport en commun pour améliorer la desserte de l'aéroport d'Orly : il doit être également l'occasion de revoir le partage de l'espace public en donnant toute leur place aux modes actifs, notamment en rétablissant des liaisons harmonieuses entre les différents quartiers bordant l'axe. La mise au point d'itinéraires cyclables est une obligation légale qui pèse sur les aménageurs à l'occasion des rénovations ou créations de voiries. L'hypothèse de la prise en compte des rues voisines pour créer un itinéraire cyclable continu, évoquée page 56 du DOCP, ne dispense pas l'aménageur de mettre au point des itinéraires cyclables sur l'emprise de la voirie rénovée. Cette obligation s'applique notamment aux carrefours où il est envisagé de créer des couloirs d'approche pour les bus en phase 1 dans l'une ou l'autre des variantes d'insertion.

Plus généralement, le projet doit contribuer à apaiser la circulation, réduire les nuisances et embellir le cadre de vie.

La réalisation du tramway T7 a rompu la continuité cyclable qui existait le long de la RN7 entre les portes de l'Essonne et l'échangeur de la Belle Épine (RN7/RN186). La mention de l'existence de cette piste page 36 du DOCP (alinéa 3 et illustration 30) est erronée. Nous souhaitons que le maître d'ouvrage (le STIF) saisisse l'occasion du projet de site propre Sénia-Orly pour corriger la coupure qu'il a créée avec le projet T7.

La rue du Maréchal Devaux est le seul axe pratique permettant de rétablir la continuité perdue le long de la RN7. Il y a donc lieu de prévoir la circulation des cycles sur cette voie avec l'objectif de réaliser un axe cyclable structurant "rapide" et de prendre en considération son maillage vers le nord avec l'itinéraire 7 du SDIC du Val-de-Marne (mentionné page 36 du DOCP, dernier alinéa). La traversée du carrefour avec la route Charles Tillon doit être conçue dans cette perspective.

Dans la variante sud, l'intersection de la rue des Alouettes et de la rue du Bas Marin, commune avec la bretelle d'accès à la RD86, est aujourd'hui particulièrement inconfortable pour les cyclistes aussi bien que pour les piétons en raison de multiples cisaillements de flux motorisés. Le réaménagement de la rue du Bas Marin devrait être l'occasion d'améliorer la liaison entre le carrefour de la Résistance et la rue des Alouettes, avec la création d'amorces d'itinéraires cyclables sur la rue des Alouettes.

La rue des Alouettes est la seule alternative cyclable directe entre le carrefour de la résistance et le secteur de la Belle Épine, ce qui justifie un traitement prioritaire. La logique d'aménagement cyclable de la rue des Alouettes serait de créer une piste cyclable bidirectionnelle en rive sud, supprimant les croisements de flux motorisés et assurant une meilleure desserte du côté bâti. La traversée de la rue du Bas Marin en face du centre bus de Thiais, à réaliser dans le cadre du présent projet, doit prendre en compte cette réflexion.

Dans la variante sud toujours, il est proposé en phase 1 la transformation de l'intersection rue du Bas Marin/route Charles Tillon en carrefour giratoire (page 58 du DOCP) avec des voies d'approche pour les bus (page 68 du DOCP). La proximité de cette intersection avec celle rue du Bas Marin/rue des 15 Arpents crée une situation complexe. La réduction de 2x2 voies à 2x1 voies de la rue du Bas Marin dans sa section au nord de la rue des 15 Arpents, avec une piste cyclable bidirectionnelle côté est, rend indispensable la création d'aménagements pour assurer une continuité cyclable pour tous les mouvements possibles entre les différentes branches de ce double carrefour. Ces aménagements devront prendre en considération un raccordement harmonieux à réaliser avec la piste cyclable existante sur la route Charles Tillon à l'est de l'aéroport, qui s'interrompt aujourd'hui à 300 m du carrefour.

La plupart des compagnies aériennes offrent aux voyageurs la possibilité d'embarquer leur vélo. Il faut donc pour cela que les voyageurs à vélo aient la possibilité d'accéder commodément aux aéroports. Une partie de ceux-ci choisiront de prendre le RER-C en embarquant leur vélo pour se rapprocher de l'aéroport et devront alors suivre le même parcours que le futur bus. L'enjeu ici consiste à concevoir un cheminement facilement lisible par les utilisateurs occasionnels, entre la gare de Pont de Rungis et les aéroports.

Nous serions heureux de participer à une concertation suivie durant la phase de définition plus détaillée du projet, pour concevoir des aménagements prenant le mieux en compte l'avis de ceux qui les utiliseront et prévenir dans la mesure du possible les difficultés qui risqueraient autrement de n'apparaître qu'au moment de l'enquête publique.