

Préambule

Les observations qui suivent sont consécutives aux nombreux emprunts du Ring à vélo, particulièrement le 22/10/2020 en heure de pointe.

Ce document est rédigé par l'association MDB Massy afin de mettre en évidence des points de difficultés rencontrées suite aux aménagements du ring du Pileu mi-octobre 2020.

Résumé des observations

- La version provisoire actuelle apparaît **nettement moins sécurisante** que la phase « Corona », particulièrement au niveau des **accès à la piste cyclable sur le Ring**. Étudier l'option des **passages piétons surélevés**.
- Les **séparateurs ne représentent aucune gêne**, et surtout aucun risque pour les motorisés ou pour leur carrosserie. En l'état, ils ne dissuadent donc pas les automobilistes de mordre sur la piste cyclable et **raccourcir leurs trajectoires**.
- Beaucoup de véhicules **shuntent** encore la D444 dans le sens N118 / A6, et l'absence de séparateurs / délimitation ne crée pas d'effet tunnel propre à faire ralentir la circulation.
- Sur le ring coté nord (Vilgénis), **la vitesse reste élevée**, mais la visibilité est meilleure.
- Il y a un **doute sur le régime de priorité** à adopter pour le parcours « hors ring ». Il est difficile de savoir qui des piétons, cyclistes ou automobilistes est prioritaire aux entrées et sorties du ring.
- Le réaménagement du ring du Pileu n'a de sens que si les autres **aménagements annexes** (rue de Palaiseau, rue du Pileu) voient le jour.

Une concertation respectée ...

La proposition globale de réaménagement du ring du Pileu est globalement satisfaisante. Suite aux concertations avec les habitants en 2019 il a été décidé de donner un visage plus humain à ce ring.

Les aménagements ont principalement visé les mobilités douces (piétons et vélos) et les transports en commun.

... et des aménagements positifs ...

On peut se féliciter de retombées positives en faveur des mobilités douces au travers de la fermeture de bretelles d'entrée-sortie du ring qui bénéficient désormais aux piétons et cyclistes.

De la même manière, l'accès au Chemin de la Sablière est une bonne nouvelle pour éviter la rue du Pileu même si le cheminement n'est pas naturel.



... mais des dangers persistants

Malgré la volonté de réduire la place de la voiture, l'allure des véhicules est toujours aussi rapide aux abords et à l'intérieur du ring. Du point de vue cycliste, l'aménagement actuel (phase 1) est moins sécurisant que le précédent où les balises permettaient de réduire la vitesse des véhicules. Une fois supprimées, les véhicules ont pu reprendre leur allure rapide.



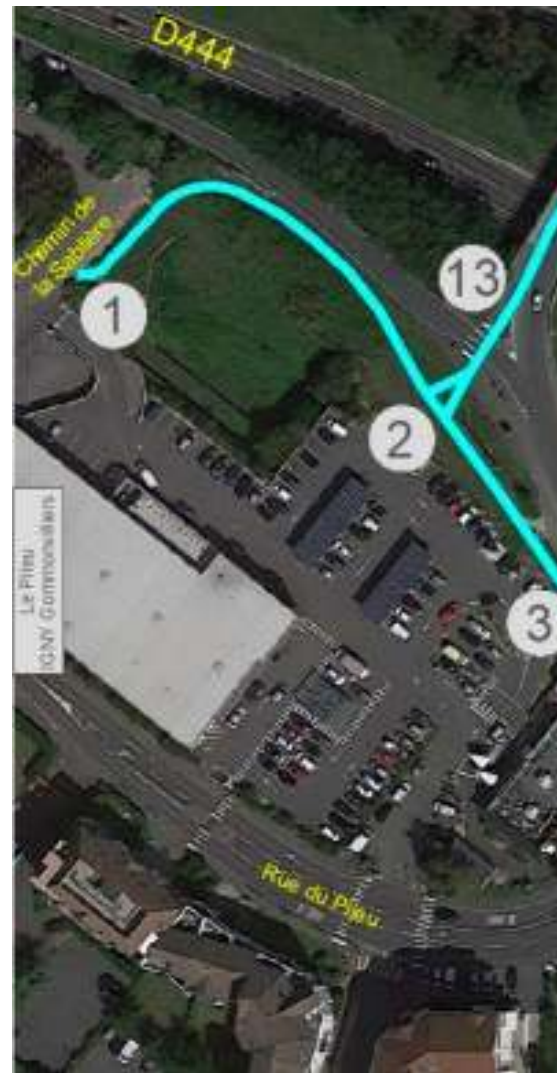
1

Accès bidirectionnel Chemin de la Sablière

L'accès à la piste mériterait un **fléchage** au niveau du croisement Rue du Pileu / Chemin de la Sablière pouvant être complété par quelques **pictogrammes vélo** entre le croisement et le début de la piste

Les automobilistes qui sortent de la zone commerciale ne tiennent aucun compte de la présence éventuelle de cyclistes, peu habitués à la survenance de véhicules, que ce soit de la gauche ou de la droite. Cela mériterait une **signalisation en sortie du parking du Lidl**.

La jonction Impasse de la Sablière / PC est très perfectible.



Pas de signalisation pour informer de la présence de cyclistes.

● Prévoir un fléchage au niveau du croisement Rue du Pileu / Chemin de la Sablière.

● Prévoir des pictogrammes vélo jusqu'au début de la piste.

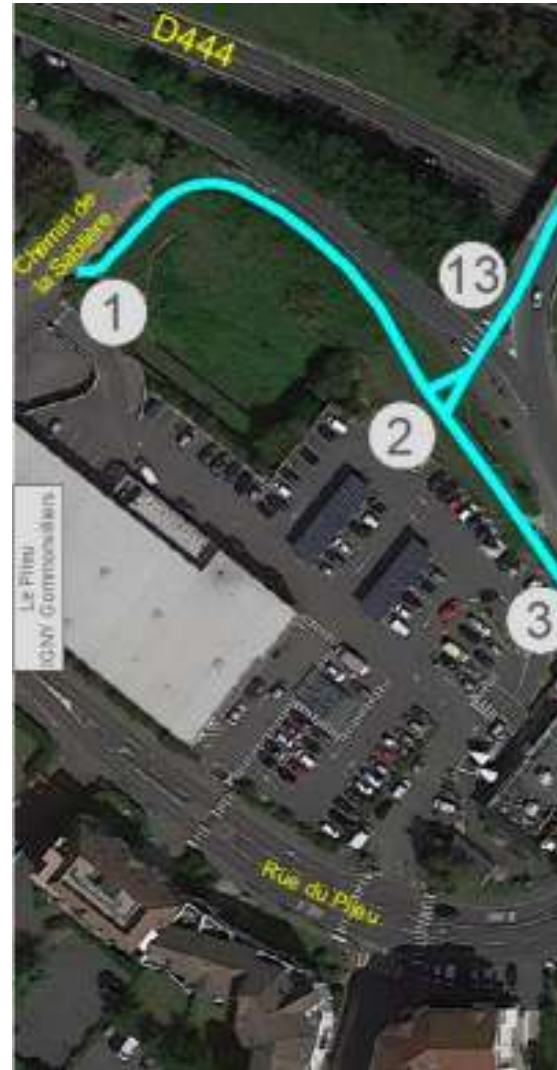
Les véhicules sortant de la zone commerciale (Lidl) ne sont pas habitués à voir des vélos.

● Prévoir une signalisation en sortie du parking du Lidl pour informer de la présence de vélos.



1

Accès bidirectionnel Chemin de la Sablière



L'entrée / sortie de la piste cyclable n'est pas naturelle et mériterait d'être améliorée.

On a notamment du mal à la voir depuis le chemin de la Sablière.

● La visibilité serait renforcée par une bande cyclable ou, à défaut, des pictogrammes vélo sur le chemin de la Sablière.

2

Jonction bidirectionnelle / unidirectionnelle



Cette jonction est utilisée par les piétons (et cyclistes) venant du Ring qui coupent au plus court (par la bute herbeuse) rejoindre le parking du Lidl. Une « ligne de désir » ne tardera pas à apparaître.

3

Arrêt de bus actuel



Ce tronçon est très utilisé en statique par les piétons qui attendent le bus. La faible largeur de la piste cyclable ne permet pas de faire circuler piétons et cyclistes en toute sécurité.

● Augmenter la largeur de la piste cyclable serait une amélioration significative.

4

Intersection Piste Cyclable / Rue du Pileu



Cette intersection est très dangereuse :

- ➔ Les véhicules abordent la sortie du ring à grande vitesse
- ➔ La visibilité est nulle en raison des nombreux mobiliers urbains et bannières publicitaires
- ➔ Des poteaux mal placés aux abords du passage piéton accentuent le risque



- Casser les angles de la sortie du ring permettrait de réduire la vitesse des véhicules.
- Supprimer du mobilier urbain (publicité, poteaux) permettrait une meilleure visibilité.
- Le ralentissement peut être davantage marqué par un passage piéton surélevé : zone 30 de surcroît.

5

Intersection Piste Cyclable / Rue du Pileu



Le passage piétons est trop étroit pour éviter le risque de conflits entre cyclistes et piétons.

Là encore le mobilier urbain ne permet pas de récupérer naturellement la voie partagée.

● Il faudrait réaménager l'intersection dans son ensemble. Pourquoi ne pas mettre un passage piéton surélevé en entrée de zone 30 ?

6

Voie partagée



L'arrêt de bus est mal positionné dans la portion de voie partagée naturellement cyclable.

7

Jonction voie partagée / ring



La jonction pourrait être plus large au vu de la place disponible.

Les séparateurs ne font pas forcément plus ralentir les véhicules.

L'épaisseur des bordures de trottoir n'empêche pas certains véhicules de forcer le passage.

● Casser les angles pour faire ralentir, et mettre en place un passage piéton surélevé pourraient faire réduire la vitesse.



8

Entrée depuis la D444 (Paris)



Les véhicules respectent à peu près la priorité grâce au tracé en léger chicane.

La descente dans le ring leur permet cependant de reprendre de la vitesse...

- Prévoir d'accentuer l'effet chicane et le prolonger jusque dans le ring
- Prévoir des passages piétons surélevés (notamment rue de Palaiseau)

9

Sortie route de Palaiseau



Pas de problème majeur à ce niveau. Toutefois, les véhicules sortants mordent allègrement sur la piste. Les séparateurs en font les frais...

10

Accès ring depuis la Route de Palaiseau

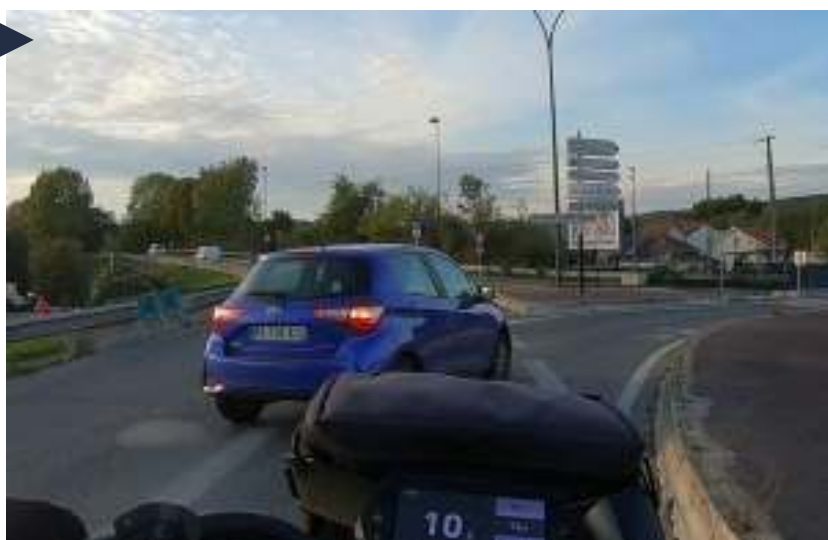


L'intersection en ascension la rend dangereuse. Les véhicules dans le ring arrivent rapidement.

Le panneau « Sens interdit – Sauf cyclistes » est étrangement placé. A cet endroit, et orienté ainsi, il semble s'appliquer à la voie d'accès au Ring, plutôt qu'à l'ancien shunt.

Les véhicules profitent de la pente descendante pour sortir rapidement du ring vers Vilgénis.

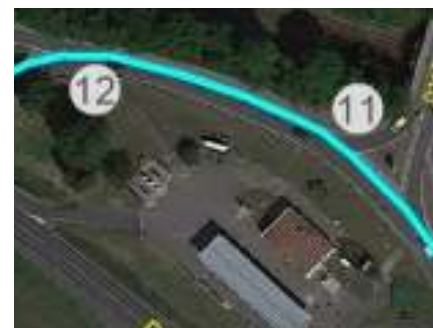
L'insertion à faible vitesse depuis la route de Palaiseau rend donc ce passage dangereux.



Il est important que la future piste cyclable sur la route de Palaiseau se fasse en accord avec les aménagements du ring. Il faut en effet éviter les discontinuités ou faire apparaître des problèmes d'insertion sur le ring.

11

Accès ring depuis la D117



Depuis la version « Corona », les automobilistes respectent pour la plupart la priorité cyclistes. Toutefois, les cyclistes roulent plutôt vite à ce niveau, en raison de la portion fortement descendante qui précède. Il est nécessaire de freiner

lorsqu'on doute de l'attitude de l'automobiliste entrant.

12

Sortie Ring vers D444 (Versailles)



Cette sortie est très dangereuse : les véhicules sortent en gagnant de la vitesse pour anticiper l'entrée sur la D444.

● Une chicane est nécessaire, et si possible un passage piéton surélevé.



13

Accès ring depuis la D444 (Versailles)



L'absence de visibilité et la vitesse des véhicules obligent les cyclistes et piétons à freiner voire s'arrêter.

Le nombre de véhicules peut être très important et nombreux sont ceux qui s'arrêtent sur le passage piétons, le rendant inutilisable pour les piétons et cyclistes.

