

## TRAVAUX RUE DE DAMPMART

### Liste des observations des utilisateurs et points de vigilance

*Situation au 22 décembre 2025*

Ce document est publié par l'association RCSA dans le strict cadre de son objet statutaire : défense du cadre de vie, sécurité des riverains et des usagers, et suivi des aménagements impactant le quartier. Il s'appuie sur les observations recueillies depuis plusieurs semaines auprès des riverains et utilisateurs de la rue de Dampmart, ainsi que sur les nombreux échanges formalisés avec les services municipaux depuis 2022.

Vous trouverez ci-dessous une synthèse, actualisée au 22 décembre 2025, des principaux dysfonctionnements et points de vigilance constatés suite à la reconfiguration de la rue de Dampmart. Cette liste reflète les observations signalées par les utilisateurs de cette portion de rue après plusieurs semaines d'utilisation.

La rue rénovée apparaît certes très réussie lorsqu'elle est observée sans circulation ; l'expérience quotidienne des usagers met toutefois en lumière des difficultés concrètes décrites ci-après.

**Accumulation d'aménagements sur une courte distance** : quatre rétrécissements de chaussée avec circulation alternée, deux réhausseurs et deux arrêts de bus concentrés sur seulement 500 mètres.



**Implantation des rétrécissements** : tous situés du même côté, ces aménagements génèrent des conflits de circulation fréquents, sans impact notable sur la réduction de la vitesse des véhicules. Un point particulièrement problématique concerne la longueur des rétrécissements pour les véhicules venant de Thorigny : elle peut entraîner une mauvaise appréciation de la distance, et, par conséquent, du temps nécessaire pour contourner les places de stationnement, augmentant le risque de confrontations avec les véhicules venant en sens inverse, prioritaires par défaut.

Ces situations favorisent par ailleurs des comportements inadaptés de la part de certains automobilistes en provenance de Dampmart, qui n'hésitent pas à se déporter sur le trottoir pour ne pas céder la priorité aux véhicules venant en sens inverse. Ces manœuvres mettent en danger les riverains dont les garages donnent directement sur le trottoir concerné. Elles ont conduit certains habitants à installer un plot afin d'empêcher ces pratiques, tout aussi illégales que dangereuses.



Ces difficultés auraient pu être évitées si les demandes et propositions formulées à plusieurs reprises par l'association auprès des responsables municipaux avaient été examinées et intégrées au projet. Ces propositions avaient d'ailleurs reçu un avis favorable des services départementaux. Et notamment le fait de ne pas contourner les places de stationnement par la piste cyclable.

Extrait de notre courrier recommandé adressé à Monsieur le Maire le 21 mai 2025, alors qu'il était encore possible d'adapter le projet :

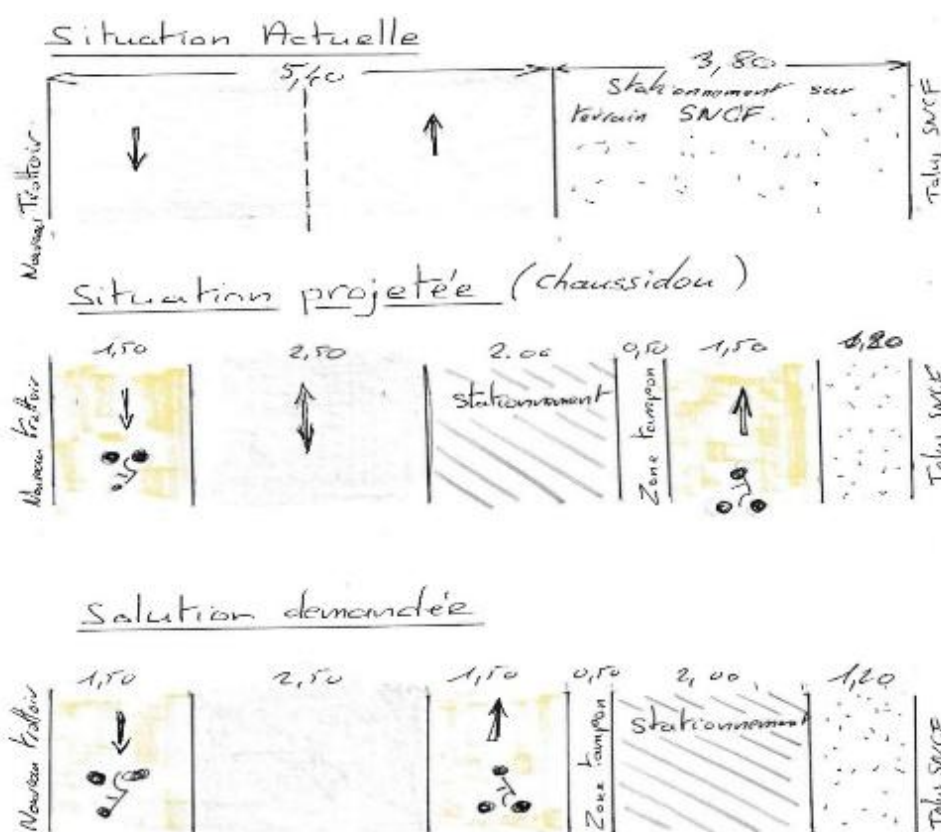
*« Points critiques de la nouvelle configuration - Tronçon à partir du 59 rue de Dampmart*

*Les places de stationnement longitudinales prévues à cet endroit, combinées au rétrécissement de la chaussée, créeront de nombreuses difficultés pour les riverains. Nous avons demandé aux services techniques de constater sur place les manœuvres complexes nécessaires pour accéder aux garages privés, et avons transmis un enregistrement vidéo à l'appui.*

*Nous demandons qu'il soit reconsidéré la configuration de ce tronçon, comme illustré dans le schéma en annexe. La disposition retenue, qui détourne la piste cyclable entre les places de stationnement et la bordure SNCF, présente plusieurs inconvénients : accès très difficile aux propriétés, impossibilité de stationnement pour certains véhicules de grand gabarit (secours, déménagements, livraisons), et non-conformité des dimensions des places de stationnement au regard de la norme NF P91-100.*

Nous proposons une solution alternative permettant de respecter la zone tampon réglementaire de 0,50 m pour les cyclistes, tout en améliorant la sécurité et la fonctionnalité du stationnement. »

Notre proposition :



Les rétrécissements actuels provoquent aujourd'hui d'importantes difficultés pour les riverains concernés lorsqu'ils doivent effectuer des manœuvres pour stationner leur véhicule dans leur garage, en particulier lorsque ces accès se situent face aux zones rétrécies.

Autre situation observée très récemment : un adhérent de l'association, dont le domicile est situé face à un rétrécissement de chaussée, doit effectuer les manœuvres nécessaires pour accéder à son garage, compte tenu de l'étroitesse de la voie. Cette situation entraîne une interruption temporaire de la circulation, conformément aux contraintes physiques du site.

Lors de l'une de ces manœuvres récentes, il a fait l'objet de remarques vives de la part de cyclistes, lui reprochant de gêner leur progression, alors même qu'un itinéraire de contournement par la piste cyclable est prévu à cet endroit.

Il convient par ailleurs de souligner que ces déviations, lorsqu'elles ne sont pas abordées à vitesse modérée, peuvent présenter un risque pour les cyclistes eux-mêmes, ce qui renforce la nécessité d'un aménagement plus lisible et mieux sécurisé pour l'ensemble des usagers.

Par ailleurs, les véhicules de livraison et de clientèle stationnant devant l'établissement de restauration situé aux numéros 15 et 17 de la rue de Dampmart génèrent régulièrement des encombrements, notamment entre 17h et 22h, accompagnés de nuisances sonores récurrentes.

**Réhausseurs situés en bas des rues de la Paix et de Reims :** Leur profil, jugé trop peu contraignant, limite fortement leur effet sur la réduction de la vitesse. Les carrefours concernés, soumis à la priorité à droite, sont devenus accidentogènes. Plusieurs situations de freinage brutal et d'évitement ont été observées. La remise en place d'un dispositif plus dissuasif, de type coussin berlinois, pourrait être étudiée.

**Signalisation de priorité contre-intuitive :** L'installation récente de panneaux modifiant la priorité par rapport à la règle générale du code de la route vise à limiter les difficultés de fonctionnement évoquées ci-dessus. Bien que légalement possible, ce type de signalisation nécessite une étude approfondie des flux et une visibilité irréprochable. Or certains panneaux sont partiellement masqués par des poteaux ou par la végétation.



**Giratoire de l'allée du Château :** Aucune modification significative n'a été apportée pour réduire la vitesse des véhicules arrivant de Dampmart alors que nous avons proposés un schéma de limitation de vitesse à coût réduit (photo ci-jointe). Les ajustements réalisés côté Thorigny demeurent sans effet perceptible.



**Rue de la Paix :** Absence de dispositif de ralentissement malgré les vitesses observées sur cet axe en pente, notamment au croisement avec la rue du Maréchal Gallieni.

**Stationnement :** Le nombre de places a été réduit par rapport à la situation antérieure, certes souvent anarchique, mais traduisant un réel besoin de la part des riverains. Environ trente places ont été créées après échanges avec l'association, contre dix initialement prévues, mais ce chiffre reste inférieur au potentiel de stationnement antérieur, de l'ordre de 45 places environ. .

**Gestion des eaux pluviales :** L'absence de prise en compte initiale du profil en long des caniveaux avant enrobé a entraîné plusieurs zones de stagnation d'eau, nécessitant des reprises ultérieures.



**Continuité des cheminements piétons :** Le trottoir réalisé côté SNCF est interrompu au niveau du parking de la rue d'Avize, sans justification apparente.



**Absence de passage piéton vers l'accès à la Marne,** alors que deux bateaux ont été créés à cet endroit.



**Traitement de la renouée du Japon :** La parcelle concernée (environ 100 m<sup>2</sup>) n'a pas fait l'objet d'un traitement complet malgré les alertes répétées adressées aux services techniques avant la fin du chantier.



**Aires de jeux et de détente sportive :** Situées entre la voie ferrée et la chaussée, leur utilité apparaît limitée compte tenu de la densité de circulation et de l'absence d'équipements favorisant leur usage et la surveillance des enfants. Les usagers sportifs privilégient majoritairement le chemin de halage, plus adapté et sécurisé.

**Éclairage public :** Dans un cas précis, un poteau a été implanté au centre de la façade d'une propriété, en contradiction avec les engagements pris lors du chantier. Un déplacement vers la limite parcellaire semble techniquement envisageable sans remise en cause des réseaux ni de l'éclairage.



## Constats de fin de chantier (vues prises le 24/12/25)

Observation réalisée à l'issue d'un passage ponctuel sur site.

Les éléments suivants ont été relevés et illustrés par photographies.

Photo	Description technique	Observations / Réserves potentielles
1	Pied de poteau après retrait de la protection provisoire	Aplomb de plusieurs poteaux irrégulier ; ajustement d'alignement ou calage à vérifier
2	Talus SNCF, blocs déplacés	Dépôt de blocs repoussés sur le talus, correspondant à un rebut de chantier non évacué
3	Signalétique "accès à la Marne"	Panneau déposé et non remis en place, interrompant la continuité de l'information directionnelle
4	Talus SNCF, branches coupées	Branches coupées entassées sur le talus ; déchets verts non retirés après intervention

Remarque générale : Ces derniers constats relèvent d'actions de reprise de finitions, de remise en état des abords et de mise en conformité des équipements.

Leur traitement pourrait être intégré dans le cadre des opérations préalables à la réception et faire l'objet de réserves formalisées le cas échéant.



Photo 1



Photo 2



Photo 3



Photo 4