



Communiqué – Associations cyclistes et usagers mobilisés pour une éco-station vraiment intermodale et durable à Sucy-Bonneuil

Les associations Sucy Environnement Transition (SET), Mieux se Déplacer à Bicyclette (MDB), le Vélo Club de Sucy et le Collectif Vélo Île-de-France, ont participé à deux réunions importantes concernant les aménagements du pôle gare de Sucy-Bonneuil :

- Le 24 juin 2025, lors de la présentation du projet de restructuration de la gare routière en « éco-station bus » ;
- Le 9 juillet 2025, lors d'un test des nouveaux parkings vélo installés par Île-de-France Mobilités, par la ville de Sucy et les associations SET et Vélo Club.

! Des ambitions écologiques encore peu lisibles

Si le terme « éco-station » est affiché, les choix d'aménagement interrogent sur leur réelle cohérence avec les enjeux de transition écologique et de mobilité active :

- Des arbres matures seront abattus pour installer la gare routière, sans documents clairs sur leur supposée fragilité ;
- Aucune amélioration de la continuité cyclable, notamment Nord-Sud, pourtant essentielle à l'échelle du territoire ;
- Le stationnement vélo dans le parking voiture n'est pas renforcé malgré les demandes répétées, au profit de racks peu adaptés à un usage quotidien ou spontané (voir nos retours sur les [tests](#) plus loin)



Focus sur le vélo : des points noirs persistants

Malgré la traversée du pôle gare par trois axes du plan vélo GPSEA, le projet présente plusieurs défauts majeurs pour les cyclistes :

- **Côté Est (Sucy)**, aucune amélioration de la continuité cyclable, notamment Nord/Sud, pourtant dans le périmètre du projet et sujet majeur et essentiel pour assurer l'intermodalité vélo-train.

- Nous proposons une logique partagée avec les services de la ville ([Voir en annexe le tracé vert sur le plan en page 5](#)) : la départementale D229, passant devant la gare, et son prolongement par la D111, au nord de Sucy, sont difficiles à rendre cyclables. Mais un itinéraire à faible circulation, à l'ouest de cet axe, existe jusqu'à la rue Henri Houpiéd desservant la gare. Cet itinéraire Nord/Sud nécessite d'ajouter dans le périmètre de ce projet un passage piétons vélo sous la rue de Paris. Reste à connecter naturellement cet itinéraire au carrefour de la rue Montaleau donnant accès au plateau Briard. Le prolongement devant la gare jusqu'au Sud doit être fluide, sans conflit avec les piétons. Une desserte des parkings de la gare devrait s'appuyer sur cet itinéraire.
- **Les ponts de la rue de Paris et de la route de Bonneuil**, qui pourraient être inclus dans le périmètre restent des zones dangereuses sans itinéraires cyclables sécurisés.

Parking vélo testé le 9 juillet : des limites d'usage

Les tests des nouveaux stationnements vélo montrent des défauts d'ergonomie et d'accessibilité :

- Les racks à deux niveaux sont peu adaptés aux vélos lourds ou atypiques (VAE avec batterie à l'avant ne permettent pas l'attache du cadre avec un "U", pneus larges) ;
- Les places basses sont difficilement accessibles pour fixer le cadenas au cadre ;
- La consigne fermée est gratuite pour les navios annuels et payante sinon (30 €/an), accessible sur inscription ;
- L'ensemble nécessite force physique, attention et beaucoup plus de temps que les arceaux, ce qui limite l'usage quotidien.

Une demande forte : une vraie concertation en amont

Les associations regrettent que la concertation avec tous les usagers et leurs représentants (associations) n'intervienne qu'en fin de projet, alors que des choix structurants ont déjà été définis. Une concertation dès la phase de conception aurait permis d'éviter de nombreux oublis et incohérences.

Elles rappellent qu'une politique cyclable cohérente suppose :

- Une continuité d'itinéraires lisibles et sécurisés ;
- Des stationnements en voirie pratiques et visibles ;

- Une intermodalité réellement facilitée avec les bus et le RER ;
- Une ambition environnementale crédible, intégrant arbres, sol, et qualité des espaces.

Les associations restent disponibles pour enrichir les projets en cours et proposer des solutions pragmatiques pour que l'« éco-station » de Sucy-Bonneuil soit réellement au service de la transition écologique et de la sécurité de tous les usagers.

Annexe

Carte Géoportail Plan IGN J+1 - Gare de Sucy aujourd'hui

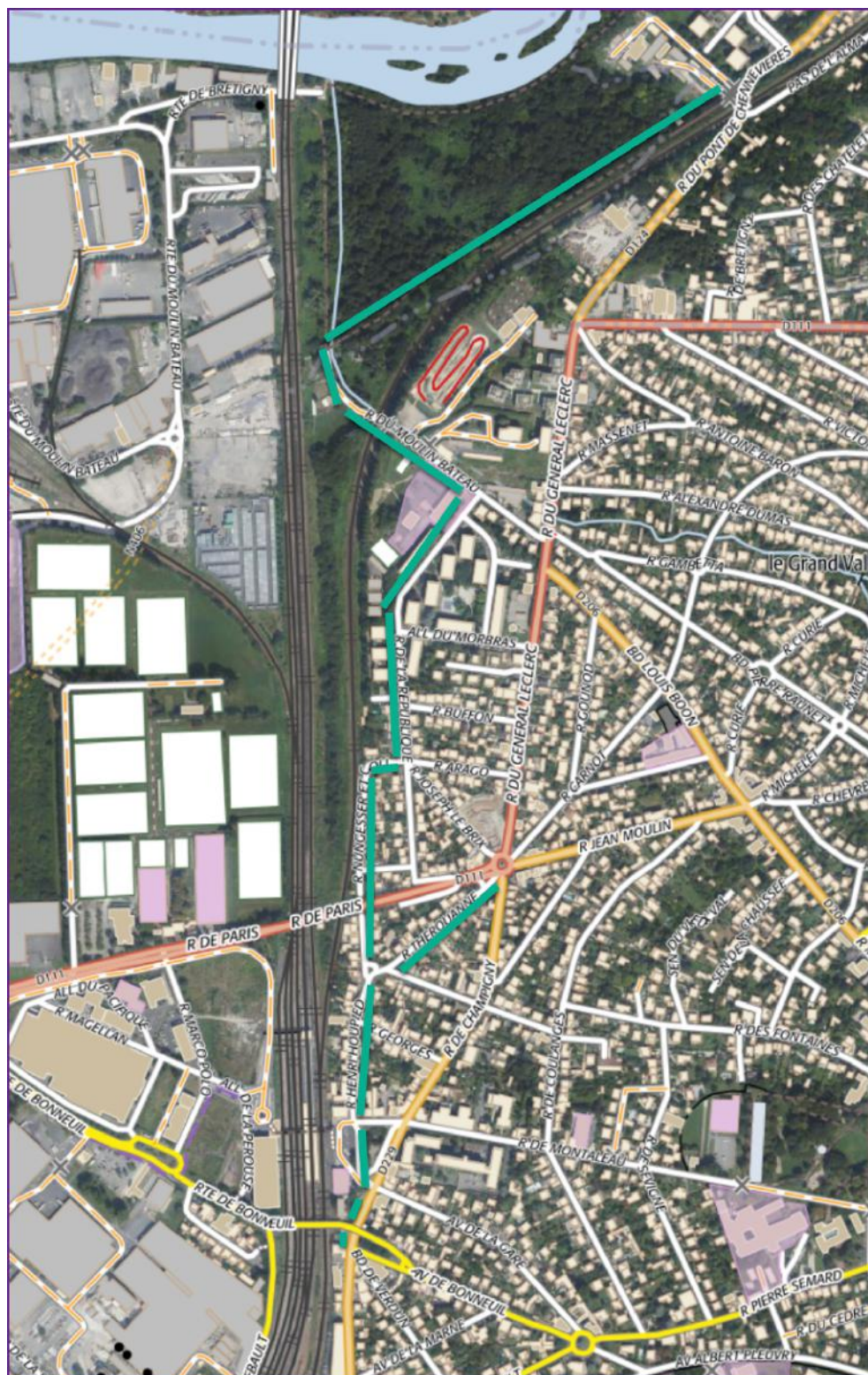


Ci-dessous la piste bidirectionnelle est-ouest côté Bonneuil



Nécessité d'un tunnel vélos / piétons sous la rue de Paris

Le déport des bus de la rue Houpiéd devrait permettre de créer un itinéraire vélo desservant plusieurs quartiers si un tunnel piéton/vélo est creusé sous la rue de Paris.



Les photos du lieu où un tunnel permettrait l'ouverture d'un itinéraire cyclable vers la gare pour deux quartiers de la ville



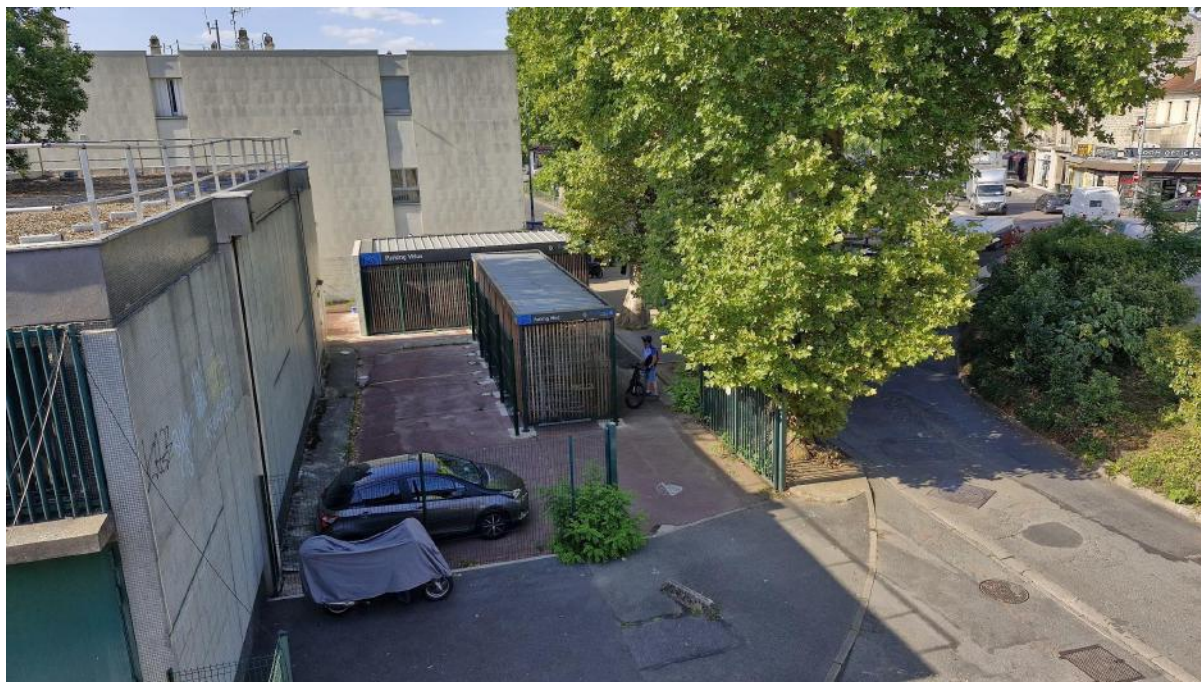
Vue de la place et des arbres aujourd'hui



Exemple de place refaite avec de nouveaux arbres (à Visé - Belgique):

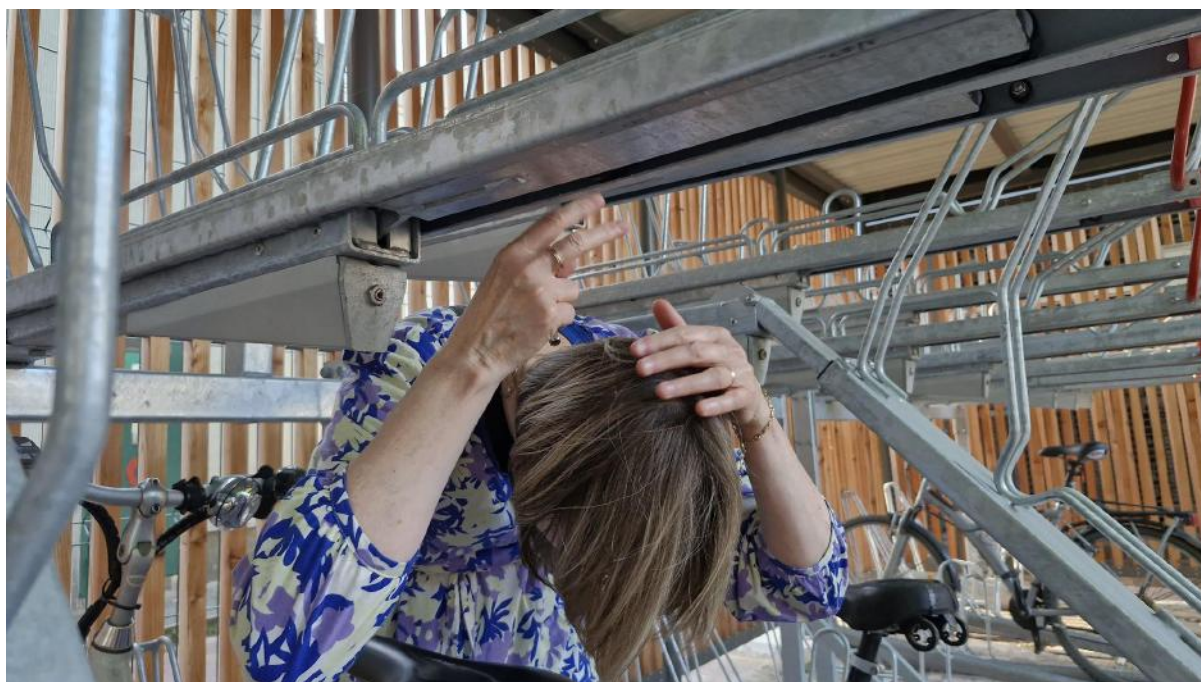


Vue sur les parkings vélo ajoutés récemment par IdF Mobilité et testés

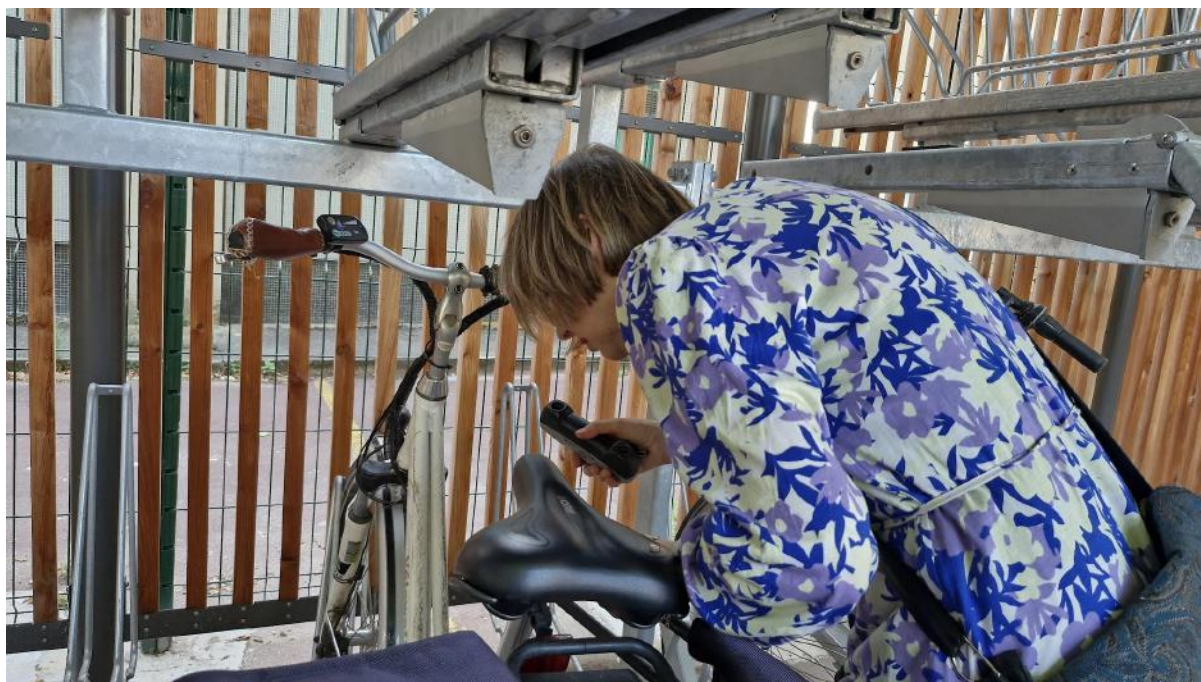


Accroche vélo à deux niveaux

Attention à la tête



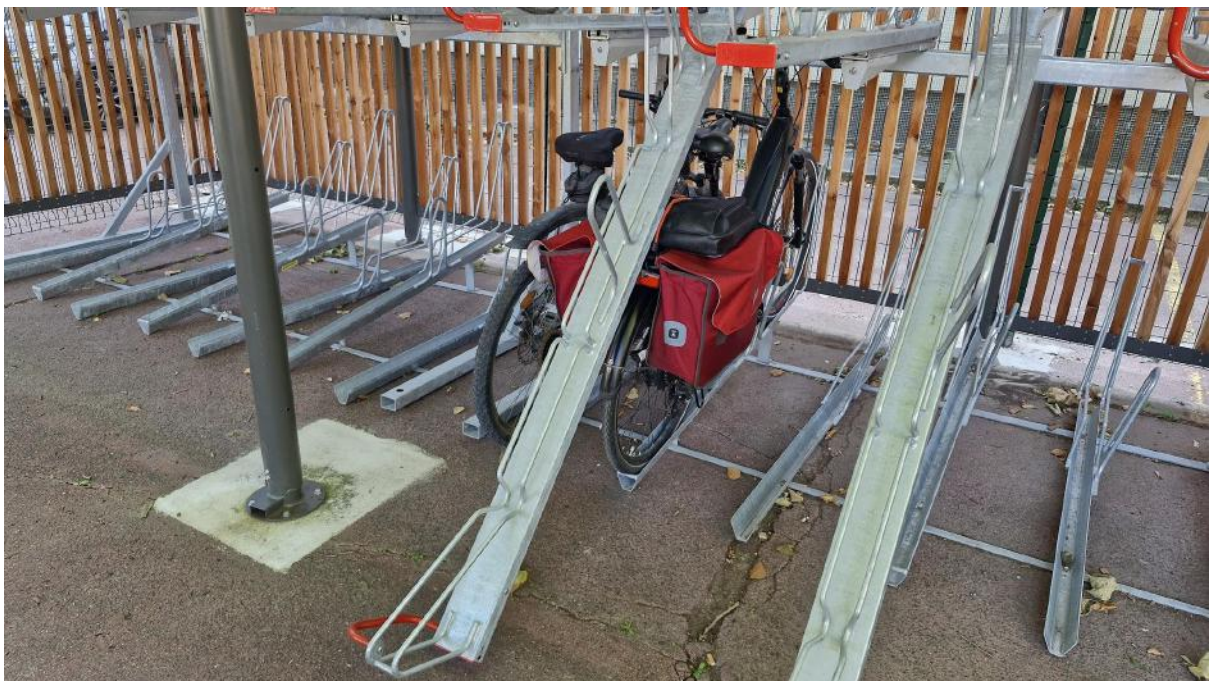
Pas évident de mettre le cadenas sur le cadre



Impossible d'utiliser un cadenas en "U" sur le cadre pour certains vélos



Il faut bien choisir où mettre en bas son vélo s'il est grand et la moitié des places ne peuvent être utilisées car il faut accéder au cadenas.



Certains vélos, de plus en plus nombreux, ont des roues trop grosses pour pouvoir rentrer dans la rigole



Il est nécessaire d'avoir une certaine force et du temps pour tirer le rack du haut, y faire rentrer le vélo et repousser le rack

