[ASSOCIATION ADEQUA]

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie

ROUTE DE MONTFERMEIL

AMENAGEMENTS EN FAVEUR DES BUS

Une réalisation non dénuée de risques

Dossier d'observations

[mars 2016]

L'aménagement de la route de Montfermeil destiné à l'amélioration de la circulation du bus 613, a des conséquences négatives sur les autres modes.

A - AVIS DE L'ASSOCIATION ADEQUA ……5

B - PRESENTATION DU PROJET ……7

B.1 - Calendrier
B.2 - Consistance
B.2.1 - La décision du Bureau communautaire du 17 déc 2014
B.2.2 - La délibération du Conseil départemental du 02 oct 2015

C - FAISABILITE TECHNIQUE …… 11

Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil – *Comité technique du 10/07/14* – Transitec – Extraits commentés

D - INSECURITE JURIDIQUE ……17

D.1 – Accessibilité ……17
D.1.1 - Mairie de Louvois – TGI de Châlons en Champagne – Avertissement avant poursuites
D.1.2 - Prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics
D.1.3 – La proposition de l'association Adequa
D.2 - Aménagements cyclables ……19
D.2.1 - Observatoire des déplacements. Les aménagements favorables aux modes doux …
D.2.2 - Article 20 de la loi Laure, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie
Cour Administrative d'Appel de Lyon – 28 juillet 2003
Cour Administrative d'Appel de Douai – 30 décembre 2003
Cour Administrative d'Appel de Nantes – 26 juin 2009
Cour Administrative d'Appel de Marseille – 21 mars 2011
Fiche « L'aménagement d'itinéraires cyclables urbains – L'article 20 de la loi Laure »
D.2.3 - Autres fiches sur la cohabitation des bus et vélos

E – METHODE ……....29

« Pour des espaces publics ordinaires de qualité »

F – ANNEXES ……..31

F.1 - ENTRETIEN AVEC LES SERVICES DE LA CA MARNE-ET-CHANTEREINE
Observations de l'association ADEQUA

F.2 - ENCOMBREMENT GIRATOIRE NAST-BICKART-MONTFERMEIL
Comptage et proposition d'aménagement

F.3 - PLANS, FIGURES, SCHEMAS

AVIS DE L'ASSOCIATION ADEQUA

Un aménagement imparfait

Le projet amène peu de bénéfices pour les bus dont la vitesse est considérée comme déjà bonne et le gain de temps permis par les aménagements est faible, mais on laisse à penser une amélioration de la régularité (sans aller jusqu'au bout du raisonnement, par exemple en maintenant des feux au lieu d'une uniformisation de carrefours giratoires).
Les voitures pourraient être en fait les principales bénéficiaires des aménagements, la mise en site propre des bus et le report des vélos sur les voies des bus, soit environ la moitié du parcours, libèrent la chaussée de la plupart des gênes à leur circulation : vélos et arrêts de bus.
Le seul garde-fou devant le risque des dépassements de vitesse constatés dans le rapport d'étude consiste en la mise en place promise de radars contrôleurs de vitesse. On peut craindre cependant qu'ils soient de peu d'effet s'ils sont seulement de type « pédagogique ». Des radars « sanctions » semblent mieux appropriés à la situation nouvelle.
Les piétons sont cantonnés sur la portion congrue de la voirie, une fois la place accordée à la circulation et au stationnement. La mise en accessibilité n'a pas été réellement prise en compte une fois le constat fait que dans la partie sud du projet, la déclivité en long était égale ou supérieure à 5% et les dévers supérieurs à 2% en particulier au droit des entrées charretières. Une étude aurait pu montrer que des aménagements sont possibles, par exemple en réduisant le dévers de la partie « trottoir », quitte à en reporter la géométrie sur la partie « stationnement », voire à l'extrême au sein des propriétés lorsqu'il s'agit d'aménager une entrée charretière.
Les vélos sont mis à l'écart sur une voie verte dont la réalisation n'est pas programmée et qui ne permet pas de joindre les services offerts le long de la rue, sauf à des détours rédhibitoires en longueur et déclivités. La raison principale est l'exigence des riverains de bénéficier par commodité de l'espace public pour stationner leur(s) véhicule(s) sans avoir à les rentrer dans leur propriété. Le besoin légitime de disposer d'emplacements publics de stationnement aurait pu être réalisé par des aires de stationnement, en épi, si besoin en limitant l'élargissement de la chaussée à cet endroit. La mixité envisagée semble ne correspondre ni aux textes légaux, ni aux normes.

Une concertation insuffisante

La concertation n'a eu lieu qu'à deux occasions : la réunion publique du 15 octobre 2015 et les entretiens de l'association avec les services dans les jours qui ont suivi, pour des travaux devant commencer en novembre 2015.

Cette « petite » concertation n'a permis que de petits progrès ou la défense de petits intérêts.
Au titre des premiers, suite à l'intervention d'un participant à la réunion publique, le maintien d'un arrêt de bus utile à la desserte du quartier que le projet supprimait. Egalement le résultat des entretiens de l'association Adequa avec les services qui ont abouti à l'aménagement

sécurisé du tourne-à-gauche Montfermeil/Marconi, à la réalisation d'un passage protégé pour piétons au même endroit et au déplacement d'un arrêt de bus pour le rapprocher des passages pour piétons menant à la zone commerciale. L'association n'a cependant pas obtenu la sécurisation du passage pour piétons au niveau de la rue Pierre.
On peut mettre à charge des seconds les demandes satisfaites de la pérennisation du stationnement résidentiel sur trottoir au détriment des modes doux, sans tenir compte des obligations liées au PLU qui impose deux places à l'intérieur de la propriété et le fait que les établissements recevant du public disposent de leurs propres parking : vétérinaire, zone commerciale, jardinerie. De même, le remodelage du passage piétons au niveau du giratoire des Quatre Routes qui ne mérite plus, de ce fait, le caractère de « protégé ».

Une « grande » concertation, par exemple avec la participation de l'association (et d'autres) à un comité de pilotage, aurait élargi le champ des réflexions et permis l'étude se scénarios alternatifs.
La définition du statut de la rue Route de Montfermeil et de ses fonctions n'a pas été réalisée. On n'a donc pas intégré qu'en plus d'être une voie de liaison (Interdépartementale ? Intercommunale ? Interquartiers ?), elle dessert de nombreuses et importantes aménités (Jardinerie Laplace et ses animations du 1er mai – Espace commercial avec Intermarché, Aldi, Dépôt-vente, et possibilités de développement – Hôpital de Montfermeil – Espace Montguichet) et structure le territoire (Débouché du quartier Bel Air/ Clos Roger/ Plain Champs – Couture/coupure de la trame verte entre Montguichet et Sempin).
Bien que des ébauches d'un aménagement cohérent le long de l'itinéraire du bus 613 existent, en particulier avec la systématisation des giratoires en remplacement des carrefours à feux et des tronçons de voirie réservés aux bus (on reproduit pour la Route de Montfermeil les recettes appliquées en aval, rue René Sallé), il a manqué d'une vision globale. Il serait alors apparu que le véritable obstacle à la fluidification du trafic est l'ensemble constitué par les deux giratoires des Quatre Routes et Nast/Bickart vers lequel les aménagements ne feront qu'arriver plus vite. De même, les voies dédiées et parallèles pour les TC et pour les voitures permettront aux autos d'arriver au giratoire avant le bus, à l'inverse de ce que le rapport d'étude préconise pour l'arrêt Bickart (le rapport propose un dispositif interdisant de doubler le bus à l'arrêt). Enfin, l'application de la méthode dite « des 4 couleurs » et les références à la réglementation qui n'auraient pas manqué auraient amené à ne pas négliger les modes doux.

Un risque juridique potentiel

Plusieurs points sont susceptibles de remettre en cause les décisions ayant débouché sur le projet tel qu'en cours de réalisation.
On a cité le cas des passages protégés pour piétons. Mais les plus importants concernent la mise en accessibilité des trottoirs et les aménagements cyclables. La Communauté d'Agglomération de Marne-et-Chantereine et la ville de Chelles sont membres du Club des Villes et Territoires cyclables et à ce titre auraient dû être plus sensibles à la problématique des modes doux et ne pas se laisser influencer par le rapport du bureau d'études.
Des études insuffisamment poussées sur les possibilités de mise en accessibilité et leurs éventuelles dérogations ainsi que sur les règles présidant à la mise au point d'aménagements cyclables laissent en suspens un risque juridique mis en évidence dans ce dossier.

B - PRESENTATION DU PROJET

Voir ANNEXES, PLANS, FIGURES, SCHEMAS
Figure 1 « Plan de situation », Figure 2 « Economie générale du projet » et Figure 3 « Schéma des aménagements en l'état initial »

B.1 - Consistance

B.1.1 - La décision du Bureau communautaire du 17 déc 2014

La décision du BC de la communauté d'agglomération de Marne-et-Chantereine présente les principes d'aménagement suivants « destinés à favoriser les différents modes de déplacement, mais également à procéder à l'embellissement de cette voie structurante d'entrée de ville ».

Trottoir « est »

Aménagement d'un trottoir de 1,50m de largeur, création de 16 places de stationnement (« contre 13 places aujourd'hui disponibles »)

Trottoir « ouest »

Aménagement d'un trottoir de 1,5m de largeur, création de 21 places de stationnement (contre 17)

Section courante

Aménagement de deux voies de circulation bidirectionnelles de 3m de largeur et création de voies bus en site propre de 3m de largeur avec franchissements prioritaires pour les bus au niveau des carrefours. Aménagement de traversées piétonnes en deux temps sécurisées par des îlots béton.

Carrefour route de Montfermeil/ Paul Gauguin/ Marconi

Remplacement de l'actuel carrefour à feux par un giratoire afin de fluidifier la circulation et d'améliorer la desserte de la zone commerciale

Carrefour route de Montfermeil/ rue Marconi

Interdiction de tourner à gauche sur la rue Marconi en provenance de Montfermeil afin de ne plus perturber la circulation des véhicules en provenance de Montfermeil ;

Arrêts bus

Ces aménagements seront accompagnés d'un repositionnement des points d'arrêt bus avec suppression des points d'arrêt Prudence jugés trop proches de l'arrêt Paul Gauguin qui lui-même serait déplacé de l'autre côté du futur giratoire (le transporteur TRA a validé ces modifications)

Par ailleurs, il est procédé à la rénovation de l'éclairage public et à la plantation d'arbres d'alignement ;

Carrefour des 4 Routes

Afin d'améliorer la circulation route de Montfermeil, il est proposé la création d'une voie en by-pass sur ce carrefour en direction de la rue du Tir. Par ailleurs, afin d'améliorer la

circulation des bus sur la rue du Tir, il est décidé de réaliser une voie de bus en site propre sur la rue du Tir avec franchissement prioritaire pour les bus au niveau du carrefour des 4 Routes

B.1.2 - La délibération du Conseil départemental du 02 oct 2015

La délibération n° CD-2015/10/02-3/12 du Conseil départemental de Seine-et-Marne ayant pour objet : « Réaménagement de la RD224, entre le giratoire RD 224 x 34A dit « des Quatre Routes » et la commune de Montfermeil, sur le territoire de la commune de Chelles. Dossier de prise en charge. »
Elle stipule que « La RD 224, entre le giratoire RD 224 x 34A dit « des Quatre Routes » et la commune de Montfermeil, sur le territoire de la commune de Chelles, connaît aux heures de pointe des difficultés de circulation qui occasionnent des perturbations sur les transports en commun. Aussi la RD 224 doit-elle être requalifiée en vue de favoriser les transports en commun, ce qui donne par ailleurs l'opportunité de procéder à son embellissement.
La Communauté d'agglomération de Marne-et-Chantereine assurera la maîtrise d'ouvrage des aménagements, à l'exception de la couche de roulement qui sera réalisée par le Département. »
Elle décide :
« Article 1 : de prendre en considération le projet de réaménagement de la RD 224 sur le territoire de la commune de Chelles, réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la Communauté d'agglomération … »
« Article 2 : d'autoriser le Président du Conseil départemental à signer l'acte administratif ou notarié destiné à concrétiser la cession par la commune de Chelles au profit du Département des terrains nécessaires à l'aménagement et à procéder à l'incorporation au domaine public routier départemental des emprises concernées après travaux. »
(…)

B.2 - Calendrier

Le projet est à l'initiative du Stif dans le cadre de l'amélioration du temps de parcours commercial du bus 613. Les mesures envisagées sont en cohérence avec celles prises rue René Sallé (remplacement du carrefour à feux par un giratoire et portions de voie réservées au bus), autre partie de l'itinéraire de la ligne
2013 - 2014 : Le Stif demande à Tra/Transdev des propositions visant à améliorer le niveau de service de la ligne 613
Le cabinet Transamo, mandaté par Tra\Transdev réalise un diagnostic et élabore des propositions d'aménagement de voirie et rapporte devant le mandataire, le Stif et les collectivités concernées début 2014
2014 – Rapport « Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil » par le cabinet Transitec mandaté par la CAMC (Comité technique du 10 juillet 2014)
Présentation des propositions d'aménagement à la commission communautaire « Transport, déplacements et liaisons douces (septembre et novembre 2014)

Bureau communautaire du 17/12/14, décision n° 2014-033 – Objet : Transport, déplacements et liaisons douces – Aménagement de voirie en faveur de la ligne 613 : route de Montfermeil, carrefour des 4 Routes et Carrefour rue René Sallé/ rue Louis Eterlet, à Chelles
2015 – Travaux adaptation rue René Sallé annoncés par la revue municipale Chelles'Mag de mai 2015 (travaux réalisés à l'été 2015)
Flyer d'information pour une réunion publique diffusé à partir du 13/10/15
Réunion publique le 15/10/15
Diffusion sur le site de la ville à partir du 28/10/15 d'un document recto verso présentant les grandes lignes du projet
Travaux route de Montfermeil présentés dans Chelles'Mag de novembre 2015 sur une page partagée avec les travaux sur la rue des Frères Verdeaux avec deux précisions : « 38 places de stationnement sont également prévues, soit 7 de plus qu'auparavant » et « à la suite de la réunion d'information du 15/10, un document reprenant les grandes lignes de ce projet est disponible sur le site de la ville » (il s'agit du document cité ci-dessus).
L'association Adequa n'a eu connaissance du projet de rénovation de la Route de Montfermeil qu'à l'occasion de sa présentation en réunion publique du 15 octobre 2015. Elle a retenu dans un premier temps que la largeur des trottoirs passeraient de 4,3m à 1,5m et que celle de la chaussée passerait de 7,3m à 9m – que les travaux devaient démarrer 10 jours après la réunion – qu'ils se dérouleraient selon 4 tranches successives en remontant de Chelles vers Montfermeil : 1) du giratoire des 4 Routes à la jardinerie ; 2) de la jardinerie à l'entrée de l'Intermarché ; 3) de l'Intermarché à Montfermeil ; 4) la modification du carrefour à feux de l'Intermarché en giratoire
Elle a pu consulter le plan de voirie sommaire dans les locaux de la CAMC les vendredi 23 et lundi 26 octobre 2015 et échanger avec la direction des transports de la communauté d'agglomération le mardi 5 janvier 2016.
Fin 2015, la partie la plus sujette à controverses (trottoir Est dans la description reprise dans la décision du bureau communautaire ci-après) est quasiment terminée

C - FAISABILITE TECHNIQUE

Avertissement

Les solutions techniques et les recommandations reposent sur l'analyse du bureau d'étude Transitec traduite dans le document « Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil » présenté au Comité technique du 10/07/14.
L'association Adequa en fait l'analyse critique à partir d'extraits – en caractères droits – sur lesquels elle fait des observations – en italiques.

Un résumé est proposé en fin de chapitre.

Analyse-diagnostic et étude de la faisabilité du réaménagement en faveur des bus sur la route de Montfermeil

Comité technique du 10/07/14 – Transitec – Extraits commentés

Diagnostic – situation actuelle / Contexte

« Une entrée de ville marquée par une zone 30, mais dont le statut est actuellement peu lisible pour l'usager » p3

Observation : *page 9, « vitesses pratiquées élevées malgré la zone 30 : entre Général Leclerc (commune de Montfermeil) et P. Gauguin et entre Pierre et giratoire 4 Routes et entre giratoire 4 Routes et giratoire Nast/Bickart », zones en pente et sans dispositif ralentisseur.*

Diagnostic – situation actuelle / Flux automobiles

« Des saturations aggravées par les véhicules en tourne-à-gauche depuis la route de Montfermeil nord vers la rue Marconi (125 uvp en heure de pointe du soir) » p6/7

Observation 1: *S'agissant de l'analyse, le même type aurait dû en être fait pour le giratoire des 4 Routes. Le schéma des charges directionnelles du giratoire des 4 Routes fait justement mention du flux Montfermeil => rue du Tir mais il n'est pas repris que, coupant prioritairement les flux originaires du giratoire Nast/Bickart se dirigeant vers Montfermeil ou la rue du Tir (il est engagé sur le giratoire avant eux), il est l'élément le plus influent sur la saturation du tronçon giratoire Nast/Bickart – giratoire 4 Routes, dans ce sens.*

Dans le sens inverse, giratoire 4 Routes – giratoire Nast/Bickart, l'arrêt Quatre Routes des bus des lignes « B » et 613 et l'encombrement du giratoire Nast/Bickart, en particulier du fait des mouvements sécants de l'avenue des Sources vers la rue du Tir ou Montfermeil (voir ANNEXES, « Encombrement giratoire NAST-BICKART-MONTFERMEIL), peuvent retenir les circulations sur le giratoire 4 Routes.

Ces influences croisées devraient amener à analyser l'ensemble de ces deux giratoires et des accès/issue de l'avenue des Sources comme un système en soi.

Observation 2 ; *p9, mention est faite d'un giratoire Nast/Bickart « autobloqué ponctuellement du fait des remontées de files », mais sans qu'elle rende compte de la totalité des « faits » participant à ce blocage (par exemple les causes de ces remontées de files, donc du blocage, dont on vient de voir qu'il est en grande partie dû à une mauvaise régulation des flux sécants, ce qui pourrait être amélioré par deux mesures : casser la vitesse à l'entrée du giratoire et rappeler le bon usage des clignotants avertisseurs de changement de direction).*

Diagnostic – situation actuelle / Flux automobiles

« La charge de trafic de la section la plus chargée (giratoire 4 Routes – rue E. Zola) est de 1225 uvp en HP du matin et de 1450 uvp en HP du soir » p 6/7

Observation *: voir « Observatoire des déplacements– Certu » dans Insécurité juridique – Aménagements cyclables ». Selon que l'on affiche un coefficient multiplicateur de x10 à l'heure de pointe du soir dimensionnante ou un coefficient de x5 à la somme des HP matin plus soir, on obtient un flux de 14500 ou 13375uvp, soit largement au-dessus des normes de circulation mixte autos/vélos (ANNEXES – PLANS, FIGURES, SCHEMAS – Figure 6, Aménagements cyclables)*

Diagnostic – situation actuelle / Transports collectifs

« Une hausse du cadencement de la ligne 613 est prévue à court terme, le faisant passer à 4mn par sens aux heures de pointe » p11

« Des vitesses commerciales moyennes actuelles globalement bonnes, même en heure de pointe … 17,5 km/h vers Chelles … avec cependant 26 secondes de temps de parcours réel supplémentaires par rapport aux 3mn et 28 secondes théoriques entre Fontaine J. Valjean et 4 Routes, soit 12% de dépassement …mais une régularité à améliorer » p13

Observation 1 : *voir « Insécurité juridique – Autres fiches » : cohabitaion bus/vélos impossible en cas de fréquence élevée des bus, ce à quoi il faut rajouter (bien que non documenté dans cet avis) le risque encouru par les cyclistes en cas d'importants écarts de vitesse entre la circulation générale et les vélos, ce qui est le cas dans le sens est-ouest avec une très forte rampe à partir du giratoire des 4 Routes*

Observation 2 : *La vitesse commerciale étant bonne, on peut, à l'inverse de la présentation, considérer que c'est le temps de parcours théorique qui est trop justement calculé avec une demi-minute manquante (en considérant une amplitude de 15h dont 6HP avec 15 circulations/h et 9 HC avec 6 circulation/h, cela fait un écart de 72mn/jour). Le vrai problème semble bien être la régularité.*

<u>Diagnostic – situation actuelle / Modes actifs</u>

Des « enjeux forts de valorisation des aménagements piétons » entre giratoire 4 Routes et Pierre côté pairs (vers Montfermeil) et entre E. Zola et giratoire 4 Routes côté impair (vers Chelles). P 16

« Trottoirs larges et confortables » entre giratoire 4 Routes et Pierre côté pair » p17

Observation 1 : *voir ANNEXES – PLANS, FIGURES, SCHEMAS, figure 3* ***;*** *dommage que cela ne se traduise pas dans les aménagements préconisés*

Observation 2 *: s'agit en fait d'un trottoir dont une partie, la moins large, côté habitations, est bitumée et l'autre, côté chaussée, en terre battue. La partie en terre battue est horizontale tandis que la partie bitumée est en pente de plus de 2% vers les maisons, coupée de plus par les entrées charretières ayant un devers encore plus accentué. La partie en terre battue offrait, une fois franchie la bordure haute, une surface effectivement plane et large utilisé comme emplacement de stationnement sans droit par les riverains.*

<u>Synthèse du diagnostic p19</u>

« Des carrefours aux niveaux de capacités utilisées élevés mais non critiques, rendant compte de dysfonctionnements liés non pas à la capacité intrinsèque des carrefours mais à leur phasage à feux »

Observation : *2 carrefours à feux sur le parcours (3 si l'on intègre celui, futur, de la rue Leclerc (limite avec Montfermeil) : est-il impossible d'établir une « onde verte »? Pour les bus, les effets auraient-ils été équivalents à l'aménagement de giratoires ? Pour un coût moindre ?*

« Des saturations impactant les TC, qui circulent en voie mixte »

« Peu d'enjeux liés aux modes doux

- Un itinéraire cycle à afficher
- De l'accessibilité piétonne à garantir (notamment en lien avec les arrêts TC) et des traversées piétonnes à sécuriser, de façon ponctuelle »

Observation *: Pour les TC, il ne s'agit pas d'une analyse, mais d'un simple constat ; pour les modes doux, ce n'est pas qu'il n'y a pas d'enjeu, c'est que ces modes sont un enjeu en soi. Pour les cycles, l'itinéraire à afficher doit être réglementaire. La Voie Verte*

préconisée ne répond pas à l'enjeu car on n'est pas dans le cadre de l'application du principe « Eviter – Réduire – Compenser » mais dans l'application de la loi.

« Des enjeux stationnements réduits

- Peu d'enjeux stationnement sur le secteur nord
- Une offre minimale à offrir sur voirie au sud du carrefour Zola. »

***Observation** : oui, mais à traiter en tenant compte des modes doux et de la réglementation*

« Des mouvements principalement en « tout droit » hormis … les forts mouvements de tourne-à-gauche depuis le nord de la route de Montfermeil vers la rue Marconi (150uvp heure de pointe du soir) »

Observation : *p6/7, le nombre indiqué est de 125 uvp.*

Scénario fil de l'eau amélioré p24

« L'optimisation des carrefours à feux induit des capacités utilisées relativement faibles ; néanmoins, cette unique mesure ne permet pas de garantir une régularité des bus en heure de pointe »

Observation : *l'enjeu devient la « régularité des bus en heure de pointe », c'est-à-dire qu'il n'y a pas de problème de capacité et que la seule question de la régularité se pose seulement aux heures de pointe, mais on a vu supra que l'enjeu est de 26 secondes ou 12% sur le parcours concerné, et encore, en tenant compte que ce parcours ne comporte que 2 carrefours à feux sur les trois implantés sur le trajet entre Fontaine J. Valjean et 4 Routes qui a servi pour cette mesure.*

Génération de scénarios de projet – Eléments fixes p26/27

« Stationnement : au vu de l'offre actuelle, du contexte urbain et des besoins observés sur le périmètre, il est proposé (…) de maintenir une bande de stationnement longitudinale sur un unique côté, sur le tronçon localisé entre les carrefours rue Zola/route de Montfermeil et le giratoire des quatre routes »

« Cycles : au vu des enjeux de circulation cycles sur le secteur et des contraintes liées à l'emprise disponible, il est proposé (…) d'afficher un itinéraire cycle en continuité de l'aménagement cyclable existant entre le giratoire des Quatre Routes et le giratoire Nast/Bickart, en lien avec la commune de Montfermeil … mais de ne pas prévoir d'aménagement dédié sur le tronçon situé entre le giratoire des Quatre Routes et la commune de Montfermeil. Il est ainsi proposé de gérer les circulations cycles en mixité avec les piétons, en voie verte (au moins 3m de large) … afin de privilégier les circulations à plus fort niveau d'enjeu : transports collectifs, automobilistes, piétons. »

« Secteur situé au nord du giratoire des quatre routes : 3 voies de circulation au maximum, au vu des emprises disponibles et des enjeux de circulation des autres modes. »

***Observation 1** : Géométrie de la voie – Depuis le giratoire des 4 Routes jusqu'à la limite avec Montfermeil, la rue est en assez forte rampe (montée) d'environ 5% jusqu'au n° 62, puis descend en pente jusqu'à un « plat » qui court de la jardinerie jusqu'au croisement avec Gauguin/ Intermarché et ensuite, remonte. . Une circulation mixte des cycles sur chaussée pourra s'avérer dangereuse du fait des différences de vitesses*

***Observation 2** : Stationnement – Le PLU impose deux places de stationnement à l'intérieur des propriétés. La partie de trottoir non bitumée était occupée sans autorisation par des voitures en stationnement, généralement appartenant aux riverains.*

***Observation 3** : le rapport, en privilégiant une approche basée sur une analyse (contestable) des enjeux piétons et cycles, incite les décideurs publics à aller à l'encontre de la réglementation*

Génération de scénarios de projet – Division par secteur p30

« Carrefour Zola/Montfermeil : le maintien en carrefour à feux ou l'aménagement d'un carrefour à perte de priorité est envisageable ; un giratoire ayant peu d'intérêt au vu des flux concernés »

***Observation** : ce raisonnement rentre en contradiction avec ceux tenus précédemment impliquant aux carrefours à feux les congestions par remontées de file ou circulations par vagues. L'étude note par ailleurs que les deux options de carrefour à feux présentent chacune des inconvénients. Et puisque c'est la seule régularité des bus qui est en jeu, un giratoire ne serait pas un faux choix, tant du point de vue technique, financier et paysager (entrée de ville)*

« Mesures d'accompagnement préconisées » p34

« Aménagements hors secteur d'étude préconisés :

- Priorisation bus au niveau du carrefour Montfermeil/Leclerc (commune de Montfermeil)
- Création d'un séparateur de voirie au niveau de l'arrêt Bickart dans le sens Est=> Ouest, qui permettra d'interdire aux véhicules de doubler le bus à l'arrêt et donc
  * de garantir à celui-ci une arrivée au giratoire Nast/Bickart sans file d'attente
  * de sécuriser les traversées piétonnes en lien avec l'arrêt

Observation : *il aurait fallu valoriser ces propositions et les rapporter aux 26 secondes à gagner (leur apport à la régularité est quant à lui évident)*

Résumé du chapitre « Faisabilité technique »

Etude Transitec

Des vitesses pratiquées élevées malgré la zone 30
Des flux sécants générateurs d'encombrements
Un volume de circulation important (ndlr : estimé supérieur à 13.000uvp/jour)
Une amélioration attendue plus sur la régularité du bus 613 que sur sa vitesse commerciale bonne, même en heure de pointe
Un cadencement du 613 porté à terme à 4mn par sens aux heures de pointe.
Des enjeux forts de valorisation des aménagements piétons entre giratoire 4 Routes et Pierre côté pairs (vers Montfermeil) et entre E. Zola et giratoire 4 Routes côté impair (vers Chelles)
Des carrefours à feux dont le phasage, même optimisé, ne permet pas de garantir une régularité des bus en heure de pointe
Des saturations impactant les TC, qui circulent en voie mixte
Accessibilité piétonne à garantir (notamment en lien avec les arrêts TC) et des traversées piétonnes à sécuriser
Au vu des enjeux réduits, maintenir une bande de stationnement longitudinale sur un unique côté, entre les carrefours rue Zola/Route de Montfermeil et le giratoire des Quatre Routes
Entre le giratoire des Quatre Routes et la commune de Montfermeil, ne pas prévoir d'aménagement cyclable dédié sur le tronçon objet du projet mais gérer les circulations cycles en mixité avec les piétons, en voie verte … afin de privilégier les circulations à plus fort niveau d'enjeu : transports collectifs, automobilistes, piétons
Secteur situé au nord du giratoire des Quatre Routes : 3 voies de circulation au maximum, au vu des emprises disponibles et des enjeux de circulation des autres modes
Aménagement annexe : un dispositif empêchant les autos de doubler les bus à l'arrêt Bickart et qu'elles prennent alors la priorité pour l'accès au giratoire Nast/Bickart

Observations Adequa

Des zones en pente sans dispositifs ralentisseurs et les autos, arrivant en vitesse sur le giratoire, forcent leur priorité
Un ensemble giratoire Quatre Routes et giratoire Nast/Bickart faisant système et dont l'encombrement est dû pour beaucoup à des flux sécants non optimisés.
Un volume de circulation, un cadencement TC, des déclivités incompatibles avec une mixité vélos
Un gain de temps pour les TC leur permettant seulement d'arriver plus vite au point d'engorgement que constitue le système des giratoires Quatre Routes et Nast/Bickart
Un enjeu TC relativement faible hormis la régularité, mais avec des conséquences sur les autres modes : positives pour les voitures qui bénéficieront d'une fluidification quasi idéale résultant des giratoires et de voies « en site propre » leur étant réservées ; négatives pour les piétons dont l'accessibilité n'est pas améliorée et pour les vélos mis à l'écart
Une opportunité manquée : l'étude d'un scénario alternatif aux trois voies de circulation s'appuyant sur le type d'aménagement proposé pour l'arrêt Bickart (deux voies + dispositif empêchant de doubler le bus ce qui lui accorde une priorité aux giratoires et dégage de l'espace pour les vélos et piétons)

D - INSECURITE JURIDIQUE

Avertissement

Le bureau d'études n'a pas alerté sur les mesures réglementaires à respecter en ce qui concerne l'accessibilité des cheminements piétons et la mise au point d'itinéraires cyclable.
De ce fait, outre que les services attendus ne sont pas fournis, il met les élus en situation d'insécurité juridique.

Un résumé est proposé en fin de chapitre.

D.1 - Accessibilité

D.1.1 - Mairie de Louvois – TGI de Châlons-en-Champagne, le Procureur de la République – Avertissement avant poursuites 20 janvier 2014

« Madame le Maire
J'ai été rendue d'une plainte émanant de l'association Handicap Intercommunal pour « travaux de voirie discriminatoire » concernant les travaux réalisés par votre commune rue Michel Letellier.
Après avis de la Direction Départementale des Territoires, il appert que cet aménagement présente une réelle difficulté pour les personnes à mobilité réduite et rompt « la continuité de la chaîne de déplacement ». Néanmoins, il est noté que la topographie du terrain présente de réelles impossibilités techniques. C'est pourquoi vous auriez dû solliciter une dérogation aux règles d'accessibilité voirie auprès de la sous-commission départementale d'accessibilité pour impossibilité technique.
Au regard de l'absence d'antécédents, j'ai décidé (…) de procéder à votre encontre à un avertissement.
Je vous avertis que si j'étais saisi d'une nouvelle procédure vous concernant, dans l'année à venir, je pourrais être conduit à exercer des poursuites pénales contre vous pour l'ensemble des infractions relevées ».

D.1.2 - Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Version consolidée au 08 janvier 2016

Article 1

1° Pentes – Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5 %. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur.
En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement supérieure à 5 % est tolérée. Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur inférieure ou égale à 2 mètres et jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.

2° Paliers de repos – Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 mètre par 1,40 mètre, hors obstacle éventuel. Ils sont aménagés conformément aux prescriptions du 1° du présent article et à chaque bifurcation du cheminement.

3° Profil en travers – En cheminement courant, le dévers est inférieur ou égal à 2 %. La largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.

4° Traversées pour piétons – Au droit de chaque traversée pour piétons, des " abaissés " de trottoir, ou " bateaux ", sont réalisés avec des ressauts respectant les prescriptions du 5° du présent article. La partie abaissée du bateau a une largeur minimale de 1,20 mètre et les pentes des plans inclinés sont conformes au 1° du présent article.
Si la largeur du trottoir le permet, un passage horizontal d'au moins 0,80 mètre est réservé au droit des traversées pour piétons entre la pente du plan incliné vers la chaussée et le cadre bâti ou tout autre obstacle. (…)

5° Ressauts – (…) ; 6° Equipements et mobiliers sur cheminement – (…) ; 7° Escaliers (…)

8° Stationnement réservé - Un emplacement réservé ne peut être d'une largeur inférieure à 3,30 mètres et présente une pente et un dévers transversal inférieurs à 2 %. S'il n'est pas de plain-pied avec le trottoir, un passage d'une largeur au moins égale à 0,80 mètre permet de rejoindre le trottoir en sécurité sans emprunter la chaussée au moyen d'un abaissé aménagé conformément aux prescriptions énoncées au 4° du présent article.
Par dérogation à la règle énoncée à l'alinéa précédent, en cas de stationnement longitudinal à gauche et de plain-pied avec le trottoir, la largeur de l'emplacement prévu pour le véhicule peut être réduite à 2 mètres, à condition de ménager une largeur de trottoir de 1,80 mètre comprenant une bande latérale matérialisée de 0,80 mètre au droit de cet emplacement.

9° Signalétique – (…) ; 10° Feux de circulation permanents – (…) ; 11° Postes d'appel (…)

12° Emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif – L'emplacement d'arrêt, jusqu'à la bordure, est situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport. Au moins un cheminement donnant accès à l'aire d'attente des voyageurs est totalement dégagé d'obstacle depuis le trottoir.
Une largeur minimale de passage de 0,90 mètre, libre de tout obstacle, est disponible entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le retour d'un abri pour voyageur éventuel. Si le cheminement pour piétons n'est pas accessible du côté du cadre bâti, cette largeur est au minimum de 1,40 mètre.
Une aire de rotation de 1,50 mètre de diamètre permet la manoeuvre d'un fauteuil roulant qui utilise le dispositif d'aide à l'embarquement ou au débarquement du véhicule. En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou " en avancée ". (…)

Article 2
En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions imposées par le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 susvisé ou par le présent arrêté, l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet de construction, d'aménagement ou de travaux tels que définis à l'article 1er du décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 susvisé sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité dans les conditions suivantes : (…)

D.1.3 - La proposition de l'association Adequa

Outre qu'il y a un doute à ce qu'une dérogation aux règles d'accessibilité voirie ait été sollicitée auprès de la sous-commission départementale d'accessibilité pour impossibilité technique, l'association estime que les études n'ont pas été suffisamment poussées.

Elle avance un projet d'aménagement sur lequel elle demande qu'il soit réfléchi et, le cas échéant, intégré dans l'avis à demander à la sous-commission départementale (Annexes – Plans, Figures, Schémas – Figure 5)

D.2 - Aménagements cyclables

D.2.1 - Observatoire des déplacements. Les aménagements favorables aux modes doux de déplacements. Principes d'urbanisme et d'espaces publics propices à la multimodalité

Audiar 01/11/2008 – 12 pages – Graphique page 3 (source Certu)

Le document (Annexes – Plans, Figures, Schémas – Figure 6) présente un graphique servant à déterminer le type d'aménagement cyclable adapté en fonction de la combinaison trafic x vitesse sur la chaussée en cause.

- pour une vitesse jusqu'à 30km/h
  * jusqu'à 8000 véhicules/jour (deux sens réunis), la circulation mixte est acceptable
  * au-delà, la circulation des cycliste sur la chaussée devient inappropriée et il faut aménager une piste cyclable
- pour une vitesse entre 30 et 60km/h
  * jusqu'à 6000 v/j (deux sens réunis), les bandes cyclables sont la norme
- hors ces cas de figure la piste cyclable est l'aménagement préconisé.

D.2.2 - Article 20 de la loi Laure, loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie

Cour administrative d'appel de Lyon

N° 99LY02169 – 1ERE CHAMBRE – lecture du lundi 28 juillet 2003

Sur la recevabilité de la demande de l'ASSOCIATION 'ROULONS EN VILLE A VELO' : Considérant que, selon ses statuts, l'ASSOCIATION 'ROULONS EN VILLE A VELO' a notamment pour objet de promouvoir l'utilisation de la bicyclette dans l'agglomération valentinoise en proposant des équipements destinés à la faciliter ; (…)

Sur la légalité de la délibération du 27 avril 1998 du conseil municipal de VALENCE :
- Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la loi susvisée du 30 décembre 1996 alors applicable, ultérieurement codifié sous l'article L.228-2 du code de l'environnement : 'A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe' ;
- Considérant qu'il résulte de ces dispositions que lorsqu'une commune décide, à compter du 1er janvier 1998, de réaliser ou de rénover une voie urbaine ne constituant ni une autoroute ni une voie rapide, des itinéraires cyclables doivent être mis au point sur l'emprise de cette voie si les besoins et contraintes de la circulation n'y font pas obstacle et si, le cas échéant, la création de tels itinéraires n'est pas incompatible avec les orientations du plan de déplacements urbains ; qu'ainsi, lorsque ces conditions sont remplies, l'opération de réalisation ou de rénovation d'une voie urbaine doit être mise en oeuvre sur le fondement d'une décision prévoyant, outre les travaux relatifs aux parties de la voie affectées principalement à la circulation des automobiles ou des piétons, l'aménagement de tels itinéraires ;
- Considérant qu'alors qu'il ne ressort pas des pièces du dossier et qu'il n'est d'ailleurs pas allégué que les conditions susmentionnées n'étaient pas remplies, la délibération du 27 avril 1998, par laquelle le conseil municipal de la COMMUNE de VALENCE, a décidé le réaménagement d'un tronçon de l'avenue Victor Hugo, ne comporte aucune mention sur l'aménagement d'itinéraires cyclables ; qu'ainsi cette délibération a été prise en méconnaissance des dispositions précitées ; (…)

DECIDE : ARTICLE 1er : Le jugement du tribunal administratif de Grenoble en date du 9 juin 1999 et la délibération du 27 avril 1998 du conseil municipal de la COMMUNE DE VALENCE sont annulés. (…)

Cour administrative d'appel de Douai

N° 02DA00204 – 1RE CHAMBRE - FORMATION A 3 – lecture du mardi 30 décembre 2003

Vu la requête, enregistrée le 8 mars 2002 ; **l'association Droit au Vélo demande à la Cour** :
1°) d'annuler le jugement (…) du 18 décembre 2001 par lequel le tribunal administratif de Lille a rejeté ses requêtes tendant à l'annulation des délibérations (du 6 février 1998, du 10 avril 1998) du conseil de la Communauté urbaine de Lille portant respectivement réaménagement de la rue du Ballon à Lille, de la place Jules Guesdes à Armentières, de la rue Max Dormoy à Houplin-Ancoisne, et des abords de la station de métro Porte de Douai à Lille ;
2°) d'annuler lesdites délibérations ;
Elle soutient que les délibérations attaquées sont intervenues en méconnaissance de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 sur l'air qui a créé une obligation générale de mise au point des itinéraires cyclables à l'occasion des travaux de réalisation et de rénovation de toute voie urbaine, à l'exception des autoroutes et des voies rapides ; que la sécurité des cyclistes n'a pas été prise en compte ;

Vu le jugement et les délibérations attaqués ;
Vu le mémoire en observations, enregistré le 8 juillet 2002, présenté par le ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales qui déclare que la requête présentée par l'association Droit au Vélo n'appelle de sa part aucune observation ;

Vu le mémoire en défense, enregistré le 25 septembre 2003, présenté pour la communauté urbaine de Lille, (…) ; elle conclut au rejet de la requête ; elle soutient que l'article 20 de la loi sur l'air n'impose aucune solution technique ; que le contrôle du juge ne saurait être que minimum ; que l'article 20 constitue une déclaration de principe sans portée normative ; que les travaux visés par (les) délibération(s) ne concernent ni la réalisation d'une voie nouvelle, ni une rénovation mais de simples réaménagements ; qu'en ce qui concerne la rue Max Dormoy, l'aménagement de pistes cyclables est ultérieurement prévu ; qu'en ce qui concerne le réaménagement des abords de la station de métro Porte de Douai , la circulation des cyclistes n'a aucunement été modifiée dans ce secteur ;
Vu (…)
- Considérant qu'aux termes de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 susvisée, (…) : qu'il ressort de ces dispositions et de leur rapprochement avec les débats parlementaires ayant précédé leur adoption que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à compter du 1er janvier 1998, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines ;
- Considérant que, par une délibération n° 72 en date du 6 février 1998, le conseil de la Communauté urbaine de Lille a décidé de procéder à des travaux de réaménagement de la rue du Ballon à Lille entre la rue de la Madeleine et la rue du Général Galliéni comportant un recalibrage et une reconstruction de la chaussée, une réduction de la largeur du trottoir sur l'un des côtés de cette voie et création d'une banquette de stationnement longitudinal et reconstruction d'un trottoir sur l'autre côté de cette même voie ; que, par une délibération n° 56 en date du 10 avril 1998, le conseil de la Communauté urbaine de Lille a décidé de procéder au

réaménagement de la place Jules Guesde à Armentières au carrefour des rues Gambetta et Albert de Mun, les travaux consistant notamment en un élargissement des trottoirs et une réduction de la chaussée de 10 à 8 mètres ; que, par une délibération n° 64 du 10 avril 1998, le conseil de la Communauté urbaine de Lille a également décidé de procéder au réaménagement de la rue Max Dormoy à Houplin-Ancoisme par des travaux consistant en la reconstruction de la chaussée et en la création d'un trottoir ; qu'enfin, par une délibération n° 69 de même date, le conseil de la Communauté urbaine de Lille a décidé le réaménagement des abords de la station de métro Porte de Douai à Lille comportant l'élargissement de l'îlot de la station, un élargissement des trottoirs boulevard d'Alsace, un élargissement des quais d'attente des usagers des transports en commun, un déplacement d'arrêts de bus et un rétrécissement de la chaussée ; que, compte tenu de leur consistance et de leur nature, les travaux ainsi projetés par la Communauté urbaine de Lille doivent être regardés comme des rénovations des voies urbaines au sens des dispositions précitées de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 ; qu'à l'occasion de ces rénovations de voies urbaines, la Communauté urbaine de Lille était tenue, en application de ces mêmes dispositions, de mettre au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants en fonction des besoins et contraintes de la circulation ; qu'il ne ressort pas des pièces du dossier que la Communauté urbaine de Lille ait, à l'occasion des rénovations décidées par ses délibérations en date du 6 février 1998 et du 10 avril 1998 portant respectivement les n° 72 et 56, procédé aux mises au point exigées par l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 ; que si la délibération n° 64 du 10 avril 1998 précise que l'aménagement de pistes cyclables, n'est pas réalisable sur l'assiette disponible en domaine public , une telle circonstance n'était pas de nature à justifier l'absence de mise au point imposée par ce même article 20 ;

- Considérant qu'il résulte de ce qui précède que l'association Droit au Vélo est fondée à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif a rejeté ses demandes d'annulation des délibérations du conseil de la Communauté urbaine de Lille du 6 février 1998 et du 10 avril 1998 portant respectivement les n° 72, 56 et 64 ;
- Considérant, en revanche, qu'en ce qui concerne la délibération du conseil de la Communauté urbaine de Lille n° 69 du 10 avril 1998, il n'est pas établi par l'association requérante que la mention figurant dans cette délibération selon laquelle l'aménagement dont elle prévoit la réalisation devrait s'intégrer dans le schéma directeur cyclable des boulevards de la ceinture de Lille ne répondrait pas aux exigences de l'article 20 de la loi du 30 décembre 1996 ; que, dès lors, la requérante n'est pas fondée à se plaindre que, par le jugement attaqué, le tribunal administratif a rejeté sa demande dirigée contre cette délibération ;

DÉCIDE : Article 1er : Le jugement du tribunal administratif de Lille en date du 18 décembre 2001, en tant qu'il rejette les demandes d'annulation des délibérations n° 72 en date du 6 février 1998 et n° 56 et 64 en date du 10 avril 1998 du conseil de la Communauté urbaine de Lille, ensemble lesdites délibérations, sont annulées. (…)

Cour Administrative d'Appel de Nantes

N° 08NT03365 – 2ème Chambre – lecture du vendredi 26 juin 2009

Vu la requête enregistrée le 15 décembre 2008 (…) ; la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE demande à la Cour :

1°) d'annuler le jugement n° 06-1136 du 16 octobre 2008 par lequel le Tribunal administratif de Rennes a annulé, à la demande de l'association Brest à Pied et à Vélo, la délibération du 20 janvier 2006 par laquelle le bureau de la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE a approuvé le programme d'aménagement définitif du secteur de l'avenue Georges Clémenceau et des rues Duquesne et Augustin Morvan et a enjoint à la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE de prendre une nouvelle délibération relative à la réalisation de travaux d'aménagement de voirie incluant la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés dans le secteur en cause ; 2°) de rejeter la demande présentée par l'association Brest à Pied et à Vélo devant le Tribunal administratif de Rennes ; (…)

Sur la légalité de la délibération du 20 janvier 2006 du bureau de la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE :

- Considérant qu'aux termes de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, issu de l'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 (…) ; qu'il résulte de ces dispositions que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés qui peuvent, en fonction des besoins et contraintes de la circulation, être réalisés sous forme soit de pistes, soit de marquages au sol, soit enfin de couloirs indépendants ;

- Considérant que par délibération du 20 janvier 2006, le bureau de la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE (CUB) a, d'une part, approuvé, dans le cadre de l'élaboration du nouveau plan de circulation du centre-ville de Brest, le projet d'aménagement définitif de l'avenue Clémenceau, des rues Duquesne et Augustin Morvan et des carrefours Clémenceau-Duquesne et Foch-Kerabecam-Duquesne, d'autre part, autorisé son président à lancer et signer les marchés de travaux se rapportant à ces aménagements de voirie ; qu'il ressort des pièces du dossier que ces travaux, dont le montant total est estimé à 950 000 euros, consistent, notamment, en la mise en place d'un giratoire au carrefour Clémenceau-Duquesne et de deux giratoires contigus au carrefour Foch-Kerabecam-Duquesne, en remplacement des carrefours précédemment dotés de feux tricolores, ainsi qu'en une opération de recalibrage de la rue Duquesne et de l'avenue Clémenceau, qui comporte une modification de la largeur des voies de circulation et des trottoirs, l'aménagement d'un terre-plein central et la création d'emplacements de stationnement le long des voies ; qu'eu égard à leur nature, leur ampleur et leur localisation, ces travaux doivent être regardés, (…), comme constituant des rénovations de voies urbaines au sens des dispositions précitées de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, à l'occasion desquelles lesdites dispositions prévoient que doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquage au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation ; que si la (CUB) fait valoir que les besoins de la circulation l'ont conduite à privilégier un aménagement permettant de développer une capacité suffisante d'absorption des flux de circulation tout en sécurisant les traversées piétonnes, ils ne la dispensaient pas pour autant, de mettre au point, des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés, destinés à assurer, également, la sécurité des cyclistes ; que la requérante ne peut davantage soutenir que la création d'itinéraires cyclables serait incompatible avec les orientations du plan de déplacements urbains approuvé, le 22 mars 2002, par la communauté urbaine de Brest, lequel vise, notamment, dans son projet n° 14 intitulé En vélo, des déplacements aisés, simples et sûrs, à

assurer la sécurité de l'ensemble des déplacements dans les espaces de circulation pour établir une cohabitation harmonieuse des différents modes de déplacements ; qu'enfin, le moyen tiré de ce que la charte d'aménagement incluse dans le schéma directeur de proximité préconise d'éviter les aménagements cyclables spécifiques sur les voiries ou dans les zones induisant une vitesse automobile pratiquée de 30 km/heure, est sans influence sur l'obligation relative à la mise au point d'itinéraires cyclables posée par les dispositions précitées de l'article L. 228-2 du code de l'environnement ;

- Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le Tribunal administratif de Rennes a annulé, à la demande de l'association Brest à Pied et à Vélo, la délibération du 20 janvier 2006 du bureau de la (CUB) et a enjoint à la (CUB) de prendre une nouvelle délibération relative à la réalisation de travaux de voirie incluant la mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés dans le secteur en cause ; (…)

DÉCIDE : Article 1er : La requête de la COMMUNAUTE URBAINE BREST METROPOLE OCEANE est rejetée. (…)

Cour Administrative d'Appel de Marseille

N° 08MA03960 – 6ème chambre - formation à 3 – lecture du lundi 21 mars 2011

Vu la requête, enregistrée le 25 août 2008 ; La COMMUNE DE DIGNE LES BAINS demande à la Cour :
1°) d'annuler le jugement (…) du 26 juin 2008 par lequel le Tribunal administratif de Marseille a, d'une part, annulé l'arrêté (…) du 10 juin 2004 du préfet des Alpes de Haute-Provence, portant déclaration d'utilité publique d'un projet d 'acquisition d'immeubles sur le territoire de la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS pour la création d'une voirie communale la rue des Lilas , d'autre part annulé les arrêtés (…) du 10 juin 2004, (…) du 27 décembre 2004 et (…) 13 janvier 2005 du préfet des Alpes de Haute-Provence, portant déclaration de cessibilité d'immeubles sur le territoire de la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS pour la création d'une voirie communale la rue des Lilas , (…)

- Considérant qu'aux termes de l'article L. 228-2 du code de l'environnement, issu de l'article 20 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 (…) ; qu'il résulte de ces dispositions, contrairement à ce que soutient la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS, que le législateur a entendu imposer aux collectivités concernées, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, une obligation de mise au point d'itinéraires cyclables pourvus d'aménagements adaptés qui peuvent, en fonction des besoins et contraintes de la circulation, être réalisés sous forme soit de pistes, soit de marquages au sol, soit, enfin, de couloirs indépendants ; que cette obligation pèse sur la collectivité alors même que l'aménagement ainsi réalisé sur la voie nouvelle ne serait éventuellement pas prolongé par des aménagements de même nature sur la voirie préexistante ; qu'ainsi, et dès lors qu'il est constant qu'aucun aménagement dédié aux cyclistes n'était prévu lors de la réalisation de la voie publique nouvelle, dénommée rue des Lilas, la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS n'est pas fondée à soutenir que le tribunal devait, dans le jugement attaqué, subordonner l'obligation de mettre au point un quelconque itinéraire cyclable pour la réalisation de la voie publique précitée aux besoins et nécessités de la circulation dans cette voie ou, plus généralement, aux conditions dans lesquelles les cyclistes peuvent, par ailleurs, accéder aisément au centre-ville depuis la

périphérie de la commune et réciproquement ;
- Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que, par le jugement attaqué, le Tribunal administratif de Marseille a annulé l'arrêté (…)

D É C I D E : Article 1er : La requête de la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS est rejetée.

« L'aménagement d'itinéraires cyclables urbains – L'article 20 de la loi Laure »

– Fiche – Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire – Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo – janvier 2009

« Une loi inégalement connue »

« Si les collectivités territoriales gestionnaires de voirie de taille importante commencent à appliquer les dispositions de la Laure, nombreuses sont celles qui l'ignorent encore. En particulier, certaines villes de taille plus modeste, au sein desquelles peu de relais y compris associatifs sont en mesure de rappeler l'obligation, ont encore malheureusement tendance à ne pas prévoir à l'amont de leurs projets de voirie les aménagements cyclables adaptés. Or, les surcoûts d'une prise en compte ultérieure et le risque juridique que ces collectivités prennent dans le cadre de la réalisation de leurs projets, souvent sur la base de budgets particulièrement restreints, peuvent conduire à ne pas réaliser les investissements escomptés. »

« Les aménagements cyclables urbains »

« Parmi les aménagements cyclables figurent les (…) zones 30 (…) considérées comme aménagements cyclables puisque le code de la route y autorisait déjà la circulation des vélos … »

« Les risques à ne pas aménager »

« ***Instabilité juridique du projet*** : comme toutes les obligations qui incombent aux collectivités territoriales, le non-respect des dispositions prévues par l'article L.228-2 du code de l'environnement peut aboutir à l'annulation des délibérations approuvant le projet soit par la voie d'un déféré préfectoral soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usager cyclistes qui en ferait la demande. Plusieurs cas récents ont été jugés en ce sens.
Ces annulations peuvent d'ailleurs parfois remettre en cause très *directement* ***la faisabilité budgétaire de l'opération*** si des études complémentaires, voire des aménagements non prévus au moment de la réalisation, devaient être nécessaires pour une mise en conformité avec la loi.
Le non-respect de cette obligation légale, même après la réalisation du projet, pourrait déclencher, en cas d'accident impliquant un cycliste après la réalisation de l'aménagement contesté, le mécanisme de ***la responsabilité pénale personnelle du maire*** prévu à l'article L 2123-34 du code général des collectivités territoriales. »

D.2.3 - Autres fiches

« Cohabitation des bus et vélos, principes d'aménagement de voirie », GrandLyon

« Infrastructures/aménagement cyclable/Vélos et bus »,
ELTIS, programme Intelligence Energy Europe (IEE)

« Vélos et transports publics ; partage de la voirie »,
CERTU, Fiche n°9 août 2010

Les deux premières fixent comme limites

- pour l'une, que la voie partagée ne soit pas parcourue par un fort trafic de bus, (rappel : la fréquence prévue à terme est d'un bus par sens toutes les 4mn)
- pour l'autre, que la longueur partagées bus/vélos ne dépasse pas 200m (c'est le cas).

La fiche Certu est plus complète et apporte les précisions suivantes :

- si les aménagements et les conditions d'exploitation ne sont pas réunis pour mettre en œuvre la cohabitation vélo-bus de manière satisfaisante pour l'efficacité des transports publics et la sécurité de tous les usagers, des aménagements appropriés aux cycles seront réalisés parallèlement à ceux affectés aux transports publics
- un arrêté du maire (doit) autoriser l'accès d'un couloir bus aux cyclistes
- une largeur normale de voie bus (3m à 3,5m) est la plupart du temps suffisante si le couloir est ouvert ; c'est d'autant plus vrai lorsque les vitesses des vélos et des bus sont proches ou les distances entre stations courtes (par exemple 200m)
- il peut être préférable, voire nécessaire d'élargir un couloir vélo-bus à 4,5m environ dans les conditions suivantes : forte fréquence bus, itinéraire vélo très fréquenté, vitesses commerciales supérieures à 30km/h, présence de véhicules légers.

Résumé du chapitre « Insécurité juridique »

Accessibilité
Voir Annexes – Plans, Figures, Schéma – Figure 4
Les prescriptions techniques
Elles répondent aux cas particuliers en prévoyant des mesures dérogatoires aux normes de base et en cas d'impossibilité, renvoient à une commission d'experts (Arrêté du 15/01/2007)
Les prescriptions publiques
En cas d'impossibilité technique de satisfaire aux prescriptions légales de mise en accessibilité des trottoirs l'autorité gestionnaire de la voie ou de l'espace public objet du projet d'aménagement sollicite l'avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité pour dérogation, sous peine de poursuites pénales (Arrêté du 15 janvier 2007)

Aménagements cyclables
Voir Annexes – Plans, Figures, Schéma – Figure 6
Les recommandations techniques
Elles définissent des seuils de circulation au-delà desquels la circulation des cyclistes sur la chaussée devient inappropriée et il faut aménager une piste cyclable (Observatoire des déplacements et autres fiches)
La jurisprudence
L'opération de rénovation d'une voie urbaine doit prévoir, outre les travaux relatifs aux parties de la voie affectées principalement à la circulation des automobiles ou des piétons, l'aménagement d'itinéraires cyclables, à peine de nullité de la décision.
Des itinéraires cyclables doivent être mis au point sur l'emprise de cette voie si les besoins et contraintes de la circulation n'y font pas obstacle (CAA Lyon – 28/07/2003)
C'est une obligation et lorsque l'aménagement de pistes cyclables n'est pas réalisable sur l'assiette disponible en domaine public, d'autres aménagements adaptés doivent être mis en œuvre (CAA Douai – 30/12/2003)
L'objectif de développer une capacité suffisante d'absorption des flux de circulation, ne dispense pas de tels aménagements adaptés destinés à assurer, également, la sécurité des cyclistes, de même que ne dispense pas d'aménagements cyclables spécifiques les voiries ou les zones induisant une vitesse automobile pratiquée de 30 km/heure. (CAA Nantes – 26/06/2009), ni le fait que l'aménagement ainsi réalisé sur la voie nouvelle ne serait éventuellement pas prolongé par des aménagements de même nature sur la voirie préexistante (CAA Marseille – 21/03/2011)
Les prescriptions publiques
Le non-respect des dispositions prévues peut aboutir à l'annulation des délibérations approuvant le projet soit par la voie d'un déféré préfectoral soit à la demande d'un administré ou d'une association d'usager cyclistes et pourrait déclencher, en cas d'accident impliquant un cycliste après la réalisation de l'aménagement contesté, le mécanisme de la responsabilité pénale personnelle du maire (Coordination interministérielle pour le développement de l'usage du vélo – janvier 2009)

E - METHODE

Avertissement

A partir de l'objectif d'un réaménagement en faveur des bus, le bureau d'études a établi une hiérarchisation et un ordre de prise en compte de chaque mode de déplacement. En prenant en considération les avantages apportés indirectement (voie libre de bus) et directement (légalisation et augmentation du stationnement sur voirie) cet ordre se lit ainsi : voiture puis bus, puis vélos (on prévoit une voie verte), puis piétons (aucune amélioration, voire une réduction de la sécurité aux passages)

A l'inverse, les recommandations des Agences d'Urbanismes indiquent comme étant la bonne pratique l'ordre suivant : piétons, vélos, bus, autos.

« Pour des espaces publics ordinaires de qualité »

Coll. Points Fnau – Edit. FNAU (Fédération nationale des Agences d'Urbanisme)
août 2014

« **Substituer une logique de territoire à une logique de flux routiers** » p40
« … une inversion est à opérer dans les démarches usuelles d'aménagement. En effet, c'est souvent encore une logique d'écoulement des flux routiers qui prévaut, en particulier pour les périodes de pointe. Cela se fait au détriment des territoires des piétons et des cyclistes qui voient donc leur part diminuer dans les déplacements »
« A l'instar des démarches en cours dans de nombreuses agglomérations, la priorité doit être redonnée aux territoires, en partant de l'habitant, ce qui garantit simultanément : la qualité de l'espace public et en particulier la production d'espaces proposant des ambiances de tranquillité pour les piétons (et les cyclistes qui sont des piétons véloces) ; l'acceptation des projets par les habitants, enjeu essentiel aujourd'hui. »

« **Garantir la fluidité de la circulation sur les voiries principales** » p41
« Si leur temps de parcours sont réduits, les conducteurs accepteront de réduire leur vitesse. (…) L'action se concentrera essentiellement sur les voies principales, support de l'essentiel des flux économiques »

« **Modérer le trafic automobile dans les secteurs denses** » p41
« Dans le cas de Nantes par exemple, à la période du matin, 2% des véhicules (collectifs) transportant plus de 40% des personnes sont gênés dans leur progression par 84% de véhicules (individuels) qui n'en transportent que juste un peu plus (51%). Cet excès ponctuel de voitures engendre à cette période un « effet de nasse » dans le dernier kilomètre d'accès au cœur de la ville qui nuit à la fluidité globale de la circulation : les vitesses commerciales des bus se dégradent, le confort et la sécurité des piétons sont menacés, le développement du vélo, qui demande des ambiances de tranquillité et de sécurité est compromis, les livraisons sont difficiles, etc. »

« La mise en œuvre de la ville apaisée demande donc de modérer le trafic dans les secteurs denses, au moins aux périodes de pointe ».

« **Des stratégies d'axes pour garantir la cohérence des interventions successives** » p63
« Les aménagements ou retraitements d'axes s'effectuent souvent progressivement et sous la direction de chefs de projet différents. L'usager de son côté a sa vision linéaire des aménagements. Pour assurer la cohérence des interventions et une bonne lecture par l'usager, on recommande de définir des stratégies d'axes. Pour chaque axe, un tel document fixe la vision souhaitée pour l'axe et garantit la cohérence de l'aménagement et sa conformité à la stratégie décidée. »

« **Des avenues départementales** » p63
« Une action puissante est à conduire sur le réseau des axes périurbains. Ce sont généralement des routes départementales et la définition des stratégies d'axes pour ces voiries doit évidemment se faire en partenariat avec le conseil général. L'enjeu est important sur ces voies car elles sont devenues souvent impraticables pour les piétons et les cyclistes … »

« **En résumé, une méthode simple : la règle des quatre couleurs** » p64
« La stratégie proposée place le piéton comme indicateur de la qualité de l'espace public. »
« Pour faire appliquer la charte d'aménagement qui en découle, on recommande d'appliquer la règle des 4 couleurs avec, dans l'ordre, bleu, à pied ; vert, à vélo ; rouge, en transports en commun ; noir, en voiture. »
« Dans le processus de conception, le maillage bleu piétons est ainsi prioritaire, puis le maillage vert vélo et le maillage rouge transport, et enfin, mais sans l'oublier, le maillage noir circulation. Sans accord sur le maillage bleu, on ne passe pas aux maillages vert et rouge et sans accord sur les 3 premiers maillages, on ne passe pas au maillage noir ; mais en même temps, on ne doit surtout pas oublier ce dernier maillage. Cette méthode qui vise simplement à rétablir le bon sens, se révèle pourtant subversive … Combien de projets, ordinaires ou emblématiques, oublient le maillage bleu ? En revanche, quelle grande qualité de projet est promise, quand le maillage bleu est placé au cœur du projet ! »

F - ANNEXES

Rénovation de la Route de Montfermeil

ENTRETIEN AVEC LES SERVICES DE LA CA MARNE-ET-CHANTEREINE

Observations de l'association ADEQUA

Avertissement

Certains aménagements ont été réalisés suite aux premières observations de l'association. Ils sont cités en italique/gras dans le texte

L'association Adequa n'a eu connaissance du projet de rénovation de la Route de Montfermeil qu'à l'occasion de sa présentation en réunion publique du 15 octobre 2015. Elle a pu consulter le plan de voirie sommaire dans les locaux de la CAMC les 23 et 26 octobre 2015.

Rappel pour mémoire: la CAMC et la ville de Chelles sont membres du Club des Villes et Territoires cyclables

Généralités

L'objectif affiché de la rénovation de la Route de Montfermeil tel qu'il apparaît dans le rapport du bureau d'études est d'augmenter la vitesse commerciale des bus 613, par l'aménagement ou la suppression des points s'opposant à la fluidification de la circulation générale et en rationalisant le nombre d'arrêts.
Alors que le rapport pointait les répercussions sur les cheminements piétons et les aménagements cyclables, ceux-ci ne sont pas correctement traités dans les mesures décidées.

Le statut de la Route de Montfermeil est défini sur les seuls critères qu'elle est route départementale d'intérêt communautaire (la CAMC est en charge des abords). Ses fonctions urbaines (par exemple, circulation ou desserte) ne sont pas étudiées, hormis l'intention de l'embellissement d'entrée de ville.

Circulation

Le « tourne-à-gauche » est parfois autorisé mais parfois non.
Cette interdiction pose question s'agissant de l'issue de Marconi « nord-ouest ». Autant les automobiles peuvent utiliser le giratoire « Marconi » tout proche (mais le comportement « naturel » de ceux se rendant à Aldi ou au dépôt-vente sera de prendre le « raccourci »), autant cela sera problématique pour les camions de livraison de l'Intermarché qui seront mal orientés et devront réaliser une manœuvre de retournement sur un espace non adapté pour se mettre à quai.
On peut craindre qu'un tourne-à-gauche « sauvage » s'instaure donc malgré tout, avec la gêne et les dangers afférents.
Une interdiction de franchissement a été établie pour éviter le « tourne-à-gauche » en cause.

Pourquoi pas un giratoire à l'intersection 4 Routes/Zola ?
Pourquoi un giratoire Marconi/Gauguin et des feux Zola ?
Plus globalement, le giratoire Marconi/Gauguin permet l'entrée des camions sur la plateforme commerciale, désormais interdite côté Aldi. Mais ce giratoire est aussi une invitation à utiliser le parcours malin Iéna/Marcel Lestat/ Route de Montfermeil par les automobilistes en transit.

Zone 30
Quand est prévue la mise en place annoncée en réunion publique des radars qui permettront :
- de contrôler que des voitures n'utiliseront pas les parties de voie réservées aux bus ?
- de contrôler que les TC, voiture et cycles motorisés respecteront la zone 30 ?

Quel système de priorité bus aux feux routiers ?
Pourquoi pas que des feux avec priorité bus commandée par le bus ? Cette solution ne serait-elle pas moins onéreuse que des giratoires ?

Des aménagements sont dits « franchissables
L'association est informée que les lignes séparatrices de trafic bus/ autos sont franchissables

Orientations provisoires

Constat global
Un projet « corseté », toujours aux limites basses, voire exceptionnelles, des normes
Risques d'un effet « cumul » : cette option pour une réalisation aux limites basses des normes ayant été déjà mise en œuvre pour la route de Claye (secteur Madeleine), pour l'accès aux immeubles du carrefour des Américains, et pour la réalisation du métro du Grand Paris (valeur des rampes, distance entre puits d'évacuation)
Les aménagements sont faits en fonction des possibilités de financement et donc répondent aux besoins du financeur (ici, principalement les bus) sans recherche d'une optimisation globale des mobilités qui pourrait orienter différemment ces aménagements (y compris en agissant éventuellement sur le foncier bâti ou non).
Une étude d'impact pourrait montrer que l'aménagement prévu :
- attire la circulation automobile qui n'est plus gênée par l'attente aux arrêts des bus
- ne fait qu'arriver plus vite aux points d'engorgement du système des giratoires « sud » sans régler les difficultés, voire par l'augmentation de trafic induite, les augmente

Bus
Un arrêt supplémentaire « Zola ».
Des abris pour tous les arrêts
Un positionnement au plus près des traversées piétonnes
L'association est informée que l'arrêt demandé a déjà été obtenu suite à intervention d'un participant à la réunion publique
L'association doit se rapprocher du service « Transports » pour l'aménagement des abris
Les arrêts Paul Gauguin ont été rapprochés du giratoire donnant accès à la zone commerciale et/ou au quartier Plain Champs

Itinéraires cyclables

Mise en conformité avec la loi

- si zone 30, ne pas rester dans la fourchette basse des normes (largeur de chaussée, volume de circulation)
- si pas zone 30 et donc piste, 1) contester aménagement « Chemin du Clos Roger en tant qu'alternative ; 2) supprimer stationnements et plantations côté Clos Roger

En tant que de besoin, réaliser des sas en bordure des voies réservées aux bus afin de permettre le dégagement des vélos

L'association est informée que l'emplacement possible d'une piste cyclable sur les emprises des anciens trottoirs a été réservé au stationnement automobile sur demande de riverains.

Accessibilité

Mise en conformité avec la loi

- profils (en long, en large), déclivités, etc.
- ne pas rester dans la fourchette basse des normes
- priorité aux aménagements piétons sur les aménagements de sortie de garage
- équipements adaptés (rappel sonore aux feux, plaques podotactiles, dimensions et couleurs, etc.)

L'association est informée que le respect des normes de profil en long et de devers n'est pas possible dans la partie sud du projet

L'association oppose un schéma d'aménagement possible (Annexes – Plans, Figures, Schémas – Figure 5)

Piétons

Des bancs : la ville doit être agréable et non pas hostile aux piétons

Des traversées plus nombreuses (lutter contre les effets de coupure et statut mixte de la rue)

Sécurisation des traversées

- feux routier commandés par le piéton
- plateforme de chaque côté dans le sens de la circulation

L'association est informée qu'en général, les riverains refusent l'installation de bancs

La réalisation de passages protégés a été acceptée au débouché « nord » de Marconi.

La demande de sécurisation du passage protégé piéton « Pierre », dépourvu de sas intermédiaire n'est pas acceptée.

L'association est informée que la suppression des aménagements sécuritaires du passage protégé du giratoire des Quatre routes l'a été sur demande de riverains

Circulation

Reprendre l'étude sur les « tourne à gauche » et les giratoires dans une vision systémique de la rue et non plus en fonction de la seule amélioration de la circulation des bus

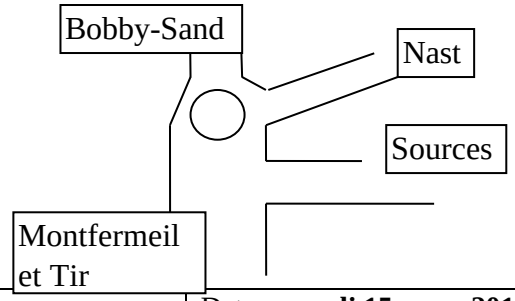
Etudier l'interdiction pour les riverains de traverser la voie de sens contraire pour entrer/sortir de leur propriété, en fonction des giratoires existants ou à créer faisant alors usage de points de retournement.

Répondre à la question des coûts/avantages comparés entre remplacement d'une partie des feux routiers par des giratoires et priorité des bus pour les feux restants, ou non réalisation des giratoires avec priorité des bus.

ENCOMBREMENT GIRATOIRE NAST-BICKART-MONTFERMEIL

Comptage circulation Adequa et proposition d'aménagement
Sortie de l'avenue des Sources vers Nast – Bobby Sand – Montfermeil et Tir

Mardi 15 mars 2011



Heure	Date : **mardi 15 mars 2011**			
Sources vers	Montfermeil et Tir	Bobby Sand	Nast (sf bus)	Nast (Bus)
7h15/30	20	9	5	1
7h30/45	32	9	2	1
7h45/8h	55	14	6	2
8h00/15	50 + 1 bus articulé	14	6	1
	158	42	24 (+138 si Iéna sens unique)	

Heure	Date : mardi 15 mars 2011			
Sources vers	Montfermeil et Tir	Bobby Sand	Nast (sf bus)	Nast (Bus)
17h00/15	63	15	11	2
17h15/30	76	15	10	
17h30/45	83	12 + 1bus	6	2
17h45/18h	58	18	7	2
	280	61	40 (+138 si Iéna sens unique)	

Description de la situation à la date du comptage

La voirie entre le giratoire Nast/Bickart (dit des 4 Routes) et le carrefour à feux Route de Montfermeil/ rue du Tir et rue du Bel-Air est saturée aux heures de pointe. Il s'agit de vérifier à la fois l'intérêt a) de réaliser un shunt du giratoire Nast/Bickart depuis Sources vers Nast ; b) et l'hypothèse que les flux en provenance de Sources et empruntant le giratoire pour remonter vers Montfermeil et Tir sont gênants

Quelques observations à chaud à la date du comptage

Les véhicules en provenance de Sources vers Montfermeil/Tir, s'orientent en majorité sur la file de gauche de la route de Montfermeil dès la sortie de l'avenue des Sources
Les véhicules en provenance de Montfermeil et continuant sur Bobby Sand serrent tous à gauche avant l'intersection avec Sources et continuent sur la file de gauche.
Quelques phénomènes de bouchons sur le giratoire par concentration des circulations se dirigeant vers Montfermeil/Tir en provenance de Sources, Nast et … Montfermeil (se dirigeant vers Tir, ils ne sont alors pas gênés par le flux montant qu'ils devraient couper). On peut penser que le futur giratoire, plus fluide, absorbera ces flux arrêtés par les feux actuels.

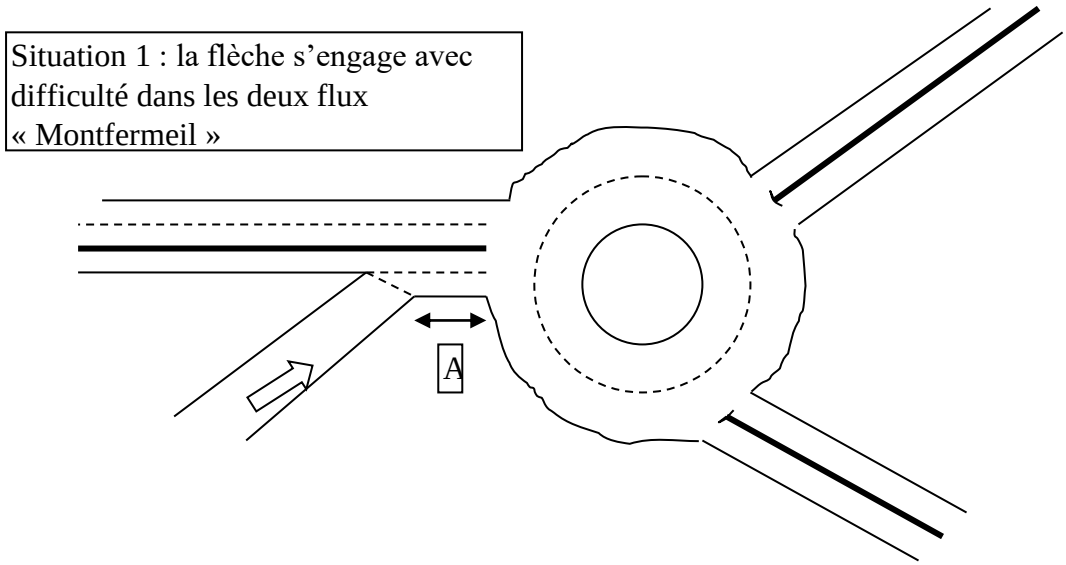
Peu de queue à la sortie de Sources (jusqu'à 6/8 véhicules maxi) et peu d'attente. Mais les automobilistes n'hésitent pas à prendre des risques pour sortir de Sources et s'insérer dans la circulation de Montfermeil.
Les feux du carrefour avaient l'avantage de réserver des « creux » de circulation mis à profit par les autos en provenance de Sources pour s'engager sur Montfermeil. Le flux continu permis par le futur giratoire va supprimer cette facilité qui est aussi une sécurité (même observation pour les véhicules en provenance du giratoire Nast/bickart se dirigeant vers Sources via le tourne-à-gauche central).
Diriger les flux Sources/Monfermeil/Tir sur une file jusqu'au rond-point par l'actuelle file de droite tandis que les flux en provenance de Montfermeil seraient dirigés sur le rond-point sur l'unique file de gauche actuelle n'est pas compatible avec le croisement des flux Sources/Montfermeil et Montfermeil/Nast.

Dans l'état actuel, le problème reste la facilité et la sécurité de l'accès à route de Montfermeil en sortant de Sources. La pente incite à une vitesse relativement élevée. **Un dispositif ralentisseur** protégeant la sortie de Sources pourrait apporter un peu de sécurité.

Si l'on devait mettre Iéna en sens unique, les flux Sources vers Iéna qui seraient alors redirigés vers route de Montfermeil et Nast représentaient le jeudi 06/04/06 138 véhicules de 7h15 à 8h15 et également 138 de 17h00à 18h00. **Le projet doit être étudié sérieusement et être soumis aux élus**

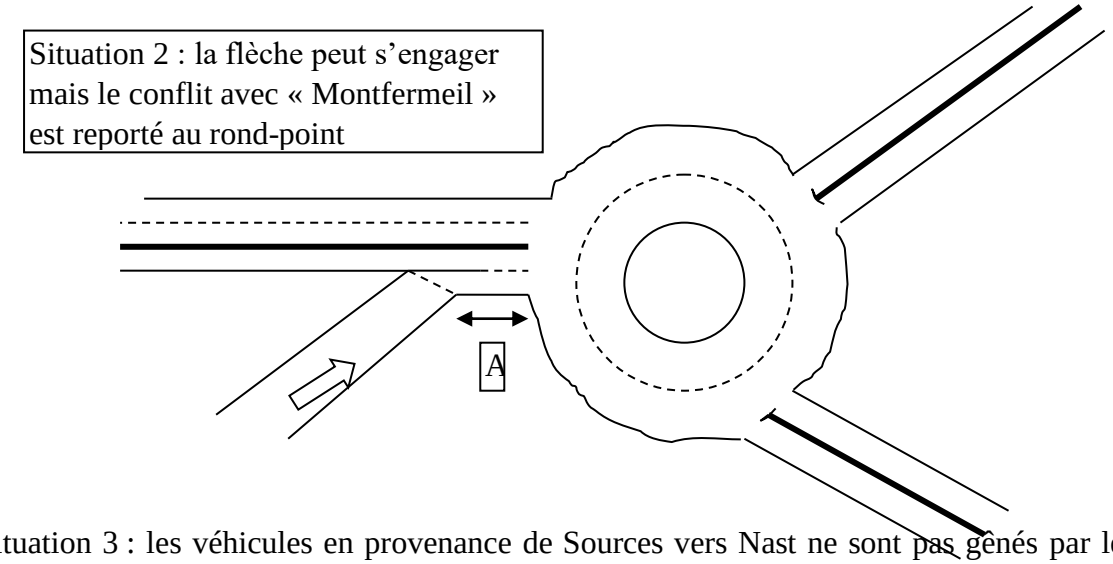
Proposition d'aménagement en vue d'améliorer la sécurité et de réduire les congestions

Situation 1 : les autos en provenance de gauche circulent sur une file, puis sur deux files à partir de l'intersection avec les autos suivant la flèche. La flèche en provenance de Sources est retenue par un « céder la priorité ».

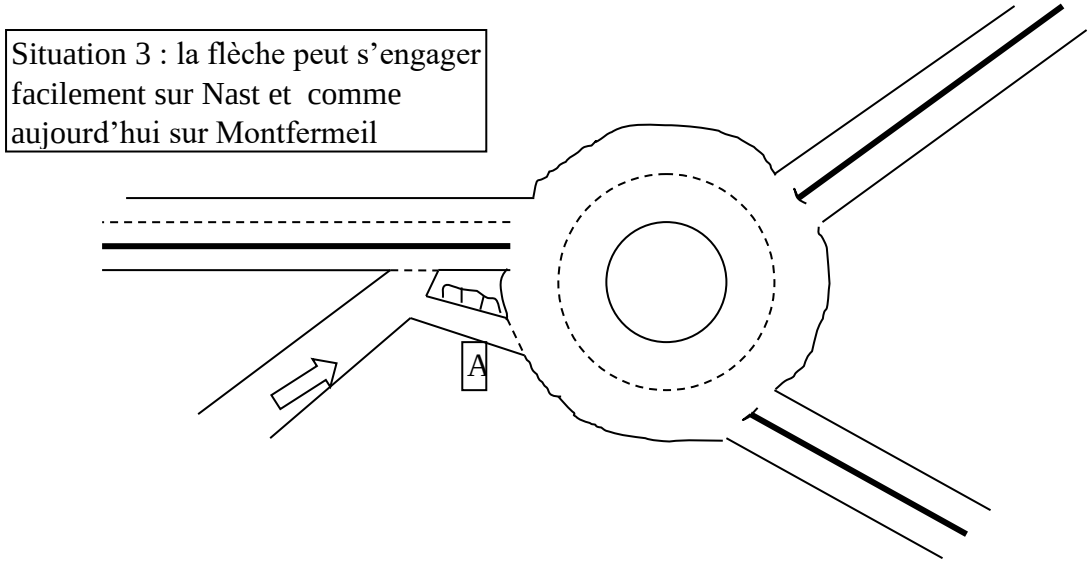


Situation 2 : les autos en provenance de gauche circulent sur une file, puis sur deux files, mais à partir d'un point en aval de l'intersection avec les autos suivant la flèche.
Questions :

- la flèche reste-t-elle soumise à un « céder la priorité » ?
- quelle distance A minimum doit-il y avoir entre l'intersection voie de gauche/ Flèche pour permettre à la flèche de s'engager sur « sa » file, protégée de la file de gauche par une ligne continue, mais faire en sorte que cette ligne séparatrice devienne discontinue pour permettre à la file de gauche qui voudrait prendre la première direction à droite au giratoire puisse se rabattre sur la file de droite avant d'atteindre ce giratoire ?



Situation 3 : les véhicules en provenance de Sources vers Nast ne sont pas gênés par le flux Route de Montfermeil et n'encombrent plus le giratoire (même si c'était fugitivement, le non usage du clignotant fait hésiter les automobilistes entrant), et ceux se dirigeant vers Bickart ou sur le giratoire pour remonter sur Montfermeil/Tir n'ont plus à gérer qu'une file au lieu de deux. Les flux « descendants » de Montfermeil/Tir ne croisent plus qu'un flux sortant de Sources. La configuration doit éviter la possibilité d'un shunt Route de Montfermeil/ Nast.



PLANS, FIGURES, SCHEMAS

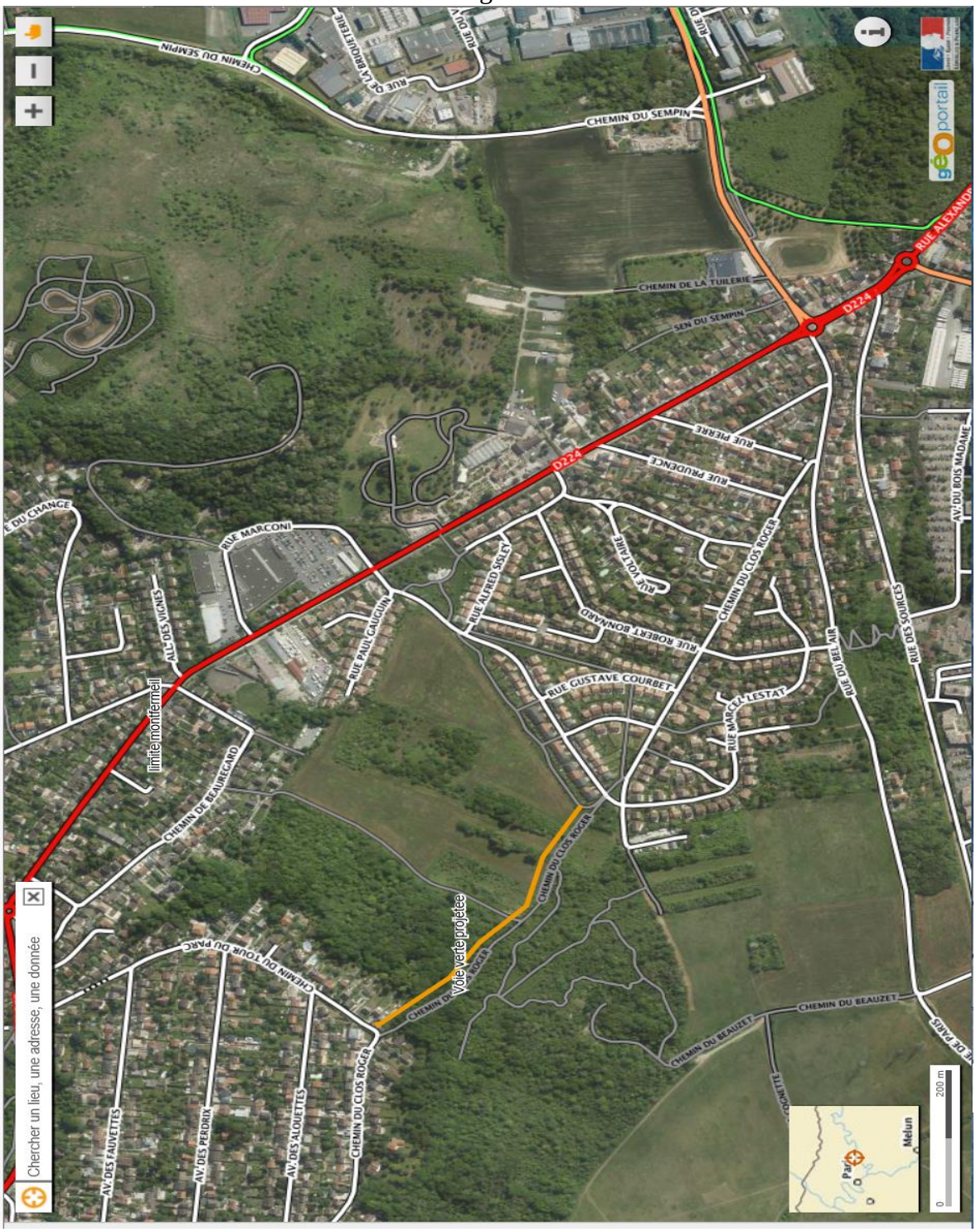
Route de Montfermeil
Plan de situation

Figure 1



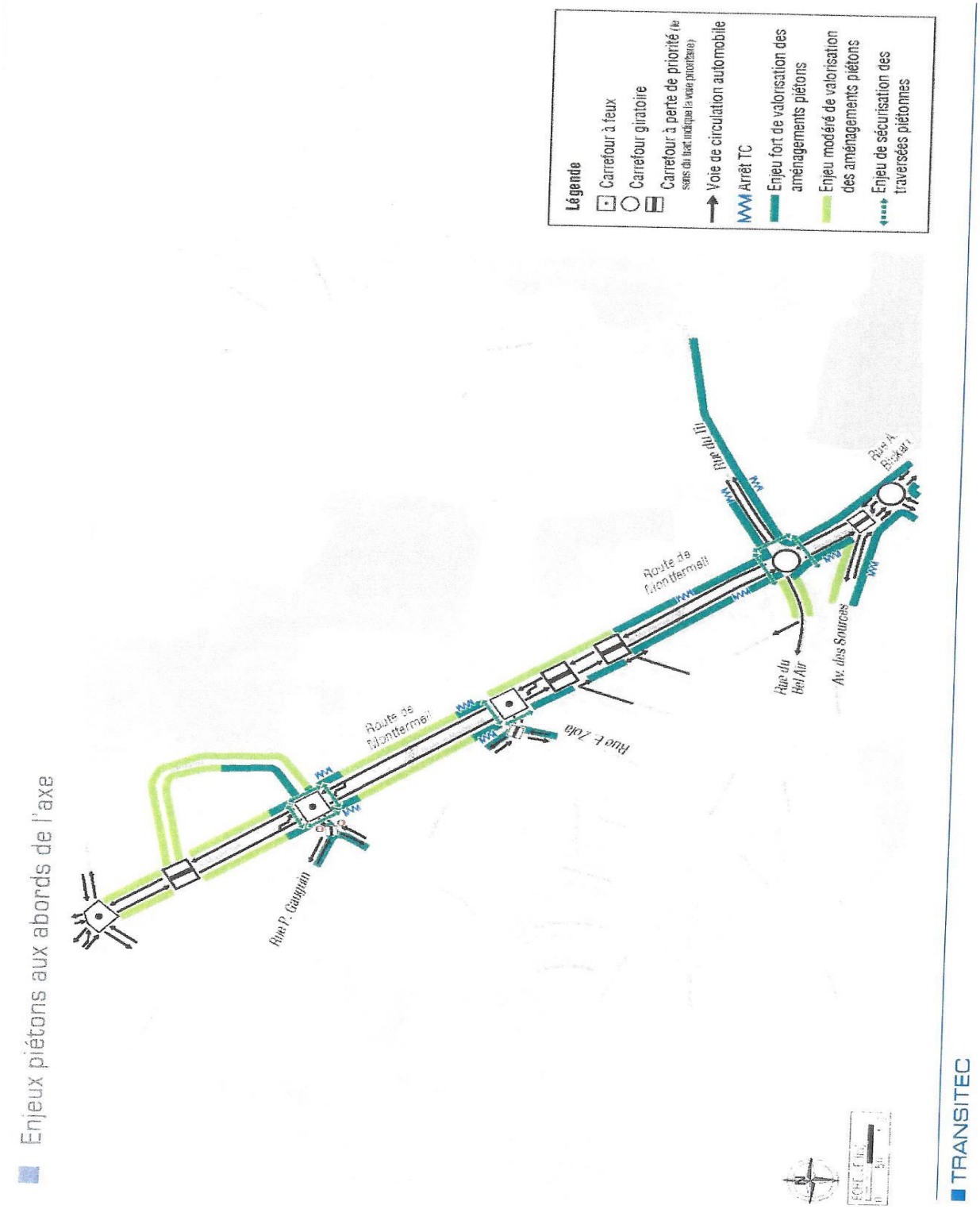
Route de Montfermeil
Economie générale du projet

Figure 2



Route de Montfermeil
Schéma des aménagements en l'état initial
Sources : rapport d'étude

Figure 3

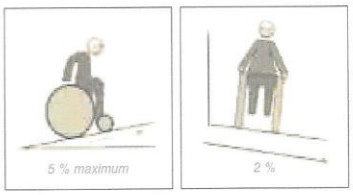


Guide pratique d'aménagement urbain de la voirie publique et privée aux normes d'accessibilité des personnes handicapées – ABC-Equipements publics - 2013

Figure 4

B AMENAGEMENT ET LIMITATION DES CHEMINEMENTS EN PENTE

Les cheminements doivent être de préférence horizontaux.
Si une pente est inévitable elle doit être inférieure à 5 % (sauf cas d'impossibilité technique).
Le devers du cheminement doit être le plus faible possible et dans les cas ≤ 2 %
(risque de chute et de déviation de trajectoire).



Aménagements particuliers si la pente se situe entre 4 % et 5 %.

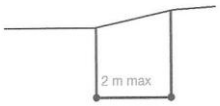
Un palier de repos doit être aménagé en haut et en bas de chaque incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu.
Les paliers de repos sont horizontaux et ménagent un espace rectangulaire de 1,20 m par 1,40 m, hors obstacle éventuel et sont aménagés à chaque bifurcation du cheminement.



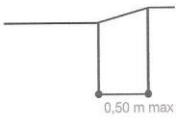
Entre 4 et 5 % - 10 mètres maximum entre 2 paliers

En cas d'impossibilité technique une pente supérieure à 5 % est tolérée.

Le nombre de paliers obligatoires augmente en fonction de la pente.
Cette pente peut aller jusqu'à 8 % sur une longueur ≤ à 2 m et jusqu'à 12 % sur une longueur ≤ à 0,50 m.



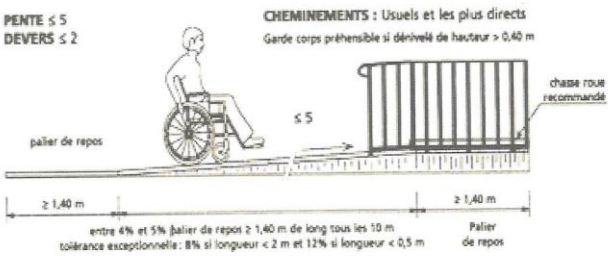
Entre 5 et 8 % - 2 mètres maximum entre 2 paliers



12 % - 0,50 mètres maximum entre 2 paliers

Aménagements spécifiques en cas de rupture de niveau du cheminement

En cas de rupture de niveau de plus de 0,40 mètre, l'installation d'une barrière garde-corps préhensible est obligatoire. Dès qu'il existe un dénivelé d'une hauteur significative, il est recommandé de mettre en place une bordure chasse roue de 5 cm de hauteur minimale pour éviter les chutes et permettre le repérage par les personnes malvoyantes.



ABC

3

Route de Montfermeil
Adaptation du profil en travers des trottoirs

Figure 5

Schéma A : situation actuelle

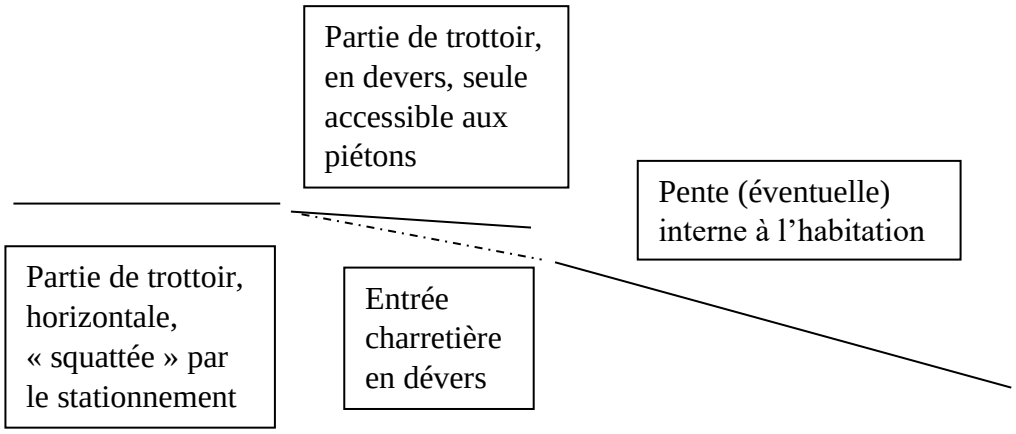
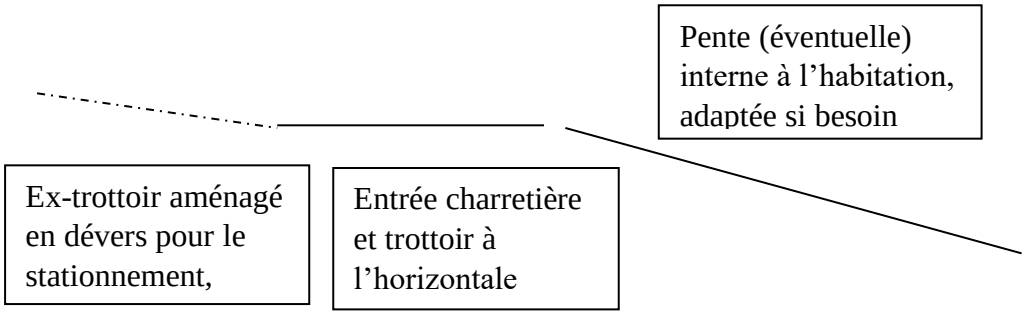


Schéma B : exemple d'une situation à étudier



S'agissant du fil de l'eau qui s'opposerait au schéma B, on peut argumenter :

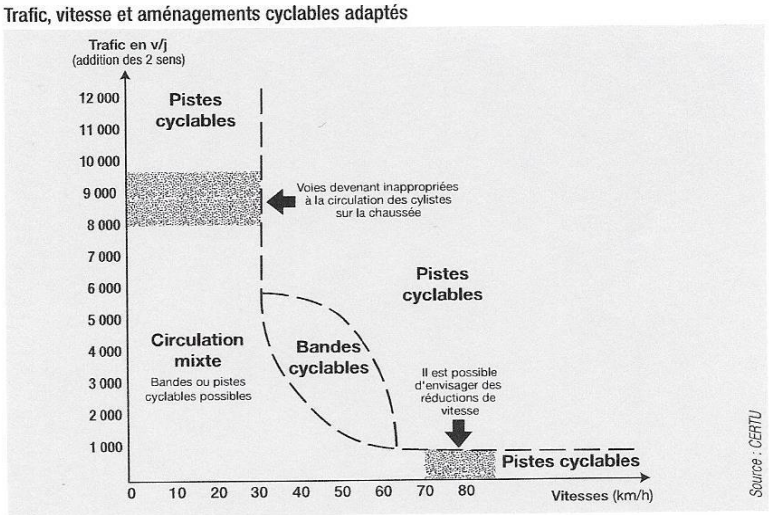
- Il y a actuellement deux fils de l'eau : l'un, entre la chaussée et la bordure du trottoir ; l'autre, entre la partie en devers du trottoir et les propriétés
- Le schéma B offre la possibilité d'entraîner les eaux de ruissellement vers un fil de l'eau à la limite entre la partie en dévers réservée au stationnement et la partie horizontale proposée aux piétons
- Le schéma B réduit, voire élimine le déversement du fil de l'eau courant le long des propriétés à l'intérieur de celles-ci.

Figure 6

▶ Choix du type d'aménagement cyclable : une analyse multicritère

Il n'existe pas de règles absolues permettant le choix immédiat d'un type d'aménagement cyclable. Toutes les variantes sont à étudier en fonction de la stratégie urbaine globale. Une analyse multicritères peut être proposée aux concepteurs : sécurité, confort, agrément, emprise, coût, facilité d'entretien, condition d'insertion des cyclistes en extrémité.
Le schéma ci-contre donne des indications à adapter au cas par cas. La notion de trafic et de son intensité est à analyser finement dans le contexte urbain et au regard de la perception de la vitesse et du sentiment de sécurité. La constitution d'un itinéraire cyclable doit être inscrite dans une démarche structurée : définition de la commande, identification et analyse des problèmes, élaboration du programme des opérations.

Trafic, vitesse et aménagements cyclables adaptés



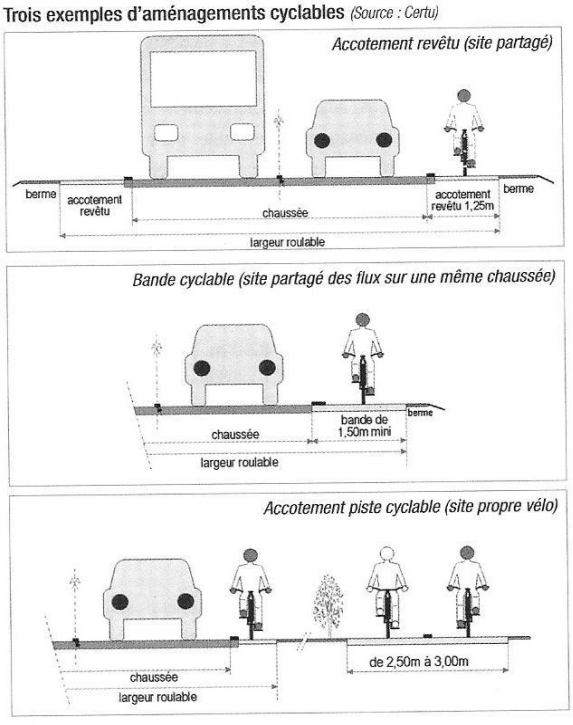


Pistes cyclables bien identifiées (Betton)



Piste cyclable et chemin piétons en site propre (Amsterdam)

Trois exemples d'aménagements cyclables *(Source : Certu)*



Témoignage

En matière d'aménagement, existe-t-il des dispositifs plus efficaces que d'autres pour favoriser l'usage du vélo ?

« Il faut adapter les aménagements cyclables au contexte urbain »
Depuis quelques années, les villes ont aménagé beaucoup de pistes cyclables, mais l'important est de s'adapter au contexte urbain et à la population visée.
Si l'on veut inciter les scolaires à se rendre à vélo au collège, par exemple, les pistes cyclables, qui demandent une certaine discipline de conduite, ne sont pas forcément adaptées. De même, les bandes cyclables ne peuvent être installées sur les trottoirs que si ceux-ci ont une largeur suffisante afin de garantir une sécurité totale aux piétons, ce qui n'est pas toujours le cas. Les couloirs mixtes bus-vélo ne posent pas de problème, dans la mesure où les cyclistes sont peu nombreux, sinon ils peuvent gêner la circulation des transports en commun.
Mais il faut penser aussi aux vélos lorsqu'ils ne circulent pas ! Dans l'habitat, par exemple, il faudrait que chaque immeuble collectif soit équipé d'un garage à vélos, ce qui est encore loin d'être le cas en France.
Et il faut également développer, comme à Strasbourg, les parkings à vélos sécurisés, notamment aux environs des gares ou des stations de tramway ».
Hubert Peigné, coordinateur interministériel pour le développement de l'usage des vélos *(Le Moniteur des BTP – 30 mai 2008)*

AUDIAR / novembre 2008 / **3**