

## ANALYSE ET PROPOSITIONS

### Vue d'ensemble du secteur



Fig. 1 : Le carrefour Av. de Sylvie, r. de la Belle-Ile, dans son environnement urbain

Le carrefour de l'av. de Sylvie avec la r. de la Belle-Ile dessert :

- à l'Ouest la zone commerciale dite « d'Auchan », ainsi que le Pont de la Gougeonnette, l'av. du Gal De Gaulle et le centre-ville, et leurs au-delà ;
- à l'Est, le Pont de l'Aulnoy et Vaires-sur-Marne et leurs au-delà ainsi que l'entrée Est de la ZAE de La Trentaine ;
- au Sud, l'entrée Ouest de la ZAE et les quartiers des Bords de Marne ;
- au Nord, le quartier pavillonnaire de la Belle-Ile et le Centre-Ville.



Fig. 2 : Le contexte, depuis Auchan (non apparent, à gauche) jusqu'à la rue de la Belle-Ile

L'accès Ouest de la ZAE par la r. de la Belle-Ile Sud est interdit depuis le Pont aux véhicules motorisés, mais permis aux vélos empruntant la piste cyclable puis la route. Les véhicules motorisés se destinant aux entreprises de la partie Ouest de la ZAE ou aux quartiers des bords de Marne devraient se détourner par l'entrée Est, ce qui est contre-intuitif.

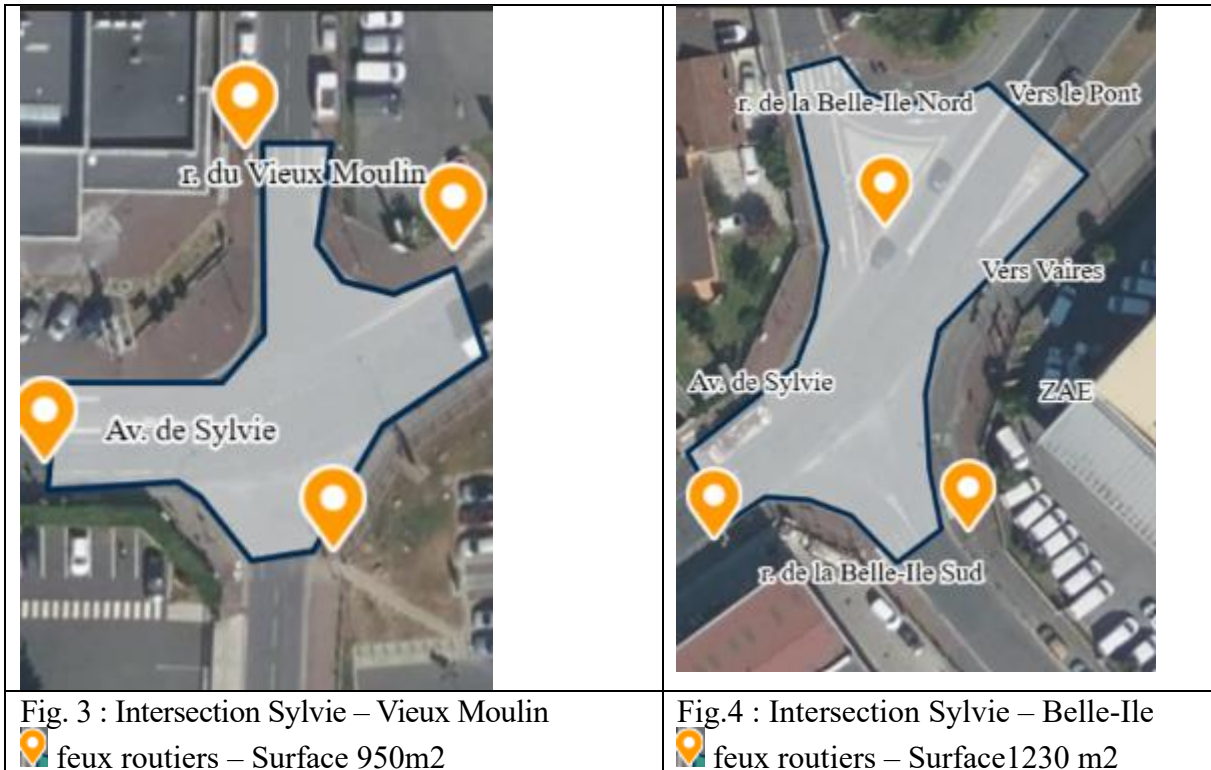
L'accès Nord de la r. de la Belle-Ile est accessible aux véhicules motorisés et aux vélos depuis le Pont ainsi que depuis la r. de la Belle-Ile Sud et aussi depuis l'av. de Sylvie Ouest (depuis Auchan), avec un tourne-à-gauche.

L'av. de Sylvie Ouest, depuis et vers Auchan, est accessible aux véhicules motorisés et aux vélos.

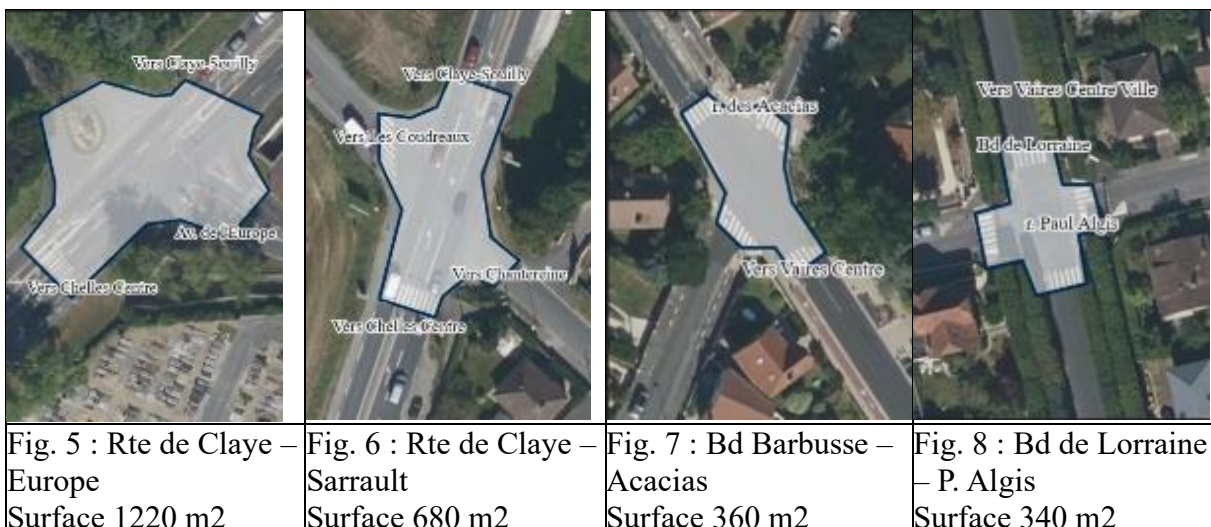
# Une surface hors norme et une signalisation défailante à destination des automobiles

## Caractéristiques spatiales et signalisation routière

### L'espace occupé



Les intersections (fig. 3 et 4) sur l'avenue de Sylvie ont une surface hors norme en comparaison de cas semblables, caractérisés par leur complexité (Fig. 4 et 5) ou leur géométrie (Fig. 3 et 6), et encore plus par rapport à une intersection « classique », avec voirie à double voie sans tourne-à-gauche (Fig. 7 et 8, sur des exemples pris à Vaires-sur-Marne)





On note dès maintenant le prochain aménagement d'un giratoire au carrefour Claye-Sarraut

### ***La signalisation verticale et ses ambiguïtés***

Si la signalisation verticale dédiée à l'automobile est bien représentée par les feux routiers (Fig. 4), voire les panneaux (Fig. 9, 10 et 11), il n'en est pas de même pour la signalisation au sol qui est partiellement effacée (Fig. 14). La ligne matérialisant au sol l'interdiction de tourne-à-gauche a cependant été repeinte après l'accident (fig. 9 et 11 quater).

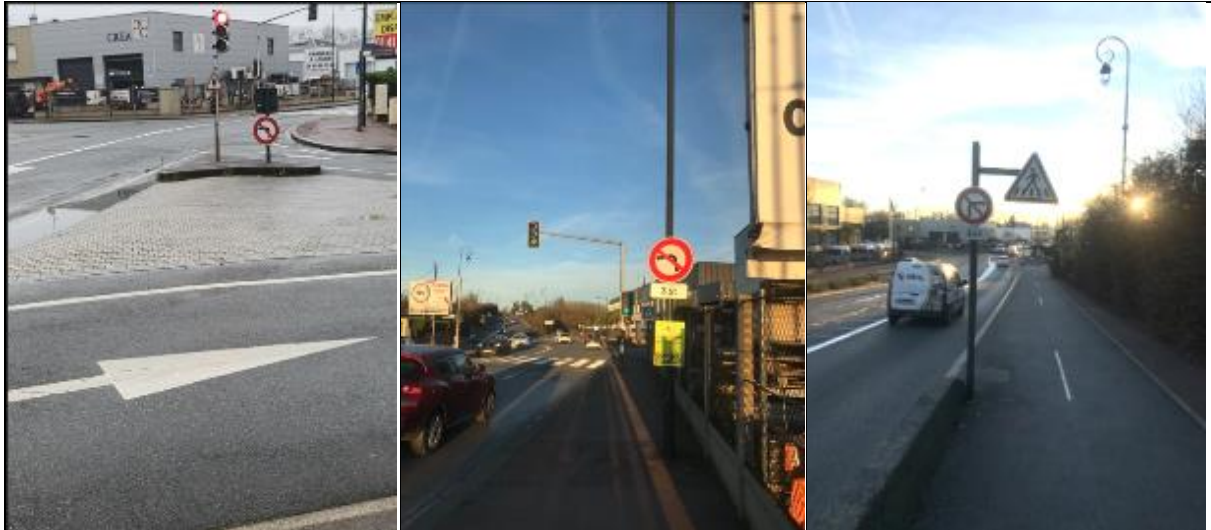


Fig. 9 : Pont vers ZAE : Tourne-à-gauche interdit

Fig. 10 Sylvie vers Belle-Ile : Tourne-à-gauche interdit > 3,5t

Fig. 11 : Pont vers Belle-Ile : sens interdit > 3,5t

Depuis le pont, l'interdiction de tourner en direction de Belle-Ile Nord est annoncée bien en amont (Fig. 11), alors que l'interdiction du tourne-à-gauche vers Belle-Ile Sud n'est signalée qu'en arrivant sur le site (Fig. 9).

Alors que depuis le pont, l'interdiction du tourne-à-gauche s'adresse à tous types de véhicules automobiles, depuis Sylvie, l'interdiction ne s'adresse qu'aux véhicules de plus de 3,5t (Fig. 10).

Cette différence de traitement sur un même lieu (Fig. 11 bis), envers les véhicules de moins de 3,5t peut influencer sur le comportement de leurs conducteurs moins respectueux de la règle.

La Fig. 11 annonce bien en amont que les véhicules en provenance du Pont et autorisés à tourner vers Belle-Ile Nord, vont rencontrer un passage protégé pour piétons. Factuellement, c'est le cas. Mais cela ne tient pas compte des comportements des cyclistes qui utilisent ce court passage comme un prolongement entre deux sections d'aménagements cyclistes.

Quant à la Fig. 11 quater, hormis quand le feu est au rouge, rien ne prévient les automobilistes d'une théorique priorité des vélos ayant emprunté le double sens cyclable (Fig. 11 ter)



Fig. 11 bis : séparateur de flux Sylvie – Belle-Ile



Fig. 11 ter : double sens cyclable de Belle-Ile Sud



Fig. 11 quater : issue du DSC sur Sylvie

### *Signalisation horizontale*

Mais, outre le mauvais état de la signalisation au sol au moment de l'accident (Fig. 14), les captures d'écran Géoportail sur les périodes 2005-2010 (Fig. 12) et 2011-2015 (Fig. 13) montrent une évolution des aménagements.



Fig. 12 : Sylvie – Belle-Ile : marquage 2005-2010



Fig. 13 : Sylvie – Belle-Ile : marquage 2011-2015



Fig. 14 : Sylvie – Belle-Ile : marquage au sol actuel

Sur la vue 2005-2010 (Fig. 12), on voit un aménagement « en dur » qui empêche (ou en tout cas gêne) le tourne-à-gauche vers Belle-Ile Sud depuis le Pont.

Sur la vue 2011-2015 (Fig. 13), l'aménagement a disparu et est remplacé par un séparateur de flux simplement tracé au sol et évidemment trop bas pour dissuader le tourne-à-gauche.

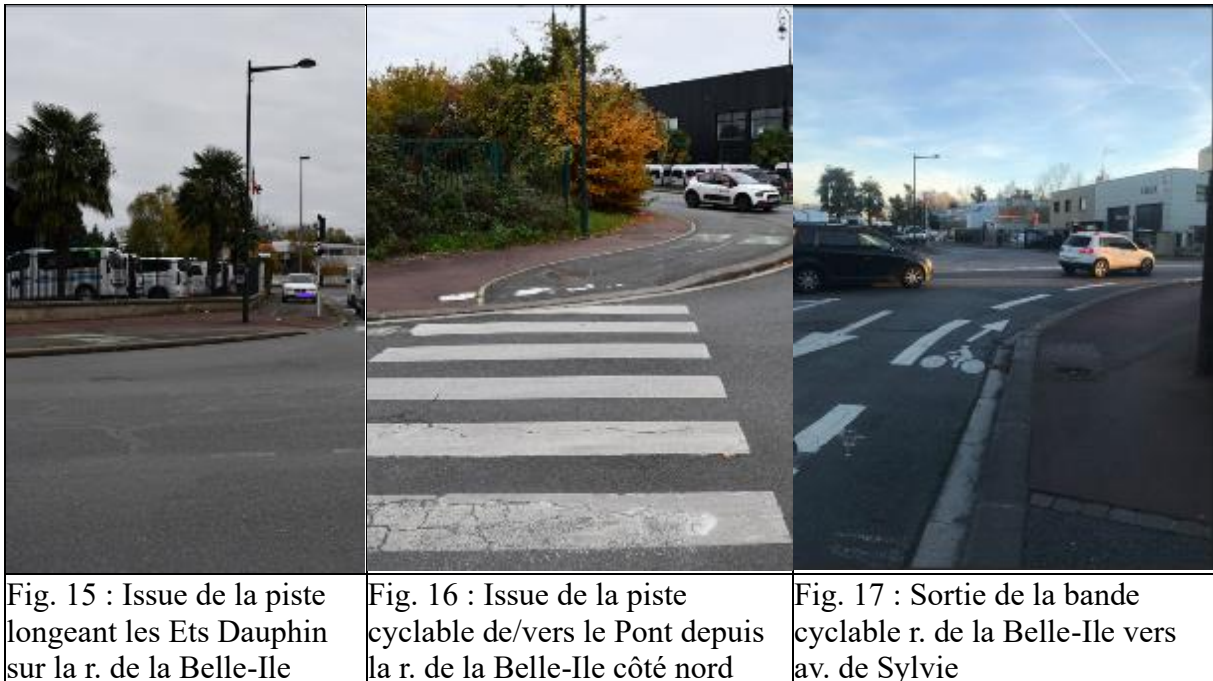
Sur la figure 14, le marquage actuel n'est plus que virtuel.

Mais la signalisation horizontale présente aussi une ambiguïté au niveau des tourne-à-gauche. Fig. 9, 11, 14, 19, on observe que dans le sens du Pont vers Belle-Ile, la ligne de séparation

des flux s'élargit progressivement puis se rétrécit brusquement, jusqu'à laisser penser à la possibilité d'un refuge pour tourne-à-gauche

## Une absence de signalisation et de continuité des itinéraires pour les cyclistes

La signalisation attachée à la sortie et à l'entrée des pistes cyclables est manquante



Sur les trois cas représentés par les figures 15 à 17, aucune signalisation verticale, par exemple de début et de fin de piste cyclable n'est en place.

Un retour sur les figures 11 ter et quater, montre qu'en plus de l'absence de signalisation en extrémité de double sens cyclable, le cycliste n'a aucune information sur l'état du feu routier à sa gauche et se fie à ses propres moyens pour sa sécurité vis-à-vis du flux automobile

### L'absence de continuité des pistes cyclistes

L'issue de la piste cyclable est prolongée par un passage protégé pour piétons, sans indication particulière à destination des cyclistes, par exemple une invitation à mettre pied à terre, et se situant en aval des feux (Fig. 18).

De ce fait, les cyclistes doivent improviser en fonction des règles générale mais aussi être tentés de se conformer à la signalisation verticale à destination des piétons. Le risque dans ce dernier cas est qu'ils évoluent comme la circulation parallèle (ex : traversée de la rue de la Belle-Ile Sud en même temps que circulation sur Sylvie), puis continuent vers Sylvie (ils sont alors à contre-sens). Le pire serait qu'une mauvaise estimation de la durée de phase des feux combinée à une mauvaise visibilité en fin de course, fasse que le cycliste débouche sur Sylvie au moment où le flux y redémarre.



On aboutit au schéma de la figure 19 qui montre un usage inadéquat des passages protégés pour piétons, assimilés à des éléments de piste cyclable, ainsi que deux interruptions de continuité des pistes sur des parcours à contre-sens pour les vélos : de Belle-Ile Sud vers Sylvie et de Sylvie vers Belle-Ile Nord.

On notera que pour les cyclistes en provenance de la ZAC ou des quartiers des Bords de Marne, ils sont en amont des feux et peuvent bénéficier de leur régime de protection pour continuer leur itinéraire. L'observation montre des mouvements vers Belle-Ile Nord, sans qu'on sache si c'est pour se diriger en transit vers le centre-ville ou si c'est pour atteindre les commerces de l'avenue de Sylvie en évitant le danger que cela représente en empruntant ce détour.



Fig. 18 : Passage protégé pour piétons prolongeant la piste longeant les Ets Dauphin

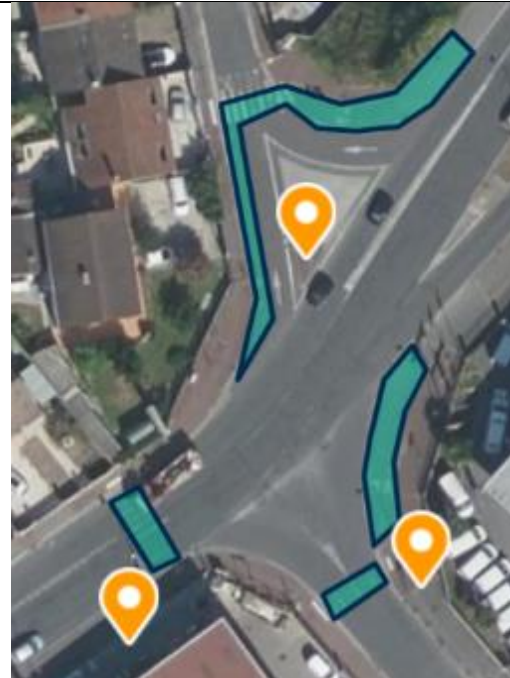


Fig. 19 : Intersection Sylvie – Belle-Ile Itinéraires cyclistes potentiellement protégés, en ajoutant pistes et passages.

## Récapitulatif

La figure 20, prise depuis la rue de la Belle-Ile Nord, montre le débouché de la r. de la Belle-Ile Sud côté ZAE, avec issue de la piste cyclable longeant les Ets Dauphin, la traversée protégée piétonne, le trottoir intermédiaire vers l'av. de Sylvie, obstrué par une armoire technique (non visible ici) la ligne continue interdisant le tourne-à-gauche depuis le Pont de l'Aulnoy (non repeinte alors) et la reprise de la zone30 (voir « Pour aller plus loin » ci-après)



Fig. 20 : vue d'ensemble depuis la rue de la Belle-Ile Sud

## L'usage réel de l'intersection

### Une inversion des fonctions

Le passage pour piétons est aussi le seul chemin « protégé » pour les vélos (fig. 21) et la piste cyclable est la seule possibilité de cheminement pour les piétons (fig. 22), car le trottoir, s'il existe, est obstrué par une végétation non entretenue



Fig. 21 : Passage piétons traversant l'av. de Sylvie, sur l'itinéraire virtuel cyclistes depuis la piste cyclable longeant les Ets Dauphin vers Sylvie ou Belle-Ile Nord



Fig. 22 : deux piétons et, en arrière-plan, une poussette sur la piste cyclable depuis le pont l'Aulnoy



## Un usage des lieux inapproprié, voire dangereux

Une mini-série d'observations permet rapidement de constater des usages irréguliers, tant de la part des cyclistes que surtout des automobilistes, et même des piétons.

La figure 23 recense trois observations sur des mouvements cyclistes, réalisées depuis une voiture en provenance de l'av. de Sylvie. Le trajet depuis le Pont jusqu'à Belle-Ile Sud (jaune) paraîtrait normal s'il n'empruntait sans précaution les passages protégés pour piétons. Quant à celui depuis les Ets Dauphin vers Belle-Ile Nord (bleu), il illustre le risque pris cité plus haut de couper l'av.de Sylvie alors que le trafic y redémarre.

La figure 24 illustre le mieux la situation de confusion, de transgression et de prises de risques induites par la configuration des lieux. La brièveté de la période d'observation (mardi 10 déc. 2024 de 14h30 à 15h40), rapportée à la journée, montre l'intensité des prises de risque.

Les automobilistes, voitures, camionnettes, camions, en provenance du Pont, tournent à gauche en direction de Belle-Ile Sud en ignorant sciemment l'interdiction (rouge, épais).

Le demi-tour a été le fait d'une camionnette (rose).

La remontée vers le Pont par le cycliste en provenance de Belle-Ile Sud (bleu), empruntant la chaussée « normale » au lieu de la piste cyclable est irrationnelle, sauf s'il ne connaît pas les lieux et qu'il « obéit » au principe qui guide un cycliste : emprunter le chemin le plus court.

Cette recherche du chemin le plus court est certainement ce qui a guidé le comportement du piéton (noir), au prix de prendre un maximum de risques.

Au final, seul le cycliste passant de Belle-Ile Sud à Nord (vert) a respecté les règles et bénéficié d'une réelle sécurité.



Fig. 23 : Mouvements cycliste observés début novembre 24:

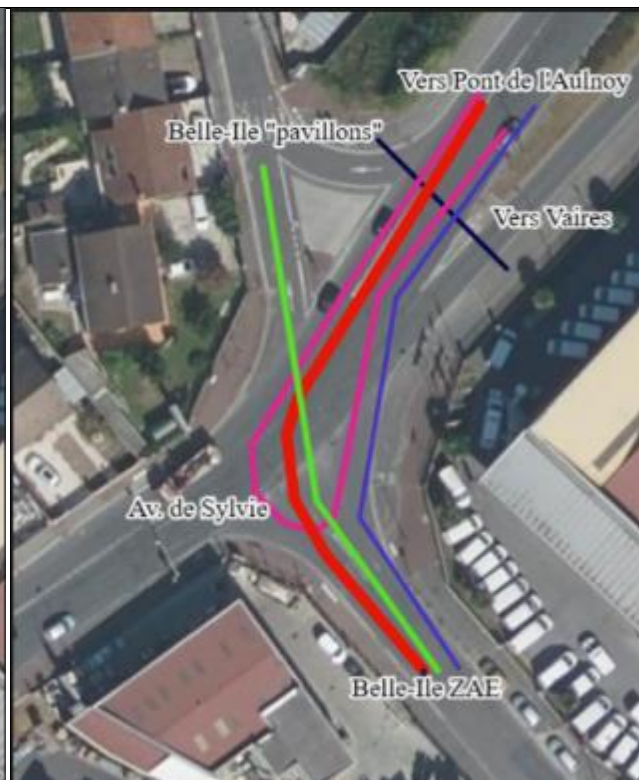


Fig. 24 : Mouvements observés le 10 décembre 24 :

## **Les causes d'une telle situation ne sont pas une fatalité ...**

### **Les comportements**

Les comportements des conducteurs et cyclistes sont certainement à l'origine des infractions et mises en danger.

Mais l'interdiction du tourne-à-gauche vers Belle-Ile Sud pour les véhicules en provenance du Pont de l'Aulnoy est radicalement contre-intuitive. C'est en effet le plus court chemin pour se rendre sur la partie ouest de la ZAE et vers les quartiers des bords de Marne. A l'inverse, la contrainte imposée de d'abord se diriger vers l'est pour accéder à un accès à la ZAC et revenir sur ses pas pour atteindre l'ouest et les quartiers apparaît aux utilisateurs comme un non-sens et de plus, contraire à toute logique économique.

L'usage des passages protégés pour piétons en guise de prolongement et partie des pistes serait plutôt la recherche par les cyclistes, d'une meilleure sécurité en l'absence d'autres dispositifs adaptés.

La « débrouille » devient alors une sorte de contre-mesure de bon sens. Elle s'impose dans tous les cas, ce qui ne va pas sans dérives, en particulier la réalisation d'un demi-tour « sauvage »

### **Les aménagements**

En fait, la situation résulte de l'application d'une certaine logique étroitement appliquée : la recherche d'économie dans la réalisation des aménagements lors de la modification de l'avenue de Sylvie dans le cadre du contournement sud (prolongement jusqu'à Vaires et au-delà).

Et ces économies ont conduit à plusieurs anomalies dangereuses puisqu'elles ne sont pas accompagnées de mesures visant à en réduire les conséquences.

C'est ainsi qu'il n'y a pas d'obstacle réel, matériel, au tourne-à-gauche « sauvage ». Pire, la ligne continue s'épaissit avant l'intersection, laissant imaginer un possible refuge.

La continuité des pistes cyclables n'est pas assurée, en particulier pour le contre-sens Belle-Ile Sud jusqu'à Sylvie. L'issue de pistes existantes est génératrice d'une ambiguïté dangereuse : elle commence et débouche sur un passage protégé pour piétons sans disposition particulière.

### **La signalisation**

L'absence signalisation au sol, inefficace ou peu visible ou effacée, laisse la régulation de l'espace aux seuls feux routiers, ce qui n'est pas suffisant.

Il n'y a pas de signalisation propre aux pistes cyclables, par exemple annonçant l'entrée ou la fin de piste.

Il n'y a pas de signalisation à destination des automobiles les avertissant qu'elles vont rencontrer une piste cyclable (« attention : vélo »).

Les passages protégés pour piétons relèvent d'une double maladresse : ils incitent les cyclistes à les emprunter tandis que les automobilistes ne s'attendent pas à y voir circuler un vélo.

## ... Car des solutions sont déjà mises en œuvre sur le territoire

### L'importance de la signalisation au sol dans la maîtrise de l'espace

Sur les deux exemples des figures 25 et 26, on voit que la signalisation au sol vient en complément des feux routiers pour réguler les flux lorsque les intersections occupent une surface importante. Elle doit être bien visible.



Fig. 25 :  
Intersection Rte  
de Claye et r. A.  
Sarraut



Fig. 26 :  
Intersection r. du  
Tir et rte de La  
Montagne

### Le doublement des passages protégés pour piétons par le prolongement de la piste cyclable

Les exemples suivants montrent l'existence du marquage au sol spécifique à la piste cyclable lorsqu'elle traverse une voirie. Ce marquage est indépendant de celui du passage protégé pour piétons parallèle Et vient en supplément.

La figure 27 illustre le cas en présence de feux routiers.

Les figures 28 et 29 préfigurent ce qui aurait pu être envisagé si le giratoire initialement prévu au début des travaux de réhabilitation de l'Av. de Sylvie avait été réalisé.

On note le manque d'entretien du marquage spécifique à la piste cyclable sur la figure 29.



Fig. 27 : Traversée de l'Av.  
Bobby Sand



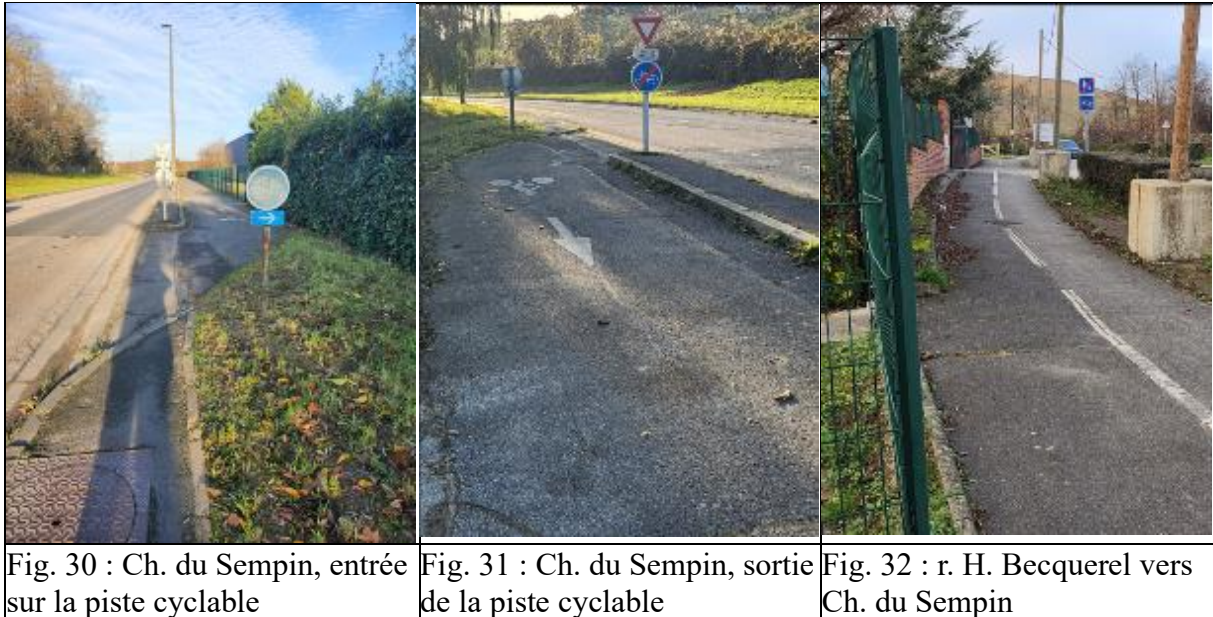
Fig. 28 : traversée de la r. du  
Tir avant Rte de Montfermeil



Fig. 29 : traversée du Ch. de la  
Guette avant Av. de la Tuilerie

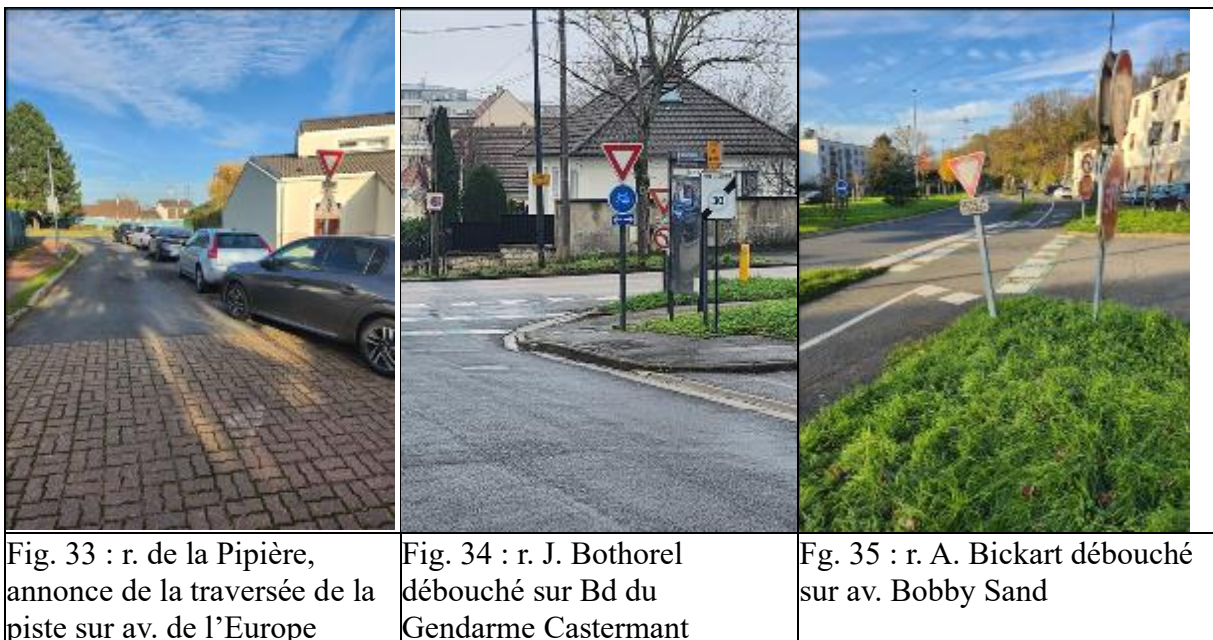


## Des exemples de signalisation verticale à destination des cyclistes



La piste cyclable longeant le Chemin du Sempin en est un exemple assez complet (fig. 30 et 31). Mais la piste parallèle à la r. H. Becquerel va plus loin : utilisée aussi comme trottoir, sa signalisation de sortie s'adresse aux deux usagers, cycliste et piéton (Fig. 32). On notera sur ces exemples, les panneaux ronds qui représentent une obligation et les panneaux carrés qui donnent une indication.

## Des exemples de signalisation verticale à destination des automobilistes



Sur les trois exemples des figures 33 à 35, on observe qu'une signalisation est mise en place à destination des automobilistes pour les aviser qu'ils vont croiser une piste cyclable. Ce qui est remarquable, c'est que la priorité, expressément prévue par le code de la route (le régime de la piste cyclable suit celui de la voirie qu'elle longe) est de manière très visible, prise en compte.

Quelques points d'attention. Sur la figure 34, les automobilistes doivent respecter successivement la priorité de la piste cyclable puis celle du Bd Castermant. Sur la figure 35, c'est « ceinture et bretelles », mais dans une grande confusion : la rue Bothorel doit respecter la priorité de la piste et la piste celle du Boulevard ; le panneau stop vaut à la fois pour la piste et pour l'avenue.

Au total, la figure 34 est la plus proche de la réglementation.

## **Que pourrait-on faire ?**

### **Immédiatement**

Informersur les risques

Pour tous les usagers, mettre en place une signalisation verticale destinée à protéger les cyclistes de la part des automobilistes, mais aussi d'eux-mêmes :

- indication aux automobilistes de l'existence d'un itinéraire cycliste, réel (aux intersections) ou virtuel (voir infra « maillon manquant »)
- indication aux cyclistes des débuts et fins de pistes, de la présence des pistes et leur situation, de l'attitude à adopter lorsque la piste débouche sur un passage protégé pour piétons
- Une attention particulière est à porter sur la bande cyclable à contre-sens de la rue de la Belle-Ile Nord quant à son débouché sur l'Av. de Sylvie

### **Rapidement**

Réduire les risques.

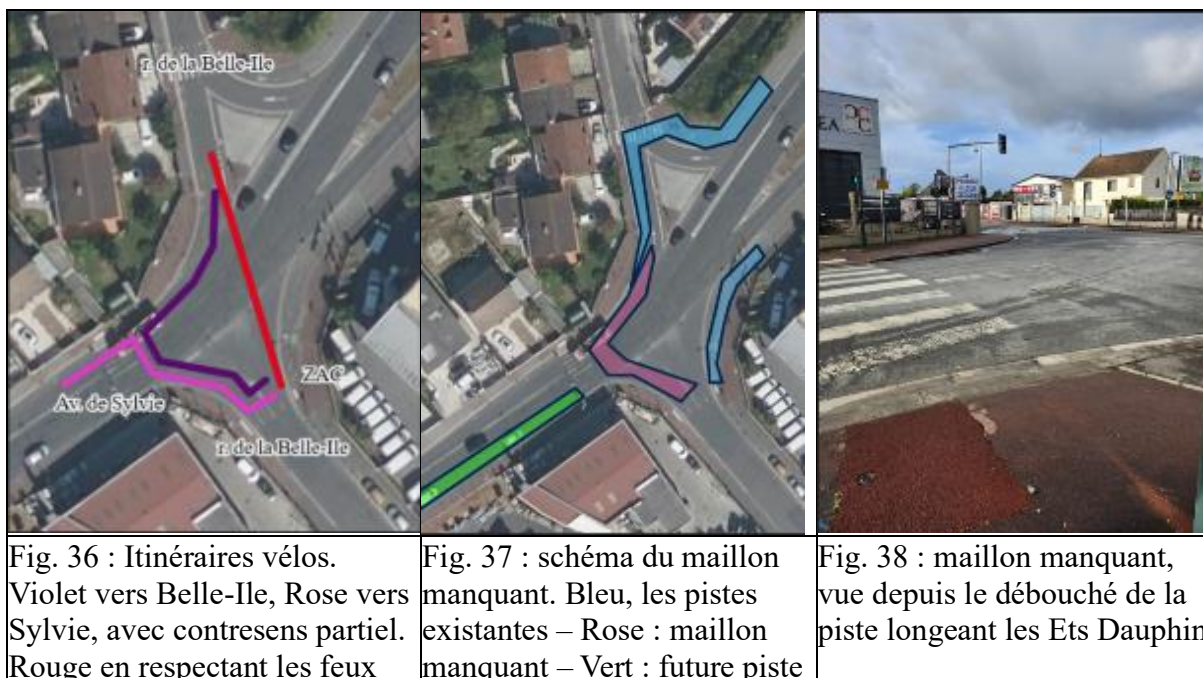
Ces mesures interviennent en complément des premières mesures prises rapidement.

Pour les automobilistes, cela consiste, à contrarier les comportements induits par le manque de régulation de l'espace, en introduisant des éléments susceptibles au moins d'orienter les flux et d'empêcher les mouvements interdits.

On a vu supra (Fig. 24) que les automobilistes s'inventent un code de la route personnel et usent de l'espace en fonction de l'idée qu'ils se font de ce qu'il aurait dû être, de leur désir, sans tenir compte de la réglementation.

S'agissant des cyclistes, il y a lieu de sécuriser les itinéraires qu'ils empruntent spontanément (fig. 36), sauf comportement aberrant, mais qui ne sont pas, ou mal sécurisés : la liaison entre les pistes cyclables depuis le Pont et depuis Vaires (en violet) ; la liaison entre la piste de Vaires et l'Av. de Sylvie en l'état actuel (en rose). Sont sécurisés, la liaison Pont / Belle-Ile Sud sous réserve de l'usage des passages pour piétons ; la liaison Belle-Ile Sud vers Belle-Ile Nord à condition de partir depuis l'amont du feu routier sur Belle-Ile Sud

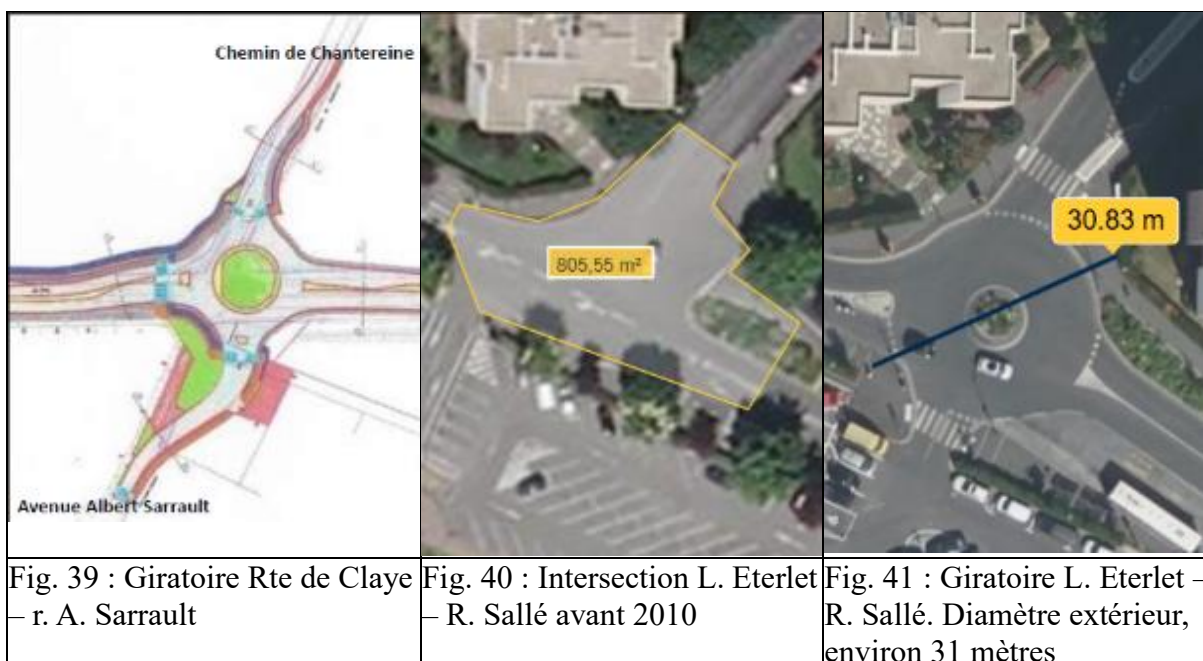
Une attention particulière doit être portée sur le maillon manquant décrit par les figures 37 et 38.



### À court terme

Supprimer les risques

Il s'agit de revenir à la situation d'origine : réaliser un giratoire ainsi qu'il était prévu et qu'une malheureuse décision d'ordre financier a fait abandonner.



L'exemple du giratoire en construction à l'intersection de la Rte de Claye et de la rue A. Sarrault, sur une surface presque moitié moindre (Fig. 6 et 4), montre que la place existe pour réaliser cet aménagement. Et en milieu urbain, les figures 40 et 41 montrent la transformation de l'intersection des rues L. Eterlet et R. Sallé depuis la situation d'avant 2010 et celle de nos jours.



On pourrait être tenté, de tergiverser et aménager à moindre coût, par exemple de parer le flux le plus important, celui qui s'abstrait de la réglementation et utilise le tourne-à-gauche « sauvage ». On pourrait alors rapidement reproduire, mais en « dur », le séparateur dont la silhouette est quasiment effacée, qui se situe au débouché de Belle-Ile Sud sur Sylvie (Fig. 42).

Mais cet aménagement apporte son lot de contraintes : impossibilité pour les véhicules automobiles de tourner à gauche vers Sylvie « Ouest », sauf à remonter faire demi-tour sur le giratoire du Pont et étroitesse de la branche Sylvie vers Belle-Ile Sud, empruntée à la fois par les automobiles, dont des camions, et les vélos, possiblement à contresens pour ces derniers.

Une amélioration notable pourrait s'inspirer du schéma de la figure 42 bis proposé par un contact de l'association.

Les inconvénients de la figure 42 subsistent, mais, sans même attendre la réalisation de la piste sur l'av. de Sylvie, on peut noter les points positifs : continuité des itinéraires cyclables, identifiés et cohérents, donc sécurisés, mais aussi, modification du dessin du carrefour qui, en élargissant les trottoirs, en réduit la surface et le rapproche d'un carrefour « classique » ; les feux routiers « croiseurs », par exemple, sont mieux visibles depuis chaque origine

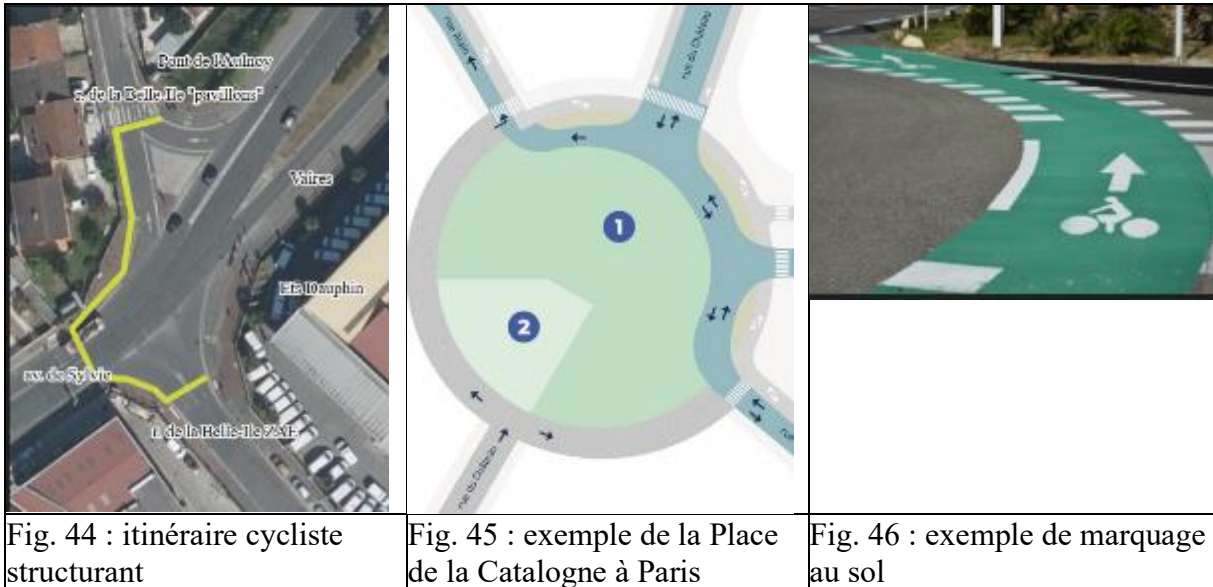
Le giratoire apporte une solution permettant à la fois de répondre au bon sens réclamé par les automobilistes (tourner à gauche au plus près de leur destination), au besoin d'un aménagement permettant un franchissement du carrefour côté Est au besoin de de régulation de l'espace en le réduisant aux chaussées.



|   |   |  |
|---|---|--|
| Fig. 42 : régulation dispositif interdisant physiquement le tourne-à-gauche vers ZAE  | Fig. 42 bis : Option mixte, avec réaménagement partiel du carrefour | Fig. 43 : Hypothèse d'un giratoire Sylvie – Belle-Ile Diamètre intérieur, env. 28 m. |
| Légende de la fig. 2 bis : Vert : future piste cyclable av Sylvie – Noir : surévaluation ou plots contraignant la circulation – Bleu : courbure du carrefour réduite – Jaune : liaison Sud/Nord |   |  |

Concernant les cyclistes, dont la situation s'améliore de fait avec le giratoire, des aménagements complémentaires sont à apporter. Si l'on prend en compte la liaison entre les pistes cyclables existantes, qui permet aussi la jonction avec la future piste de l'av. de Sylvie (Fig. 44), on peut alors s'inspirer de ce qui a été fait place de Catalogne à Paris.

Figure 45, l'image est inversée, mais, sans s'arrêter aux aménagements routiers spécifiques au réseau local, on note la position de la piste cyclable bidirectionnelle depuis le coin en haut à gauche jusqu'au coin en bas à droite.



## POUR ALLER PLUS LOIN

### Espace et comportements hors normes : une combinaison accidentogène

Ce paragraphe est suscité par la figure 42 bis qui fait se poser la question de la distance entre chaque ligne de feux et le milieu de la chaussée perpendiculaire.

Par rapport à notre cas, dans un carrefour « classique », non seulement cette distance est moindre, mais aussi, la visibilité sur le trafic de la chaussée perpendiculaire est bonne.

Ici, dans le cas particulier d'un déplacement cycliste depuis Belle-Ile Sud vers Sylvie, on se trouve dans la situation illustrée par les figures 47 à 50, à l'exception du fait que le cycliste, derrière la ligne de feux, se place à gauche pour éviter de traverser la chaussée en aval.

De cette position, il longe le trottoir à contresens et débouche sur Sylvie, en voyant et étant vu tardivement par les véhicules, circulant ou démarrant de Sylvie (Fig. 50).



|   |                |                |                |
|---|----------------|----------------|----------------|
| <p>Fig. 47</p>  | <p>Fig. 48</p> | <p>Fig. 49</p> | <p>Fig. 50</p> |
| <p>Fig. 47 : reprise de la fig. 36 : focus sur l'itinéraire rose, Belle-Ile Sud/ Sylvie<br/>         Fig. 48 : reprise de la fig. 37 : maillon manquant<br/>         Fig. 49 : reprise de la fig. 18 : de gauche à droite, itinéraire Belle-Ile Sud/ Sylvie<br/>         Fig. 50 : débouché du trottoir depuis Belle-Ile Sud sur Sylvie</p> |                |                |                |

Ce point d'attention fait s'interroger sur la possibilité d'un franchissement régulier de la ligne de feux de Belle-Ile Sud tout en arrivant sur Sylvie alors que le trafic redémarre. La concomitance du comportement du cycliste qui franchirait irrégulièrement le feu sur Belle-Ile et par (mauvaise mais contrainte) habitude emprunterait en confiance (et en substitution à l'absence de signalisation propre) le passage piétons.

En s'appuyant sur les valeurs estimées en temps et distances, on peut construire le tableau suivant qui estime le délai théorique du trajet du cycliste. Reste à le vérifier en situation réelle et à le rapprocher de la phase des feux routiers. Si elle s'avérait plus rapide que le trajet, ce serait une anomalie à corriger.

| Temps de parcours théoriques d'après la figure 51, en secondes |           |           |
|--|-----------|-----------|
| Distances →  | 20 mètres | 25 mètres |
| Vitesses ↓   |           |           |
| 10 km/h  | 7.2       | 9         |
| 8 km/h   | 9         | 11,25     |



Figure 51 : distances parcourues par un cycliste venant de Belle-Ile Sud jusqu'à son croisement potentiel avec le flux automobile de provenance de Sylvie

Légende :

Rouge : le ligne des feux routiers

Bleu : ligne perpendiculaire, dans l'axe l'amont

Vert : ligne suivie par un cycliste précautionneux : positionnement de départ à gauche pour éviter la traversée de la r. de la Belle-Ile en aval des feux ; continuation en suivant au plus près le trottoir, à contresens ; débouché sur le passage piétons qu'il prend par défaut en guise de piste cyclable

### Un drame humain peut-il être évalué comptablement ?

Après un deuxième accident mortel mettant en cause les aménagements de voirie, il est légitime, qu'au-delà de la douleur et de possibles indignations, on cherche à mettre un peu de rationalité. Et dans ce cas, la comptabilité peut apporter son point de vue. Il est édifiant.

Avec toutes les précautions reprises dans l'article de The Conversation du 13 juillet 2020 « Quel est le coût d'une vie humaine », selon le journal Le Monde, dans son article « Chiffrer le prix d'une vie humaine » du 29 septembre 2028 (consulté sur Internet), qui s'y rapporte, en France, la valeur d'une vie est, d'après un rapport de 2016, (« Éléments pour une révision de la valeur de la vie humaine », Commissariat général à la stratégie et à la prospective, 2013), évaluée à 3 millions d'euros.



En regard, les articles portant sur l'estimation du coût d'un rond-point apportent un contrepoint qui interroge.

Par exemple, « *Construction, entretien, réparation... Ces si chers 65 000 ronds-points qui constellent la France* », article du Journal Le Monde édité sur internet, publié le 29 juillet 2021 à 00h26, modifié le 29 juillet 2021 à 05h59 Par Michel Dalloni

Extrait

« *Selon le Centre d'études techniques de l'équipement (CETE), la conception et la réalisation d'un carrefour giratoire oscillent, la plupart du temps, entre 100 000 euros et 1 million d'euros. Un écart expliqué par la dimension de l'ouvrage et l'éventuelle complexité de sa construction.* »

Ou encore, « *Combien ça coûte de construire un rond-point ?* », article publié par Ouest-France sur Internet le 14/11/2014 par Kate STENT.

Extrait

« *Une voie, deux voies, ornés de sculptures ou de bonzaïs du Japon, il existe autant de ronds-points que de clochers. Comptez 300 000 € pour un modèle standard, de 15 mètres de diamètre, avec quatre sorties bien placées et pas de travaux de voirie à réaliser. Mais les cas de figure, où il suffirait de poser un rond-point sans refaire les routes, sont rares. Mieux vaut donc tabler sur un coût allant de 300 000 à 800 000 € pour les ronds-points XXL.* »

L'article apporte une précision sur la répartition des responsabilités : « *La construction d'un giratoire répond à une règle simple : celui qui aménage paie. S'il dessert un lotissement communal, c'est la mairie. S'il permet l'accès à une zone économique, c'est la communauté de communes. S'il régule la circulation d'une route départementale, c'est le conseil général* ».

**Eclairages apportés par l'article « Aménagements avenue de Sylvie à Chelles » à retrouver sur le site d'Adequa ([adequa-cadredevie.fr](http://adequa-cadredevie.fr)) sous les catégories « Chelles » ou « Sécurité »**

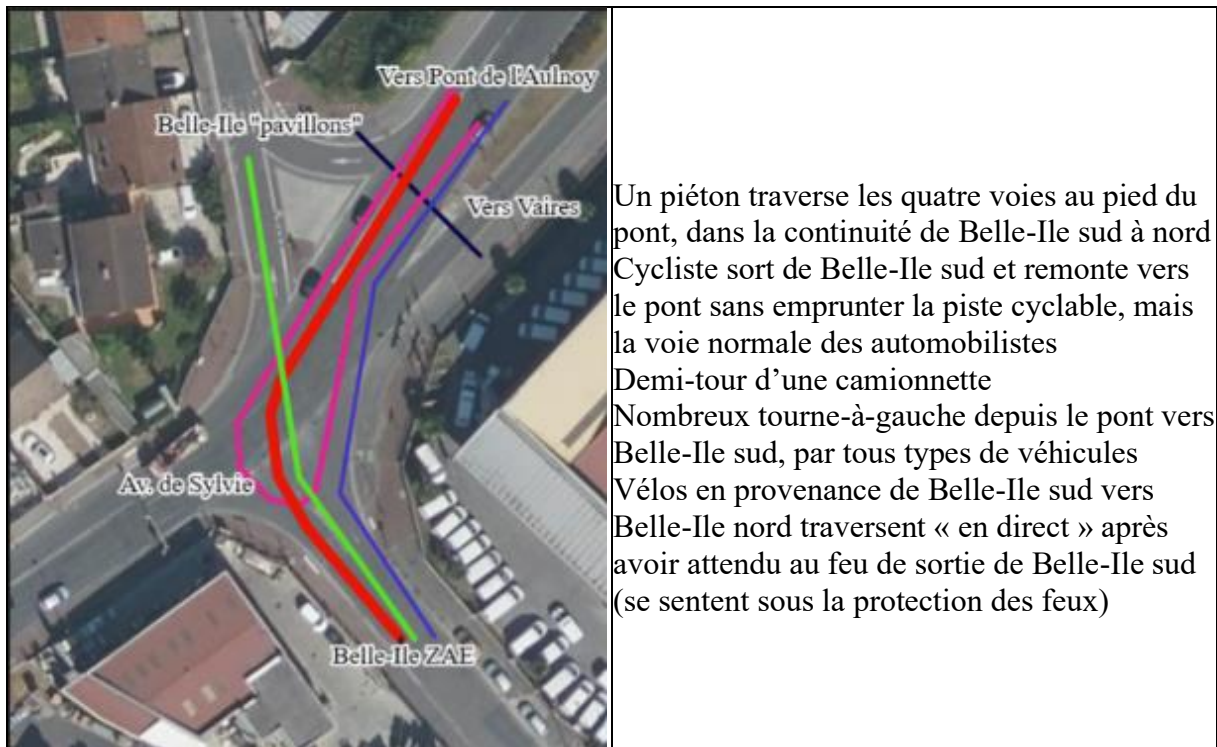
On y retrouve dans les annexes 5,6,7,8 les aménagements proposés par l'association dans un courrier du 09 novembre 2019 adressé au président du Conseil départemental de Seine-et-Marne, suite à l'accident mortel d'une cycliste en 2019 sur l'avenue de Sylvie.

Déjà, l'hypothèse du giratoire Sylvie/Belle-Ile est avancée. S'ajoutent d'autres propositions plus ou moins complexes, depuis la réalisation d'une piste cyclable sur l'emprise d'une des deux voies de l'avenue de Sylvie dans le sens Chelles – Vaires jusqu'au tracé d'un passage protégé traversant l'avenue de Sylvie côté Est du carrefour avec la rue du Vieux Moulin.

La réponse des Services départementaux (infra : « le temps des événements et le temps administratif ») n'est pas satisfaisante, mais aussi implique la commune.

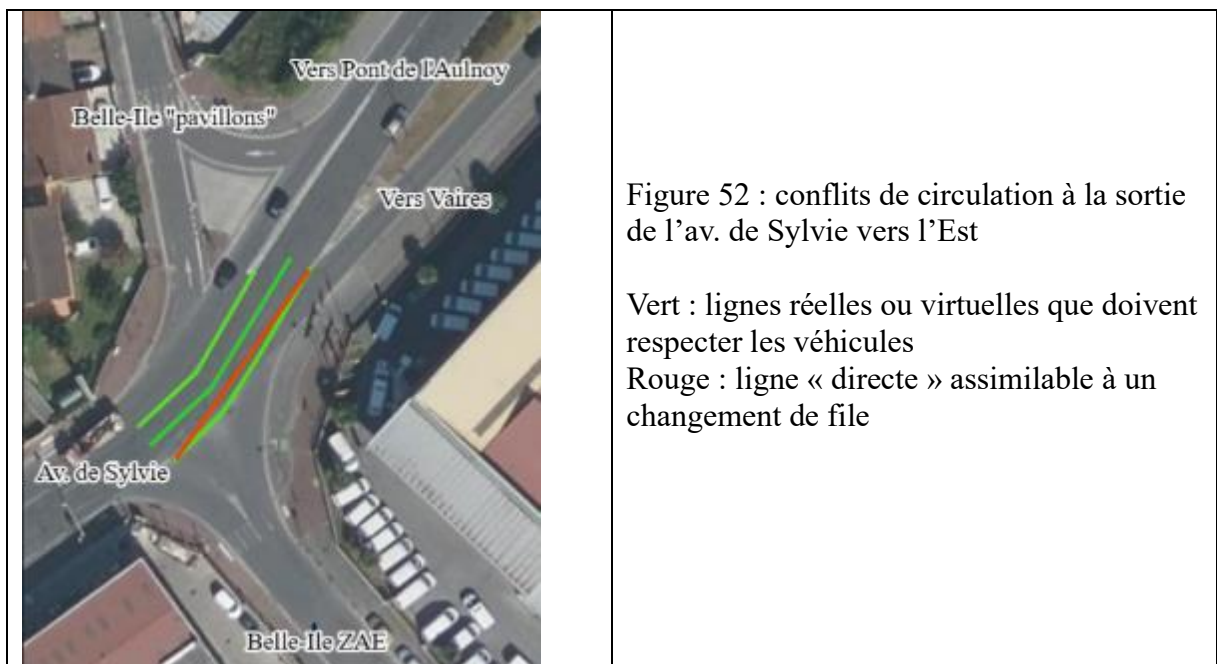
## Incohérence et impuissance de la signalisation

Rappel des choses vues le mardi 10 décembre, de 14h30 à 15h40 (fig. 24)



A cela s'ajoute, une vitesse excessive quand le feu sur Sylvie vers l'est est au vert, par des flux en double file et comportant de nombreux camions

Et la géométrie de la courbe Sylvie vers Pont, accentue le risque, la file de droite ayant tendance à « couper » et engager ainsi la file de gauche (figure 52)



## Focus sur l'incidence de la vitesse

Dans le sens Ouest/ Est, la vitesse est limitée à 30 km/h jusqu'après le passage protégé pour piétons entre Auchan et Leclerc puis 50 (Fig. 47) et reprise de la limitation à 30km/h en rentrant sur Belle-Ile Sud (Fig. 48).

On n'a pas repéré de signaux de limitation de vitesse dans le sens Est/ Ouest

Pourquoi l'autorisation /invitation à une reprise de vitesse sur une si faible longueur, par ailleurs entrecoupée de deux carrefours à feux, mais aussi acceptant la circulation des vélos ? Il est de notoriété publique que ces vitesses sont dépassées, et en particulier ne sont pas respectées si le feu aperçu en aval est au vert et qu'on espère en profiter en accélérant. C'est un élément supplémentaire pour intérêt d'un giratoire, argument repris, entre autres, par le commissaire enquêteur en charge du dossier d'enquête publique sur le giratoire de l'intersection Rte de Claye, rue A.Sarraut.

Extraits

*« L'aménagement d'un carrefour giratoire permettra de sécuriser et fluidifier les échanges. Les demi-tours seront ainsi sécurisés ... Le giratoire oblige les conducteurs à modifier leur comportement en présentant une rupture visuelle et un point de repère dans le paysage ... La particularité du giratoire est de faire ralentir en toute circonstances. »*



Fig. 47 : Fin de limitation de vitesse sur Av. de Sylvie



Fig. 48 : Reprise de la limitation à 30 km/h à l'entrée de Belle-Ile Sud en provenance de Sylvie

La vitesse est une circonstance aggravante ainsi que le montre La Prévention routière, dans son guide « Comment réduire les risques au volant »



Extrait

« En cas de collision entre une voiture et un piéton, les chances de survie du piéton baissent très rapidement avec la vitesse du véhicule : 95% de chance de survie lors d'un choc à 30 km/h, 53% à 50 km/h et seulement 20% à 60 km/h. »

On notera, figure 48, que les cyclistes en provenance de la piste longeant les Ets Dauphin et se dirigeant vers Sylvie parcourent un tronçon de voie à contresens et sur lequel la vitesse autorisée est de 50km/h.

### Le temps des événements et le temps administratif

L'article « Aménagements avenue de Sylvie à Chelles » notait en particulier l'intérêt d'interdire la sortie d'Auchan sur l'av. de Sylvie à hauteur du passage protégé pour piétons et la nécessité d'aménager une traversée piétonne au carrefour de l'av. de Sylvie avec la rue du Vieux Moulin, côté est.

Si pour Auchan, la mesure a été mise en place rapidement, par la force du temps et des habitudes, et sans rappel de l'autorité, elle ne s'applique déjà plus pour les véhicules en provenance de la station d'essence et les autres automobilistes se saisissent de cette faiblesse dans le dispositif pour déroger à la règle Fig. 49 et 50.

Mais l'exemple édifiant concerne le passage protégé, toujours pas aménagé (fig. 51), presque 5 ans après la réponse du Département de mars 2020.

Extrait

« Les problématiques de la traversée des piétons au niveau du carrefour RD34A/rue du Vieux Moulin et de l'accès au magasin LIDL, bien connues des services départementaux, font déjà l'objet d'une étude, en concertation avec les services communaux, chargés de la sécurité et de la commodité du passage dans les rues de la commune.

La réunion avec les services communaux est programmée. Par la suite, s'agissant d'une route en agglomération, la Commune jugera des mesures éventuelles à apporter. »



Fig. 49 : sortie d'Auchan interdite depuis le parking



Fig. 50 : sortie d'Auchan permise depuis la station-service



Fig. 51 : passage protégé absent pour une traversée de l'av. de Sylvie vers Lidl

## Quelques rappels de signalisation

### *Code de la Route*

Article R412-30 (extrait)

« Lorsqu'une piste cyclable ou une trajectoire matérialisée pour les cycles, signalisée en application des dispositions de l'article R.411-25, traversant la chaussée est parallèle et contiguë à un passage réservé aux piétons dont le franchissement est réglé par des feux de signalisation lumineux, tout conducteur empruntant cette piste ou cette trajectoire matérialisée est tenu, à défaut de signalisation spécifique, de respecter le feux de signalisation réglant la traversée de la chaussée par les piétons. »

### *Instruction interministérielle sur la signalisation routière*

IISR, Art 118-1-C (extraits)

Sur toutes les chaussées, en section courante comme en carrefour, notamment en contiguïté de passage pour piétons, l'utilisation, dans le sens de circulation des cyclistes, de doubles chevrons ou de figurines ou de flèches ou d'une association de ces éléments, est possible pour matérialiser une trajectoire à l'intention des cyclistes.

IISR, Article 109-3-A

#### **R12m : Signal mixte piéton-cycle**

Il est constitué de deux feux: celui de droite, de couleur verte, porte une silhouette de piéton en mouvement et une silhouette de cycle en dessous; celui de gauche, de couleur rouge, porte une silhouette de piéton immobile et une silhouette de cycle en dessous.



*Fig 2ter*

R12m

-O-O-O-O-O-