

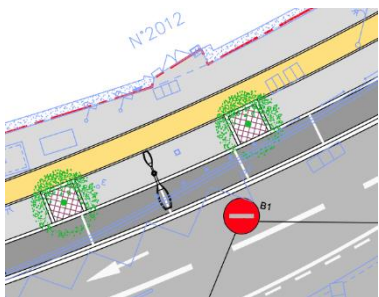
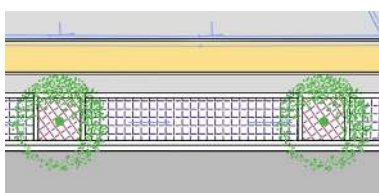
Proposition d'améliorations du projet D910 Sèvres Chaville

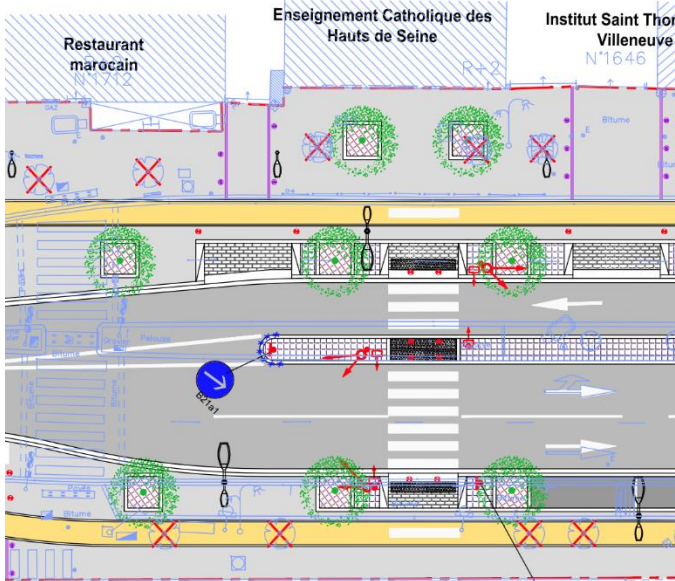
par le Collectif Vélo Île-de-France et l'association La Ville à Vélo

Ce document a pour vocation d'améliorer le projet de la D910 à Sèvres et à Chaville, dans le cadre contraint de la déclaration d'utilité publique, qui fige déjà l'essentiel du projet.

Largeurs

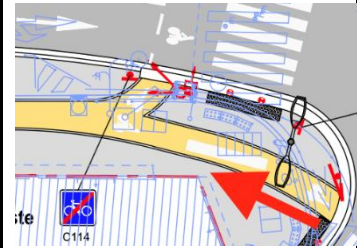
Il s'agit d'identifier les marges de manœuvre possibles pour pouvoir se rapprocher autant que possible des standards du Cerema (2 m), et même du RER V (entre 2,20 et 2,50 m). Voici quelques cas où il nous semble possible de gagner en largeur :

Cas	(Plan) Solution possible
	<p>(0.1) Décaler les arbres pour les placer entre les places de stationnement</p>
	<p>(1.1) Réduire l'espace tampon antiemportérage (passe-pied) : 50 cm suffisent.</p>

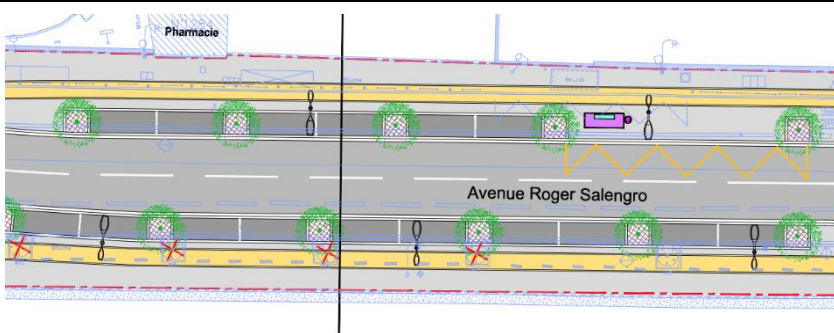


(1.1) **Supprimer le terre-plein central**, en décalant le passage piéton vers l'ouest, là où il n'y a que 2x1 voies à traverser.

Note : les 2 voies sont extrêmement problématiques ici. Elles conduisent à des largeurs piétonnes qui semblent en dessous des minimums légaux d'accessibilité :

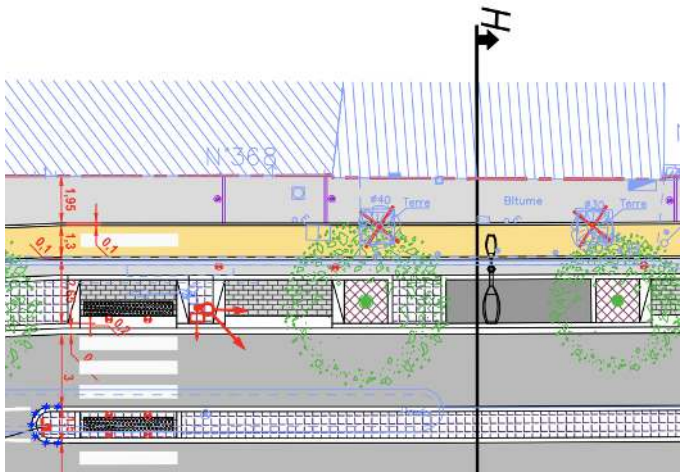


Suggestion : **ne pas planter les arbres sur le flanc sud** (7 arbres). Ainsi, l'espace pourra être reconfiguré dans quelques années, si la baisse continue du trafic se confirme et autorise le fonctionnement à une seule voie.



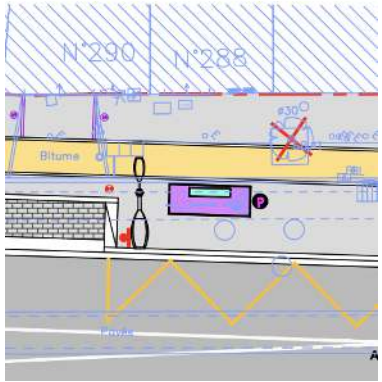
(1.2) **Renoncer au stationnement nord**, qui n'existe pas aujourd'hui.

Suspendre la plantation des arbres, afin de se laisser la possibilité de reconfigurer ce tronçon ?

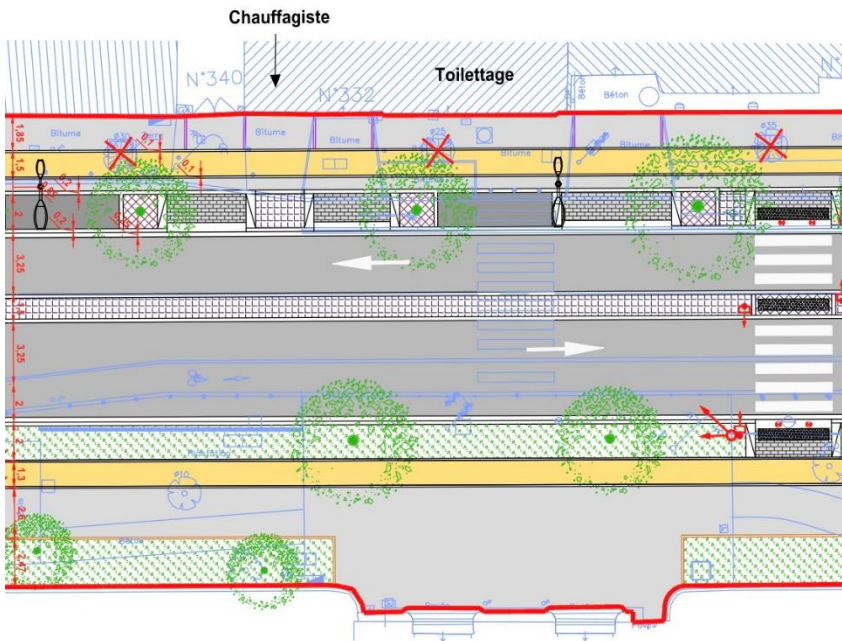


(3.1) **Renoncer au terre-plein central en section courante**, et rapprocher les deux voies de circulation.

Aux passages piétons, le refuge central peut être conservé si besoin, et la place nécessaire, récupérée sur le refuge entre piste et chaussée, qui n'a pas besoin d'être aussi large.



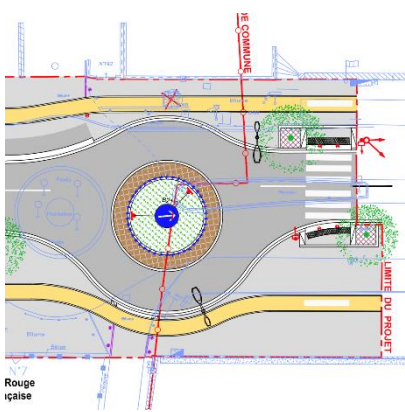
(3.1) **Rapprocher l'abribus vers la chaussée.**



(3.1) La variante avec surlargeur devant l'école ayant été privilégiée par rapport au projet sans surlargeur, nous proposons ici de **surseoir à la plantation des 4 arbres** (2 visibles sur l'extrait).

En effet, il est assez probable que cette surlargeur, assez irrationnelle et dangereuse devant une école élémentaire, finisse par disparaître à court ou moyen terme. Les arbres pourront alors être plantés à ce moment-là, sur la largeur gagnée.

Groupe Scolaire Ferdinand BUISSON

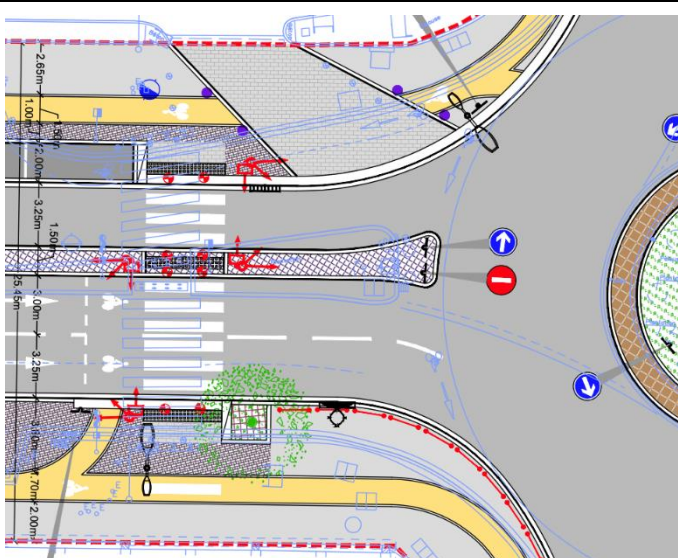


(3.2) Rondpoint à deux branches : nécessaire ?



(4.2) **Inverser piste et voie plantée** pour ne pas séparer les cheminements piétons en deux avec la piste au milieu.

Renoncer à l'espace perdu entre la voie plantée et la piste.



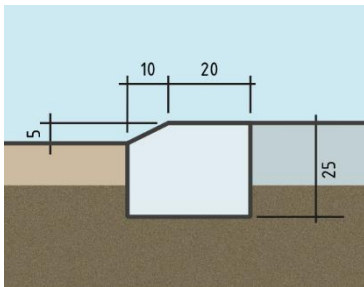
(5.2) Comme pour la planche 3.1, **renoncer au terre-plein central**, sauf éventuellement pour le passage piéton, où l'on peut garder un refuge central et réduire les refuges latéraux.

Note : il serait logique d'inverser le passage piéton et l'entrée charretière en haut du plan, ce qui serait nécessaire également pour la traversée des vélos (voir le paragraphe sur les intersections majeures).

Séparation avec les piétons

Afin de prévenir au mieux les conflits entre piétons et vélos, caractéristique des pistes dites « sur trottoir » (et constaté sur les autres pistes du même genre dans le département, par exemple sur la D920 sud), la technique la plus efficace consiste à créer une **différence de niveau** entre la partie piétonne et la partie cyclable.

Pour être effective, cette différence doit être d'**au moins 5 cm**. Nous proposons en outre que la bordure de la piste soit **chanfreinée**, afin de maximiser la largeur roulable de la piste, en évitant l'« effet paroi » (éloignement conscient ou inconscient de tout élément haut en bord de piste, de la part des usagers). Afin d'éliminer tout risque de chute, la pente proposée pour ce chanfrein est de 50 % (rapport 1/2).



Exemple de bordure chanfreinée possible (30 cm de large)



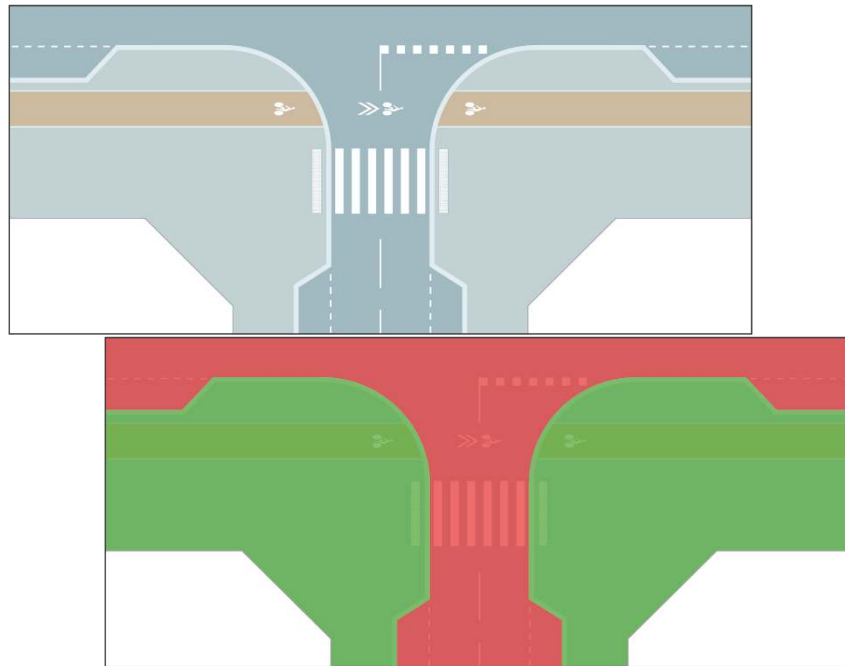
Faubourg-Saint-Antoine : bordure de 20 cm de large, chanfreinée à 1/4 (à gauche)

Afin d'être compatible avec les personnes à mobilité réduite, nous proposons de remettre la piste à niveau (ou de créer des abaissés de trottoir) à toutes les traversées : passages piétons, accès aux quais de débarquement des bus, accès aux places handicapés, etc.

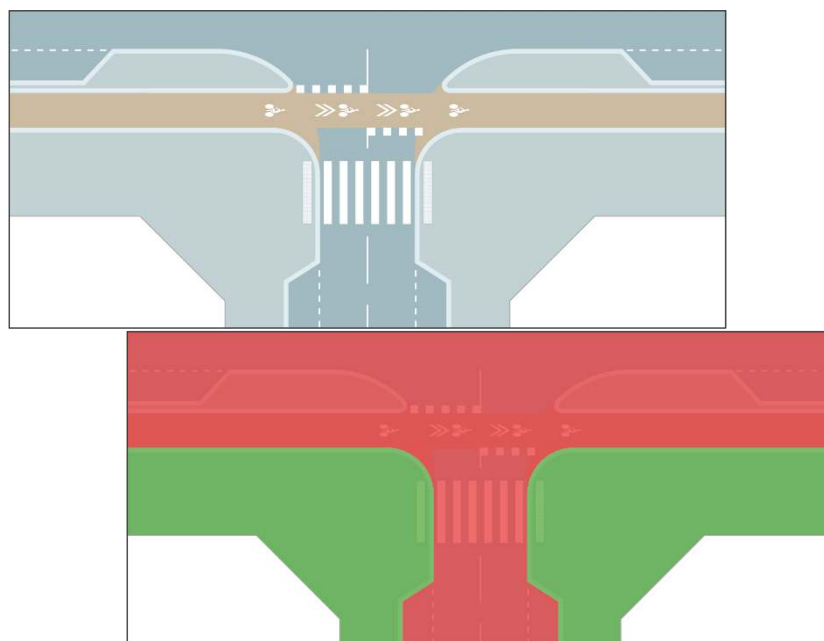
Lisibilité des espaces

Un autre élément pouvant grandement améliorer la perception de l'espace cyclable par les piétons, est de travailler sur la **délimitation** de chacun des espaces. L'espace piéton est en effet intuitivement perçu comme allant **du bâti à la bordure large**. Les bordurettes étroites n'ont pas cet effet de marquage de la fin de l'espace piéton.

Ainsi, un aménagement aménagé comme suit à gauche, sera intuitivement perçu comme suit à droite :



Inversement, un aménagement aménagé comme suit à gauche, sera intuitivement perçu comme suit à droite :



Afin de renforcer encore cette lisibilité, nous suggérons d'offrir un **revêtement différent** entre la partie ouvertement destinée aux piétons, entre le bâti et la piste, et l'espace tampon, constituant plutôt une bande multifonctionnelle, entre la piste et la circulation motorisée.



Rotterdam : espace tampon enherbé

Par ailleurs, afin de renforcer la crédibilité de l'espace piéton par rapport à l'espace tampon, il nous semble qu'il faut autant que possible **éviter que l'espace tampon soit plus large que l'espace piéton**. Ainsi, dans l'exemple suivant (dû à une contre-allée particulièrement large), il est très probable que la piste soit perçue comme « un espace au milieu d'un trottoir » plutôt que comme une chaussée entre un espace tampon et un trottoir, en raison d'un espace tampon de largeur démesurée, quand bien même toutes les précautions suggérées ci-dessus seraient prises.

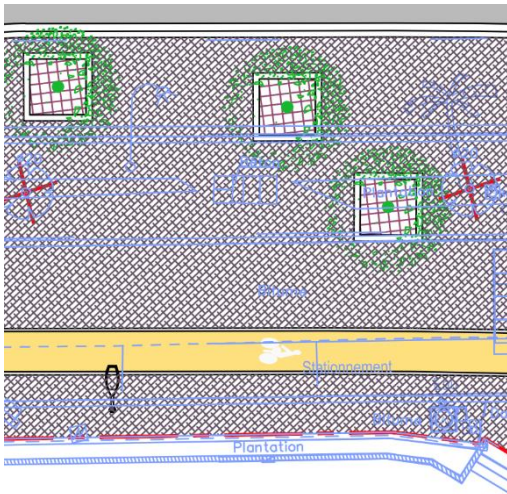


Planche 2.1 au niveau du 961

Enfin, considérant qu'il n'est pas suffisamment perceptible pour le piéton d'avoir des espaces partagés, où il se sent chez lui et où il se fait surprendre par des cyclistes auxquels il ne s'attendait pas, et que ces espaces sont donc particulièrement mal vécus, nous proposons de maintenir la continuité de la piste aux traversées piétonnes, avec matérialisation d'un passage piéton complet et réglementaire, en lieu et place des interruptions projetées.

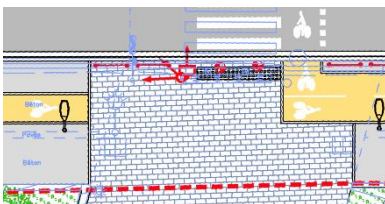


Planche 6.1 au niveau du collège de Sèvres

Traversées des fils d'eau

La traversée des fils d'eau est un point à particulièrement surveiller de près. En effet, ces franchissements sont presque toujours réalisés avec des **ressauts**, très inconfortables et **dissuasifs** pour la pratique quotidienne.



Le franchissement se doit d'être **parfaitement à niveau** (vue à 0).

La meilleure façon d'y parvenir est de réaliser une jonction d'enrobé à enrobé (*même entre enrobés de couleur différente*: on le fait pour les voies BHNS), sans bordure :

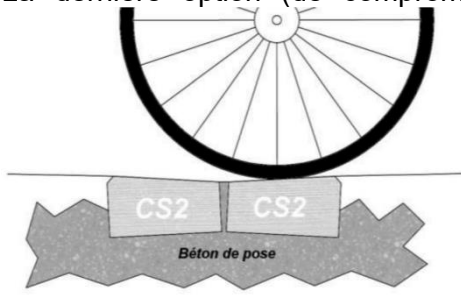




Sinon, il faut s'assurer que la bordure soit parfaitement à niveau (« **bordures noyées** » / « **vues** » / « **arasées** »):



La dernière option (de compromis) est de combiner avec soin deux bordures CS2 :



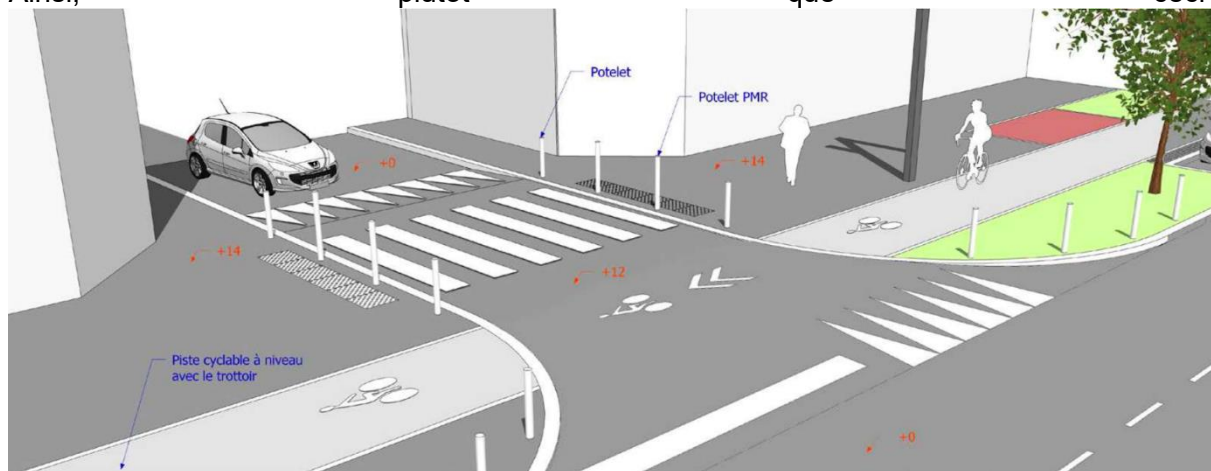
Contre-allées

<COMPLÉTER>

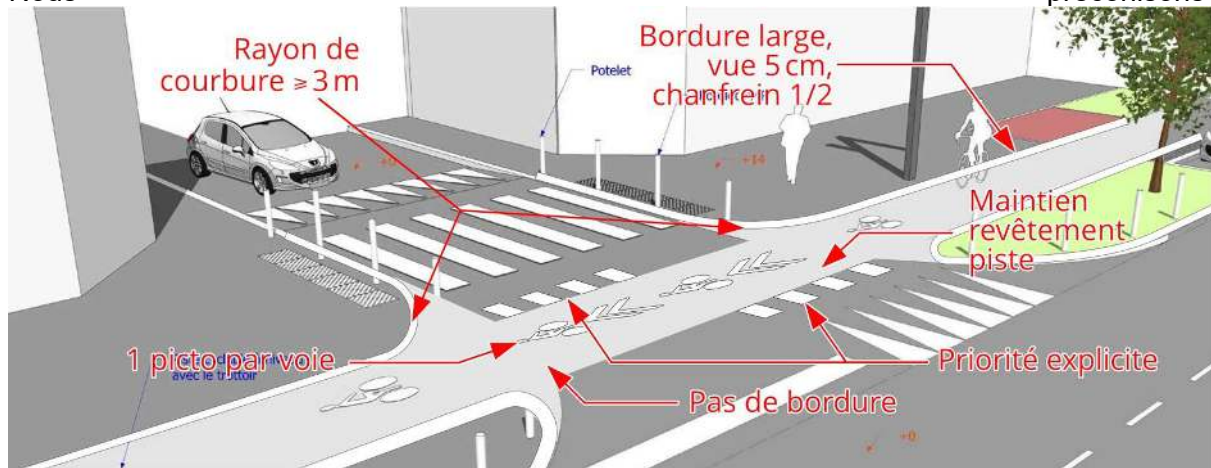
Intersections mineures et explicitation du régime de priorité

Aux intersections avec les rues d'usage local dans la hiérarchie routière, il est important que le vélo circulant sur l'axe de la D910 bénéficie de la même priorité que les véhicules motorisés sur ce même axe. Or, en l'absence de régime explicite, *c'est la priorité à droite qui s'applique*. Celle-ci est peu logique, et confuse pour l'ensemble des usagers. Pour cette raison, il est important d'**expliciter le régime de priorité**, en donnant la priorité aux cyclistes, et en matérialisant un cédez-le-passage pour les véhicules venant de la rue sécante. En outre, l'aménagement devrait suggérer visuellement le même régime de priorité que le régime réglementaire ; ainsi, il serait logique de maintenir le revêtement de la piste aux intersections à priorité vélo, et de ne pas l'interrompre par des bordures de trottoir.

Ainsi, plutôt que ceci :

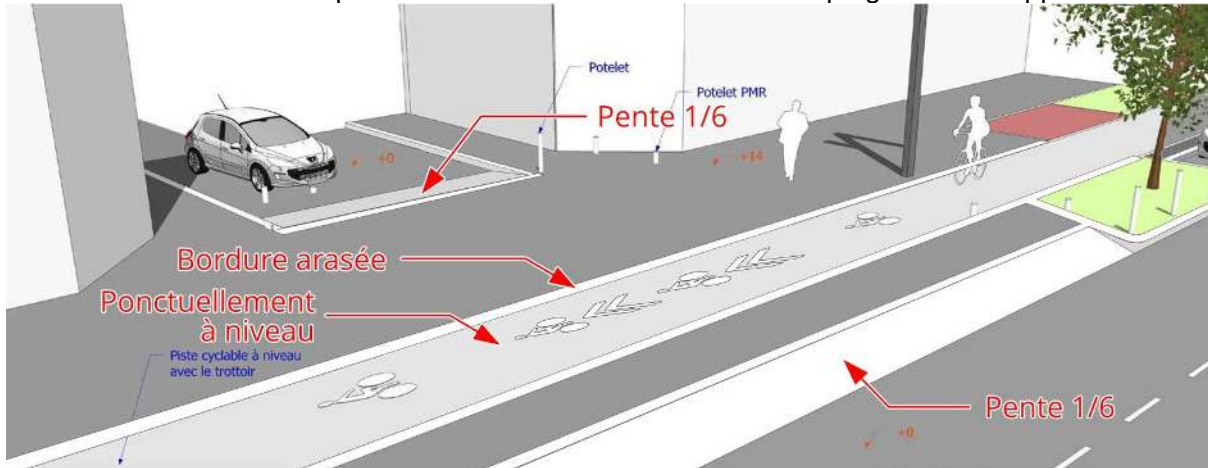


Nous préconisons :



Un dispositif combinant à la fois la clarté visuelle de la priorité suggérée, et la priorité réglementaire effective, est le **trottoir-piste traversant**. Il s'agit d'inverser la logique, en **maintenant les continuités de la piste et du trottoir plutôt que celle de la chaussée** qui croise. Le code de la route précise clairement que les véhicules traversant un trottoir doivent céder la priorité à tous les autres usagers, ce dispositif présente donc l'avantage de ne pas

nécessiter de panneaux et de marquages supplémentaires.



Intersections majeures

<Pavé des gardes>

Arrivée pont de Sèvres

Préserver l'avenir