



6, allée des Berges
94370 SUCY-en-BRIE
Tél. : 06 34 18 87
Mél : mdb94g@gmail.com
Site : <http://www.mdb94.org>

A Monsieur le Président du Conseil
Général
Christian FAVIER
Hôtel du Département
21/29 avenue du général de Gaulle
94011 Créteil cedex

Objet : Aménagements Vélo du TCSP (Transport en Commun en Site Propre) entre Carrefour Pompadour et le RER Sucy-Bonneuil

Monsieur le Président,

Notre association « Place au Vélo 94 - MDB » ou « MDB94 » (Mieux se Déplacer à Bicyclette - antenne 94) a pour but le développement de l'utilisation du vélo comme moyen de transport dans le Val-de-Marne. Lors de votre visite à Sucy-en-Brie, j'ai eu l'occasion de souligner notre intérêt pour les projets cyclables et la piste cyclable du TCSP en particulier.

Une réunion a eu lieu avec les chefs du projet TCSP le vendredi 27 mars dernier.

Le présent courrier a pour but de souligner les 5 points particuliers listés ci-après selon leur ordre de priorité.

Priorité 1 - Dans la partie Est (RER Sucy), il manque une passerelle ou un tunnel permettant la continuité cyclable entre le TCSP et la ville de Sucy.

Nous pensions qu'une passerelle serait réalisée mais, au final, le projet ne prévoit qu'une passerelle pour piétons avec un escalier au lieu d'un plan incliné que les cyclistes pourraient franchir sans avoir à s'arrêter. Ce dernier point est très critique. Il n'y a pas de possibilité pour passer de Sucy à la piste cyclable du TCSP en sécurité. A cause de ce problème, le responsable de l'urbanisme de Sucy a demandé que le jalonnement cyclable soit interrompu à ce niveau. Il est nécessaire de le résoudre au plus vite par une discussion entre le CG94, notre association et la mairie de Sucy qui me lit en copie.

Priorité 2 - Dans la partie Est, en sortie de Sucy (Rue de Paris), la route créée au niveau des Tennis de Saint-Maur est beaucoup trop étroite pour laisser passer un vélo + une voiture.



Nous avons déjà souligné ce problème sur l'aménagement créé il y a quelques années, en bord de Marne à Champigny, sur le quai Gallieni. En effet, dans le but de ralentir les voitures sur certains itinéraires, des voies étroites sont créées. Cette conception ne tient pas compte des vélos et dans le cas de la rue de Paris, ne ralentit pas les voitures.

Dans cette configuration, les voitures cherchent à doubler coûte que coûte le vélo dont la vitesse est bien inférieure. Le cycliste urbain roule à environ 15 - 20 km/h alors que les voitures sont à 50 km/h minimum. Rouler à vélo dans ces conditions est stressant et dangereux. Je me permets de vous rappeler que la réglementation exige, pour doubler un vélo, une distance de

plus d'un mètre en agglomération (1 mètre par rapport au bord extrême du cycliste). Ces voies étroites ne le permettent pas.

Je pense que ce point pourrait être amélioré, comme ceci a été fait pour les voitures. La retouche pour les voitures avait été faite sur la sortie de rond point, voir sur la photo la retouche.

Il est extrêmement important de transmettre ces consignes sur l'ensemble des nouveaux aménagements du CG94.

Et préférer certains ralentisseurs (coussins berlinois, plateaux surélevés), et chicanes latérales, écluses avec by-pass vélo, qui justement n'ont pas l'inconvénient des ilots centraux pour les 2 roues.



Pour une vision plus précise de ce point, je vous propose de visionner une vidéo réalisée par la webTB du CG94 où je présente ce point :

Lien Internet : <http://webtv.cg94.fr//index.php?id=585>

Copie de l'image du site (le sujet est présenté à environ 1/3 de la vidéo)

A video player interface. The video shows a man in a yellow safety vest speaking. The video title is "Jean-Paul GRANGE Responsable de l'association Mieux vivre à Bicyclette". Below the video player, there is a section titled "ENVIRONNEMENT ITINERAIRES CYCLABLES" with a description: "Place au vélo avec les itinéraires cyclables départementaux. Etat des lieux et projets d'envergures. durée : 5'52". To the right, there is a table with links for "Permalien" and "Lecteur exportable".

Permalien	http://webtv.cg94.fr//index.php?id=585
Lecteur exportable	<code><object width="336" height="28"</code>

Les points de priorité inférieure mais importants :

3 - Dans la partie Ouest (côté Carrefour Pompadour), une rampe pour PMR et piétons est prévue pour accéder à l'un des arrêts proches du métro. Elle pourrait être utilisée par les vélos mais risque de créer des conflits entre usagers. La solution serait une rampe plus rapide séparée pour vélos.

4 - Sur l'ensemble du parcours, il faut particulièrement veiller aux croisements des pistes cyclables avec les routes. A ce propos, il convient de souligner que la piste change trop souvent de côté par rapport à la voie de bus. Ces changements nuisent à la continuité cyclable. Il est trop tard pour modifier cela, mais il faut que le cycliste puisse rester sur son vélo. Idéalement, il devrait avoir la priorité sur les voitures par des plateaux traversant aux intersections (demandés sur la RN19). Moins bien mais possible : la priorité sur les voitures. Sinon : un panneau « céder le passage » mais pas de stop.

5 - Une bonne continuité cyclable pour l'utilisateur signifie aussi une bonne surface de roulement, même et surtout lors de la traversée des routes. L'idéal est le plateau traversant.

La hauteur réglementaire des passages d'une piste cyclable à une route (la rue) est au maximum de 2 cm, mais la meilleure pratique est d'avoir une rue à 0 cm et pas de chocs. En effet, même à 2 cm, les roues des vélos de course ne résistent pas au choc.

La hauteur des entrées charretières et de toutes les entrées adjacentes est aussi élevée. Comme je l'ai déjà souligné, la hauteur réglementaire des entrées charretières est réglementairement fixée à 4 cm. Le but invoqué pour mettre 4 cm au lieu de 2 cm pour les passages piétons et pistes cyclables est le ralentissement des véhicules entrant ou sortant de la rue. Pour conserver ce but au bénéfice des voitures mais ne pas gêner les vélos, j'ai proposé plusieurs fois de pratiquer, le long du trottoir, une rue à 2 cm ou 0 cm sur une largeur d'environ 50 cm au plus proche du tourne à droite.

D'une façon générale il convient de suivre le **Cahier technique n°2 des départements cyclables**, qui préconise d'une part, une pente latérale de la piste, de 2% vers la rue, ce qui permet l'évacuation des eaux. (p.60).

D'autre part, le "raccordement zéro" au droit des bateaux et "l'abaissement de trottoir au niveau zéro" doivent être réalisés par une faible pente et niveau zéro, mais non pas par le CC1 niveau zéro, mais par une pente plus accentuée.

La solution d'un caniveau pavé ou d'une bordure surbaissée est à éviter.

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.

De nombreuses villes réalisent maintenant des trottoirs au niveau de la rue, notamment dans de réelles zones 30 qui impliquent la mixité des modes de déplacement.

Nous nous tenons bien évidemment à votre entière disposition pour vous apporter toute précision que vous pourriez souhaiter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre considération distinguée.

Jean-Paul GRANGE

Président de l'association Place au Vélo à Créteil et représentant Place au Vélo à Sucy.

Représentant de Place au Vélo 94 Antenne Val-de-Marne de l'association régionale « Mieux se Déplacer à Bicyclette »

ANNEXE - Détail de l'historique et du point N° 2

En 2005, lors de l'enquête publique du TCSP, j'avais ajouté un petit texte en mairie de Sucy-en-Brie. Dans ce commentaire, je demandais que "la partie aménagement cyclable soit traitée séparément". En effet, le projet TCSP montrait l'existence d'une piste cyclable, mais les détails étaient difficiles à voir sur les plans et le texte restait évasif sur ce sujet.

Entre 2005 et 2007, nous n'avons pas été consultés.

En 2007, lors de discussions avec la mairie de Sucy, nous avons évoqué le risque de réduction de budget concernant des aménagements cyclables sur ce projet. J'ai eu confirmation qu'il y aurait une passerelle accessible aux vélos au dessus ou au dessous du RER afin de passer d'un côté à l'autre de la gare de Sucy-Bonneuil (point noir et trafic poids lourd)

En 2008, lors de la visite du Président du CG94 à Sucy-en-Brie, j'ai souligné la nécessité de consulter notre association "Place au Vélo 94 - MDB" dont l'antenne Sucyenne "Place au Vélo à Sucy", sur l'ensemble des projets liés aux vélos et plus particulièrement sur celui du TCSP. Je soulignais que même le Monsieur Vélo du CG94 n'avait pas été consulté sur ce projet.

En 2009, nous avons enfin pu avoir une réunion avec les chefs du projet TCSP. Monsieur Vélo CG94, le responsable du projet côté CG94, un chef de projet global et le chef de projets des deux sociétés réalisant les travaux, l'un pour la partie Ouest et l'autre pour la partie Est. Nous avons passé plusieurs heures à étudier, sur les plans détaillés, l'itinéraire prévu pour les vélos.

Lors de cet examen, nous avons vu certaines erreurs à rectifier. Elles concernaient les vélos mais aussi les piétons. Certaines de ces erreurs ont été notées directement sur le plan. Je ne vais pas détailler dans ce mail, chacune de mes remarques car le CG94 est censé avoir pris note de tout cela (le retour des usagers). Si ce n'a pas été fait, c'est un signe du peu d'intérêt que suscitent, en pratique, les personnes concernées. Il faut souligner aussi que les associations sont lasses d'être les seules à faire des résumés de réunions. En effet : les personnes autour de la table étaient toutes payées pour ce travail alors que ce n'était pas mon cas comme bénévole et responsable de "Place au vélo 94 - MDB". J'avais pris une demi-journée de RTT.

Détail sur le point N° 2 (route trop étroite)

Le projet du TCSP a réalisé sur la rue de Paris, en entrant dans Sucy, des voies étroites avec des goulots d'étranglement particulièrement dangereux pour les vélos.

Face à ces arguments, les chefs de projet concernés ont indiqué qu'ils avaient réalisés ces voies pour ralentir les voitures et les camions et que les vélos pouvaient aussi jouer le rôle de ralentisseur de ces véhicules.

Alors pourquoi ne pas demander aux piétons aussi de se mettre en travers de la route pour jouer le rôle de ralentisseur ! Ma demande de prise en compte des vélos n'a pas été écoutée lors de la discussion, c'est pourquoi, même si cela prolongeait la réunion, j'ai demandé à ce que les personnes concernées viennent voir, directement l'aménagement, à 100 mètres de notre lieu de réunion.

Lors de la réunion j'ai souligné mon étonnement lorsque nous avons vu sur le plan que la rue était à 3,50 m alors qu'elle me semblait plus étroite. C'est pourquoi j'ai demandé au chef de projet de prendre un mètre pour mesurer la largeur réelle. Le chef de chantier et le chef de projet ont souligné que cette mesure était inutile car les plans étaient suivis à la lettre.

J'ai insisté à nouveau pour que nous mesurions la largeur de la route. Sur place, des voitures passaient et nos deux spécialistes trouvaient incongru de faire cette mesure. Néanmoins la mesure fût faite et quel n'était pas leur étonnement lorsque la largeur réelle n'était que de 3,23 m au lieu des 3,50 m du plan ! Il n'y a eu aucune excuse et la seule réflexion a été : on ne va pas y toucher de toute façon.

J'ai vu depuis lors que des ronds points pour les voitures ont été retouchés et notre association souhaite qu'il en soit fait de même pour ces voies étroites.