

Affiliée aux associations  
 Droits du Piéton,  
 Fédération des Usagers de la Bicyclette,  
 Rue de l'Avenir.  
 Présidente : Maryvonne Mateu  
 7 ter rue Gabriel Vervant  
 91090 Lisses  
 01 60 86 92 92 / 06 89 35 34 93  
[maryvonne.mateu@gmail.com](mailto:maryvonne.mateu@gmail.com)

Affiliée à la Fédération Française de Cyclotourisme  
 Comité Départemental de l'Essonne CODEP 91  
<http://www.amicalecycloenart.fr>

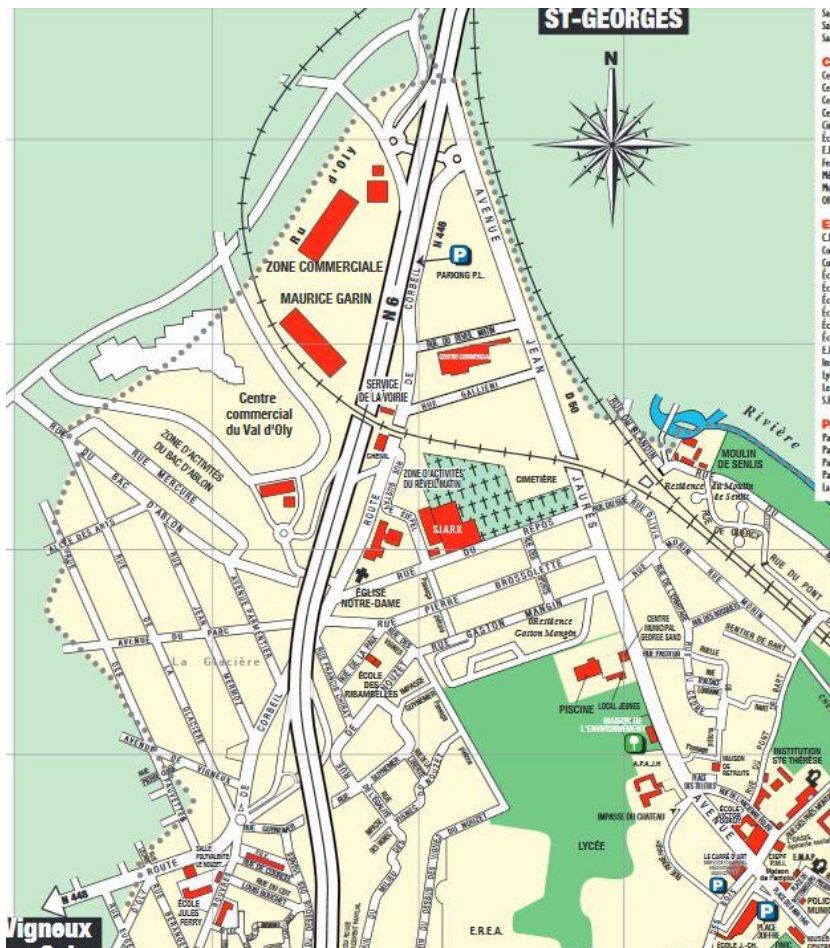
Avril 2016

## Avis sur le projet de requalification de la RD 448 Route de Corbeil à Montgeron

La présente contribution de la FCDE a été élaborée suite aux deux présentations du projet par les services du Conseil Départemental le 24 mars 2016 et en mairie de Montgeron le 12 avril 2016 et après avoir pris l'avis des membres des associations les plus concernés. L'accent est mis sur la phase 1 des travaux qui doivent commencer avant l'été 2016.

La FCDE remercie le Conseil Départemental de ces présentations et souhaite apporter par la présente contribution des amendements positifs au projet dans le respect des objectifs partagés.

### Des objectifs partagés



Entre ses deux échangeurs avec la voie rapide RN 6 (Réveil Matin au Nord et rue du Repos au sud), la RD 448 route de Corbeil à Montgeron traverse une zone marquée par des activités industrielles et commerciales et de nombreuses parcelles non construites ou en mutation, notamment dans la bande de terrain coincée entre la RN 6 en talus et la RD 448. Elle supporte un trafic modéré (8220 uvp/h dont 4,3% de Poids-lourds en 2013). L'emprise de voirie est rétrécie sous le pont rail SNCF à une largeur de 7 mètres en pied de voute ; elle est affectée à une voie de circulation dans chaque sens, les trottoirs y étant réduits à de simples chasse-roues. Par ailleurs, la bretelle de sortie de la RN 6 venant du sud présente des défauts de conception qui

gênent son débouché sur la RD 448 : giration des poids-lourds difficile, STOP pour les véhicules tournant à gauche vers le nord, manque de visibilité. Pour autant, elle ne produit pas de remontée de file d'attente ni sur la RN 6, ni sur la RD 448. Le projet est néanmoins l'occasion de corriger ces défauts, en conformité avec les instructions de conception des voiries rapides urbaines. L'hypothèse d'implanter le siège de l'hôtel de la nouvelle agglomération au sud de cette bretelle est à l'étude, avec un parking possible en face sur le terrain occupé par une école de conduite, en bas du talus de la RD 448.

**L'objectif général de l'opération consiste à renforcer ou restaurer le caractère urbain de la « route » de Corbeil pour qu'elle assure toutes les fonctions d'une « rue », notamment en réduisant la prépondérance accordée aujourd'hui aux déplacements motorisés individuels au profit des modes alternatifs.**

## **Les principes de l'aménagement proposé par le Département en accord avec la municipalité de Montgeron.**

Telle qu'elle nous a été présentée lors des deux réunions, la solution d'aménagement adopte les principes suivants :

1. Réduction de la chaussée sous le pont rail à une seule voie de circulation motorisée par la mise en place d'un alternat contrôlé par feux.
2. Reprise de la courbe de la bretelle de sortie de la RN 6 pour permettre la giration des poids lourds et réduire progressivement la vitesse à l'arrivée sur la RD 448 à 30 km/h.
3. Condamnation de la sortie de la RN 6 en tourne-à gauche, le mouvement pouvant être assuré par la sortie précédente au sud ou par demi-tour sur le giratoire d'AUCHAN
4. Prolongement de celle-ci par une voie d'insertion le long de la RD 448 permettant aux véhicules de reprendre de la vitesse en se déportant à gauche sur la RD.
5. Réduction de la chaussée motorisée de part et d'autre du pont rail à six mètres (une voie de trois mètres par sens).
6. Mise en place d'un aménagement cyclable bidirectionnel alternativement à l'ouest et à l'est avec double traversée de la RD par les cyclistes ; cet aménagement est séparé de la chaussée mais au niveau du trottoir voire confondu avec le trottoir.
7. Absence de trottoir sur le côté ouest de la RD 448, côté RN6.

## **Les points d'accord et de désaccord**

1. Nous approuvons la mise en place d'un alternat sous le pont rail ;
2. Nous approuvons la reprise de la courbe de la bretelle de sortie de la RN 6 pour faciliter la giration des poids-lourds et faire baisser progressivement la vitesse des véhicules à 30 km/h. Cela correspond bien à la recommandation de l'Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Voies Rapides Urbaines (ICTAVRU) : « La nature et le caractère du point d'échanges doivent permettre à l'utilisateur d'adapter son comportement dans la zone de transition entre la voie rapide urbaine et la voirie traditionnelle ».
3. Nous n'avons pas d'avis sur la condamnation de la sortie de cette bretelle en tourne-à-gauche ; nous craignons seulement que les véhicules qui effectuent ce mouvement ne viennent surcharger le trafic routier dans la section entre la bretelle et le giratoire du Réveil Matin ainsi que l'anneau du giratoire.
4. **Nous sommes totalement opposés au prolongement de cette bretelle de sortie de la RN 6 par une voie d'insertion latérale à la RD 448** : une telle voie d'insertion correspond aux mesures préconisées dans l'ICTAVRU pour aménager une entrée dans une voie rapide urbaine de façon à permettre aux véhicules d'atteindre la vitesse du flux de la voie de droite de la VRU pour s'insérer de façon sûre dans les créneaux du flux de la voie de droite. En raccordement d'une voie locale ouverte à tous les modes de déplacements, cette voie d'insertion présente les défauts majeurs suivants :

- Elle oblige les automobilistes à guetter les créneaux d'insertion dans leur rétroviseur ou dans leur angle mort gauche et détourne leur regard des dangers à l'aval, notamment la traversée de piétons sur le passage aménagé au droit des arrêts de bus ; passage qui pourrait donner accès à un futur parc de stationnement pour l'éventuel hôtel de la nouvelle agglomération
- Elle interdit tout accès à de futures constructions sur le terrain riverain.
- Elle rend périlleuse l'entrecroisement avec un trottoir ou une piste cyclable séparée de la chaussée. C'est ce qui justifie que le projet ne comporte pas de trottoir de ce côté et que l'aménagement cyclable change de côté, conduisant les cyclistes à traverser deux fois la RD 448.

5. **Nous sommes contre tout aménagement invitant les cyclistes à circuler sur les cheminements piétonniers.** Le Code de la Route ne le prévoit pas (c'est donc interdit) et les jurisprudences s'accroissent contre cette négation des droits des piétons à disposer d'un trottoir conforme aux règles et normes d'accessibilité dès lors qu'un accès riverain existe. **Un trottoir est nécessairement « affecté » aux piétons** c'est-à-dire qu'il ne peut être emprunté que par les piétons ou assimilés (ex : fauteuil roulant) ou les enfants de moins de 8 ans circulant à l'allure du pas. **Un trottoir doit être distinct de la chaussée**, c'est-à-dire repérable à la canne et par un chien guide d'aveugle. Un simple contraste de couleur de revêtement ou un marquage ne suffisent pas.
6. **Nous sommes très hostiles à un itinéraire cyclable qui invite les cyclistes à traverser deux fois la RD 448 :** nous savons que la plupart préféreront cohabiter sur la chaussée avec les véhicules motorisés ; nous savons aussi qu'un tel dispositif dissuadera les moins aguerris de la pratique de la bicyclette.
7. Nous sommes inquiets que le projet interdise la réalisation d'un trottoir du côté de la RD 448, amené à se construire.

## Nos propositions

La plupart de nos critiques sur le projet résultent de la voie d'insertion projetée en raccordement sur la RD 448, conçue comme si la sortie de la RN 6 devait s'insérer sur une autre voie rapide. Nous sommes convaincus qu'il s'agit d'une erreur d'interprétation de l'illustration de l'ICTAVRU qui définit les termes employés.

**Nous demandons que la bretelle de sortie de la RN 6 vienne se raccorder de façon orthogonale sur la RD 448, la voie nord/sud de celle-ci participant à la giration des poids lourds tournant à droite.**

La présence des feux d'alternat proches va induire un écoulement discontinu sur la RD 448 et offrir de longs créneaux d'insertion à chaque cycle. Quel que soit le régime de priorité adopté, la bretelle est assurée de s'écouler sans risque de remontée de file d'attente sur la RN6.

En plein accord avec les recommandations du CEREMA qui fait autorité dans ce domaine, **nous préférons en milieu urbain les bandes cyclables marquées le long des trottoirs aux pistes cyclables à l'écart de la chaussée.** En effet :

- Les pistes séparées de la chaussée, sont souvent moins bien entretenues que la chaussée, encombrées d'obstacles divers (stationnement, poubelles), empruntées par les piétons pour cheminer, ne bénéficient pas de l'effet de chasse des pneus des véhicules et au contraire héritent des projections de gravillons.
- Elles permettent difficilement d'en sortir ou d'y pénétrer en venant de n'importe quelle direction ou pour éviter les obstacles, etc.
- Masquant la présence des cyclistes, elles les mettent au danger à chaque intersection ; ce phénomène est aggravé lorsqu'il s'agit de pistes bidirectionnelles.
- Reléguant les cyclistes hors de la chaussée commune, elles n'invitent pas les automobilistes à les considérer comme légitimes sur la chaussée.

- Ressenties comme des pièges, les pistes cyclables sont peu empruntées par les cyclistes aguerris, ce qui agace nombre d'automobilistes et donne l'impression d'un gâchis de deniers publics.

**En conséquence, nous demandons la mise en place d'une bande cyclable et d'un trottoir accessible de chaque côté.** Le marquage au sol des points d'arrêt des bus peuvent être disposés sur ces bandes ce qui permet aux bus d'accoster en ligne droite sans lacune avec le trottoir.

**Franchissement du pont – rail** : nous proposons que le chasse-roue de 80 cm prévu côté Ouest soit légèrement élargi pour assurer la continuité piétonne côté Est et de laisser aux seuls piétons le trottoir prévu côté Est.

Nous restons ouverts à la possibilité que les bandes cyclables soient interrompues à partir du sas obligatoirement disposé au pied des feux d'alternat, en laissant banalisée la chaussée sous l'ouvrage.

**Nous proposons que la priorité à droite soit le régime de priorité adopté dans les intersections** hors giratoires d'extrémités. Ce régime général est le plus simple, le mieux compris de tous y compris des plus vulnérables, contribue à la pacification des vitesses et s'avère le plus sûr en ville; il ne nécessite aucune signalisation additionnelle ce qui évite d'encombrer les trottoirs.

Pour la FCDE,  
La présidente,  
Maryvonne Mateu

