

COMPTE-RENDU DE LA VISITE TECHNIQUE du Samedi 23 Mai 2009

Ont participé à la visite technique en vélo :

- de PAVSM : V. Sadot, D. Burette, A. Devidas, E. Pierron, J-P. Gordy, F. et I. Ribailly avec leurs enfants,

- Intervenant extérieur, de MDB : P. Toulouse

De la municipalité :

-C. Juan, adjointe déléguée au développement durable, à l'écologie et à l'environnement.

Ni le Maire M. Plagnol ni l'adjoint à l'urbanisme M. Berrios n'ont répondu à l'invitation.

J-F Le Helloco, adjoint aux sports et Alain Mérigot, conseiller municipal à l'animation sportive ne sont pas venus, tout comme les services techniques.

Peut-être lors d'une prochaine visite technique ? Il est regrettable qu'une seule élue, que nous remercions pour l'intérêt qu'elle porte aux circulations douces (elle souhaite mettre en place un projet de pédibus à St-Maur), se soit déplacée.

Départ Place de la Mairie à 15h40.



Arrêt Place de la Louvière :

Etat actuel : une "nouvelle" rue à sens unique (rue André de Cayeux), un trottoir - allée le long de la gare, réservé aux piétons, 28 arceaux pour vélos.



Proposition : L'aménagement qui va de soi ici est la **"zone de rencontre"** : limitation à 20 km/h, où les piétons peuvent librement cheminer sur la chaussée et seraient prioritaires, ce qui est déjà le cas dans la pratique, sans pour autant pouvoir y stationner, et les vélos seraient autorisés à double sens et pourraient ainsi cheminer depuis le tunnel sous la départementale et rejoindre l'avenue des Arts pour court-circuiter la Départementale très circulée. La zone de rencontre sous-entend l'absence de trottoir. En effet, l'inter-modalité est ici très marquée : RER, bus, voitures (dépose-minute), taxis, piétons et vélos.

Réponse de Catherine Juan : personnellement convaincue qu'une "zone de rencontre" serait l'idéal, mais l'aménagement de la Place de la Louvière, décidé par l'ancienne municipalité, est très récent (tellement récent qu'il n'a pas encore été officiellement livré), comment pourrait-on "casser du neuf", alors qu'il y a tant à faire ailleurs pour rénover les chaussées de Saint-Maur ?

Contre-proposition : Permettre aux vélos de circuler dans les 2 sens, à partir de la Mairie par l'avenue Emile Zola (Double Sens Cyclable) jusqu'à l'avenue des Arts via le tunnel, et **balisage par des pictogrammes vélo au sol**.

Auquel cas au minimum créer sur tout le cheminement des **"vues à zéro"** (trottoir au niveau de la chaussée, sans bordure).



Nous empruntons l'avenue des Arts, rue large mais à sens unique, qui est un exemple parmi tant d'autres de Double Sens Cyclable (DSC) possible, puis traversons la Place des Marronniers.

Arrêt devant la passerelle dite de l'école des Tilleuls (sur le RER, au bout de l'avenue du Cirque).

Etat actuel :

Cette passerelle est très empruntée par de nombreux élèves pour se rendre au groupe scolaire des Tilleuls, sans aucun aménagement ou signalisation.



Proposition par Pierre Toulouse : faire **un trottoir en demi-lune** pour inciter à la réduction de la vitesse des véhicules motorisés, et aménager une entrée en biais pour les vélos et non à 90°. Un **DSC** (Double Sens Cyclable) s'impose aussi le long du RER de chaque côté des voies, avenue du Général Leclerc et Avenue De Lattre de Tassigny.

Nous franchissons la passerelle, et empruntons l'avenue De Lattre de Tassigny. Mme Juan évoque le problème des pavés le long des trottoirs : elle a bien noté les témoignages de chute par des membres de PAVSM, mais des "techniciens" en Mairie lui ont répondu qu'ils étaient nécessaires à l'écoulement des eaux. Elle aimerait savoir à qui se fier...

Voici à ce sujet un extrait de l'article "Les bordures de trottoirs" sur <http://mdb94.org/spip.php?article64> :

*"L'aide à la conception des aménagements cyclables, **Cahier technique n°2 des départements cyclables**, préconise d'une part, une pente latérale de la piste, de 2% vers la voie, ce qui permet l'évacuation des eaux. **D'autre part, le "raccordement zéro" au droit des bateaux et "l'abaissement de trottoir au niveau zéro" doit être réalisé par une faible pente et niveau zéro, (...), jamais par un caniveau pavé ou une bordure surbaissée.***

***Ce dispositif est impératif maintenant pour les PMR** (personnes à mobilité réduite). La bordure de 2cms que l'on a réalisée pendant les dernières années est désormais condamnée."*

Arrivés à la gare RER Champigny-St-Maur, nous tournons à gauche pour passer le pont de Champigny, en empruntant le couloir de bus (une signalisation permettant aux vélos d'emprunter ce court couloir serait la bienvenue).



Nous nous rendons à présent à Champigny, afin de montrer quelques exemples d'aménagements. Pour cela, il faut monter dur pour atteindre le plateau, via la rue Guy Moquet puis la rue de Bernau.



Voilà qui nous confirme encore que Saint-Maur, à la topographie quasi-plate, est vraiment idéale pour le vélo urbain.

Arrêt rue de Bernau à Champigny

Pour faire respecter la modération de la vitesse autour d'une école, dans cette rue à double sens, nous montrons à Mme Juan un exemple d'Ecluse avec 2 passages latéraux pour vélo.



En ne laissant passer qu'une voiture à la fois, l'écluse limite la vitesse des véhicules, et les cyclistes sont protégés en empruntant les passages latéraux (ou by-pass).



Avis de Mme Juan : c'est une bonne idée aux abords des groupes scolaires de St-Maur. Il est urgent d'aménager les abords du collège Pissaro.



Réponse de PAVSM : ... sans oublier le collège Ronsard. Certains modèles sont plus esthétiques, les plots en plastique peuvent être remplacés par de la végétation.

Nous continuons dans la rue de Bernau. Après avoir longé le stade Nelson Mandela (où nous notons la présence de parkings vélos couverts), nous suivons un jalonement cyclable (balisage / fléchage) (petits panneaux verts et blancs) proposant un itinéraire pour la gare RER de Villiers-sur-Marne.



Cet itinéraire emprunte des rues calmes et rejoint la gare par un DSC avenue des Marronniers.

Arrêt avenue des Marronniers à Villiers

Remarques de PAVSM : ce type de jalonnement cyclable est facile à mettre en place à Saint-Maur et peu onéreux. Peu onéreux également, les Doubles Sens Cyclables tel que celui de l'avenue des Marronniers : il faut prévoir des panneaux, des pictogrammes au sol, et un îlot pour dégager la visibilité à chaque extrémité, voire une ligne continue au sol sur quelques mètres (recommandations du Certu).



Réponse de Mme Juan : le problème à Saint-Maur pour réaliser rapidement ces aménagements n'est pas tant le manque de ressources financières (bien que St-Maur soit la ville la plus endettée d'Ile-de-France), que le manque de ressources humaines. Le personnel de la Mairie ne compte qu'une trentaine de cadres "au taquet", surchargés de dossiers. Un bureau d'études va être consulté.

Réponse de PAVSM : nous sommes justement là pour faciliter la tâche, économiser de la matière grise et proposer des solutions "clés en main",

ainsi que nos astuces de cyclistes urbains depuis plusieurs décennies à Saint-Maur.



La discussion prend ensuite un tour un peu plus polémique : en effet, nous rappelons le manque de pertinence des travaux actuels d'aménagement des quais de La Pie et de Bonneuil (depuis l'aplanissement des ralentisseurs en sortie, il est facile de les passer à 60 km/h alors que c'est une future zone 30). Mme Juan rappelle qu'il ne s'agit que d'un aménagement "provisoire" qui n'est pas encore figé. L'étude de l'aménagement définitif n'est pas commencée. A propos de la mise en sens unique des quais demandée par PAVSM, elle n'y est pas favorable à cause de la présence de plusieurs entreprises dans ce secteur : pas question d'entraver leur activité et de prendre le risque de les faire partir, alors que nous manquons déjà de taxes professionnelles... Nous contestons cette vision des choses, un sens unique de Bonneuil vers Créteil serait adapté pour les entreprises et compléterait l'axe avenue Beaurepaire-Avenue Raspail dans l'autre sens.

Nous prenons ensuite le chemin du retour pour St-Maur.

Sur la photo de gauche, le giratoire comprend une bande cyclable, protégée aux croisements par des « bananes », ilots adéquats. Sur la photo de droite, deux « coussins berlinois » : leur largeur à peu près égale à l'empattement d'une voiture leur permet de ralentir celles-ci sans gêner les bus et les vélos.



Nous passons de nouveau le pont de Champigny, et empruntons à droite le Quai du Petit Parc. Bien que ce quai fasse partie du SDIC (Schéma Départemental d'Itinéraires Cyclables), rien n'indique où doivent circuler les vélos. Certains d'entre nous roulent sur la chaussée, d'autres sur le trottoir... Mme Juan est bien consciente du problème.



La visite technique se termine à 17h45, en face de l'avenue de l'Observatoire. Nous remercions encore Catherine Juan pour sa participation, ainsi que Pierre Toulouse de MDB.



Cette visite technique nous conforte dans l'idée d'une généralisation de principe du DSC (Double Sens Cyclable) à St-Maur, avec exception à motiver par la Municipalité.

C'est un aménagement peu coûteux, facilement mis en œuvre, peu consommateur d'espace, pas accidentogène et bénéficiant à la sécurité de l'ensemble des usagers par la réduction de la vitesse qu'il impose.



LE DSC peut être couplé avec une zone 30, **il permettra d'avoir à St-Maur un jalonnement de petites rues secondaires peu circulées, pour l'usage du vélo. C'est actuellement difficile sans DSC car le respect des sens interdits nous ramène rapidement vers des axes très fréquentés** et des sens uniques où les voitures se croient tout permis, à commencer par rouler au-delà de la vitesse légale, et de ne pas doubler un vélo en laissant plus d'un mètre latéralement, bref d'enfreindre joyeusement le Code de la route. Le DSC gagne à être étendu simultanément à toute la Ville par souci de la lisibilité de la part de tous les usagers de la voirie

PVSM