

COMPTE RENDU DE REUNION

DU MERCREDI 11 JUILLET 2012 - 09h30

CASE – SALLE 3.29

Objet : Boulevard J.F Kennedy à Corbeil-Essonnes – RN7 Sud

Présents :

Représentants les associations :

- MATEU Maryvonne, Présidente de la Fédération pour les circulations douces en Essonne
- NOEL Maryvonne, Fédération pour les circulations douces en Essonne
- KOLSKI Claude, Fédération pour les circulations douces en Essonne
- JEANNIN-NALTET Laurent, Vice-Président Association Les droits du piéton
- DUVAL Annie, Association Corbeil-Essonnes Environnement
- MICHEL Pierre, Président Association Corbeil-Essonnes Environnement

Représentants les collectivités :

- BECHTER Jean-Pierre, Maire de Corbeil-Essonnes
- BAYLE Jean-François, Elu, Ville de Corbeil-Essonnes
- BROZ Emmanuel, Cabinet du Maire, Ville de Corbeil-Essonnes
- HECKETSWEILER Jean-Michel, Président BATT
- ROGER Julien, chef de projet BATT
- GOUIN Céline, Adjointe au DGST CASE

Excusés :

Fédération des Aveugles de France – Mme MAINSON, Association des Paralysés de France. Marc SAVELLI, DGST CASE.

Diffusion aux présents, excusés et à :

Aurélie GRANGIER DE LA MARINIÈRE, Chef de Cabinet, CASE - Olivier LESCARRET, Directeur Général des Services, André PAQUIER, Directeur Général des Services, Ville de Corbeil-Essonnes.

Déroulement de la réunion en deux temps:

De 09h30 à 11h30, à la CASE - De 11h30 à 13h15 sur site, Boulevard Kennedy

De 09h30 à 11h30, à la CASE

Un tour de table est effectué permettant ainsi à chacun de se présenter, en particulier les associations présentes ou représentées : la Fédération pour les circulations douces en Essonne, dont l'objectif est de permettre à tous les piétons, valides ou en situation de handicap et aux cyclistes de se déplacer en sécurité et confortablement en zones urbaines, périurbaines et rurales.

Cette fédération de niveau départemental regroupe des associations essonniennes locales, comme Corbeil-Essonnes Environnement, ou agit en partenariat avec des associations nationales comme Droit du Piéton, L'Association des Paralysés de France ou la Fédération des aveugles de France.

Pour ce qui concerne les collectivités, trois acteurs majeurs sont concernés : le Conseil Général propriétaire et gestionnaire de la voirie, — La Communauté d'Agglomération Seine-Essonne, maître d'ouvrage - La Ville de Corbeil-Essonnes

Cette réunion est tenue suite au constat, effectué dès l'année dernière, que les aménagements de la première tranche Boulevard Kennedy n'étaient pas respectueux de la loi de 2005 sur l'accessibilité à l'espace public pour tous.

Une première réunion en juillet 2011 avait permis de trouver un consensus, confirmé par courrier de la CASE le 3 novembre 2011. Ce consensus permettait de corriger cette situation en réservant la totalité des trottoirs aux piétons sur un espace repris pour qu'il soit accessible, et en organisant la circulation des vélos sur des bandes cyclables sur la chaussée, la phase 2 devant se poursuivre sur le même principe.

Néanmoins, après passation du dossier en interne, la CASE s'est aperçue de la non-conformité de cet accord consenti aux associations, avec les recommandations du CERTU. En effet, compte tenu de l'importance du trafic (13 000 véhicules par jour) et de la vitesse, limitée à 50 km heure et régulièrement dépassée, il est recommandé de créer des pistes éloignées de la chaussée. Sur ce fait et par mesure de sécurité, le refus de réaliser des bandes cyclables sur chaussée a été présenté par Monsieur le Maire de Corbeil-Essonnes comme non négociable.

Pour la première tranche la CASE a donc maintenu les aménagements existants, ce qui aboutit à un espace partagé piétons cycles sur les 400m environ déjà réalisés ; ce type d'espace n'étant pas défini au Code de la Route, cela revient à l'absence de trottoir.

Il est rappelé par la CASE que l'aménagement des accotements a du être conçu en respectant l'assiette de la chaussée en sa situation actuelle (qui doit, entre autres raisons, rester identique pour le passage de convois exceptionnels), son nivellement, et en satisfaisant le besoin de tous les usages de la voie, dont une bande de stationnement longitudinal de chaque côté.

Il est aussi indiqué par la CASE que l'emprise existante et les nivellements des seuils des propriétés ne permettent pas de réaliser une piste cyclable et un cheminement aux normes d'accessibilité PMR pour les piétons sur chacun des accotements.

✓ **1^{ère} tranche : située entre le rond-point de l'Ermitage et le chemin du CGB**

Après discussions, (et visite sur place à 11 h 30 pour plus de précisions) un compromis est trouvé entre les parties pour que la première tranche, déjà réalisée, soit mise en conformité avec la loi de 2005 en éliminant toutes les incitations aux cyclistes à emprunter les cheminements accessibles.

A cette condition les associations consentent à renoncer à des aménagements cyclables spécifiques sur cette section :

Les revêtements ne seront pas refaits mais les bandes en enrobé noir seront dédiées aux piétons en conformité aux règles d'accessibilité et exemptes de tous les éléments qui peuvent y encourager la présence des vélos.

- Les marquages (zébras) des traversées piétonnes seront élargis jusqu'à recouvrir les anciens marquages destinés aux cyclistes
- des bandes d'éveil de vigilance seront positionnées au droit des passages en enrobé noir;
- Les signaux tricolores destinés aux cyclistes seront supprimés- les signaux piétons R12 seront positionnés lorsque nécessaire au plus près des cheminements revêtus d'enrobé noir (à vérifier pour chacune des traversées) et munis de la signalisation pour malvoyants réglementaire ;

- il s'agira de vérifier la nécessité de déplacer les potelets d'1.20m au droit de chaque passage pour piétons.
- tout panneau de police indiquant le partage du trottoir entre les cyclistes et les piétons ou destiné aux cyclistes sera supprimé.

Aussi, la CASE devra vérifier :

- la conformité des bandes d'éveil de vigilance actuellement installées (à 42 cm au lieu des 50 cm normés) ;
- la conformité et l'utilité des panneaux A13b clignotant ;
- la hauteur réglementaire des signaux piétons R12.

En l'absence de bande ou de piste pour les cyclistes, les associations demandent que, sur la portion de la voirie située entre le rond point de l'ermitage et le début de la tranche 2, la vitesse soit limitée à 30 km/h (nous sommes encore en zone très urbaine, avec commerces, et surtout il convient de "préparer" l'accès à la bande bi directionnelle qui sera située sur l'autre rive).

Les associations ont bien noté que cette décision relevait du Conseil général et se rapprocheront donc de ses services pour y présenter leur requête. Elles leur demanderont d'intervenir sur leur domaine de compétence (limite de vitesse au niveau du rond point de l'ermitage et validation des bandes cyclables sur la chaussée).

La CASE rappelle qu'il ne suffit pas de passer une voie à 30 km/h mais que des aménagements en vue de ralentir la vitesse sont nécessaires. Les associations estiment que des bandes cyclables prises sur la largeur de chaussée auraient justement joué ce rôle.

✓ 2^{ème} tranche : située entre le chemin du CGB et le rond point de la Demi-Lune

La CASE propose sur la seconde tranche à venir (Goudin/CGB – Coudray-Montceaux) de réaliser :

- un trottoir respectant les normes d'accessibilité PMR sur une des rives (les deux possibilités sont évoquées et ont été étudiées)
- une piste cyclable bidirectionnelle sur l'autre rive, jouxtant un cheminement pour piétons qui ne pourra pas être aux normes d'accessibilité de façon continue.

La CASE indique que ce projet a été discuté avec le service Prospective de la DDT en charge de la conformité d'accessibilité de la voirie, semblant recueillir un avis favorable compte tenu des constats évoqués ci-dessus.

Les associations regrettent que cet aménagement de la RN7 soit réalisé en imposant des contraintes qu'il n'est pas possible de remettre en cause, ce qui aboutit à ce que les aménagements piétons et cycles constituent la variable d'ajustement, quitte à s'exonérer du respect de la législation.

Elles rappellent que :

- l'emprise de la voirie pourrait être reprise (tout en maintenant le passage des convois exceptionnels) en supprimant la voie centrale qui favorise la vitesse ;
- La vitesse doit être contenue à 50 km heure, en entrée/sortie de Ville sur la RN7, voire moins sur certaines sections sensibles

- la création de bandes cyclables suffisamment larges sur la voirie est possible. Les normes du CERTU sont en train d'évoluer, en particulier pour des espaces de voirie aussi larges. De plus, ce type d'aménagement contribue à diminuer la vitesse ;
- les trottoirs doivent être réservés aux piétons. La notion de pistes "mixtes" est contraire au code de la route (seuls les enfants de moins de 8 ans sont autorisés à rouler sur un trottoir) ;
- de leur avis, les cyclistes expérimentés continueront à rouler sur la voirie, avec ou sans bande cyclable, par contre les moins expérimentés soit viendront importuner les piétons sur leur trottoir bien que ce soit interdit et dangereux, soit se maintiendront sur la voirie avec les risques liés aux incivilités des automobilistes ne mesurant pas qu'ils y sont à leur place ;

Dans ces conditions, les associations présentes considèrent que les solutions proposées par la CASE ne sont pas satisfaisantes.

Néanmoins, considérant que les aménagements proposés constituent plutôt une amélioration par rapport à la situation existante, et constatant que la collectivité semble vouloir prendre en compte au mieux de ses possibilités la législation de 2005, les associations acceptent de rechercher un compromis, le plus respectueux possible des usagers les plus vulnérables.

Etude du projet sur plan, sur la base des propositions ci-dessus, réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle sur le trottoir côté Seine (côté Essonne offrant moins d'emprise possible aux piétons), d'un cheminement conforme aux règles d'accessibilité aux PMR et aux PAM côté Essonne.

Les associations rappellent, néanmoins, qu'elles préféreraient que la piste soit remplacée par une bande cyclable sur chaussée de chaque côté puisque l'assiette de chaussée le permet, de façon à ce que chaque trottoir puisse être rendu accessible. Elles se rangent toutefois à la nécessité de dégager un compromis.

Les associations s'inquiètent de la gestion des croisements et traversées piétonnes en conflit avec la piste cyclable. Elles attirent l'attention sur les entrées de pistes qui doivent être bien signalées d'une part, et d'autre part, sur le fait que la piste doit être prioritaire par rapport aux voies qu'elle traverse. Ce n'est pas compatible avec la position du Bureau d'Etudes BATT qui préconise l'arrêt des cyclistes aux croisements. Il s'agira d'étudier chaque cas.

Au vu du plan, les associations attirent l'attention sur le fait que l'accessibilité des arrêts de bus de la ligne 402 doit être respectée des deux côtés et doit permettre a minima de rejoindre les traversées de l'avenue les plus proches de part et d'autre.

Sur l'ensemble des tranches, elles demandent la mise en place aux entrées de carrefours à feux de sas pour cyclistes au moyen de deux lignes d'arrêt distinctes, l'une pour les cycles et cyclomoteurs, l'autre pour les autres catégories de véhicules (article « Art.R. 415-15. du Code de la Route) – la faisabilité en sera étudiée par BATT.

Sur place de 11h30 à 13h15

Il est discuté de la coupe en travers du trottoir côté Seine afin de visualiser l'emprise restante aux cheminements piétons, en tenant compte de l'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle.

Il est ainsi vérifié que dans la majeure partie du linéaire, un espace suffisant reste à leur disposition, mais effectivement variable et ne répondant pas toujours aux normes d'accessibilité.

Les cyclistes seront gérés par feux tricolores au droit des carrefours gérés eux-mêmes par feux tricolores. Les intersections (sorties à caractère confidentiel) gérées par « stop » devront être étudiées pour laisser la priorité aux piétons, (à vérifier par BATT).

Pour assurer l'accessibilité des aveugles et malvoyants, et le repérage des chiens guides, la piste cyclable devra être décaissée de 2 cm par rapport au trottoir, les bordures séparatives piste cyclable/cheminement piétons seront arrondies côté « saillant ». (BATT vérifiera la faisabilité en termes de nivellement afin de ne pas aggraver les pentes en travers).

Le cheminement entre les arrêts de bus et le premier passage pour piétons implanté, devra être aux normes d'accessibilité.

Aussi, la CASE devra :

- vérifier la nécessité de supprimer dès que possible les panneaux actuellement installés B22a de prescription pour les cyclistes au droit des pistes cyclables ;
- rajouter un passage pour piétons au droit du n °116 ;
- se rapprocher de TICE afin de vérifier l'emplacement de chacun des arrêts de bus.

Conclusion de cette réunion

Un compromis a été adopté.

Déplacement cyclable

Les associations présentes acceptent de ne pas s'opposer par voie judiciaire aux aménagements proposés, c'est à dire :

1^{ère} tranche

Une absence d'aménagement cyclable pour la première tranche (400 m environ), au profit d'une mise aux normes d'accessibilité handicapé de l'espace dorénavant réservé aux piétons de chaque côté, selon les critères exposés ci-dessus.

2^{ème} tranche

- Création d'une piste cyclable bi directionnelle sur un seul côté (côté Seine), tout en maintenant un espace piétonnier se rapprochant au maximum des normes d'accessibilité ;
- Création d'un cheminement pour piétons respectant les normes d'accessibilité (côté Essonne).

Les associations seront rencontrées une nouvelle fois lors d'une réunion technique, courant septembre 2012, pour discuter des plans retravaillés pour la seconde tranche et ce, afin que les travaux puissent idéalement commencer courant octobre 2012.