

Choisy-le-Roi

**Proposition pour une insertion de la piste cyclable temporaire
sur la chaussée Nord de l'Avenue Victor Hugo / RD86**

14 avril 2021

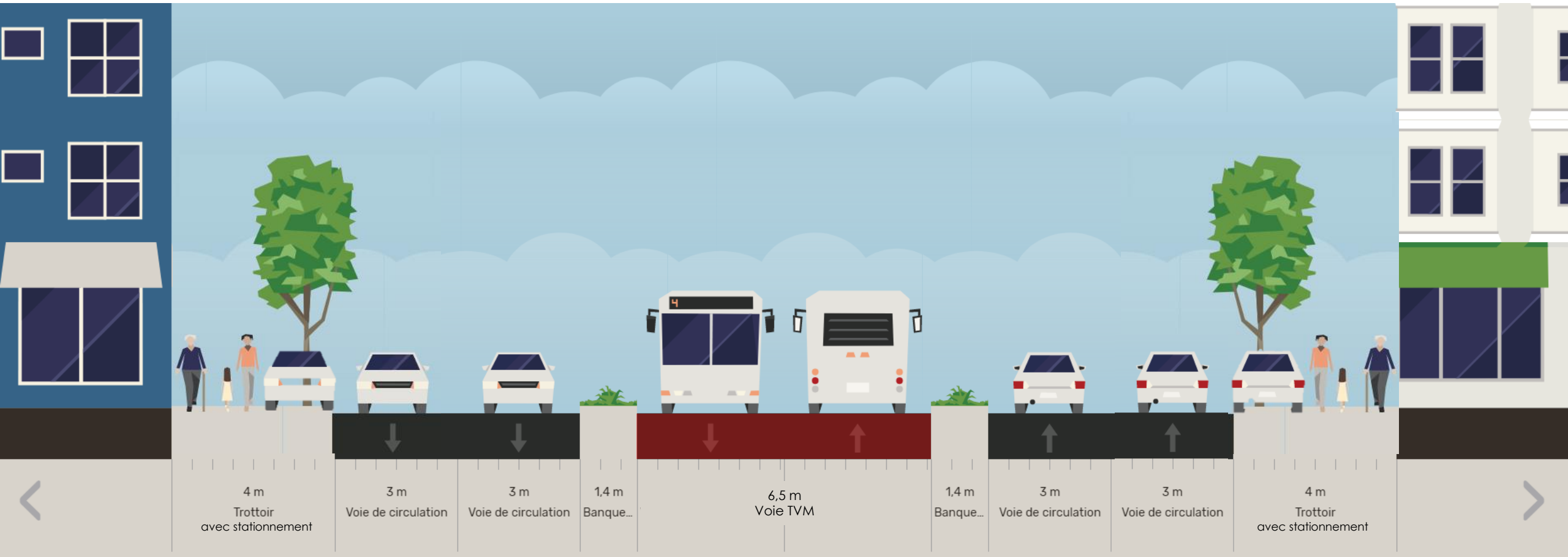
MDB Ivry-Vitry-Choisy



Ivry-Vitry-Choisy

Etat existant « avant 'coronapiste' 2020 » – profil de l'av V Hugo / RD86

Aucun aménagement cyclable entre l'Av d'Alfortville et la rue Maryse Bastié.



Chaussée Nord
Sens Est → Ouest
(Créteil → Choisy)

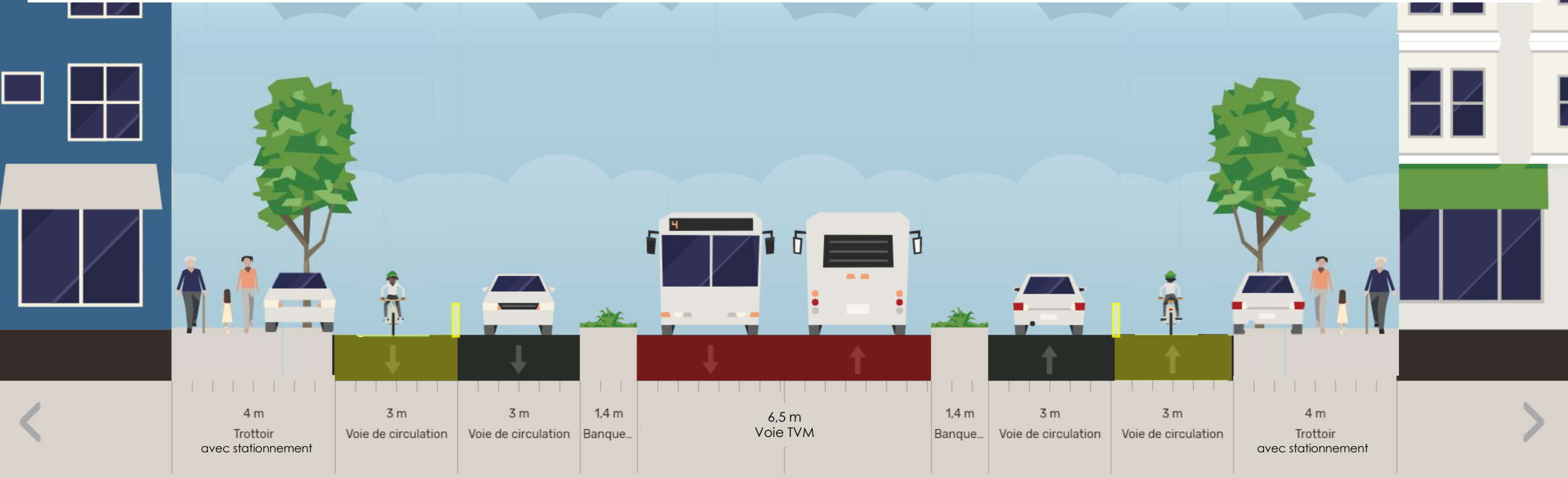
Chaussée Sud
Sens Ouest → Est
(Choisy → Créteil)

Etat existant « avec 'coronapiste' 2020 » – profil de l'av V Hugo / RD86

Une piste unidirectionnelle sur chaque chaussée, une réduction d'une voie dans chaque sens pour les véhicules motorisés. Schéma ci-dessous.

→ Le CD94 propose une pérennisation de ce système, la Mairie de Choisy n'y est pas favorable en l'état.

→ L'association MDB Ivry-Vitry-Choisy, bien que favorable au maintien des « coronapistes » en l'état, à condition qu'elles soient mieux balisées et protégées du stationnement illicite, a proposé à la Mairie de Choisy de réfléchir à une solution temporaire qui puisse dégager un plus large consensus (objet du présent document).



Chaussée Nord
Sens Est → Ouest
(Créteil → Choisy)

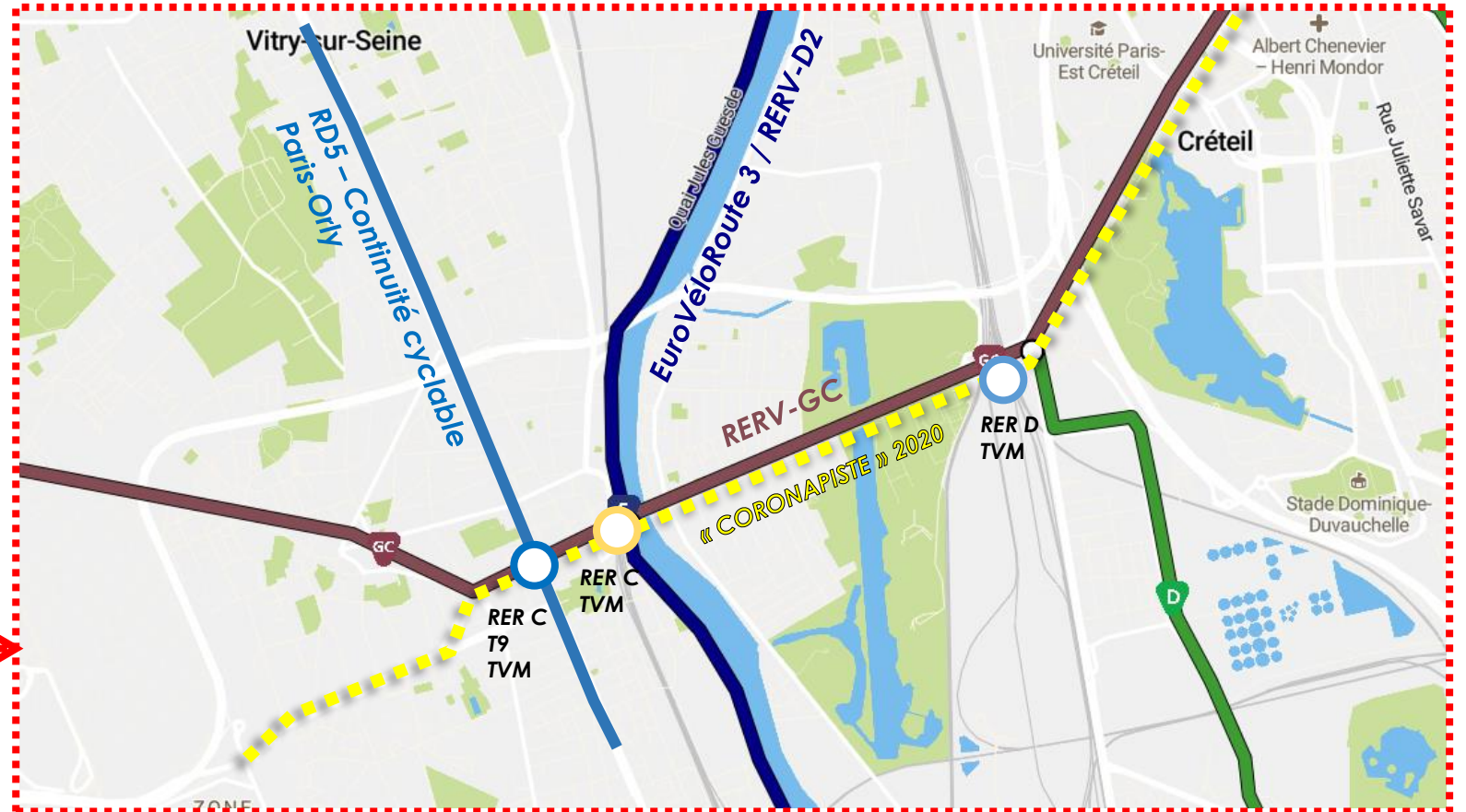
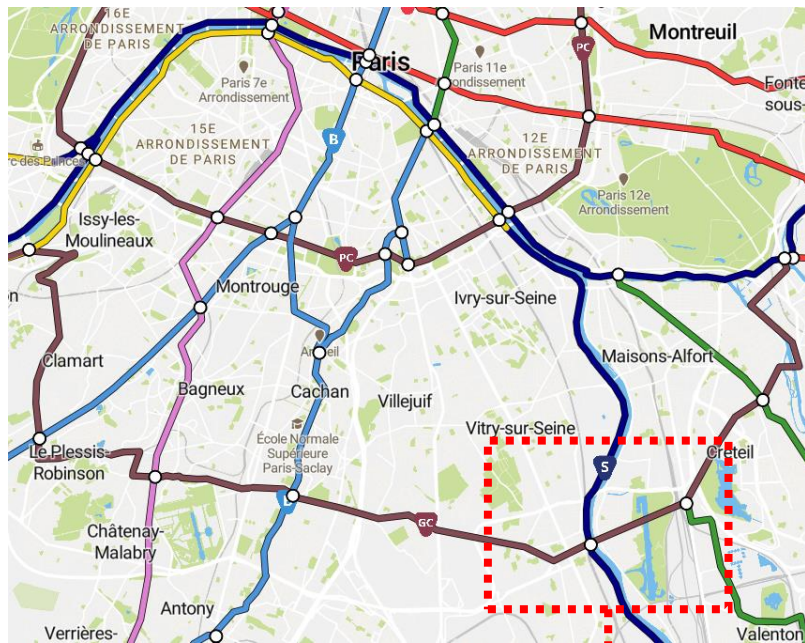
Chaussée Sud
Sens Ouest → Est
(Choisy → Créteil)

Etat existant « avec 'coronapiste' 2020 » – rappel des enjeux et projets à venir

La piste cyclable temporaire ou « coronapiste » aménagée par le Val-de-Marne en mai 2020 se trouve sur le tracé du « RER vélo », projet initié par la Région Ile-de-France et le Collectif Vélo-IDF.

Le tronçon « GC » (Grande Circulaire) serait prioritaire dans les investissements à venir, soit livrable à partir de 2024.

L'enjeu du maintien d'une continuité cyclable sur la RD86 est donc important, afin de préparer les usagers à cette nouvelle offre : les nouveaux itinéraires cyclables à haut niveau de service créent une liaison entre villes limitrophes (*) et sont une opportunité de rabattement sur les grands transports de masse.

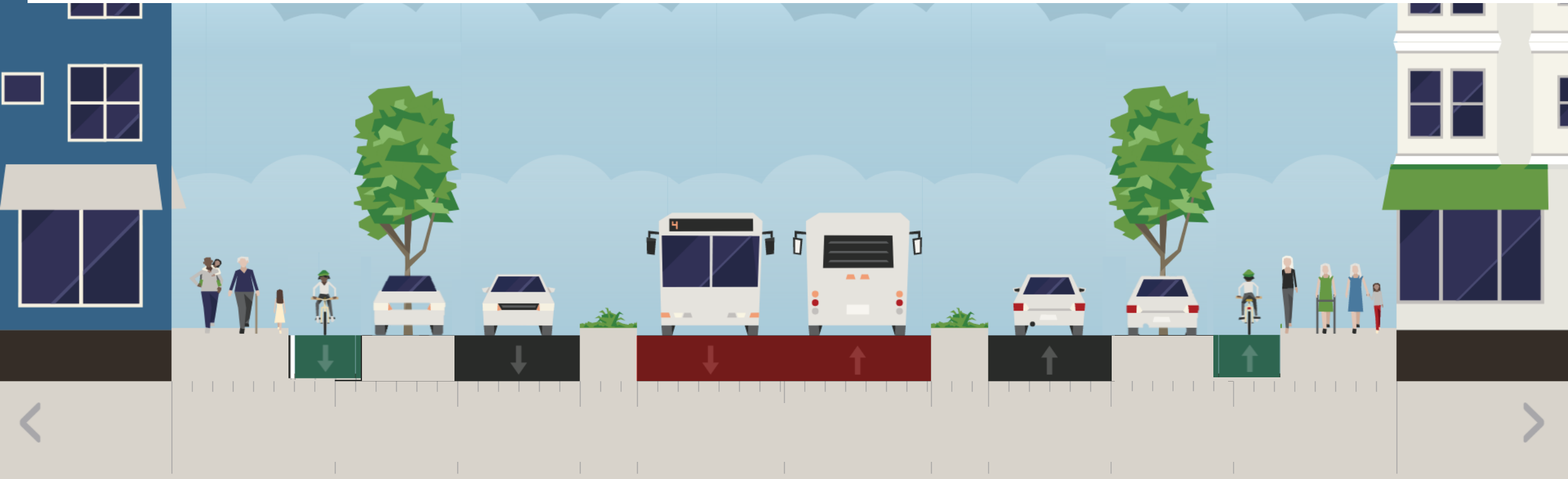


(*) La ville de Thiais a démarré le projet de poursuite de la piste bidirectionnelle Résistance / Av de Versailles. Le CD94 prévoit le réaménagement du carrefour Pompadour pour fin 2021. La ville de Créteil discute sur la bonne méthode pour la poursuite des aménagements sur la RD86.

Une possible solution à terme (à vérifier ultérieurement)

En cas de maintien d'un stationnement sur voirie, il est impératif de créer un espace pour les cyclistes sécurisé et séparé des piétons par des dispositifs d'aménagements (bordures inclinées, léger décaissé...).

Dans ce cas, une solution possible pourrait être celle d'une piste unidirectionnelle sur chaque chaussée, avec des trottoirs élargis, et une réduction d'une voie dans chaque sens pour les véhicules motorisés. Du stationnement sur voirie reste donc possible entre un alignement d'arbre renouvelé (décalé de l'actuel). La demande de déplacements Est-Ouest pourrait être absorbée non pas par l'usage de la voiture individuelle, mais par une offre renouvelée du TVM (son évolution en tramway ou en BHNS est actuellement à l'étude).



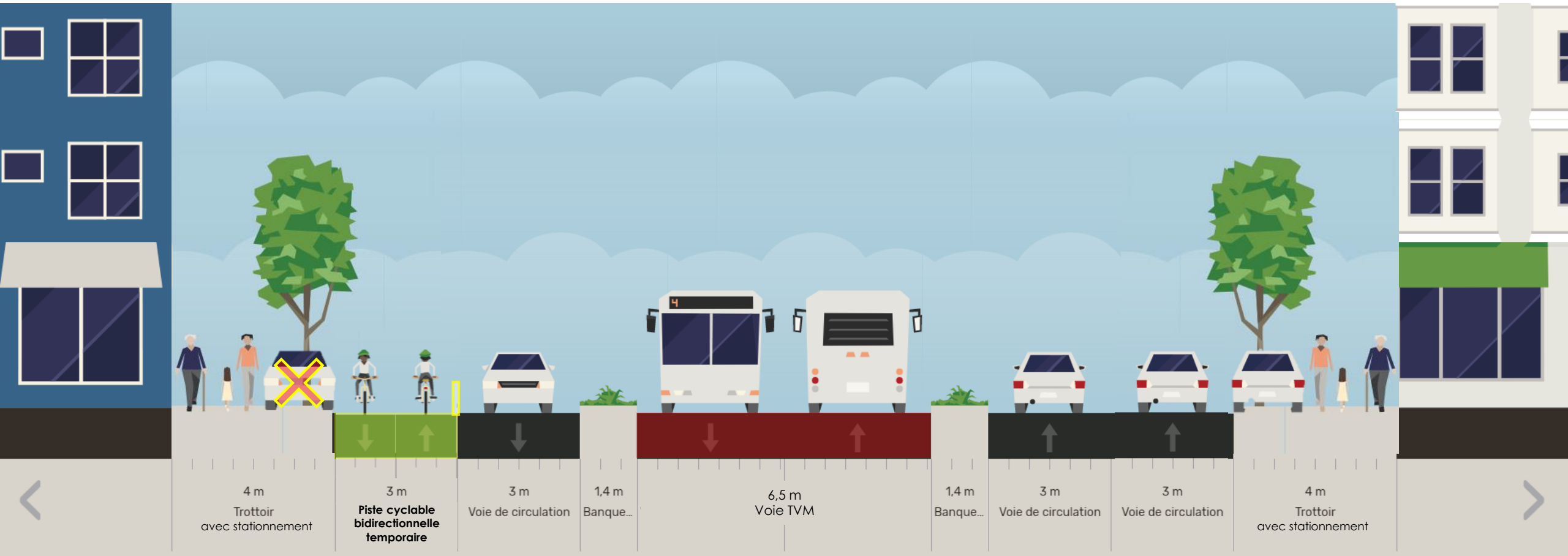
Chaussée Nord
Sens Est → Ouest
(Créteil → Choisy)

Chaussée Sud
Sens Ouest → Est
(Choisy → Créteil)

Proposition 2021 – profil de l'av V Hugo / RD86

Proposition d'insertion d'une piste bidirectionnelle temporaire sur la chaussée Nord.

Le flux entrant en ville est ainsi « jaugé » (vu avec M Bolle, adjoint au Maire aux Mobilités), le flux en direction du carrefour Pompadour reste à sa capacité maximale.



Chaussée Nord
Sens Est → Ouest
(Créteil → Choisy)

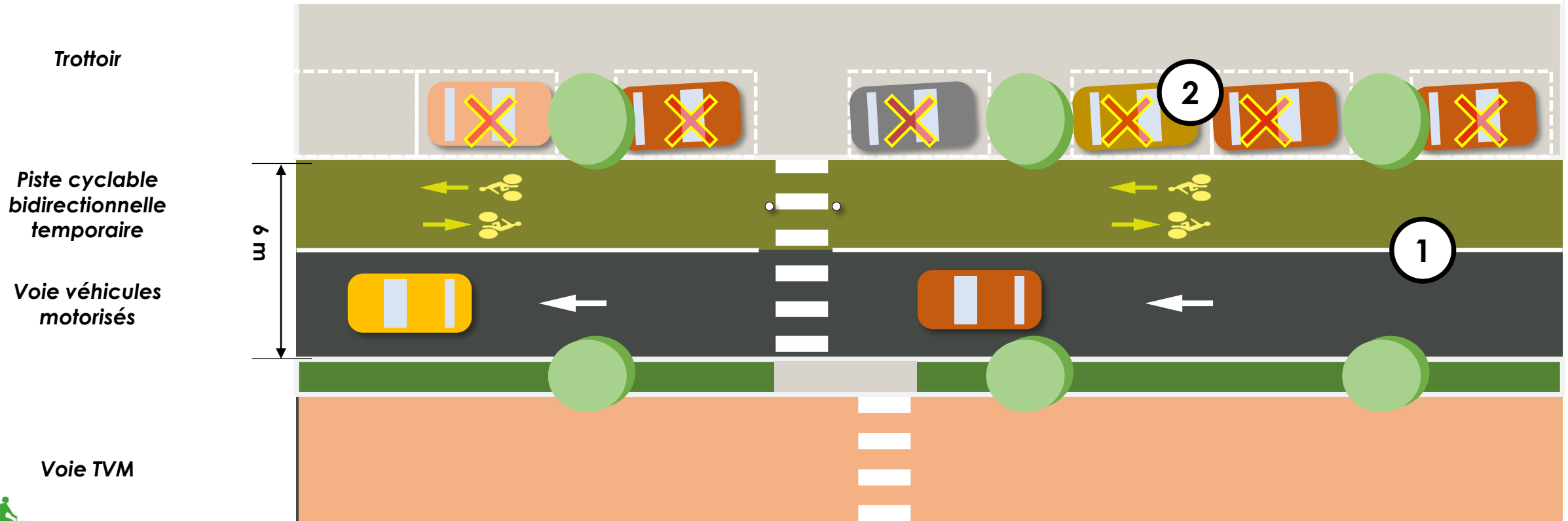
Chaussée Sud
Sens Ouest → Est
(Choisy → Créteil)

Projet – plan de principe des aménagements. Section courante

Deux éléments sont indispensables pour la réussite de cette insertion :

1. Une séparation avec des dispositifs physiques non mobiles entre la voie véhicules motorisés et la piste cyclable.
2. Une suppression du stationnement sur trottoir dans la section courante

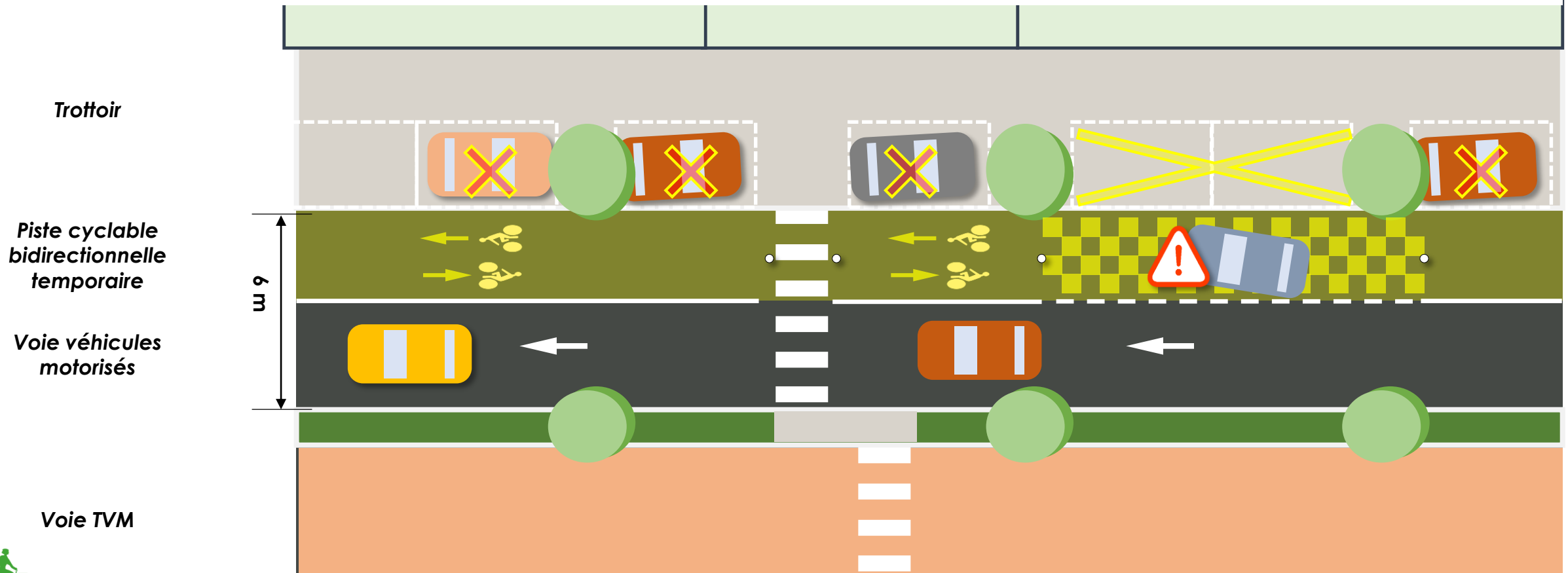
En effet, le sens cyclable Choisy → Créteil se retrouve « à contre-sens » par rapport aux véhicules motorisés : la manœuvre d'un véhicule traversant la piste cyclable pour accéder au stationnement, ou un stationnement sauvage sur la piste cyclable obligerait les cyclistes dans le sens Choisy → Créteil de se déporter sur la voie des motorisés, se trouvant ainsi face aux véhicules en sens inverse. **C'est une situation qui comporte un risque évident d'accident, à éviter donc à tout prix.**



Projet – plan de principe des aménagements. Exemple de traitement pour une place « livraisons »

Selon nos estimations, cette solution comporterait la suppression de 40 à 50 places de stationnement sur voirie.

- Une quinzaine de places (tronçon 1) se trouvent à proximité du stationnement réglementé sous le pont, qui représente une offre considérable à proximité des places supprimées (et rarement exploitée pleinement).
- La problématique des **places de livraison** pourrait être résolue avec le dispositif illustré ci-après. Des places banalisées pourraient être utilisées comme stationnement pour les livreurs. Une traversée de la piste cyclable serait alors nécessaire, mais **le stationnement sauvage est à verbaliser dès les premières minutes, pour les raisons illustrées précédemment**. Des dispositifs anti-intrusion (potelets) sont à installer pour protéger la piste cyclable.



Tronçon 1 – carrefour Av d'Alfortville / Av V Hugo chaussée Nord



Échelle 1 : 533

0 10 m



Itinéraire cyclable bidirectionnel venant du Pont de Choisy

1 voie véhicules motorisés

Piste cyclable bidirectionnelle temporaire

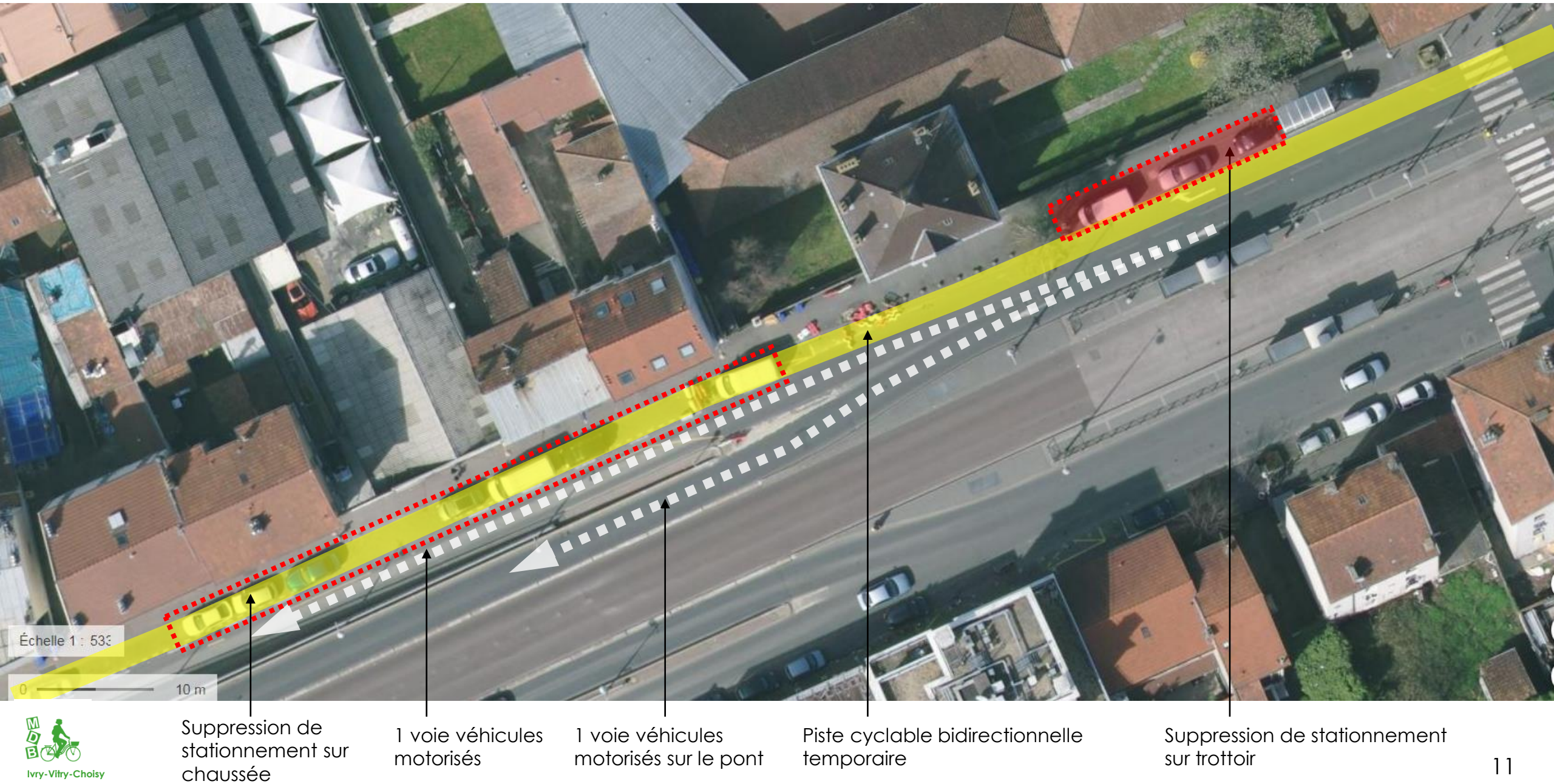
Suppression de stationnement sur chaussée

Tronçon 1 – carrefour Av d'Alfortville / Av V Hugo chaussée Nord

Simulation d'insertion



Tronçon 2 – section courante Av V Hugo chaussée Nord



Tronçon 3 – section courante (marché des Gondoles) Av V Hugo chaussée Nord



Échelle 1 : 533

0 10 m

1 voie véhicules motorisés

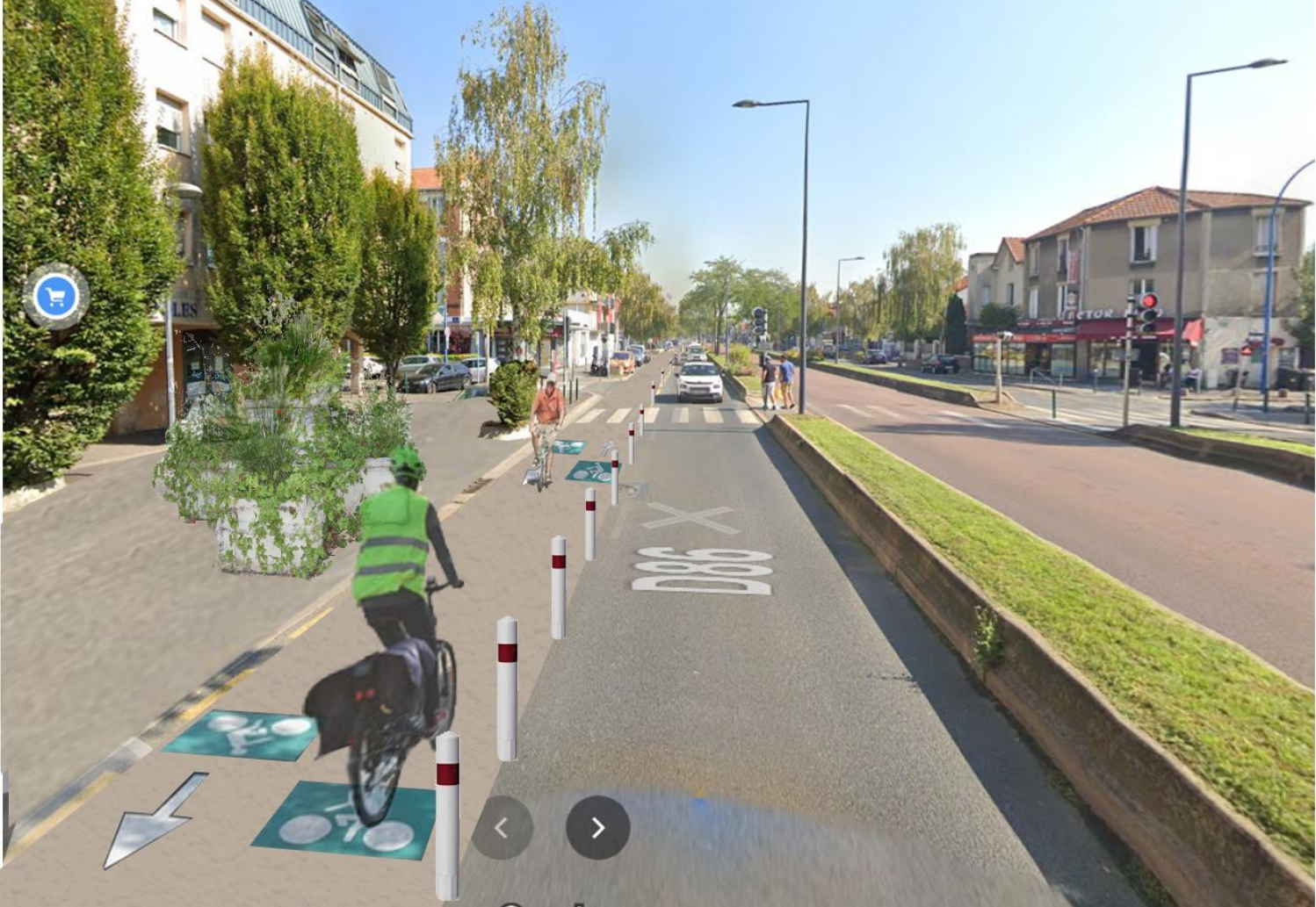
Piste cyclable bidirectionnelle temporaire

Suppression de stationnement sur trottoir



Tronçon 3 – section courante (marché des Gondoles) Av V Hugo chaussée Nord

Simulation d'insertion



Tronçon 4 – section courante Av V Hugo chaussée Nord / Rue Médéric



Échelle 1 : 530

0 10 m

1 voie véhicules motorisés

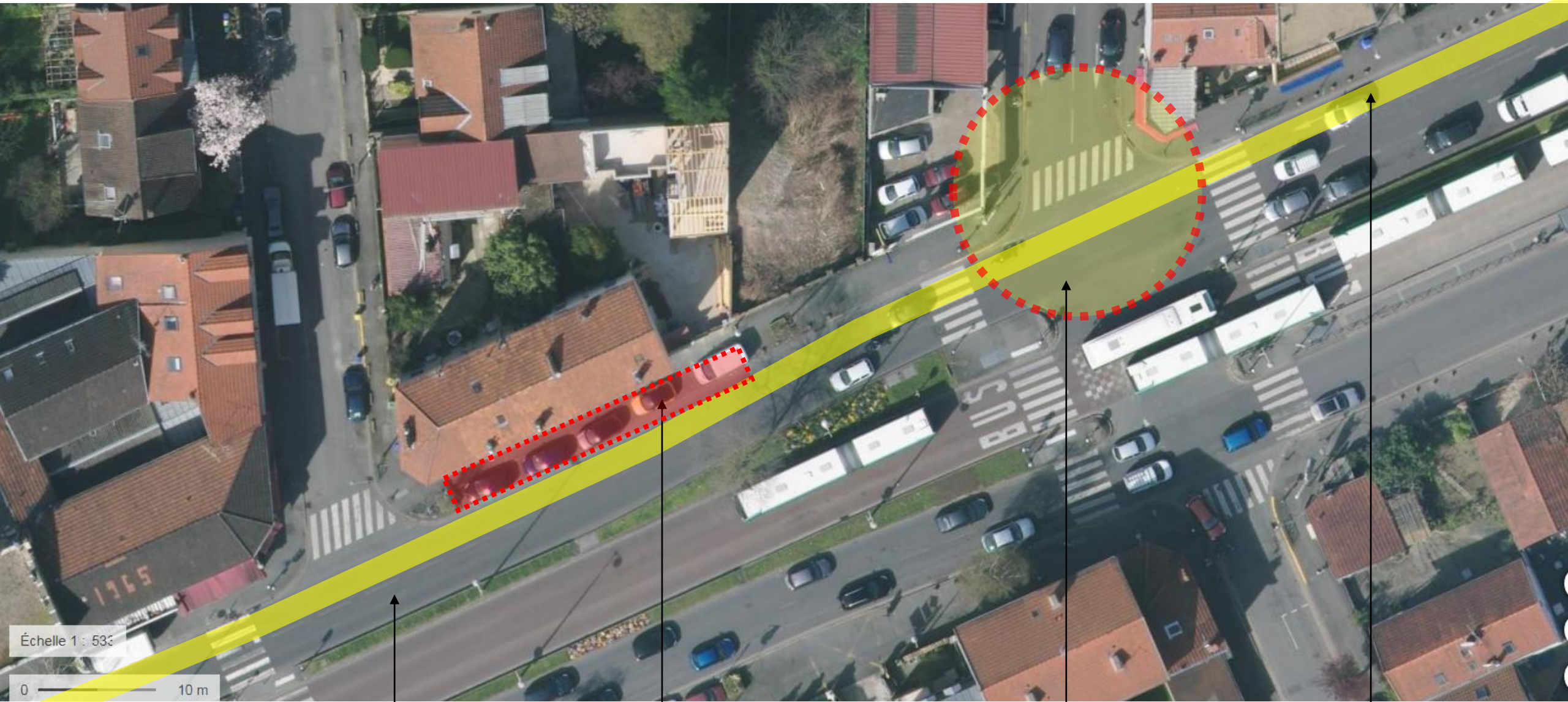
Piste cyclable bidirectionnelle temporaire

Suppression de stationnement sur trottoir



Ivry-Vilry-Choisy

Tronçon 5 – section courante Av V Hugo chaussée Nord / Rue Lucie



Échelle 1 : 533

0 10 m



1 voie véhicules motorisés

Suppression de stationnement sur trottoir

Traitement du carrefour à préciser

Piste cyclable bidirectionnelle temporaire 15

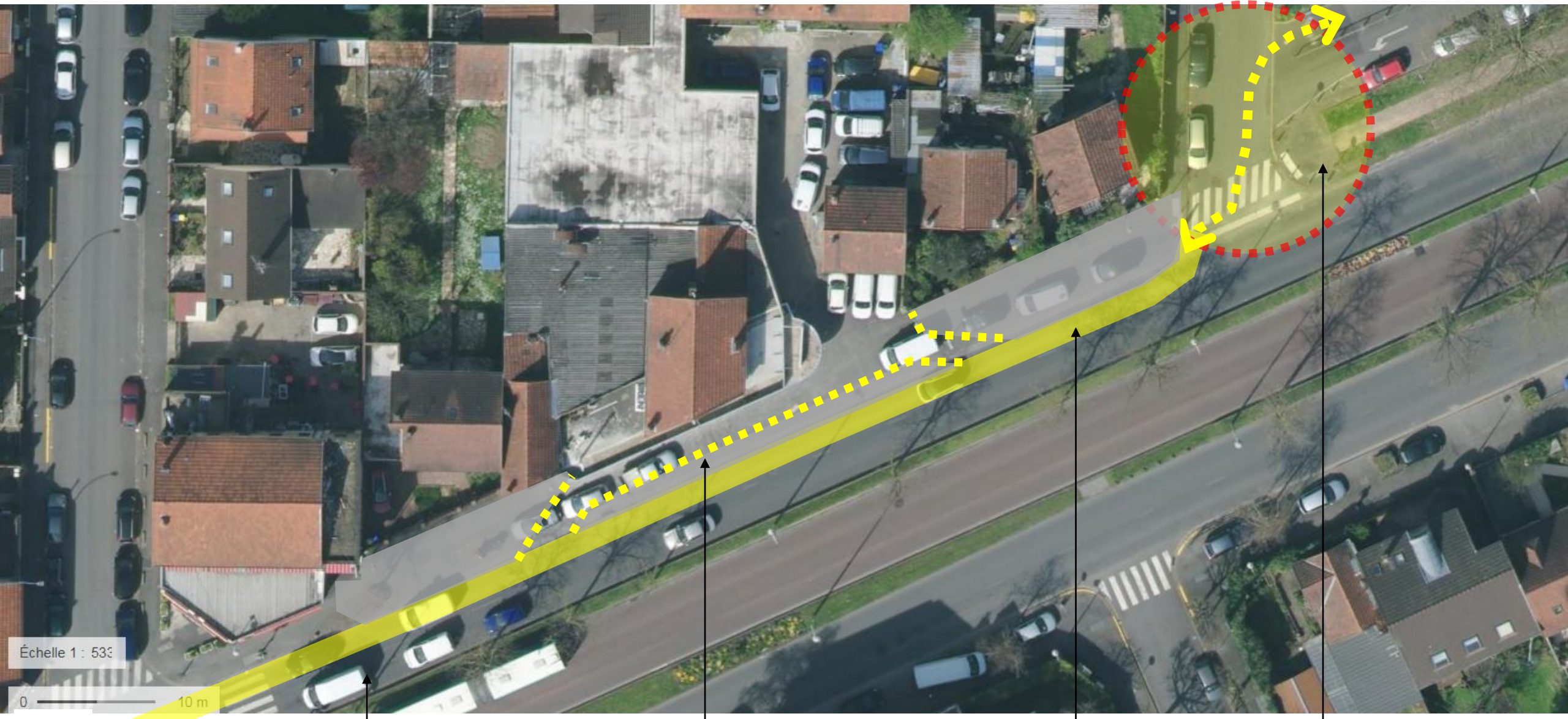
Tronçon 6 – section courante Av V Hugo chaussée Nord / Rue Berthelot



1 voie véhicules motorisés +
élargissement au carrefour

Piste cyclable
bidirectionnelle temporaire

Tronçon 7 – section courante Av V Hugo chaussée Nord / Rue de l'Épargne / Rue Bastié



Échelle 1 : 533

0 10 m

1 voie véhicules motorisés +
élargissement au carrefour

Traitement accès garage

Piste cyclable
bidirectionnelle temporaire

Jonction avec piste
cyclable existante



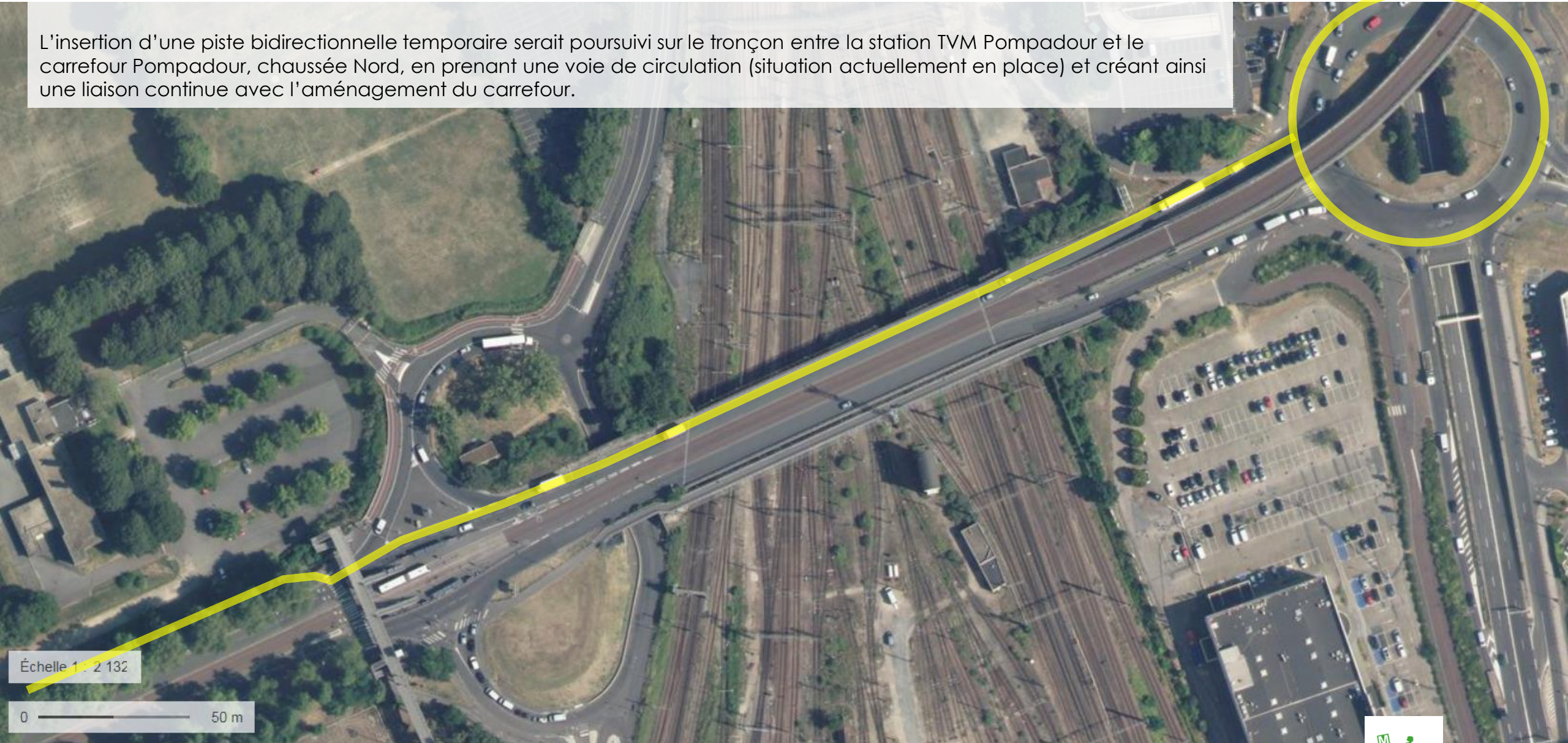
Ivry-Vilry-Choisy

Tronçon 7 – détail du traitement de l'accès au garage / entrée charretière



Tronçon 8 – liaison cyclable avec le carrefour Pompadour

L'insertion d'une piste bidirectionnelle temporaire serait poursuivi sur le tronçon entre la station TVM Pompadour et le carrefour Pompadour, chaussée Nord, en prenant une voie de circulation (situation actuellement en place) et créant ainsi une liaison continue avec l'aménagement du carrefour.



Échelle 1 : 2 132

0 50 m

Synthèse des propositions et des enjeux

- **Le maintien d'un aménagement cyclable sur l'avenue V Hugo / RD86 est indispensable** pour préparer le futur de l'offre de mobilités alternatives à Chosy-le-Roi et en liaison avec les villes limitrophes.
- **La situation actuelle (deux pistes monodirectionnelles sur chaque chaussée) est plutôt confortable pour les cyclistes, mais le stationnement sauvage impose des écarts dangereux**, surtout pour des jeunes cyclistes ou des usagers peu expérimentés. En cas de maintien de cet aménagement, il est indispensable **que le stationnement sauvage soit verbalisé et ainsi évité**. Le tronçon en circulation partagé (croisement av Villeneuve-St-Georges et av d'Alfortville) devra aussi être repensé avec un marquage beaucoup plus lisible et clair.
- **La proposition alternative** illustrée dans le présent document, en insertion sur la chaussée Nord, peut également fonctionner sur la chaussée Sud. Cela comporterait par contre des traversées supplémentaires pour les cyclistes (ce qui serait inconfortable), mais peut être aussi regardé en fonction de l'impact sur le flux des véhicules motorisés (données par sens non disponibles à date : flux cumulés environ 14 000 véhicules / jour) et sur le nombre de places de stationnement à supprimer.
- La question de la **suppression des places de stationnement** est importante : il semble que le stationnement **résidentiel** pourra être géré dans les quartiers, et que le **stationnement-minute** ou en journée peut être géré par l'offre sous le pont. Les places de **livraison** doivent pouvoir être gardées (dimensionnement à établir ultérieurement) selon le dispositif proposé. **Pour le sujet du stationnement, un contrôle quotidien sur le terrain est impératif**, afin de faire respecter les dispositifs et éviter tout risque pour les cyclistes et les piétons généré par le stationnement abusif.
- **La voie verte** entre la rue M Bastyé et la station TVM Pompadour se prête à une fréquentation mixte, mais sa charge devra être regardée en fonction de l'évolution de la fréquentation. Il est important d'éviter des conflits entre les cyclistes et les piétons.
- L'aménagement d'une piste bidirectionnelle temporaire peut être poursuivi sur le tronçon entre la station TVM Pompadour et le carrefour Pompadour, chaussée Nord, en créant ainsi une liaison continue avec l'aménagement du carrefour.
- Le tronçon Gambetta peut rester tel qu'il est actuellement (deux pistes monodirectionnelles sur chaque chaussée), **à condition que le stationnement sauvage soit verbalisé et ainsi évité**.