

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

## Votre contribution



**Nom de l'organisme :** Les Dérailleurs de Clamart

**Contact :** [derailleursdeclamart@gmail.com](mailto:derailleursdeclamart@gmail.com)

### Présentation de l'auteur

L'association « Les Dérailleurs de Clamart » a pour objet la promotion du vélo et des circulations douces à Clamart et dans ses environs, dans le cadre d'un partage harmonieux de l'espace public.

### En quoi êtes-vous concerné par le projet ?

L'association est concernée par le projet de prolongement du tram T10 d'un point de vue des aménagements cyclables amenés à être créés dans ce cadre.

### Présentation de votre position et de vos principaux arguments

Le projet de prolongement présente deux scénarios : « en surface » et « en tunnel ». Dans les deux cas, des flux structurants de cyclistes peuvent être envisagés entre les stations Jardin Parisien et Gare de Clamart.

Dans le cadre du scénario en « surface », le tracé présenté implique une restructuration profonde des rues, avenues, et carrefours suivants : avenue Claude Trébignaud (RD2)/ Place du Garde/ Rue de Meudon/ Avenue René Samuel/ Rue du Troisy/ Rue Pierre et Marie Curie/ Avenue Victor Hugo / Avenue Jean Jaurès / Rue de Vanves/ Boulevard des Frères Vigouroux.

La majorité des voies concernées sont des axes motorisés structurants pour lesquels les voies cyclables structurantes doivent être matérialisées par des pistes sécurisées et séparées du trafic motorisé, conformément aux préconisations du CEREMA [2].



Dans les rues trop étroites pour implémenter des pistes protégées réglementaires, le sous-dimensionnement des largeurs est à éviter. Dans ces cas, il est préférable d'envisager une modification du plan de circulation afin de permettre une diminution de la vitesse et densité du trafic motorisé. Le concept de « Vélorue » pourrait alors être implémenté ([2], [3], [4]).

En ce qui concerne les intersections, les ronds-points et giratoires dont le rayon ne permet pas l'implémentation d'un anneau cyclable protégé doivent être évités. Les intersections doivent être systématiquement protégées par l'implémentation de [2]:

- Rond points et carrefours à la Hollandaise pour les intersections majeures
- Continuité des pistes et régimes de priorité explicites pour les intersections mineures. Les trottoirs traversants constituent en ce sens une solution optimale

Le confort et la sécurité des cyclistes de demain passe également par des détails de réalisation de haute importance ([3], [4]):

- Bordures de piste chanfreinées qui « pardonnent », afin d'éviter les chutes
- Traversées des fils d'eau sans ressaut (vue à 0)
- Rayons de courbure compatibles des déplacements à vélo
- Différences de niveau entre trottoir, piste et chaussée pour différencier les espaces

L'absence de rupture de protection et une séparation le long de l'itinéraire est un gage de sécurité, d'efficacité et d'attractivité :

- Les arrêts de bus doivent être traités par quais bus ou quais partagés [3]
- La localisation des terminus de bus et leur conception doivent garantir la continuité des pistes protégées
- Des emplacements dédiés aux stationnements aléatoires (livraisons, bus de sorties scolaires...), doivent être anticipés afin de n'interférer en aucun cas avec les aménagements cyclables

Dans le cadre du scénario « en tunnel », des aménagement cyclables en surface doivent être prévus de manière analogue. De plus, compte-tenu des objectifs ambitieux du projet en termes de mobilités, un objectif probablement inégalé à ce jour serait de permettre également aux cyclistes de se déplacer dans le tunnel, le long d'un aménagement dédié !

Enfin, dans les deux scénarios, le projet doit prendre en compte les projets cyclables connexes déjà prévus ou réalisés que sont :

- Les aménagements prévus par le Plan Vélo VS GP
- Le tracé d'une ligne de RER Vélo le long de la D2

**T10**

PROLONGEMENT

Jardin Parisien &gt; Gare de Clamart

- Les aménagements cyclables de la phase 1 du T10. Concernant ces derniers, basés en majorité sur des bandes cyclables, intersections et carrefours non protégés ni séparés, des améliorations sont demandées afin de se rapprocher aux mieux des préconisations actuelles du CEREMA

### **Conclusion synthétique**

Les travaux de prolongement du T10 ne peuvent être dissociés du Plan Vélo VSGP voté le 6 Décembre 2022 en Conseil de Territoire. Dans ce cadre, des aménagements sont déjà prévus, mais le prolongement du T10 engendrera inévitablement de nouveaux flux. Quel que soit le scénario choisi (surface ou tunnel), ce futur chantier incarne une formidable opportunité de renforcer le maillage cyclable du Territoire, dans le strict respect des préconisations du CEREMA rappelées ci-dessous. Pour autant, cela ne saurait non plus justifier un décalage des aménagements cyclables déjà prévus, qui ne sauraient attendre l'horizon très éloigné du début des travaux.

[1] Tramway et aménagements cyclables : vers de nouveaux référentiels, Décembre 2022 : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/tramway-amenagements-cyclables-nouveaux-referentiels-retour>

[2] Rendre sa voirie cyclable – Les clefs de la réussite, CEREMA, Mai 2021

[3] Cahier des charges RER-V, Avril 2021 :

[https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2021/12/RER-V\\_Cahier-des-charges.pdf](https://www.iledefrance.fr/sites/default/files/medias/2021/12/RER-V_Cahier-des-charges.pdf)

[4] Guide des aménagements cyclables, Paris en Selle, Juillet 2019