

Comité technique vélo dédié à la RD 115 3 avril 2019 Compte-rendu

Présents :

- Département (DVD) :

Marie Bonfils (Cheffe adjointe du Service territorial sud)

Vincent Malard (Chef du Bureau de l'Aménagement durable)

Nicolas Fayet (Chargé de projets mobilité durable, Bureau de l'aménagement durable)

- Ville de Pantin (DVD) :

Antoine Dumast (Responsable du Pôle déplacements)

- Est Ensemble :

Romain Perrier (Chargé de mission déplacements)

- Paris en Selle :

Johann Helwig (référént du groupe local de Pantin)

Vincent Degove

- Bovélo (Bobigny Vélo Loisirs):

Roland Bazot (président de l'association)

- Libres et Gonflées :

Patricia Biloir (présidente de l'association)

Ordre du jour :

- Présentation des intentions d'aménagement pour la construction d'une continuité cyclable de Paris à Drancy sur la RD 115 (entre la Mairie de Pantin et l'av. Jean Jaurès (RD 30) à Drancy)

- Focus sur le projet RD 115 sur le périmètre rue Cartier Bresson à Pantin – rue Henri Gautier à Bobigny

- Présentation du projet de prolongement de la piste cyclable du canal de l'Ourcq et d'aménagement paysager sur le linéaire de berge compris entre l'emprise de la société ELIS à Pantin et celle du Technicentre Est Européen de la SNCF à Bobigny.

Points saillants et relevé de décisions/actions :

RD 115:

- *entre rue Delphine Seyrig à Paris et Mairie de Pantin :*

Cette partie de la RD 115 n'était pas explicitement affichée dans le périmètre de réflexion global mais il est convenu qu'une réflexion sur l'insertion d'aménagements cyclables devait être engagée sur ce tronçon également, d'autant plus que la voie est aujourd'hui surdimensionnée.

- *carrefour Mairie de Pantin :*

Ce carrefour devra effectivement être retravaillé afin d'améliorer le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, puisqu'il constitue aujourd'hui un point dur. Une attention devra toutefois être portée à la fluidité de la circulation des bus.

- *Entre Mairie de Pantin et rue Delizy :*

Seule une coupe présentant les intentions d'aménagements est présentée. Le projet étudié à ce stade prévoit un passage à 2x1 voie pour insérer des pistes cyclables protégées. Deux voies sont restituées à l'approche du carrefour de la Mairie afin de maintenir un fonctionnement correct du carrefour en heure de pointe. La restitution de ces deux voies n'obère pas la possibilité d'insérer un aménagement cyclable sécurisé de part et d'autre mais contraindra leur largeur à l'approche du carrefour.

Conformément aux recommandations d'usage, les quais bus seront aménagés de sorte que la piste cyclable passera derrière les abribus afin de sécuriser les cyclistes.

- *Entre rue Delizy et rue Cartier Bresson :*

Le problème de l'accès à la rue Cartier Bresson depuis le sud de la RD 115 est soulevé. Il est demandé par les associations l'insertion d'une piste bidirectionnelle sous le pont SNCF côté nord, à l'image de ce qui a été livré côté sud en 2017. Les contraintes sont explicitées : l'enjeu est également d'offrir un cheminement piéton confortable. Côté sud du pont, la piste bidirectionnelle existante nécessite des améliorations.

- ⇒ Le Département s'engage à étudier l'insertion d'une piste bidirectionnelle sur trottoir élargi.
- ⇒ Côté sud du pont, la bidirectionnelle sera reprise à son entrée, de sorte qu'il sera possible de la rejoindre depuis la Mairie sans emprunter le cheminement conçu « à la hollandaise » via la rue Delizy.

- *passage piéton et vélo au droit de Pantin logistique :*

La traversée vélo telle que conçue n'est pas encore satisfaisante. L'aménagement bidirectionnel existant côté sud est interrompu et l'aménagement cyclable n'est pas conçu de manière à offrir une traversée des cyclistes dans les meilleures conditions de confort et de visibilité.

- ⇒ Cette traversée sera retravaillée

- *Entre rue Cartier Bresson et rue Henri Gautier :*

Deux scénarii en réflexion sont évoqués :

Un scénario 1, présenté en séance, et qui prévoit l'insertion d'une voie verte le long du cimetière, séparée de la chaussée par une bande paysagère entre la rue Diderot et la rue Henri Gautier à Bobigny. La voie verte permet d'assurer le cheminement des cyclistes dans les deux sens de circulation. Ce scénario ne touche que de manière limitée au caractère routier de la voie puisqu'il prévoit 2 voies de circulation vers Paris et 1 voie de circulation vers Drancy (avec insertion d'une bande de stationnement côté commerces).

Le scénario 2, dont l'étude est moins avancée à ce jour, est plus ambitieux et prévoit, en complément de la voie verte, une piste cyclable unidirectionnelle de plus de 2m de large du côté sud de la voie, aménagée derrière la bande de service (stationnement, livraisons, stationnement vélo) et séparée de celle-ci par une zone tampon de 0,70m. Ainsi, dans le sens nord → sud, les cyclistes rouleraient dans la voie verte, et dans le sens sud → nord, ils pourraient emprunter la piste cyclable unidirectionnelle. Ce scénario induit une organisation de la circulation à 2x1 voie entre Pantin Logistique et la rue Henri Gautier.

L'ensemble des participants considère que cet aménagement est de meilleure qualité pour les cyclistes dans la mesure où il répond mieux à leur cheminement naturel, et notamment

dans le sens sud→ nord : l'aménagement de part et d'autre permet d'éviter de traverser deux fois la RD 115 pour rejoindre la voie verte et en ressortir ensuite.

Cependant, la mise en œuvre de ce deuxième scénario nécessite un positionnement politique affirmé sur la réduction de la capacité de trafic de la RD 115, et devra faire l'objet d'un arbitrage politique de la ville de Pantin.

Remarques concernant la voie verte :

Le choix de la voie verte est jugé intéressant par Paris en Selle sur ce site où la fréquentation piétonne est très faible.

Les associations font part de leurs craintes quant au matériau utilisé et indiquent que le stabilisé est à proscrire. Il est précisé que le matériau envisagé est un stabilisé renforcé (avec un liant dans les matériaux, et pas seulement un compactage mécanique). La fiche technique du produit est présentée.

- ⇒ Le Département va solliciter l'avis du réseau technique du Club des villes et territoires cyclables sur ce type de matériau et approfondir sa réflexion sur l'opportunité de son utilisation.

La mise en travaux de la voie verte entre la rue Diderot et Chemin des Vignes, élément invariant dans les deux scénarios étudiés, pourra intervenir dès mai 2019.

- *Entre rue Henri Gautier et carrefour RD 27 :*

Les pistes cyclables sont conçues sur trottoir sur ce tronçon faute d'emprise sur chaussée, car le maintien à 2x2 voies est nécessaire pour ne pas bloquer le carrefour RD 27/RD 115. Paris en Selle demande que les pistes soient décaissées de 5 cm par rapport au trottoir, et séparées du trottoir par une bordure chanfreinée.

- ⇒ Compte-tenu du nivellement existant, le décaissement de 5cm risque de générer des travaux trop lourds et trop coûteux. Sur ce tronçon, il faut considérer les aménagements comme transitoires. Des aménagements plus ambitieux pourront être conçus à l'avenir lorsque le niveau de trafic aura diminué. Cependant, le décaissement d'au moins 2cm peut être étudié. L'état d'avancement de l'étude (plans niveau esquisse en cours de dessin) ne permet pas encore d'apporter de réponses précises. Le Département indique que des plans devraient pouvoir être partagés avec les associations d'ici l'été 2019.

- *carrefour RD 27 :*

La suppression des by-pass prévue dans le programme d'aménagement est appréciée et constitue un premier pas vers un réaménagement de ce carrefour au caractère très routier. À l'ouest du carrefour, il est demandé d'inverser les cheminements piétons et vélo pour éviter les cisaillements.

- ⇒ L'inversion des cheminements pourra être étudiée.

- *Entre carrefour RD 27 et rue Abbé Pierre, et entre rue de la Purée et RD 986 :*

- ⇒ Le sujet du décaissement de la piste par rapport au trottoir sera également pris en compte dans l'étude

- *Entre carrefour rue de la purée et rue de Montfort :*

Le dimensionnement à 2m20 des pistes cyclables prévues au programme d'aménagement est apprécié, il se rapproche du standard revendiqué par les associations, notamment Paris en Selle. Une attention devra être portée aux dispositifs anti-intrusion de véhicules dans les pistes cyclables.

- ⇒ Dans un premier temps, il est proposé de ne pas prévoir de potelets ou de réduction de la largeur en entrée de piste, et d'observer comment l'aménagement vivra. Des dispositifs anti-intrusion pourront être rajoutés si besoin par la suite.

- *Giratoire RD 986 :*

Les esquisses présentées dans la présentation sont des études préliminaires et ne prennent donc pas en compte la signalisation lumineuse tricolore par exemple. Le dessin des aménagements cyclables sera précisé en phase esquisse et avant-projet.

⇒ **Pour le périmètre rue Henri Gautier – RD 986, les associations seront consultées à nouveau sur la base des plans actuellement en cours d'étude.**

- Entre RD 986 et rue de la Paix à Drancy :

[Post réunion] : l'exemple de bande cyclable décalée du stationnement illustré dans le document programme n'est pas adapté à la situation actuelle sur ce tronçon. La voie est moins large que dans l'exemple et des encoches de stationnement entre les arbres sont présentes. L'emprise n'est pas suffisante pour expérimenter des pistes cyclables derrière le stationnement avec zone neutralisée en marquage (type boulevard Arago), sauf à supprimer le terre-plein central (ce qui serait très coûteux étant donné qu'il est support de l'éclairage).

⇒ Dans un premier temps, il est donc proposé d'aménager des bandes cyclables en simple marquage, et de développer une solution plus ambitieuse à plus long terme.

Piste des berges du canal de l'Ourcq à Pantin et Bobigny :

Le projet de prolongement de la piste cyclable du canal de l'Ourcq et d'aménagement paysager sur le linéaire de berge compris entre l'emprise de la société ELIS à Pantin et celle du Technicentre Est Européen de la SNCF à Bobigny est présenté.

Le projet est bien accueilli et ne soulève pas de remarques particulières.

Les travaux sont envisagés à l'été 2019.

Autre points divers :

- Il est noté qu'il serait intéressant de développer des potelets réfléchissants en entrée et sorties de pistes bidirectionnelles pour éviter les intrusions (à la place des potelets classiques qui sont peu visibles la nuit).
- L'association Bovélo souhaiterait qu'un guide à la lecture des plans de voirie soit mis à la disposition des participants au comité vélo et suggère que les fédérations de cyclotourisme soient également conviées à ces comités.