

Contribution enquête publique T8 sud

Résumé des demandes

1. Améliorer la connexion avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF) et du réseau métropolitain
2. Aménager l'avenue Jeanne d'Arc en vélorue
3. Aménager la rue des Fillettes en vélorue
4. Enlever les bordures en travers
5. Éviter les conflits vélo/piétons
6. Adapter les rayons de giration
7. Simplifier les itinéraires cyclables vers et depuis des rues secondaires
8. Aménager des trottoirs traversants

Le Collectif

Le Collectif Vélo Île-de-France rassemble 42 associations, dans 160 communes, représentant 8 000 adhérents. Depuis sa création en mars 2019, il a pour objectif de faire de l'Île-de-France une région cyclable, où toutes et tous peuvent se déplacer à vélo de manière sûre, confortable et efficace, quels que soient leur âge et leur niveau.

Dans le secteur concerné par le projet de requalification du tracé du T8, le Collectif porte les revendications de l'association Les vélos de la Brèche (Aubervilliers), de MDB Vélo à Saint-Denis et de Paris en Selle (groupes locaux de Plaine Commune et du 18ème).

Introduction

L'aménagement du tramway T8 constitue un projet majeur visant à transformer les modes de déplacement dans le secteur. Il est accompagné de la création des aménagements cyclables très attendus par nos associations. Le tracé du T8 partage certaines sections avec les axes du réseau vélo Île-de-France (VIF). Ainsi, les aménagements cyclables s'intégreront dans un réseau structurant de la Seine-Saint-Denis.

Nos associations sont globalement satisfaites de la qualité des aménagements proposés, et le cahier des charges du VIF est largement respecté. Le détour proposé pour l'itinéraire cyclable est acceptable. Des améliorations restent possibles pour garantir le succès et la qualité de l'ensemble du projet.

Connexion avec les axes du réseau Vélo-Île-de-France

Carrefour Rue Danielle Casanova - Paul Vaillant Couturier

L'avenue Paul Vaillant-Couturier et la rue Danielle Casanova font partie de l'axe V1 du réseau vélo Île-de-France (VIF). Le carrefour Couturier/Casanova présente plusieurs problèmes.

Dans le plan présenté pour l'enquête publique, la piste cyclable bidirectionnelle est indiquée du côté est, or celle-ci est actuellement en cours de construction côté ouest de la rue Danielle Casanova. Il est donc nécessaire d'aménager la traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle.

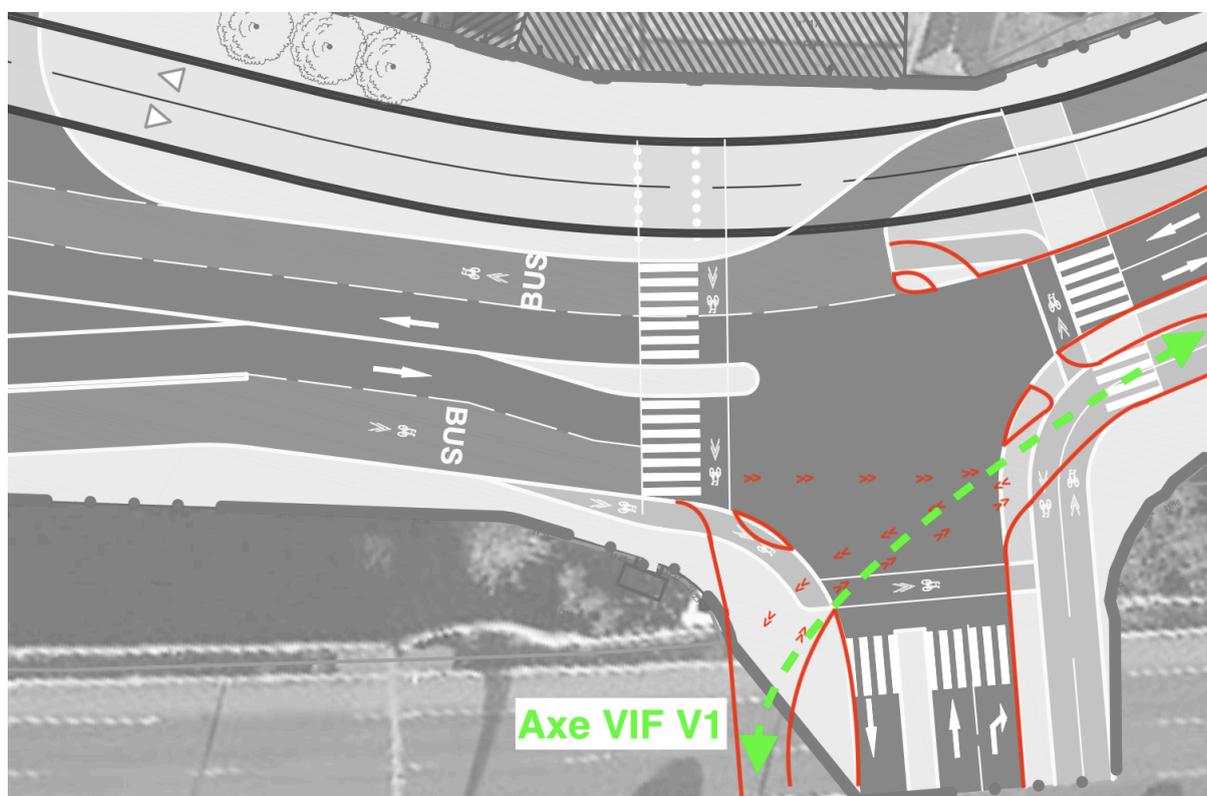


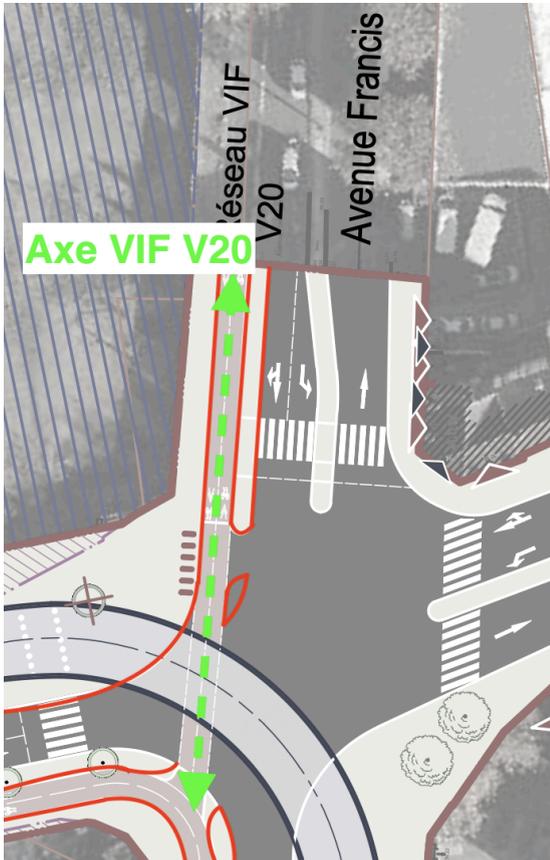
Schéma proposition du Collectif Vélo île-de-France:

- *création d'une traversée pour les cyclistes en bidirectionnelle pour améliorer la connexion avec l'axe V1 du VIF*
- *adoucir les angles de giration*
- *enlever les bordures en travers des trajectoires cyclables*
- *mettre en place un îlot en amande pour guider la trajectoire des cyclistes*

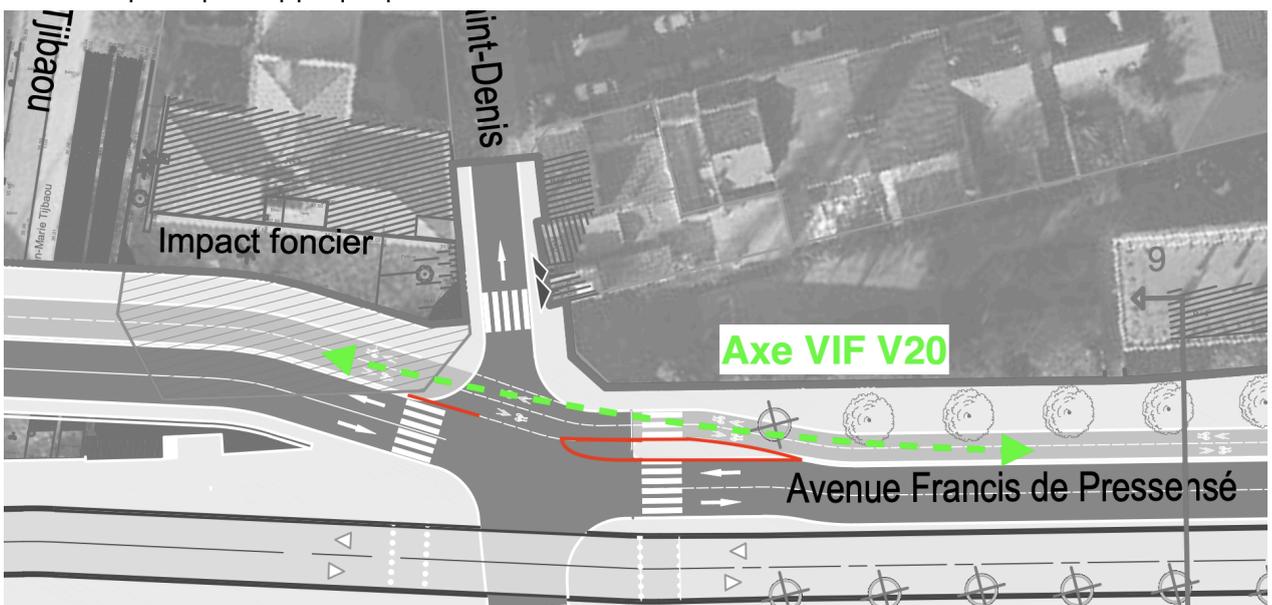
D30 Rue Francis Pressensé : croisement V20

La rue Francis de Pressensé est un tronçon de l'axe V20 du VIF. Sur ce tronçon, il y a plusieurs endroits qui nécessitent une amélioration.

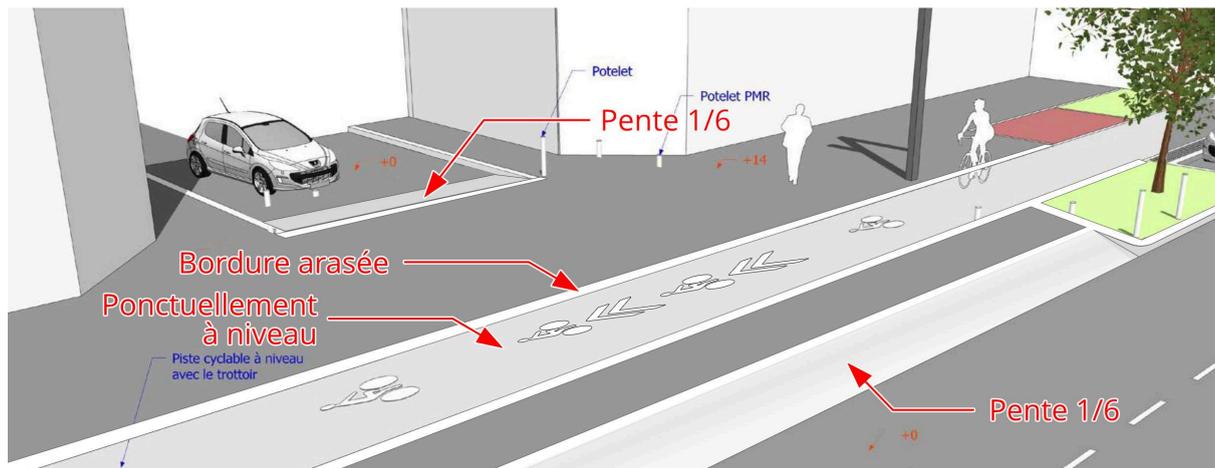
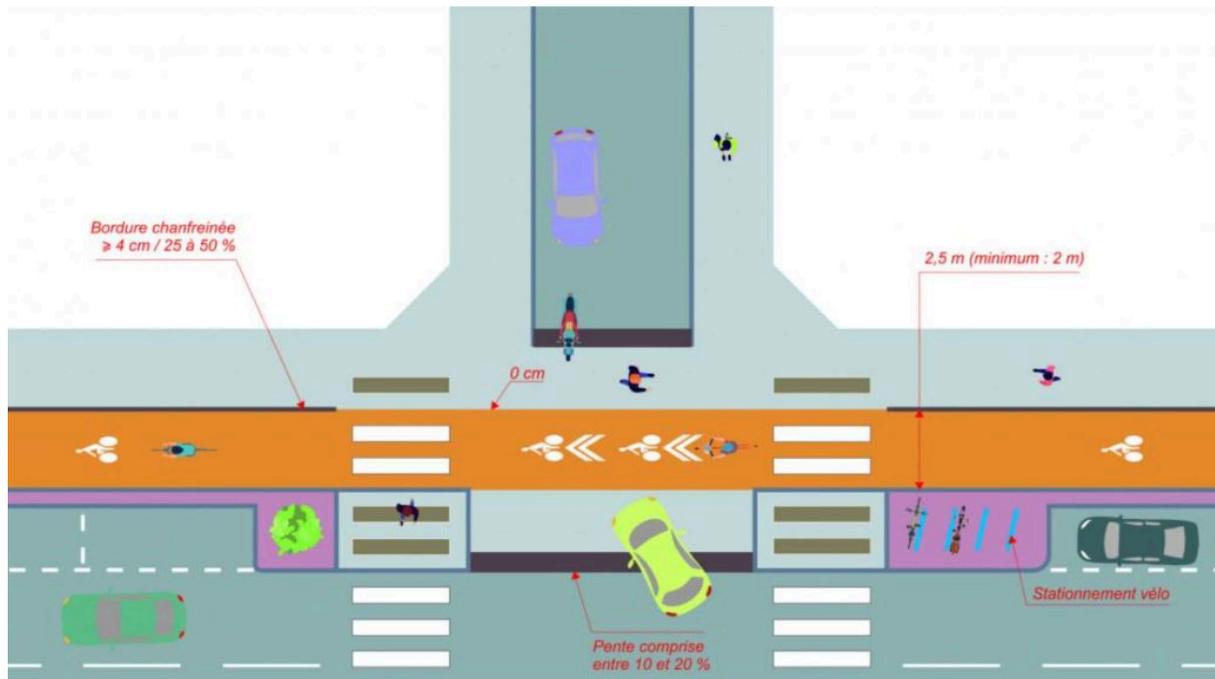
Au niveau du carrefour avec la rue Danielle Casanova, il est utile d'ajouter un îlot en amande pour mieux protéger les cyclistes (en laissant un accès depuis l'est de la rue Danielle Casanova).



Le même principe s'applique pour l'entrée du chemin du haut de Saint-Denis.

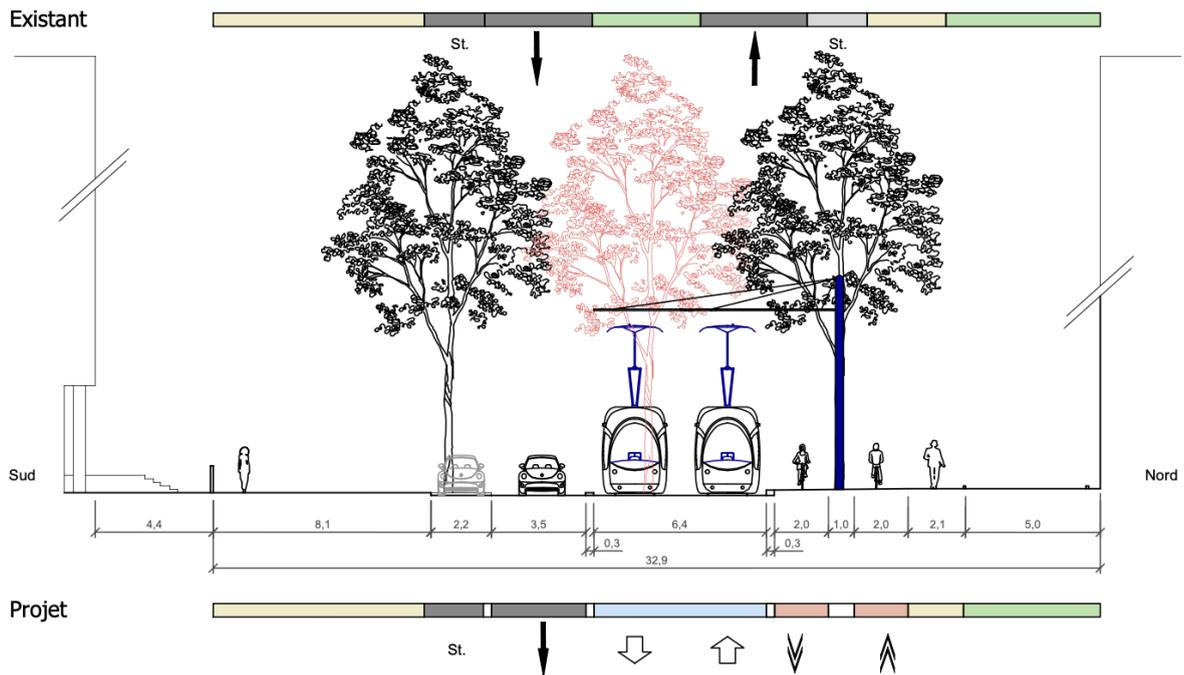


Il serait cependant aussi possible, et désirable, de traiter cette entrée en trottoir traversant :

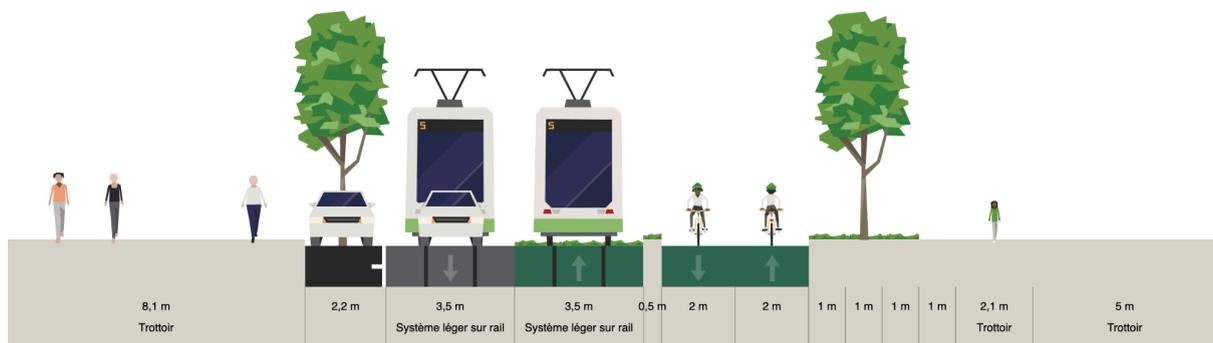


Passage entre les arbres

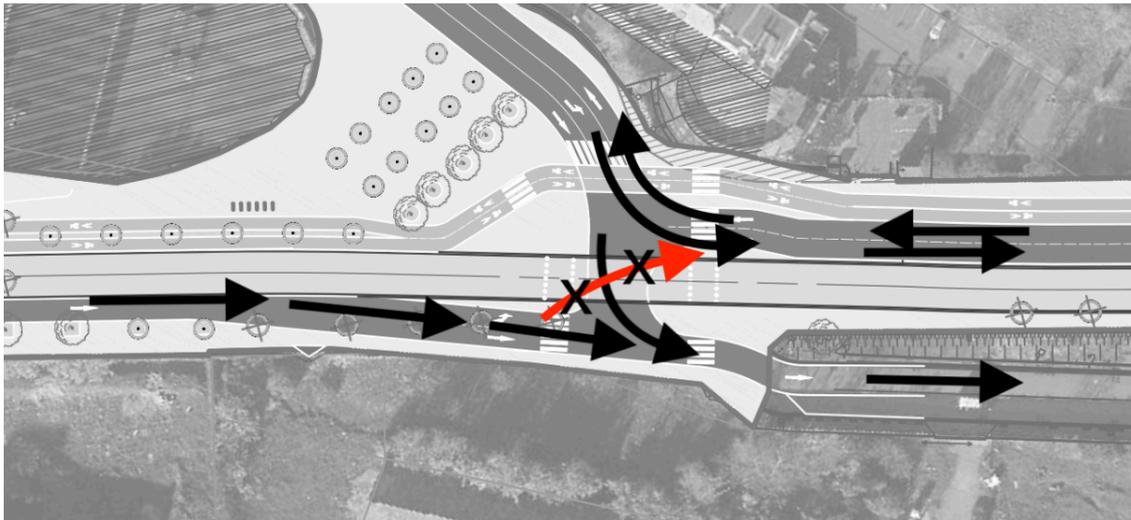
Le passage de chaque côté de l'alignement d'arbres n'est pas idéal car il fait perdre en largeur utile et complique le dépassement des cyclistes de vitesse différente entre eux (même s'il reste possible avec 2 m de largeur) :



Il semblerait possible d'obtenir un profil plus satisfaisant en recourant à une voie banalisée tram en direction du nord-ouest :



Cette proposition peut ne pas dégrader l'offre de service du tram à condition que le trafic sur cette section mixte soit limité, donc local. Cela paraît possible si la possibilité de continuer sur la D30 est coupée :



Proposition d'interdiction de continuer sur la D30 pour garder un trafic local sur Pressensé. Le trafic venant de la Cokerie ne gêne pas le tram. L'accès vers la D24 n'est pas structurant, puisque la D24 vers le nord s'attend plus facilement en restant sur l'ex-N1 (D931), tandis que le trafic en direction de la D24 sud passera plutôt par la rue du Landy. C'est le trafic ouest→est restant sur la D30 qui draine le trafic.

Échangeur D30 (VIF V20) – D24 (VIF V1)

Accès cyclable entre la D30 (VIF V20) et la D24 (VIF V1)

Quel accès entre la piste du T8 rue de Pressensé (D30) et la piste de la D24 rive gauche du canal ? Les deux doivent pouvoir communiquer.

Le lien le plus favorable semble être la bretelle D30-ouest→D24, et c'est à priori également celui qui est envisagé par le département. Le projet ne semble pas à ce stade intégrer cette connexion, et devrait le prendre en compte dans son périmètre, avec une traversée de la plateforme tram pour arriver jusqu'à la bretelle D30-ouest→D24 :

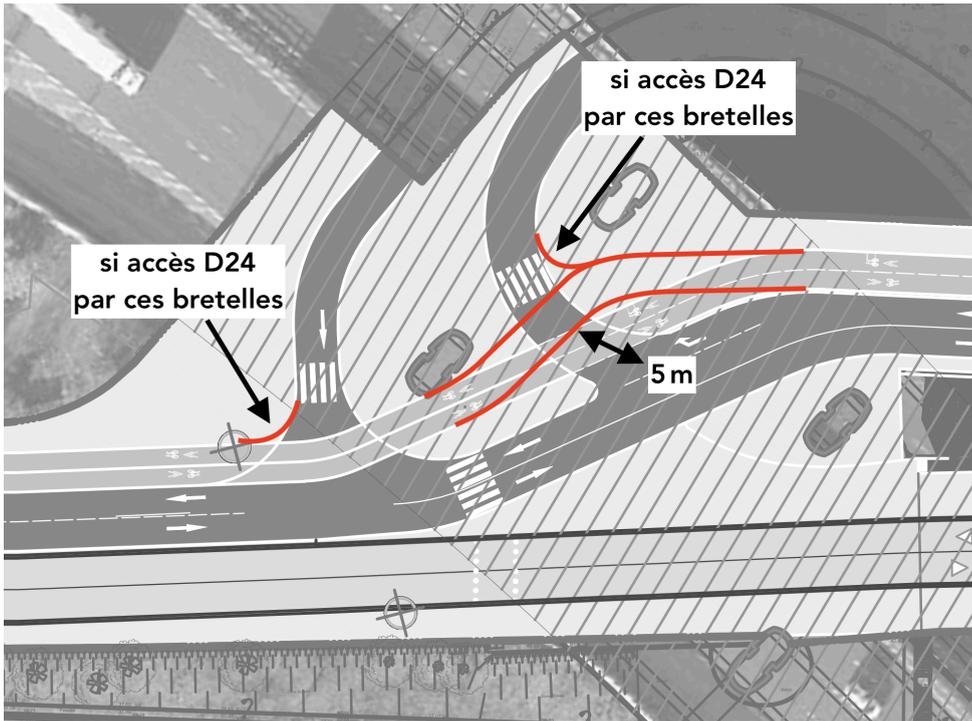


Dans le cas où la liaison devait se faire par les bretelles D30-est→D24-sud et D24-nord→D30, il ne faudra pas oublier d'ouvrir la piste sur ces bretelles (voir paragraphe suivant).

Bretelles D30-est→D24-sud et D24-nord→D30

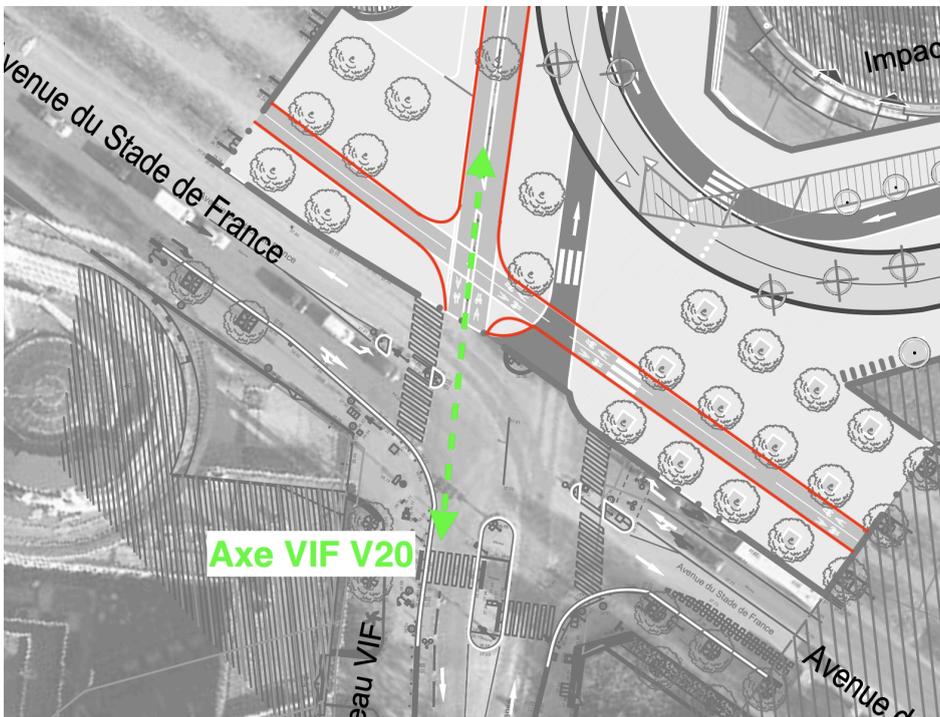
Le tourne-à-droite automobile D30-est→D24-sud peut être fort et poser un problème de sécurité pour la piste cyclable qui traverse. Il y a deux manières de réduire ce risque :

- en équipant ce tourne-à-droite de feux, pour séparer dans le temps la traversée cyclable et le tourne-à-droite des voitures vers la bretelle ;
- en éloignant la traversée cyclable de la sortie automobile d'au moins 5 m pour réduire l'angle mort.

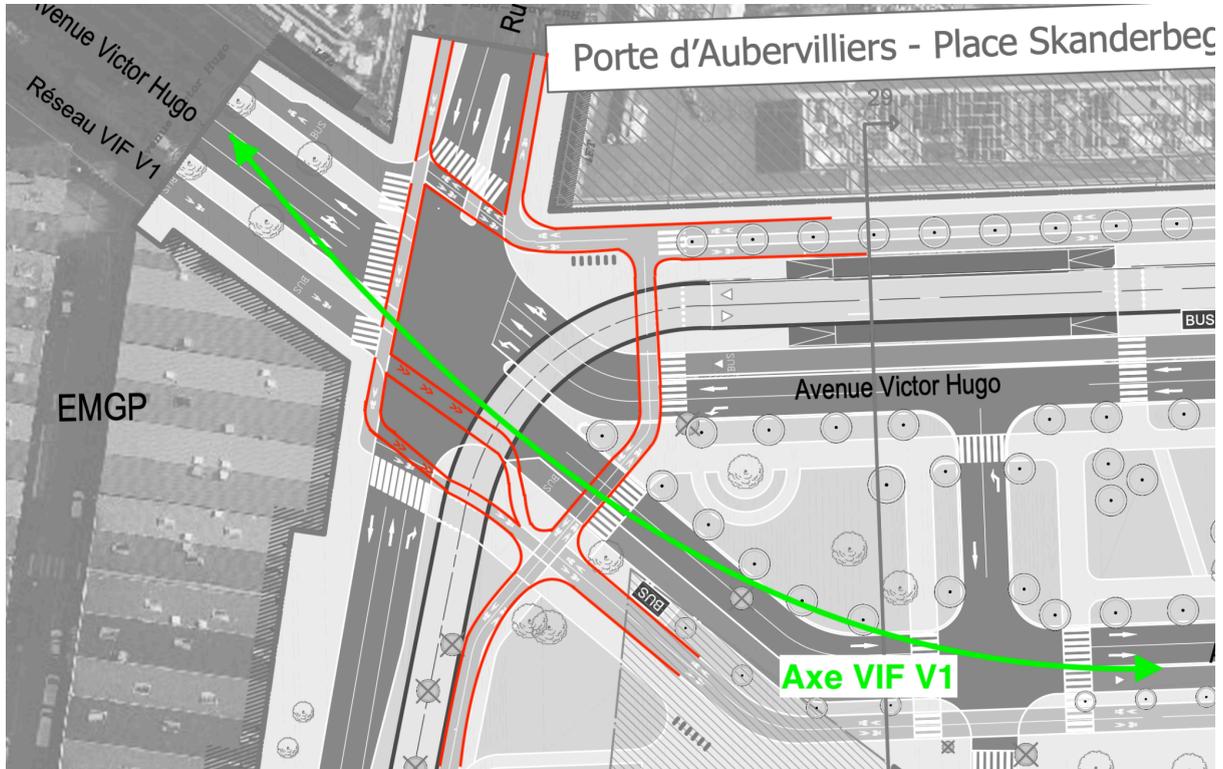


Arrondir les angles

Il faut toujours penser aux angles de giration des cyclistes. Un angle droit n'est pas possible pour un vélo.



Carrefour avenue Victor Hugo/avenue des Magasins Généraux : croisement VIF V1



Le carrefour de l'avenue Victor Hugo et de l'avenue des Magasins Généraux est un tronçon de l'axe V1. Il est nécessaire d'adoucir les angles de giration et de proposer une traversée plus directe depuis l'avenue Victor Hugo. Il nous semble quand même pertinent de garder la traversée proposée, car elle facilite l'itinéraire pour les cyclistes qui viennent de la rue Anne-Marie Fettier.

Avenue Jeanne d'Arc

L'aménagement actuellement proposé pour la rue Jeanne d'Arc consiste en une unidirectionnelle et une voie partagée par manque de place.

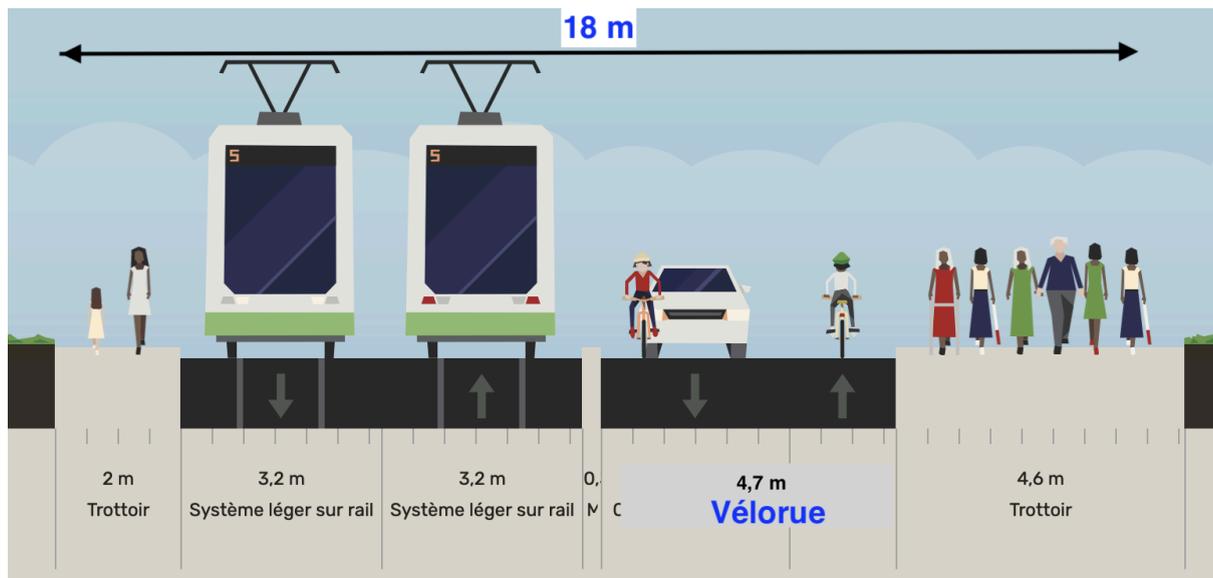
Le tronçon de l'avenue Jeanne d'Arc partagé entre vélos et voitures est :

- un tronçon structurant pour le réseau cyclable, reliant deux points de l'itinéraire,
- un tronçon à usage local pour les véhicules motorisés.

Ainsi, il correspond exactement à la définition d'une [vélorue](#), et mériterait d'être aménagé comme tel. Nous proposons d'enlever la piste cyclable unidirectionnelle, d'élargir la chaussée et de l'aménager en vélorue, en échangeant l'emplacement de la chaussée et du

tramway, c'est-à-dire mettre le tramway côté est et la chaussée côté ouest. Il y a plusieurs avantages à cette proposition :

- le tram aurait un angle de giration plus doux pour le tourne à droite vers l'avenue Jeanne d'Arc, ce qui diminuerait les nuisance sonores pour les riverains ;
- éviter les croisements avec le tramway ;
- une meilleure connexion avec la piste cyclable sur la coupe 3 (à côté du lycée Suger), amélioration du confort et de la sécurité des usagers, ainsi qu'une diminution des conflits vélo/piétons car on enlève le croisement avec les piétons au niveau du croisement de la rue du Fort de l'Est.

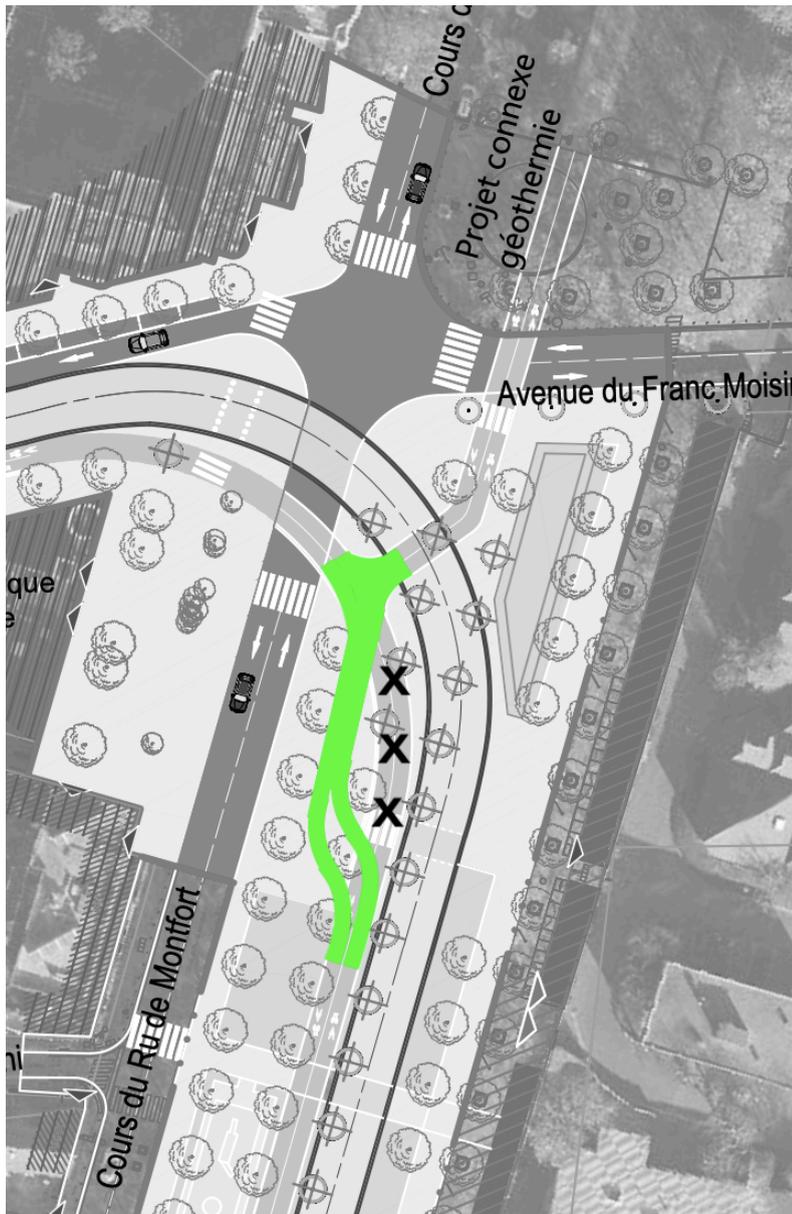


Coupe vélorue Avenue Jeanne d'Arc en regardant vers le sud

La principale difficulté que nous anticipons avec cette proposition est que la ligne de feux de Jeanne-d'Arc sur Paul-Vaillant-Couturier devrait être sensiblement reculée, compliquant le phasage du carrefour. Cela pourrait toutefois rester possible avec un phasage minutieux du carrefour (minimisation des temps de dégagement par optimisation très fine en perdant le moins de temps possible pour donner les verts le plus vite possible après le passage du tramway dans le carrefour).

Cours du Ru de Montfort

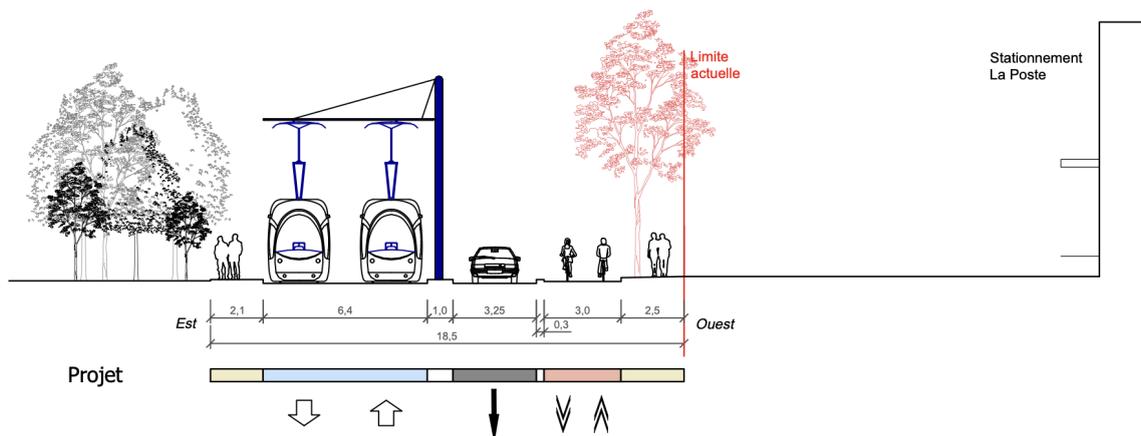
Il serait favorable de ne pas arriver sur la traversée de la plateforme trame en sortant d'un virage avec le tramway « dans le dos », et de redresser la piste en la décalant plus en amont entre les arbres :



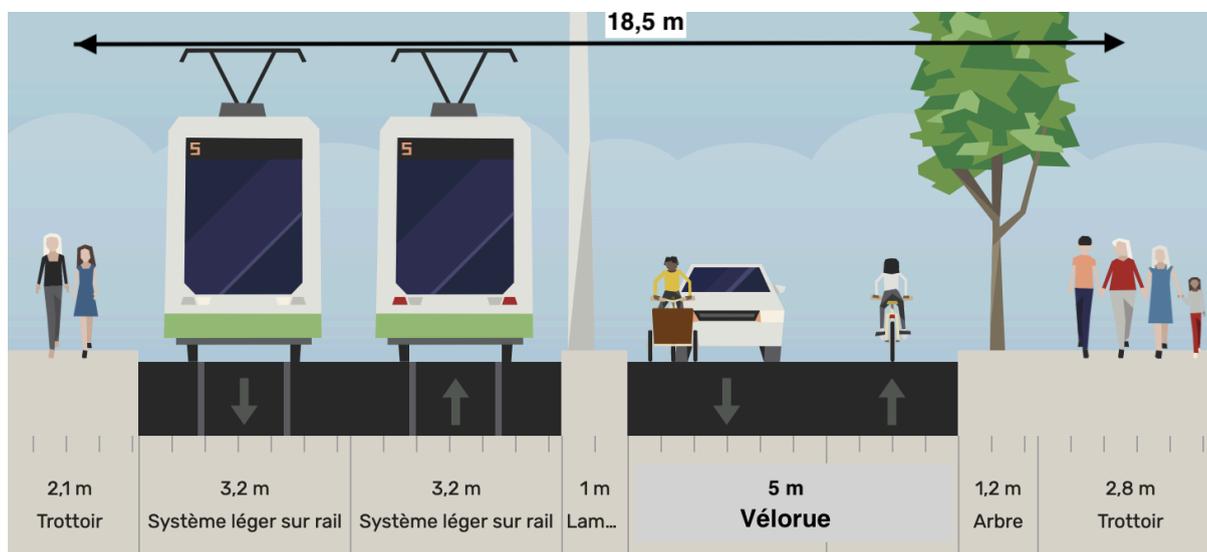
Rue des Fillettes

Le projet d'aménagement cyclable sur la rue des Fillettes comprend actuellement une piste bidirectionnelle adjacente aux façades. Nous proposons de remplacer cette piste cyclable par une vélorue. Cette modification permettrait également de conserver l'alignement des arbres existants et de créer un trottoir plus large et de meilleure qualité.

Afin de garantir que le trafic sur la rue des Fillettes ne dépasse pas le seuil réglementaire pour une vélorue, fixé à 2000 véhicules par jour selon le CEREMA, il pourrait être nécessaire de revoir le plan de circulation et d'inverser le sens de circulation sur une partie de la rue des Fillettes pour éviter le trafic de transit.

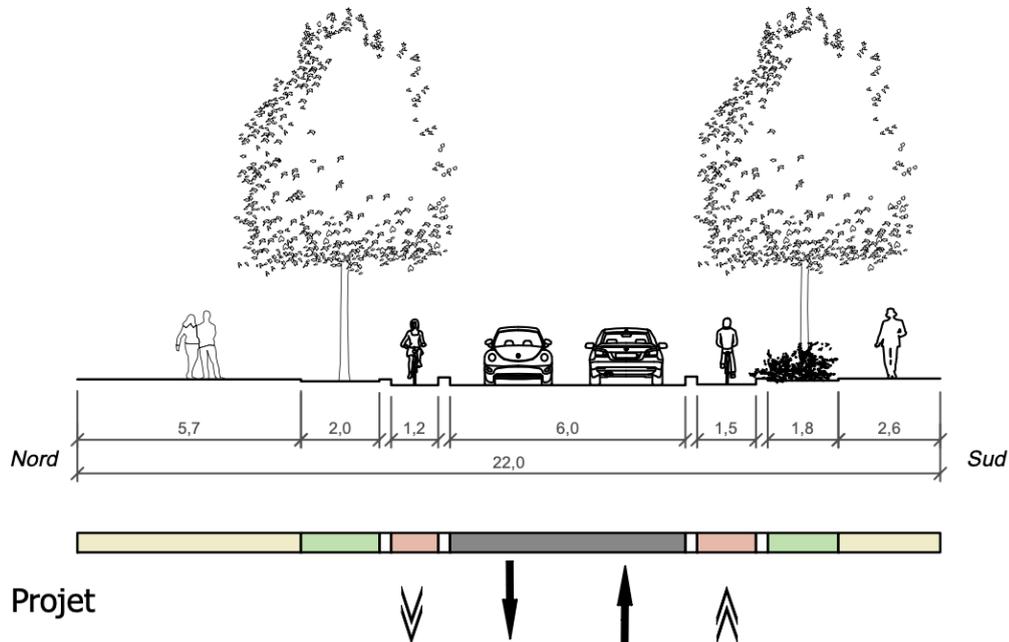


Coupe rue des Fillettes projet IDFM



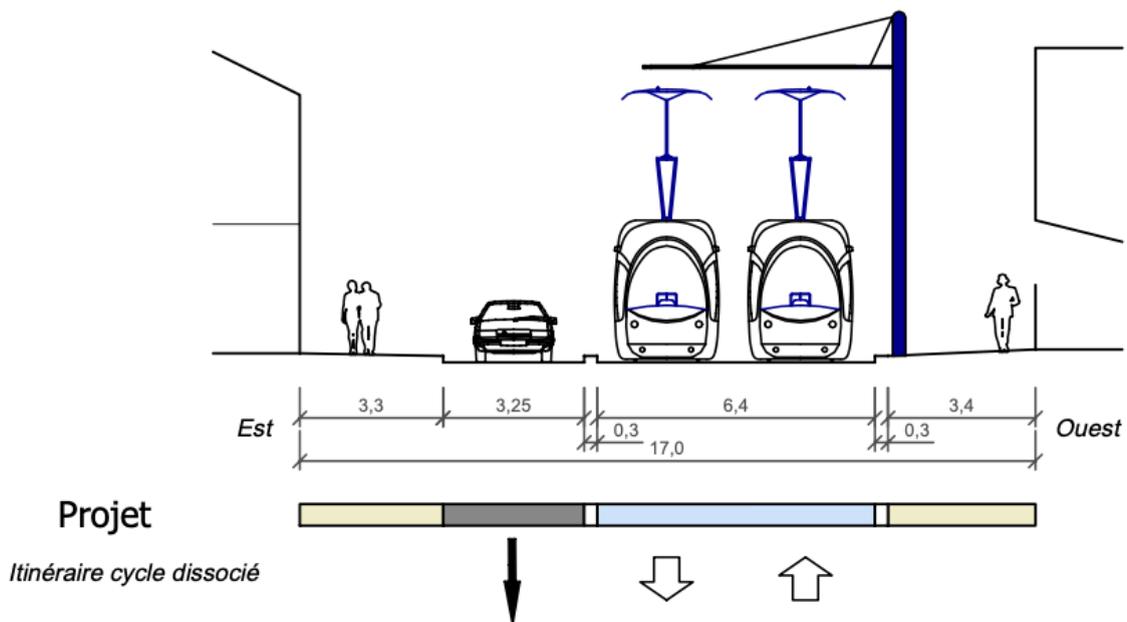
Coupe vélorue rue des Fillettes proposition Collectif Vélo Île-de-France

Rue Proudhon



Nous préférons avoir une bidirectionnelle côté sud d'une largeur d'environ 3 m au lieu d'avoir deux unidirectionnelles étroites.

Rue Henri Murger



Projet
Itinéraire cycle dissocié

La cyclabilité de cette rue est mauvaise :

- dans le sens de circulation, la circulation cyclable se fait en mixité sur une chaussée trop étroite (3,25 m) pour dépasser (il en faudrait alors 4), ce qui représente une situation stressante pour les cyclistes, qui peuvent se faire « mettre la pression » par des automobilistes ;
- il n'y a pas de contresens cyclable.

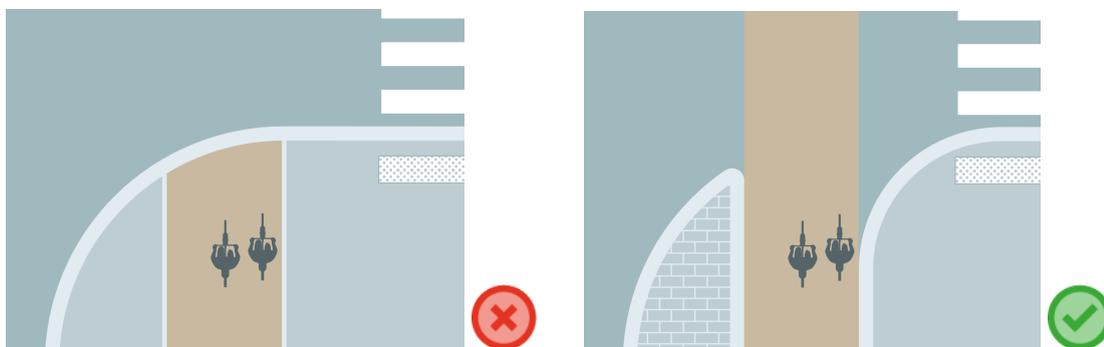
Sur cette courte longueur, il apparaît que le trafic pourrait être modéré et se faire en mixité sur la voie de droite du tram (voie dite banalisée) sans pénaliser la circulation de ce dernier. Cela ouvre la perspective d'autres aménagements sur la chaussée gagnée, telle qu'une piste bidirectionnelle.

Remarques générales

Pas de bordures en travers

Le projet comprend des franchissements de bordures et de caniveaux à chaque traversée.

Les bordures délimitent l'espace piéton. Ainsi, il n'y a en principe pas de raison qu'une trajectoire cyclable traverse une bordure, puisqu'un vélo n'a pas à entrer dans un espace piéton.



L'absence de bordure permet également de s'assurer de **l'absence de vue. Une vue à zéro est en effet indispensable** et a d'autant plus de chances d'être réussie qu'il n'y a pas de bordure. Ces bordures sont encore plus dangereuses lorsqu'elles se trouvent en biais (en courbe) par rapport aux trajectoires. La meilleure solution est de ne pas mettre de bordures en travers du tout, et de simplement faire de la jonction d'enrobé.

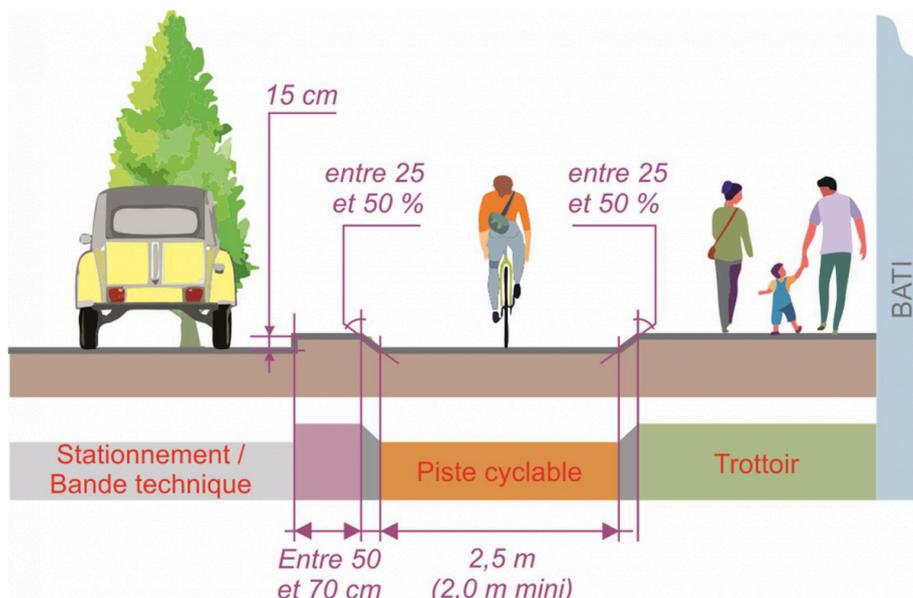
Si une bordure est indispensable, la vue de celle-ci **doit être à 0 cm**. En particulier, **la combinaison de bordures T3-CS2 est à proscrire**. Si un caniveau est indispensable, le Cerema préconise l'utilisation de deux bordures CS2 non collées :



Le Cerema précise cependant bien que **le raccordement avec continuité de matériau est à privilégier.**

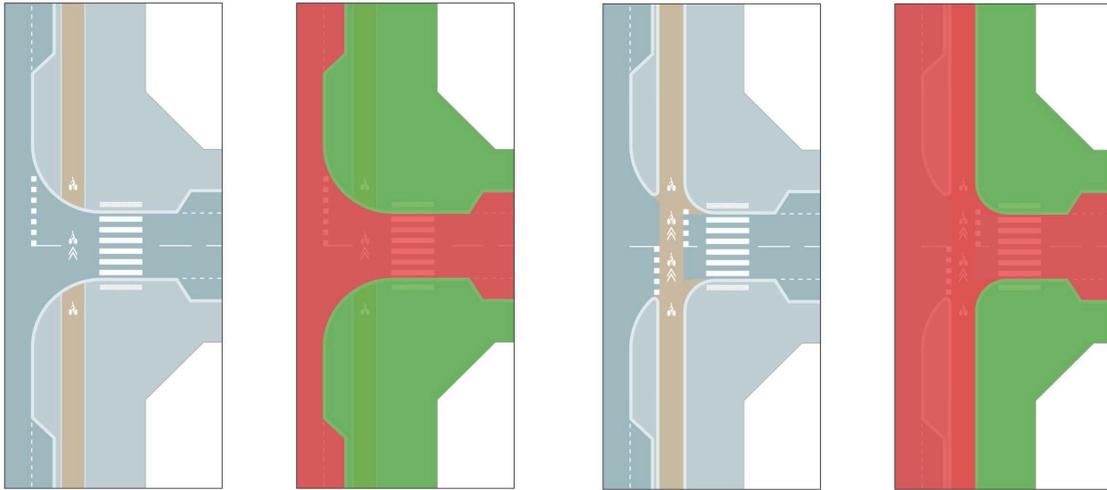
Éviter les conflits d'usages : séparation piéton - cyclistes

Si la différence de couleur est bonne à prendre, elle est insuffisante pour séparer le trottoir et la piste cyclable. La bande de pavés drainants peut remplir son rôle (le retour d'expérience nous le dira), mais partout où elle n'est pas possible, il faut une vue d'au moins 5 cm suivant les préconisations du Cerema :



C'est en particulier le cas aux carrefours. Le revêtement unique sans séparation physique ne fonctionne pas (et n'est pas réglementaire si non détectable par les malvoyants).

Par ailleurs, l'emplacement de la bordure de trottoir joue un rôle prépondérant dans l'identification des domaines de voirie. Une même attribution de l'espace avec deux implémentations différentes donne une lecture complètement différente de l'espace et favorise ou réduit les conflits vélos/piétons :



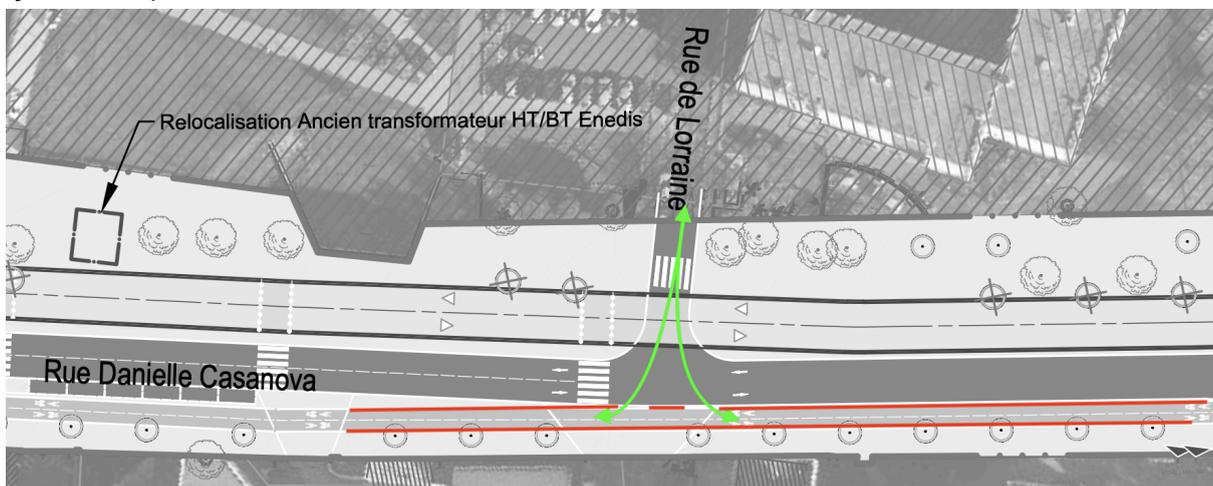
Rayons de courbure des trajectoires cyclables

Les rayons de courbure **définissent les trajectoires crédibles**. Une trajectoire est crédible lorsque les rayons de giration qui la composent sont compris :

- entre 10 et 20 m pour des trajectoires directes.
- entre 3 et 5 m pour des changements de direction.

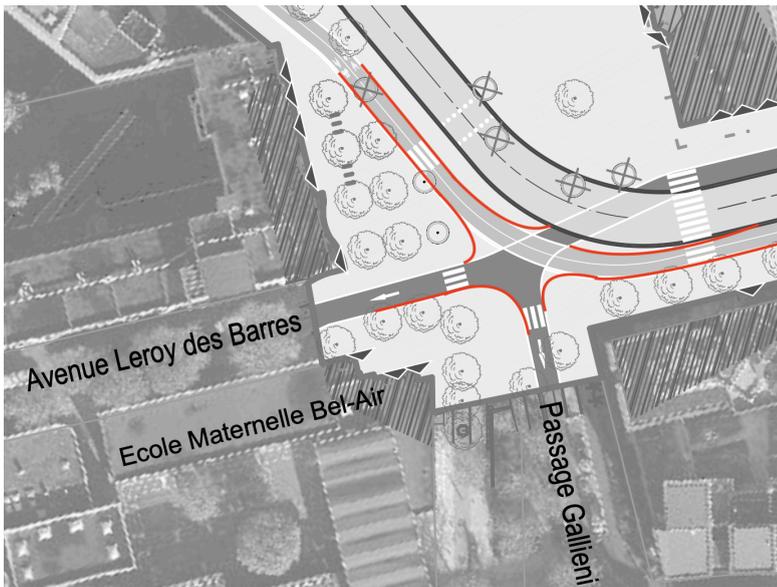
Ouvertures vers les rues secondaires

Il est nécessaire de toujours faire attention à ce que les cyclistes puissent rejoindre la piste cyclable depuis les rues secondaires.



Exemple: création des ouvertures dans la piste cyclable pour permettre le mouvement vers et depuis la rue de Lorraine.

De plus, il faut faire attention à bien arrondir les bordures pour le mouvement tournant vers les rues secondaires.



Exemple: Carrefour Avenue Jeanne d'Arc/Avenue Leroy des Barres.

Trottoirs traversants

Le projet comprend plusieurs opportunités pour faire des trottoirs traversants. Un trottoir traversant interrompt la rue au lieu du trottoir et de la piste cyclable et offre plus de confort et de sécurité pour les piétons et les cyclistes.

