

Contribution au projet d'extension du T3 à la porte Dauphine

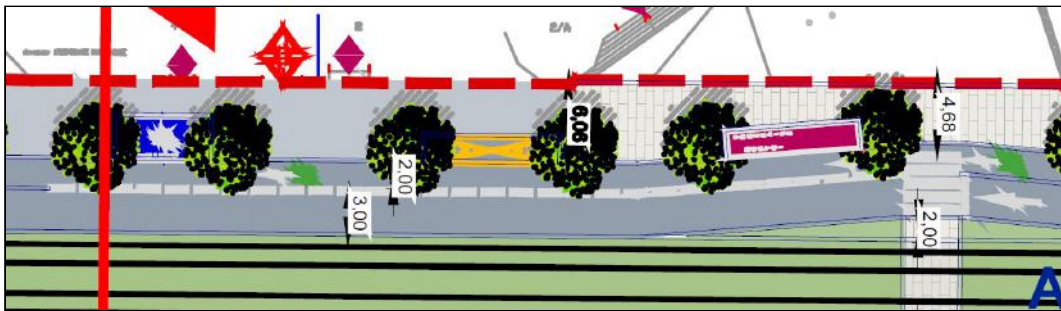
Résumé des demandes de Paris en Selle

- Des pistes implantées entre le trottoir et le stationnement / l'alignement d'arbres existant ou reconstitué, plutôt que sur la chaussée, afin de ne pas avoir une piste qui se transforme régulièrement en bande cyclable à cause du stationnement latéral (suppression du séparateur physique pour places de livraison, taxis, PMR, etc).
- Des largeurs confortables : $\geq 2,20$ m (2,00 m minimum, hors séparateur et hors caniveau si piste sur chaussée) pour des pistes unidirectionnelles et $\geq 3,50$ m pour des pistes bidirectionnelles.
- Des pistes sans interruption au droit des entrées charretières ou des croisements avec des petites rues (principe de trottoir traversant avec piste).
- Des girations adaptées à la physique d'un vélo : de 3 à 5 m pour les changements de direction de la piste et les débouchés et entrées de zone 30 à double-sens cyclable, plus de 10 m pour un cheminement cyclable linéaire.
- Des pistes cyclables différenciées des espaces piétons et non des zones piétonnes ouvertes aux vélos, notamment au niveau du pôle intermodal de la Porte Maillot.
- Des traversées cyclables de la plateforme tramway régulières, notamment au niveau des passages piétons afin de permettre l'accès aux rues transversales en double-sens cyclable.
- Un itinéraire continu en site propre, lisible, qui privilégie une piste bidirectionnelle à l'ouest de la plateforme tramway entre la porte Dauphine et le boulevard Pershing, notamment au niveau du boulevard Gouvion-Saint-Cyr.
- L'inclusion du rond-point du Maréchal Lattre de Tassigny dans le projet et sa sécurisation.
- La sécurisation de l'intersection Courcelles–Berthier–Gourgaud.
- Un accès cyclable depuis le Boulevard Mallarmé vers le boulevard de Reims et la rue Émile et Armand Massard.
- Une contre-allée d'au moins 4 m de large le long de l'avenue de l'Amiral Bruix.
- L'amorce de pistes cyclables sur le boulevard Lannes.

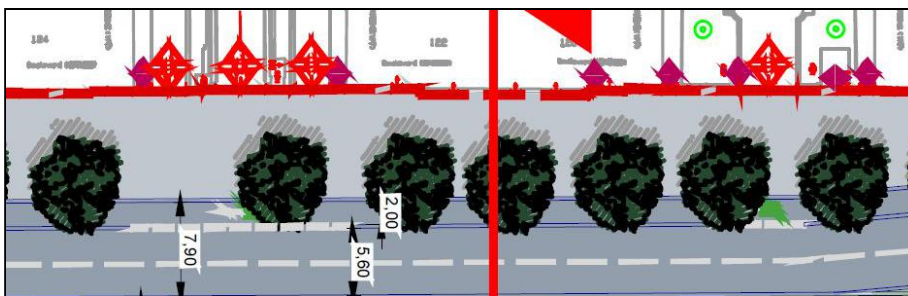
Principes généraux d'aménagement

Section courante : implantation de la piste entre le trottoir et les arbres/livraisons

La projet prévoit comme principe général d'avoir des pistes cyclables sur chaussée séparées des files de circulation générale par une bordure de 30 cm. Ce principe a pour défaut la transformation de la piste en simple bande cyclable dès lors qu'il y a des espaces de livraison ou de stationnement :



À ces nombreuses interruptions de la séparation physique s'ajoutent des interruptions au droit des entrées charretières :



Paris en Selle propose que la piste soit située entre le trottoir d'une part, et l'alignement d'arbres et les places de stationnement ou de livraison d'autre part, notamment quand l'alignement d'arbres existant n'est pas conservé. Cette implantation permettra de conserver la continuité de la piste cyclable. Exemple d'implantation aux Pays-Bas de la piste entre le trottoir et l'alignement d'arbres : cette configuration permet d'ajouter des espaces de livraison et des refuges piétons.

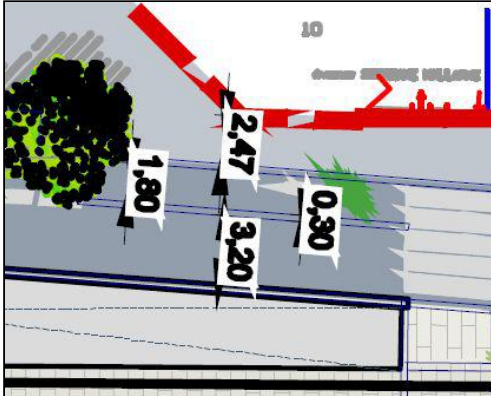


Dans cette configuration il convient de bien différencier l'espace des vélos et celui des piétons par une différence de niveau avec une bordure chanfreinée (< 30°) d'au moins 5 cm de haut. Voici un exemple de ce principe sur le boulevard de Bercy dans le 12ème :



Largeur des pistes unidirectionnelles

La largeur des pistes cyclables unidirectionnelles doit viser 2,20 m et ne jamais être inférieure à 2,00 m, qui est le minimum absolu pour que deux cyclistes puissent se doubler ou rouler à deux de front en toute sécurité. Une largeur de 1,80 m n'est pas acceptable car elle réduit de moitié le débit de la piste et empêche physiquement les cyclistes rapides de cohabiter avec des cyclistes plus lents.



Lorsque la piste est sur chaussée, il est indispensable que la piste et le caniveau soit d'un seul tenant pour éviter que la largeur circulaire ne soit amputée par le caniveau. Voici une illustration du problème et de la solution sur le quai François Mauriac dans le 13ème : au premier plan le caniveau est en asphalté et la bande en enrobé avec un seuil de raccord inconfortable entre les deux, au second plan la piste et le caniveau sont d'un seul tenant avec de l'enrobé.



Largeur des pistes bidirectionnelles

Les tronçons de pistes bidirectionnelles doivent être élargies à 3,50 m au lieu de 3,00 m ou 2,50 m (parfois même 2,00 m) pour permettre à deux vélos d'en croiser un troisième en toute sécurité. Comme pour les pistes unidirectionnelles, leur espace doit être différencié du trottoir par une différence de niveau avec une bordure chanfreinée de 5 cm de haut minimum. Voici un exemple dans le 13ème arrondissement :



Piste ininterrompue aux entrées charretières, petite rues transversales, passages piétons

La continuité de la piste et sa priorité sur les flux motorisés des entrées charretières ou des petites rues doit être clairement établie par l'aménagement : celui-ci doit matérialiser une intrusion des voitures dans les domaines cyclable et piéton non abaissés, plutôt que de suggérer une priorité des véhicules par un trottoir et une piste interrompues et ramenées au niveau de la chaussée.

Le trottoir traversant est une excellente façon de faire prévaloir la priorité effective des modes doux et d'apaiser les mouvements tournants. Voici un exemple à Amsterdam où il s'agit d'une configuration standard :



Pas de mixité piétons/vélo

Le projet prévoit de mélanger les flux vélos et piétons au niveau de la porte Maillot et du boulevard Flandrin. Ces situations sont d'expérience toujours problématiques pour les vélos et les piétons, surtout quand il s'agit de pôles d'échange importants avec des flux relativement massifs.

Pour éviter les conflits, il est indispensable de séparer les espaces et de prévoir une continuité de la piste cyclable. Les cyclistes gagnent un itinéraire continu et les piétons la tranquillité d'évoluer dans un espace sanctuarisé sans vélos.

C'est ce qui se passe par exemple à la gare centrale d'Amsterdam avec une piste au sein de l'espace piétonnier :



Nécessité d'un site propre lisible et confortable pour les vélos pour le transit

Il est très important que les flux principaux vélo de transit disposent d'un itinéraire en site propre lisible et confortable. Les autres solutions envisagées (contre-allées, zone 30, zone de rencontre...) ne servent qu'à une desserte locale ou une sortie du flux principal.

Traitements des carrefours

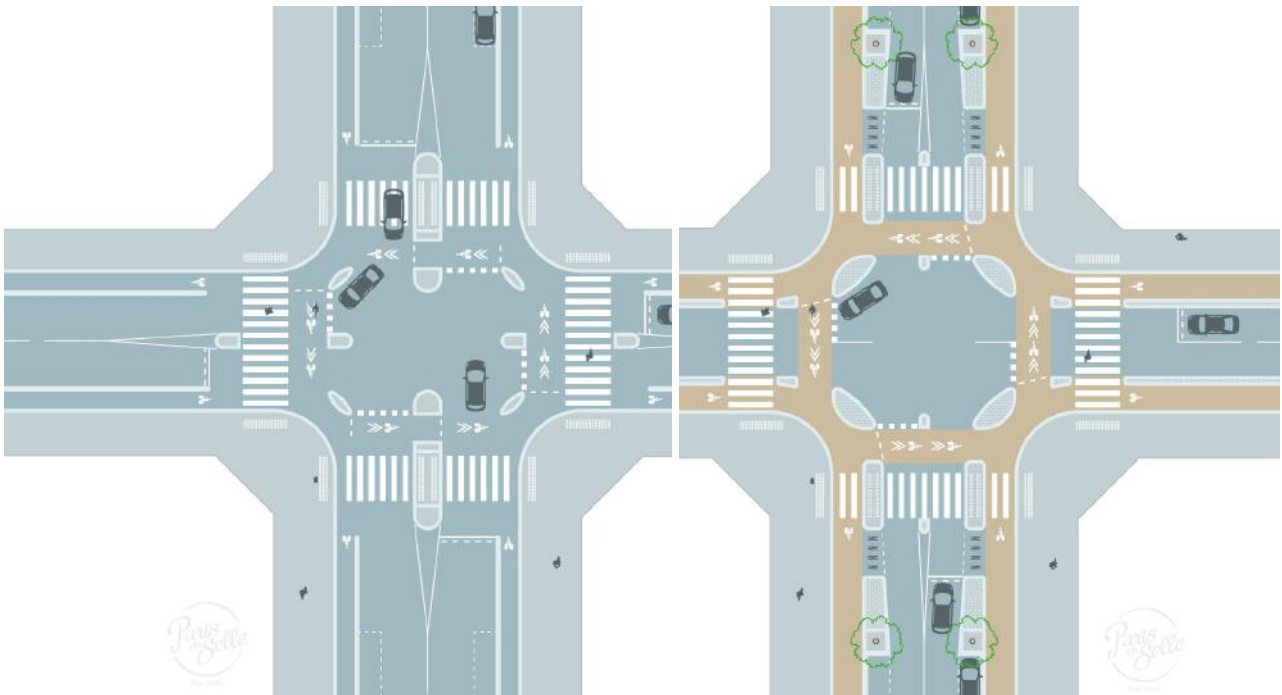
Le projet ne hiérarchise pas suffisamment les carrefours.

Les croisements de rues de desserte locale (en principe en zone 30) ne doivent pas faire l'objet du même traitement que les croisements d'axes majeurs. Ces petites rues (Bourdais, Roll, Flachat, Senlis, Massard, Samain, etc.) doivent faire l'objet d'un traitement qualitatif avec un trottoir et une piste traversantes qui assure la priorité des modes actifs.



Pour les carrefours plus importants, les cyclistes ont besoin d'une meilleure sécurisation. La meilleure façon de procéder est d'avoir un aménagement cyclable à la hollandaise.

Voici deux schémas illustratifs de ce type de carrefour :



Et un exemple réel à Utrecht (avec également des trottoirs traversants et semi-impasses) :



Traversée des rails

Paris en Selle rappelle que les études montrent un risque de chute nulle pour un croisement entre 60° et 90° entre les rails et l'itinéraire cyclable. Le risque de chute est très faible pour un croisement entre 60° et 30°. Il devient important à moins de 30°. Il est donc indispensable qu'aucune trajectoire cyclable ne croise des rails avec un tel angle.

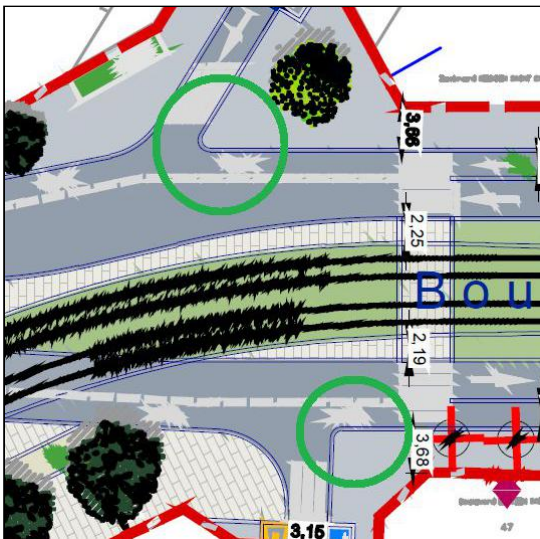
Maillage et traversée de la plateforme tramway

Beaucoup de traversées sont uniquement réservées aux piétons alors qu'elles intéressent fortement les cyclistes, d'autant que ces derniers ont accès aux rues à double-sens cyclable.

Paris en Selle souhaite que les passages piétons qui traversent la plateforme du tramway soient doublés d'une traversée cyclable.

Débouché en entrée des double-sens cyclables

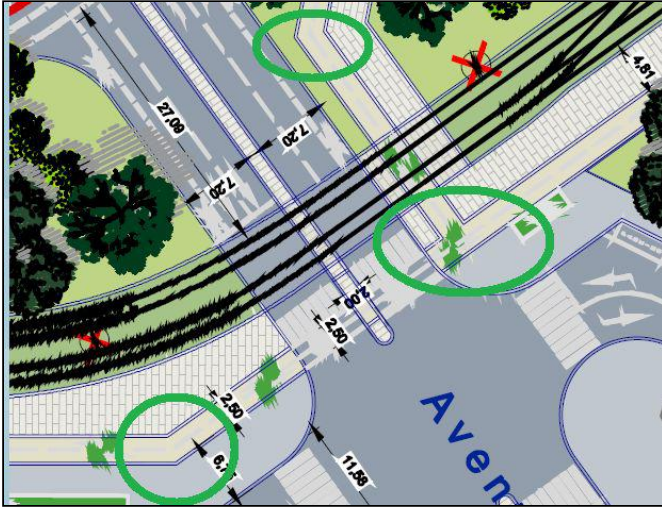
Les débouchés et l'entrée des double-sens cyclables n'ont pas été pris en compte dans la géométrie. Un rayon de giration compris entre 3 et 5 m est indispensable pour la circulation des vélos. Exemple :



Girations des pistes

Les girations à 90° doivent toutes être remplacées par des girations compatibles avec la circulation de vélos à au moins 15 km/h. Pour cela il convient d'avoir des rayons de girations entre 3 et 5 m.

Pour les girations qui ne correspondent pas à un changement de direction, le rayon doit être encore plus important, de l'ordre de 10 à 15 m, afin de ne pas contraindre inutilement la circulation cyclable. Il nous semble pertinent de concevoir l'infrastructure pour une vitesse cible.

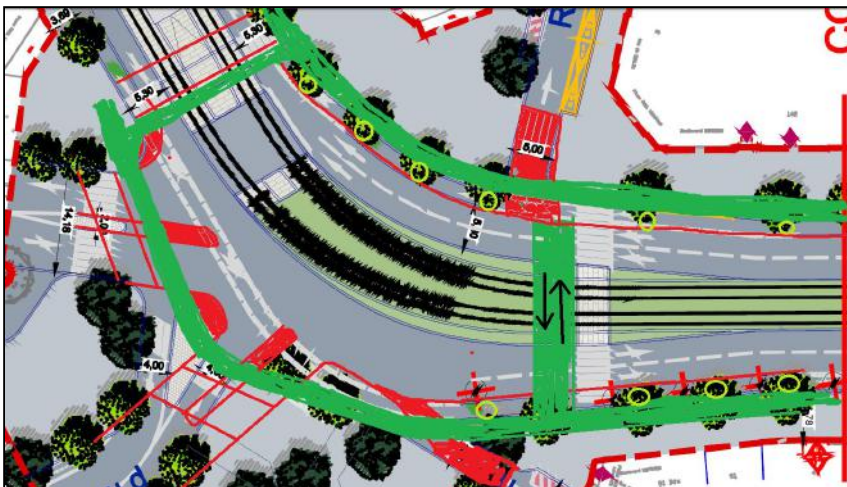


Secteurs particuliers

Croisement Courcelles–Berthier–Gourgaud

La continuité cyclable se fait au moyen d'une longue bande cyclable soumise à divers mouvements tournants motorisés. Cette trajectoire s'annonce dangereuse et anxieuse.

Il nous apparaît judicieux de rapprocher le débouché de la rue Gourgaud de celui de la rue Flachat et de tracer une piste cyclable sécurisée qui favorise les croisements sans angle mort et avec un trottoir traversant pour la rue Flachat.





Boulevard de Reims

Aucune continuité cyclable n'est prévue pour permettre aux cyclistes de continuer tout droit depuis le Boulevard Mallarmé vers le Boulevard de Reims ou la rue Émile et Armand Massard.

Continuité cyclable Gouvion-Saint-Cyr

Le projet prévoit un itinéraire très peu lisible sur Gouvion-Saint-Cyr entre le boulevard Pershing et la porte Maillot :

- entre le boulevard Pershing et l'avenue des Ternes, il est prévu une piste bidirectionnelle de 3,00 m à l'est de la plateforme tramway, qui se transforme en zone de rencontre au débouché de Ruhmkorff vers l'avenue des Ternes,
- entre l'avenue des Ternes et la porte Maillot, il est prévu une piste bidirectionnelle de 2,50 m à l'ouest de la plateforme tramway et une zone 30 avec double-sens cyclable à l'est.

Ce patchwork sans continuité présente un risque fort de conflits entre piétons et cyclistes.

Paris en Selle propose de réserver aux cyclistes un cheminement cyclable simple et confortable intégralement en site propre. Les contraintes de connexion à porte Maillot et surtout à Pershing poussent à créer cet itinéraire à l'ouest de la plateforme tramway avec une piste bidirectionnelle de 3,50 m de large.

Sur le tronçon Pershing–Ternes de 27,40 m de large, il suffit de décaler la plateforme tramway pour insérer une piste bidirectionnelle de 3,50 m de large à l'ouest de la plateforme et non à l'est. Cela implique simplement de revoir l'alignement d'arbres (6 arbres supprimés en plus des 10 déjà supprimés dans le projet) au niveau de la station tramway pour assurer le débouché de la rue Ruhmkorff vers l'avenue des Ternes.

Voici une proposition de coupe (Co8B) :



Pour le tronçon Ternes–Maillot, il convient d’élargir à 3,50 m la bidirectionnelle prévue côté ouest qui fait entre 2,00 et 2,50 m dans le projet.

Pour cela il est possible de réduire les surlargeurs de la plateforme tramway de 1,50 m à des bordures de 0,50 m. Ceci permettrait de gagner 2,00 m qui pourront être redistribués aux trottoirs et à la piste.

Porte Maillot

Le projet prévoit une zone piétonne pour l’intermodalité avec la gare RER C, l’arrêt de tramway et la gare RER E. Le projet prévoit que les flux vélos circulent dans la zone piétonne.

Cette mixité n’est pas souhaitable en termes de conflits d’usages. L’expérience d’autres pôles d’échange, notamment celui de la porte de Choisy, montre que l’absence d’aménagement cyclable distinct des cheminements piétons ne fonctionne pas.

Paris en Selle demande qu’une continuité de la piste cyclable à l’ouest de la plateforme tramway, dans la continuité des aménagements du boulevard Gouvion Saint-Cyr d’une part et du boulevard de l’amiral Bruix soit créée.

Rond-point du Maréchal de Lattre de Tassigny (Porte Dauphine)

L’aménagement proposé conserve le principe actuel d’une bande cyclable très insécurisante en anneau autour du rond-point, et ajoute une piste bidirectionnelle au sud rejoignant le boulevard

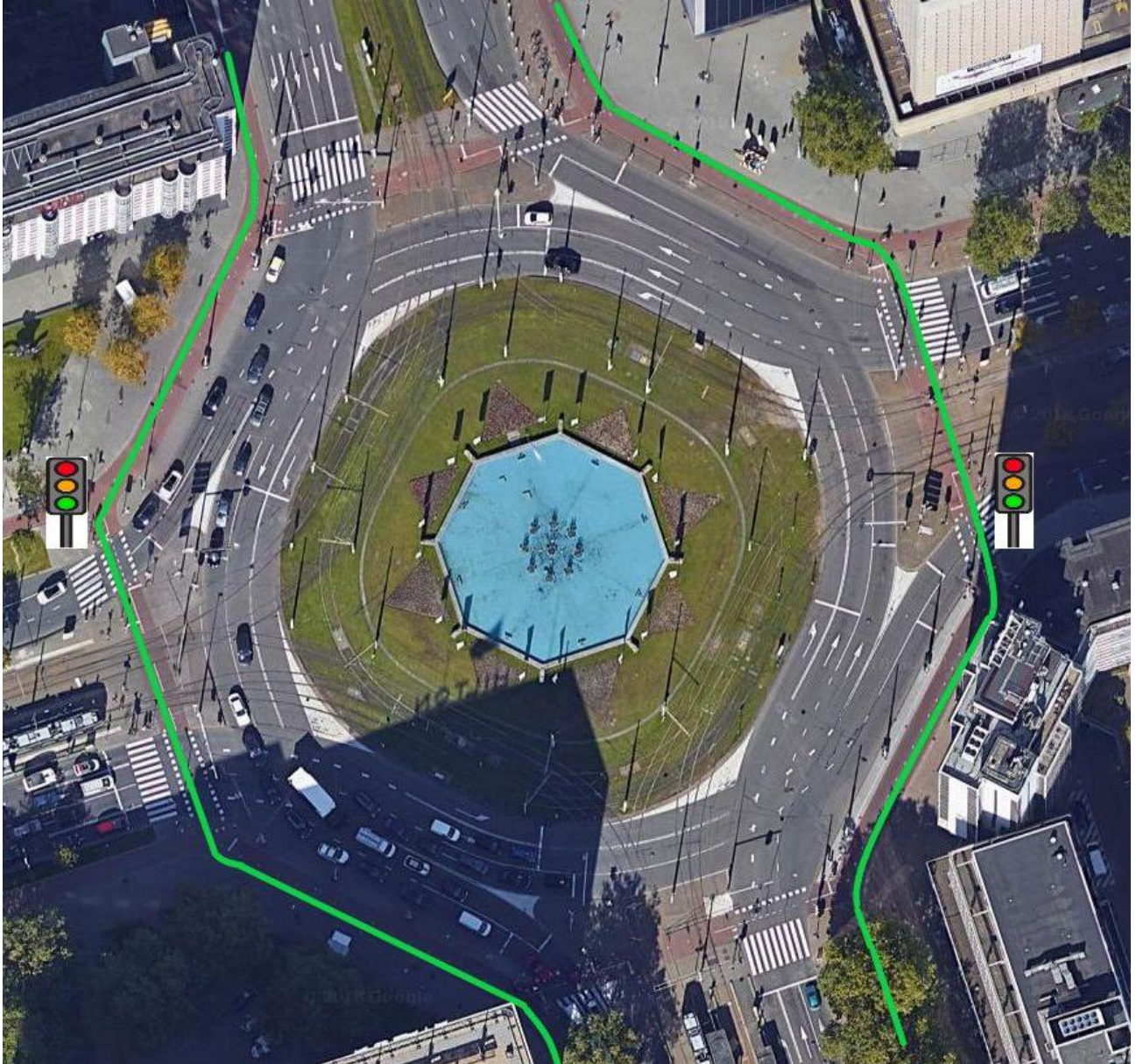
Lannes. Cette double approche génère un risque critique : elle implique un cheminement direct mais très dangereux avec la bande cyclable dans l'anneau routier, et un cheminement très inefficace mais sécurisé avec la piste qui multiplie les détours au sud.

Paris en Selle demande qu'une piste cyclable bidirectionnelle large soit créée en ceinturage du rond point sur le modèle du projet de la place d'Italie, mais avec des espaces tampon encore plus généreux afin d'avoir des croisements à angle droit entre la piste et les chaussées d'accès au rond-point.

Projet place d'Italie :

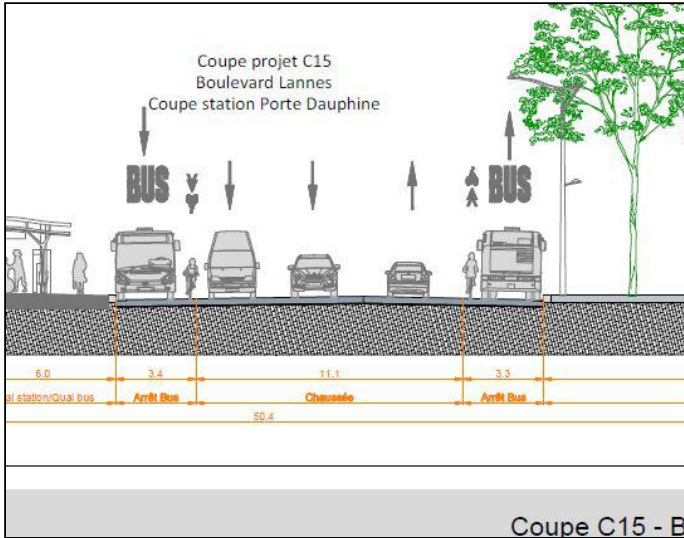


Principe d'un giratoire sécurisé aux Pays-bas (Hofplein à Rotterdam) :



Boulevard Lannes

Aucun aménagement cyclable n'est prévu, avec une circulation des vélos prévue entre les bus à l'arrêt et la circulation générale :



Ce projet n'est pas acceptable et Paris en Selle demande la création de pistes cyclables en site propre comme sur le reste du projet. Le fait que ce boulevard ne soit pas repensé entièrement n'empêche pas de prévoir des amorces de pistes cyclables dès aujourd'hui.

Traitement des contre-allées Amiral Bruix

La contre-allée étant à desserte locale mais accueillant un trafic cycliste dans les deux sens, elle doit être suffisamment large pour que les croisements à contre-sens s'effectuent de façon confortable. Une chaussée large d'au moins 4,00 m est nécessaire à cet effet.

Les sections à 3,00 m avec stationnement bilatéral ne permettent pas un double-sens cyclable confortable. Il est nécessaire de supprimer un côté de stationnement.

