



MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE

L'association MdB dont le but est de promouvoir l'utilisation du vélo pour les déplacements au quotidien, et en particulier son antenne de Thiais, souhaite accompagner les municipalités mais aussi plus généralement les acteurs du territoire qui le souhaitent. C'est le cas avec ADP et son projet Paris Orly 2035 qui entend miser sur ce type d'actions pour décarboner les mobilités au sol dans la zone aéroportuaire et autour d'elle.

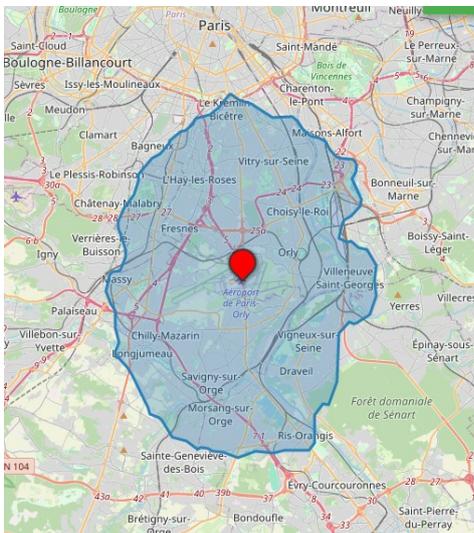
## LE VÉLO COMME MOYEN EFFICACE DE DÉCARBONATION DES DÉPLACEMENTS

Conformément aux objectifs de plaidoyer pour les « mobilités actives » que s'est assignée l'association MdB, nous répondons sur le premier axe de l'enquête en proposant à ADP Orly notre regard d'usagers expérimentés pour tout ce qui se rapporte à ces types de déplacements sur le territoire aéroportuaire. Tout aussi cruciale est la capacité à se déplacer vers et depuis les communes voisines, dans un rayon d'environ 10 kilomètres et accessibles potentiellement en une [trentaine de minutes](#) à vélo au cœur d'Orly.

Pour être efficace cela doit se faire comme le propose cette enquête publique, de manière concertée et en faisant participer tous les acteurs, dont les associations. Nous saluons donc cette démarche.

MDb présente principalement ici une vision très générale des aménagements cyclables souhaitables sur ce territoire (voies, parking, jalonnement, etc) et les services devant accompagner la pratique du vélo. Nous avons souhaité entamer (et l'avons déjà effectivement démarré) avec ADP Orly une démarche de concertation sur le projet « Paris-Orly by Cycle 2030 » et sommes très heureux de pouvoir poursuivre ce travail collectif pendant toute la durée du projet.

Nous considérons les solutions de mobilités actives comme parmi les plus aptes à apporter la nécessaire contribution à notre échelon local à la réduction des émissions de GES, de pollutions et de préservation de la biodiversité. Le vélo peut satisfaire à lui seul certains besoins de déplacement de quelques kilomètres pour un grand nombre - plus élevé que selon l'idée répandue (pour les



trajets domicile-travail des salarié.es, les transports à usage professionnel sur la plateforme, les passages de riverains se rendant d'une commune à une autre, les passagers, etc). Elles peuvent tout aussi bien constituer l'un des maillons d'une chaîne intégrée de déplacements (intermodalités) alliant d'autres types de transports, le plus possible en commun. À ce titre, la prolongation de la ligne 14 à Orly et la mise en service à moyen terme du Grand Paris Express permettra à des voyageurs et voyageuses partant ou arrivant de très loin en Île-de-France de relier Orly sans utiliser de voiture, en combinant l'utilisation du vélo et du réseau ferré le plus dense du monde.

Pour ce faire, une incitation très forte à ces pratiques auprès des divers publics doit se poursuivre ou s'engager, alors même que des travaux d'installation de voies cyclables confortables et sûres doivent être une des priorités, au même niveau que sont ici considérés les transports en commun (TCSP - Transport Collectif en Site Propre - en tête).

## CONTACT

**Nom acteur : Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne de Thiais**

**Adresse :**

**Téléphone :**

**Mail : thiais@mdb-idf.org**

## LE VÉLO COMME MOYEN EFFICACE DE DÉCARBONATION DES DÉPLACEMENTS

### AVIS GLOBAL SUR LE PROJET PARIS-ORLY 2035

#### Mesures d'efficacité bienvenues

Parmi les propositions mises en avant on trouve clairement dans le dossier de concertation beaucoup de mesures intéressantes dans chacun des 4 domaines concernés, visant à améliorer l'efficacité des systèmes existants ou à leur substituer de nouvelles technologies.

#### L'apport des mobilités actives trop peu souligné pour une réelle sobriété

Nous constatons une avancée significative en faveur du déploiement des transports en commun notamment grâce à l'apport des TCSP, et une proposition de gestion d'accès à la plateforme différente et bienvenue.

Toutefois la partie mobilités actives, même si elle est évoquée, n'occupe à nos yeux pas la place qu'elle devrait avoir, étant de très loin la plus sobre autant d'un point de vue environnemental que financier tout en pouvant apporter énormément en qualité de vie (santé, bien-être physique et mental, etc.).

L'engagement d'ADP Orly reste à approfondir alors qu'il est question précisément des transports en commun et d'aménagements routiers mais seulement d'incitation à un report modal, très peu documenté, vers le vélo. Il n'est fait notamment mention d'aucun projet précis d'amélioration ni d'installation de traversées nord-sud et est-ouest, pourtant essentielles...

Pour parvenir efficacement aux objectifs de décarbonation au sol lors des déplacements, nous ne pouvons qu'approuver l'objectif de "rendre moins attractif l'usage de la voiture". Nous pensons qu'il est fondamental sur le territoire d'ADP Orly de décider maintenant d'en réduire l'usage tel que pratiqué aujourd'hui en réduisant l'espace occupé par la voiture au profit des autres modes. Ces mesures, pour être bien comprises et défendues par notre association devraient être mises en avant explicitement.

## AXE 1 : DONNER LA PRIORITÉ AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES EN GARANTISSANT LA FLUIDITÉ DES ACCÈS À PARIS-ORLY.

Les chiffres rappelés de répartition des modes actuels de déplacements des passagers et salariés sont éloquentes (70% pour le mode routier, 30% pour le mode transports en commun). Il n'est d'ailleurs fait mention des déplacements à vélo que pour les salariés (1%), encore aujourd'hui considérés comme négligeables.

### Mesures concernant les parkings en entrée de plateforme

Pour changer de paradigme nous défendons la proposition faite de repenser les accès en misant sur les parkings situés aux abords de la plateforme (nord/sud et peut-être aussi ouest et est) et partageons le principe de parkings végétalisés comme il est proposé. (L'accès jusqu'aux terminaux doit malgré tout rester possible, comme il est précisé, pour certaines catégories d'usagers - PMR accompagnées par taxi par exemple)

Toutefois le nombre de 9000 places proposé paraît exagéré et des mesures fortes d'incitation à de nouvelles mobilités plus sobres (large variété de petits véhicules électriques) doivent être au plus tôt mises en œuvre.

L'ajout des parkings en entrée de plateforme est bienvenu pour soulager le trafic inter-plateforme ; mais que deviennent alors les parkings actuels qui logiquement peuvent être largement réduits en capacité, certains d'entre eux reconvertis ? Qu'en est-il des voies de circulation actuelles qui elles aussi peuvent alors plus facilement être

réduites pour laisser de la place aux autres types de mobilité (bien moins gourmands en espace) ? Le dossier de concertation ne répond pas à ces questions qui nous semblent importantes.

Concernant le fonctionnement des parkings, nous formulons des propositions pour appuyer ou compléter les propositions déjà faites, à mettre très nettement à l'information des usagers :

- une tarification dégressive selon le poids et la taille des véhicules, fortement dissuasive pour les gros véhicules (à moteur thermique ou électrique)
- un temps limite de stationnement accordé plus long aux petits véhicules, court et dissuasif pour les autres
- des parcs de stationnements vélo suffisamment nombreux, couverts et sécurisés à proximité directe des stations TCSP, proches également pour les usagers voyageant à bord de véhicules légers

### Mesures d'aménagements cyclables

Ces parkings d'entrée de plateforme doivent devenir accessibles à vélo, en toute sécurité, en travaillant avec les communes voisines (l'étude conjointe avec tous les acteurs concernés est effectivement indispensable et urgente, les

décisions et travaux étant toujours très longs à mener). Un minimum de liaisons cyclables, au besoin temporaires, doivent être tracées et engagées sans attendre le délai nécessaire aux travaux de plus grande ampleur. Le caractère temporaire a de plus l'avantage de permettre le test de solutions avant pérennisation.

Dans tous les cas, à terme, l'ensemble des points noirs cyclables interdisant de facto les accès à la plateforme doit être résolu, les [discontinuités](#) définitivement éliminées, les traversées de la zone rendues enfin possibles et attractives.

Les voies cyclables, en empruntant une partie des couloirs de circulation routière existante doivent être aménagées, en tenant compte de l'évolution prévisible des besoins (vélo-cargo par exemple) sans nécessiter d'artificialisation autre qu'à la marge (une révision du plan de circulation actuelle uniquement, complétée par quelques aménagements spécifiques).

Les parkings vélo nécessaires (intégrant le développement déjà sensible des vélo-cargos) peuvent eux-mêmes le plus souvent occuper une partie des espaces aujourd'hui dédiés aux parkings pour véhicules motorisés.

Un jalonnement clair et l'adaptation des régimes de priorités selon les conditions de trafic et les objectifs d'utilisation à terme, au profit des piétons et cyclistes tant que possible, achèvera de rendre le vélo aussi efficace, voire davantage, que les transports en commun pour un grand nombre d'utilisateurs.

Une attention particulière est à apporter sur l'impact de la circulation routière induite par l'installation des parkings en périphérie pour qu'elle ne crée pas de nouvelles zones encombrées.

## **Encourager de nouveaux types de transports à partir de véhicules intermédiaires**

En complément des solutions cyclables connues (vélo musculaire/électrique standards), nous préconisons le développement - par des offres de location variées notamment - de vélo-cargos lorsque suffisants et de [véhicules intermédiaires](#) entre vélo et voitures qu'il faut désormais considérer comme solutions viables à porter, en les ajustant aux besoins réels. Des solutions de transport de biens et de personnes basés sur ces modèles existent ; nous pensons que l'aménagement voulu par ADP est une opportunité parfaite pour participer à leur développement et apporter la preuve qu'un réel changement dans la manière d'appréhender les déplacements est possible, qu'il hausserait le niveau de qualité de vie dans un environnement fortement urbanisé, qu'il participerait au besoin de résilience de notre économie en développant des emplois à l'échelle locale, etc.

L'une des mesures que veut prendre ADP est d'« accélérer le verdissement de nos flottes de véhicules et le déploiement de bornes de recharge électrique afin d'offrir des modes de transport plus propres sur la plateforme et ses accès. ». Nous pensons que le verdissement de la flotte passe justement par l'emploi de véhicules légers, plus que par le remplacement

par des véhicules aux caractéristiques similaires, fussent-ils électriques. Le poids des vélos et vélo-cargos en fait des possibilités à privilégier tant que faire se peut.

## **Développer les services et la communication vers le public**

Les aménagements spécifiques pour cycles (tels qu'identifiés plus haut), les services de location, les bornes de recharge et de réparation, des points d'eau répartis aux endroits stratégiques sur le domaine

concourent à l'adhésion des nouveaux.elles pratiquant.es. Développer l'aide à la pratique des mobilités actives (remise en selle, apprentissage plus complet, etc) y participe également. Nous pensons qu'ADP pourrait viser la labellisation « Employeur pro-vélo » pour valoriser son action en cours et à venir.

La communication est de surcroît l'un des maillons essentiels à maintenir à toutes les étapes du projet ; il s'agit alors de sensibiliser largement les publics, de former des formateurs et promoteurs aux avantages de l'utilisation du vélo déployé à large échelle.