

Vous trouverez ci-dessous la contribution de l'association Partage ta rue 94 , dont l'objectif est de favoriser la mobilité des cyclistes, piétons, et des personnes en situation de handicap.

L'association Partage ta rue 94 souhaite sur ce futur tracé de bus en site et à ses abords :

- une continuité cyclable sans faille (on peut vouloir se rendre à son travail, c'est même bon pour la santé du citoyen et pour la productivité de l'employé). Cette continuité cyclable que nous appelons de nos vœux peut se faire en insérant les vélos dans le couloir de bus, ou sur une piste cyclable elle-même en site propre, mais dans tous les cas, la continuité cyclable devrait être atteinte**

- un soin tout particulier porté au jalonnement cyclable, qui est l'un des éléments clés d'une politique cyclable sérieuse, cf. [*fiche Arene IDF sur le sujet*](#)). Il s'agit de flécher enfin des itinéraires sécurisés et continus, lisibles pour les cyclistes**

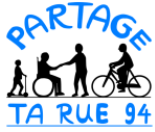
- des aménagements cyclables de qualité, continus, lisibles et visibles, mais aussi des services aux cyclistes**

- une attention toute particulière portée au jalonnement piéton, pour encourager la marche, mais aussi signaler ses itinéraires propres**

- une attention toute particulière portée aux PMR à l'accessibilité, et aux malvoyants, (largeurs, vues à niveau zéro, dénivelé, plan incliné au détriment des ascenseurs qui peuvent tomber en panne, etc)**

- de ne pas oublier les vélos transports d'enfants ou de marchandises (vélos qui sont parfois plus longs ou plus larges, ce qui nécessite des aménagements cyclables en conséquence, et proscrit toute chicane).**

Quand c'est possible, le flux piétons devra être dissocié du flux cyclistes, pour le confort et la sécurité de tous, objectif : éviter les conflits d'usage.



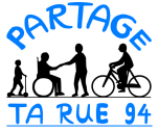
A cet égard, les exemples de la réalisation du TCSP 393 (bus en site propre), et le projet TVM Est montrent une discontinuité localement (le vélo n'y a pas été traité de A à Z, même quand il y avait la largeur pour le faire : localement à Sucy et Valenton pour le 393 : nous le regrettons. Localement pour le projet Est-Tvm : à Créteil, St-Maur, Champigny et Noisy le grand , il faudra être plus exigeant sur la continuité cyclable si l'on escompte un report modal vers le vélo: Faisons mieux pour ce futur bus Sénia-Orly. Faisons également mieux que la discontinuité cyclable offerte par l'arrivée du T7, dans ce secteur ou toute coupure cyclable peut entraîner des détours de plusieurs kilomètres, quand ce n'est pas l'abandon du vélo comme moyen de déplacement face au caractère très routier et industriel des lieux.

Un report modal gagnerait à être encouragé vers le vélo, vélos spéciaux (vélos-cargo) et VAE (vélo à assistance électrique), ceci ne pourra se faire que par le traitement des coupures. Il sera aussi nécessaire d'assurer autour des stations du TCSP un stationnement vélo soigné, qu'il soit sécurisé, ou même classique (les arceaux classiques donnent aussi souvent toute satisfaction, à condition d'en placer à tous les endroits stratégiques).

Les transports en commun, bien sûr nécessaires, ne peuvent cependant pas répondre à toutes les demandes (parmi leurs carences : desserte fine, temps de transport, correspondance(s), capacité d'une partie de la population à comprendre le réseau, fréquence y compris de nuit -horaires de travail décalés- ou le dimanche). Pour ces 5 points, le vélo quotidien a sa carte à jouer pour peu qu'on lui fasse sa place.

Nous pensons qu'une concertation étroite et exigeante (tant pour les porteurs de projets, maîtres d'œuvre que pour les associations) devra être mise en place (présentation des plans de coupe en amont, aux associations, puis visites de chantier), pour coller aux attentes des usagers cyclistes quotidiens et/ou utilitaires, et que le transport d'enfants à vélo, ou de vélos d'handicapés (handbikes) ne devra à aucun prix être empêché localement par des chicanes anti-scooters.

Nous estimons que la future place accordée au vélo doit être prise en toute priorité sur la circulation motorisée individuelle, et non sur celle accordée aux piétons. C'est



de la distinction flux piétons – flux vélos (qui n’ont pas les mêmes vitesses moyennes de déplacement) que viendra entre autres le salut pour nos villes congestionnées.

Nous pensons que l’expérience des associations des usagers réputés vulnérables (cyclistes, piétons, PMR) peut vous être précieuse pour atteindre votre objectif, tout comme l’observation de votre part de ce qui se fait dans certaines villes de France et à l’étranger.

Nous estimons également qu’il serait souhaitable que les administrations donnent l’exemple, leur crédibilité -mais aussi leur compréhension des freins à la mobilité durable- sont en jeu (élus à vélo ou vélo à assistance électrique pour franchir les dénivelés), avec des encouragements qui se traduisent dans les actes.

C’est également la lutte contre la sédentarité, l’obésité, et les maladies de civilisation qui est en jeu : les circulations « actives » ont toute leur part à prendre, les transports en commun ne pourront pas tout assurer pour cet objectif de baisse de la sédentarité et des pathologies afférentes.

Nous pensons qu’il sera judicieux d’associer au plus tôt des partenaires, associations dont la nôtre (nous avons accompagné 700 adultes dans la voie du vélo utilitaire), mais également les associations qui réalisent déjà des ateliers vélos, des services aux cyclistes- location-, des pédibus, et les structures qui restent à créer par les villes et communautés d’agglomérations concernées (pédibus et autres, vélobus, à l’instar de ce qui se fait à Strasbourg, au Danemark et aux Pays-Bas : part modale vélo supérieur à 20% de tous les déplacements pour tout le pays dans les 2 derniers cas).

Tout ceci a un coût (mais permet des économies de santé), et prend de la place, il faut en prendre conscience, mais nous pensons que le jeu en vaut la chandelle.

Nous vous remercions pour cette concertation préalable.