

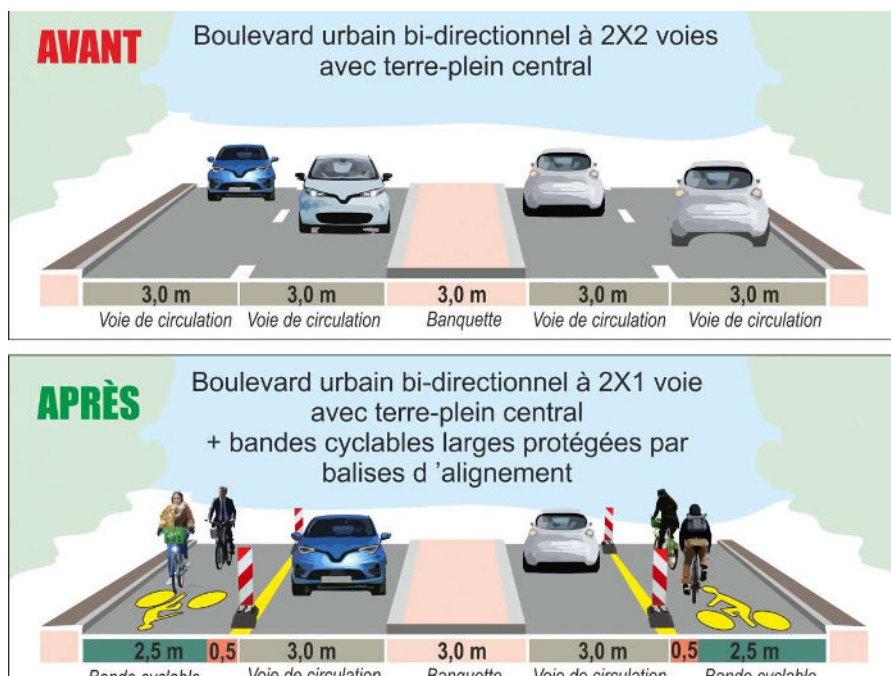
Collectif Vélos en Ville  
24, rue Moustier  
13001 Marseille

## Proposition A

Constituer rapidement une alternative cyclable sur les grands itinéraires desservant Marseille (et ses hôpitaux) : préfigurer ainsi les grands axes du Plan Vélo métropolitain (cf. carte) en transformant en piste cyclable bidirectionnelle une des voies de circulation automobile.



T3)  
**(En gras, les voies prioritaires)**

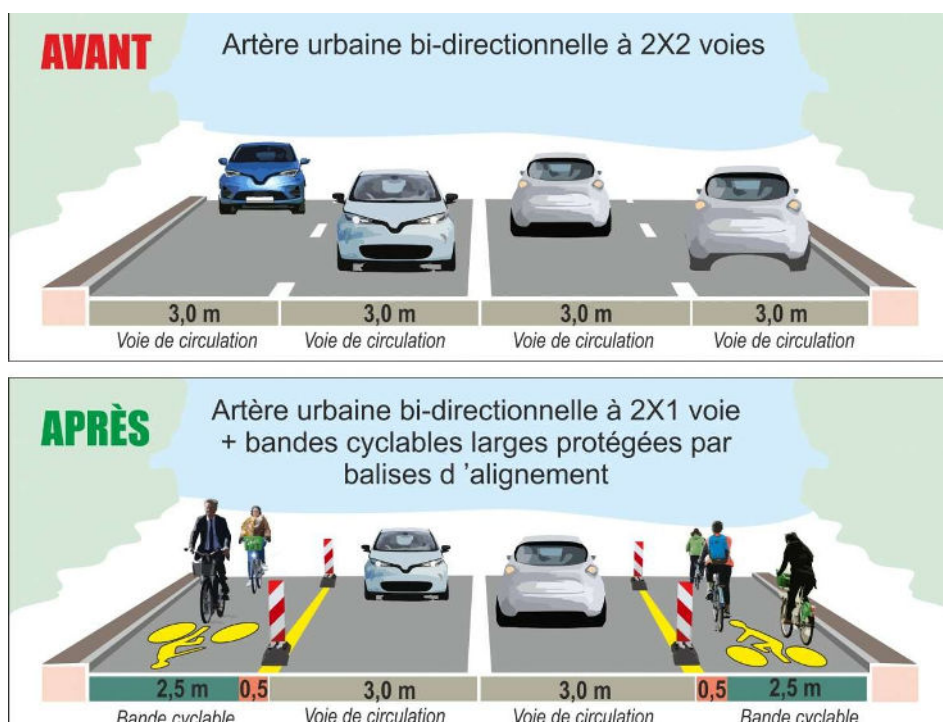


Proposition  
B

Compléter ou prioriser ce maillage de/vers les hôpitaux et sur les boulevards :

A 2x2 voies, en affectant aux vélos une voie par sens de circulation :

- Boulevard Baille
- Avenue de Bonneveine
- Avenue de Hambourg
- Boulevard des Dames
- Boulevard Schloesing
- Boulevard de Dunkerque
- Boulevard Dugommier
- Boulevard Rabatau (entre Rue R. Teisseire et Bd Schloesing)
- Boulevard du Capitaine Gèze
- Les départementales D5A et D4
- Chemin de St Antoine à St Joseph
- Avenue Millie Matthys, Rellys, des Malloniers



A 2X1 voie, en réduisant la largeur des voies :

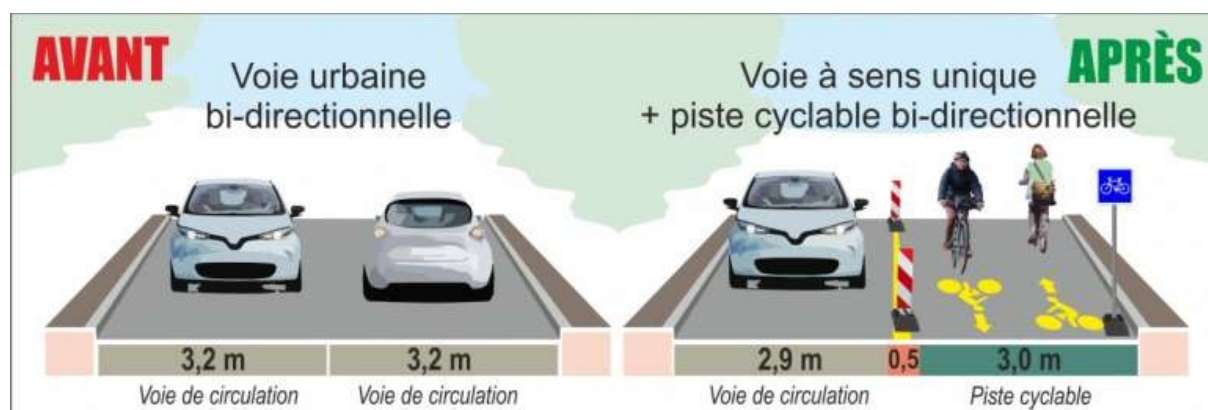
- Boulevard de la Libération

- Boulevard Romain Rolland
- Avenue Jules Cantini
- Rue Paradis
- Boulevard Voltaire
- Avenue du 24 avril 1915 - Avenue de Saint Julien

### Proposition C

Modifier le plan de circulation des rues à sens unique large pour y inclure une piste cyclable bidirectionnelle :

- La Canebière du Bd Dugommier aux réformés
- Boulevard de la Liberté
- Boulevard National (sud)
- Rue de la Grande Armée - Square Stalingrad
- Avenue Robert Schuman
- Avenue Roger Salengro
- Boulevard Casanova
- Boulevard de la Maison Blanche



### Proposition D

Autorisation temporaire pour les cyclistes de pouvoir emprunter la plateforme de tramway :

- Rue de Rome dans les deux directions du Bd Paul peytral



vers La Canebière et dans le sens Place Castellane et Boulevard Paul Peytral.

- Sur le boulevard Chave, entre la Gare de La Blancarde et la Place Jean Jaurès
- Sur le Boulevard Longchamp, du Palais Longchamp à Cours Joseph Thierry

[https://wiklou.org/wiki/Plateforme\\_de\\_tramway\\_\(TCSP\)](https://wiklou.org/wiki/Plateforme_de_tramway_(TCSP))

Autorisation temporaire pour les cyclistes de pouvoir emprunter les voies de bus :

- Boulevard Baille
- Avenue de la Corse et boulevard de la Corderie
- Avenue de Lattre de Tassigny
- tracé du BHNS B2 (rue de Lyon, avenue de la Viste, avenue de St-Antoine ...)
- Cours Jean Ballard
- Avenue Camille Pelletan

## Proposition E

Lorsque cela est facilement réalisable et pertinent, par exemple dans le centre ville et les noyaux villageois, il est possible créer des zones de rencontres temporaires, ou bien d'élargir le périmètre de certaines zones existantes. Cela permet de faciliter le respect des distanciations physiques mais aussi d'améliorer les conditions de circulation des cyclistes et des piétons qui peuvent alors se déplacer en toute légitimité sur toute la largeur de la chaussée. Ces nouvelles zones de rencontres, tout comme les anciennes doivent faire l'objet d'une communication renforcée sur les règles qui les régissent : priorité aux piétons, aux cyclistes, vite limitée, double-sens cyclable, comme nous l'appelons de nos vœux depuis 2010.

Étant donné la réouverture des établissements scolaires fixée au 11 mai et l'affluence que ceux-ci génèrent aux heures d'ouvertures et de fermetures, il apparaît également capital que la circulation des véhicules motorisés soit neutralisée à leur abords, comme c'est déjà le cas dans plusieurs villes françaises hors confinement.

De la même manière des stationnements automobiles peuvent être neutralisés lorsque ceux-ci empêchent la libre circulation des piétons dans des zones d'affluences comme à l'approche de certains magasins d'alimentaire.

## Proposition F

Les aménagements tactiques doivent être simples, peu coûteux et facilement réalisables si l'on veut atteindre rapidement le but qui est le nôtre durant cette période de confinement et de post-confinement.

Les aménagements physiques même si ceux-ci peuvent être simples, nécessitent des interventions humaines relativement chronophages pour leurs mise en place et le maintien physique du dispositif.

De plus, il ne faut perdre de vue que le principal frein à l'utilisation du vélo comme mode déplacement tient au ressenti des usagers et au sentiment de sécurité globale, que l'on soit sur un aménagement cyclable ou non.

Ainsi, il apparaît que la prise d'un arrêté par le maire de la ville pour limiter la vitesse des engins motorisés à 30 km/h, reste la mesure la plus efficace parmi toutes pour favoriser la pratique du vélo mais aussi de la marche à pied.

La métropole de Aix Marseille Provence pourrait être la première à mettre en place un tel dispositif durant cette période de confinement et de post-confinement.

## Proposition G

Dans la même veine et si notre but est de favoriser les distanciations physiques des individus, il apparaît d'autant plus nécessaire de sanctuariser les espaces réservés aux mobilités actives que sont les aménagements cyclables et les trottoirs. N'oublions pas qu'à Marseille près de 50 % des déplacements se font à pied et que 75 % des déplacements effectués en voiture font moins de 5 km (et un tiers font moins de 1km).

Ainsi la verbalisation des stationnements dangereux sur trottoirs et aménagements cyclables, passibles d'une contravention de 4eme classe pour stationnement très gênants doivent être renforcés car ils sont triplement dangereux (pollution, accident de la route et contamination virale).

## Proposition I

Notre association œuvre déjà au quotidien pour offrir les moyens d'une mobilité alternative aux marseillais et aux marseillaises en difficulté financière grâce à son atelier solidaire et participatif de réparation de vélo.

Si nous voulons décongestionner les transports en commun pour permettre une distanciation physique à l'intérieur des tramway, bus et métro sans que les citoyens ne se reportent sur le covoiturage ou l'autosolisme nous devons renforcer le report de ces personnes en difficulté vers le vélo.

Le réseau de L'Heureux Cyclage puis la Fédération des Usagers de la Bicyclette (FUB) dont notre association est adhérente, ont déjà proposé au gouvernement la possibilité d'émettre un chèque vélo, à l'instar du chèque énergie, tout d'abord dans le cadre de du Plan d'Action des Mobilités Actives (PAMA) puis de la LOM.

La mise en place d'un chèque vélo au niveau métropolitain permettrait l'accompagnement à l'acquisition, la remise en état ou l'achat des équipements nécessaires pour les déplacements domicile-travail, domicile-établissement scolaire ou les déplacements pour les achats de première nécessité.

Le montant de ce chèque vélo pourrait varier selon la nature des frais engagés. D'un montant de base qui pourrait s'élever au prix de l'adhésion dans un des ateliers participatifs et solidaires, il pourrait également comprendre les achats de premières nécessités pour son transport tels que les consommables de vélo (chambre à air, pneus, câble, patins), la réparation par un artisan professionnel de la réparation vélo et aller jusqu'à l'aide à l'achat de vélos, de vélos à assistance électrique et de vélo-cargos (pour les déplacements pro et d'enfant) neuf ou d'occasion.