



AF3V (Association française des véloroutes et voies vertes),
www.af3v.org
Isabelle Bréant, présidente de l'AF3V
is.breant@gmail.com



CycloTransEurope <http://transeuropeenne.free.fr>
Délégué d'itinéraire EV3 de l'AF3V
Philippe Bernard, président
32, rue Raymond Losserand, 75014 Paris, philippe.bernard06@orange.fr

Le 6 septembre 2018

à **Nicolas Méary**, vice-président délégué aux
mobilités du Conseil départemental de l'Essonne
et **Stéphane Beudet**, vice-président Transports du
Conseil régional d'Ile de France

Objet : Passage de l'EV3 (Scandibérique) sur le pont de Juvisy-Draveil

Monsieur le Vice-Président,

Nos partenaires locaux nous ont alertés au sujet des aménagements cyclables réalisés récemment par le Conseil départemental sur le pont de Draveil-Juvisy sensé être emprunté par l'Eurovéloroute n°3 (Scandibérique) : cet aménagement a consisté à réaliser une trajectoire matérialisée serrée sur le bord droit de cette route à fort trafic automobile. Nous ne pouvons que soutenir leur refus d'un aménagement incompatible avec la sécurité des cyclistes et approuver leur demande d'aménager 2 voies cyclables au détriment d'une des 4 voies automobiles.

Cet aménagement est très loin de respecter le cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes qui doit s'appliquer ici (Circulaire du 31 mai 2001 du ministère de l'écologie et du développement durable) (1) : sur les routes à plus de 1000 véhicules par jour et plus de 30 km/h, une voie cyclable réservée aux vélos, en plus du trottoir, est nécessaire. Or ici, cette route à 4 voies supporte un trafic de 22.000 véhicules / jour et la vitesse est limitée à 50 km/h. Nous ne comprenons d'ailleurs pas que le Conseil régional ait pu apporter une subvention à la réalisation du jalonnement de l'EV3 à un tel endroit !

Cependant, même l'aménagement de voies cyclables sur ce pont ne résoudrait pas pour autant la série de problèmes de cette section de l'EV3 entre Draveil et Ris-Orangis : l'itinéraire retenu par le département est particulièrement complexe et peu lisible, en zone urbaine dense ; il emprunte une série de rues à fort trafic sans voies cyclables réservées ; il oblige à plusieurs traversées dangereuses, en particulier au niveau de l'échanger N7 – D310 à Grigny. Cet itinéraire sur la rive gauche ne comporte aucun avantage et beaucoup d'inconvénients par rapport à l'option toute simple de continuer directement sur la rive droite entre le Port aux Cerises et le pont de Ris-Orangis.

Nous ne comprenons pas pourquoi le département de l'Essonne s'obstine dans l'erreur en refusant d'y aménager une voie verte comme support à l'EV : en effet, il existe déjà une quasi continuité de voies vertes sur la rive droite, de Draveil jusqu'à l'entrée de Corbeil-Essonnes, avec des qualités de revêtements certes variables ; il ne manque qu'une portion de 1.5 km à réaliser à la place d'un sentier de terre étroit, entre la passerelle de l'Orme des Mazières et l'allée de Monesses, sur la commune de Draveil. (Dans l'attente d'un aménagement correct de cette section, par temps pluvieux, il est possible de proposer un itinéraire parallèle par des rues calmes de Draveil)

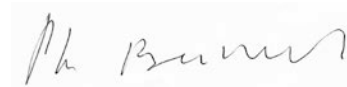
C'est pourquoi, dans nos brochures et sites internet respectifs, comme sur ceux de nos partenaires locaux, nous déconseillerons aux cyclistes et piétons utilisateurs de l'EV3 de suivre le jalonnement réalisé sur la rive gauche entre Juvisy et Ris-Orangis et leur conseillerons de suivre un itinéraire simple et direct, quasi intégralement en voie verte, sur la rive droite, sans attendre qu'un aménagement plus confortable soit réalisé.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à notre considération distinguée.

Isabelle BREANT
Présidente de l'AF3V



Philippe BERNARD
Président de CycloTransEurope



(1) –Extraits de ce cahier des charges

- *Linéarité : itinéraire allant d'une ville à une autre ville le plus directement possible ;*
- *Sécurité : les cyclistes doivent bénéficier d'un très haut niveau de sécurité, en particulier vis-à-vis des véh*
icules à moteur. [...] . Les aménagements cyclables les plus sécurisés, et en priorité les « voies vertes », destinées aux piétons, aux cyclistes, aux rollers et aux personnes à mobilité réduite, sont à privilégier.
- *Les véloroutes pourront emprunter :*
 - *des voies vertes, qui devront constituer à terme l'essentiel du schéma national des véloroutes et - des routes secondaires à circulation modérée (maximum 1 000 véhicules/jour).*
 - *des pistes cyclables, exclusivement réservées aux cycles à deux ou trois roues ;*
 - *en milieu urbain, des zones 30, des couloirs bus mixtes bus-vélo, des rues dont un sens de circulation est réservé aux cyclistes, des allées de parcs urbains, des aires piétonnières... ;*
 - *à titre provisoire, sur de courtes distances, lorsqu'il n'existe pas d'autre solution pour assurer la continuité de l'itinéraire, des bandes cyclables en bordure de chaussée*

Copies :

- François Durovray, président du Conseil départemental de l'Essonne.
- Messieurs les maires de Draveil, Juvisy, Grigny, Viry-Châtillon et Ris-Orangis.
- Marie Guévenoux, députée de la 9^e circonscription de l'Essonne
- Robin Réda, député dans la 7^e circonscription de l'Essonne
- Anne-Lise Desmedt, Patricia Bazin et Bruno Philibert, CD91
- Franck Chauvin et Fabien Frigolet, Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud
- Juliana Ribeiro, Conseil régional d'Ile de France.