

LA PRATICABILITÉ DES PISTES CYCLABLES MARLYCHOISES ÉTAT DES LIEUX



AMAURY HARDRÉ
2023

**LA PRATICABILITÉ DES
PISTES CYCLABLES
MARLYCHOISES
ÉTAT DES LIEUX**

Préambule



fig. 1

Ce présent document propose un état des lieux de certaines pistes cyclables de Marly-le-Roi, nouvellement ou anciennement aménagées. J'ai décidé de concevoir ce document suite aux nouvelles pistes créées dans la ville au cours de l'été dernier que j'ai pu pratiquer. N'étant pas expert en aménagement cyclable, il faudra prendre ce document comme ce qu'il est, le retour d'un usager, un échantillon d'expertise d'usage afin d'aider à l'amélioration des aménagements.

Ce document en plus de dresser un état des lieux, présente des solutions pour améliorer les aménagements cyclables sur la base de recommandations formulées par le CEREMA ou d'exemples mis en place dans d'autres endroits.

Ce document n'est pas une attaque contre les politiques publiques mises en place, mais simplement une participation d'un citoyen pour l'amélioration de l'aménagement urbain.

fig. 1. Symbole cycliste, rue Noyer Garenne, novembre 2023.

Préambule

Les pistes cyclables existantes

Avenue Jean Béranger

Avenue Auguste Renoir

Rue de Titreville

Allée des épines

Avenue Paul Cézanne

Avenue de L'amiral Lemonnier

Avenue Paul Leplat & rue saintine

Les recommandations

Aménagements cyclables sur le trottoir

La continuité cyclable & l'urbanisme tactique

Conclusion

2

4

6

8

10

12

14

18

22

24

26

28

30

**LES PISTES
CYCLABLES
EXISTANTES**
DÉTAILS

Avenue Jean Béranger

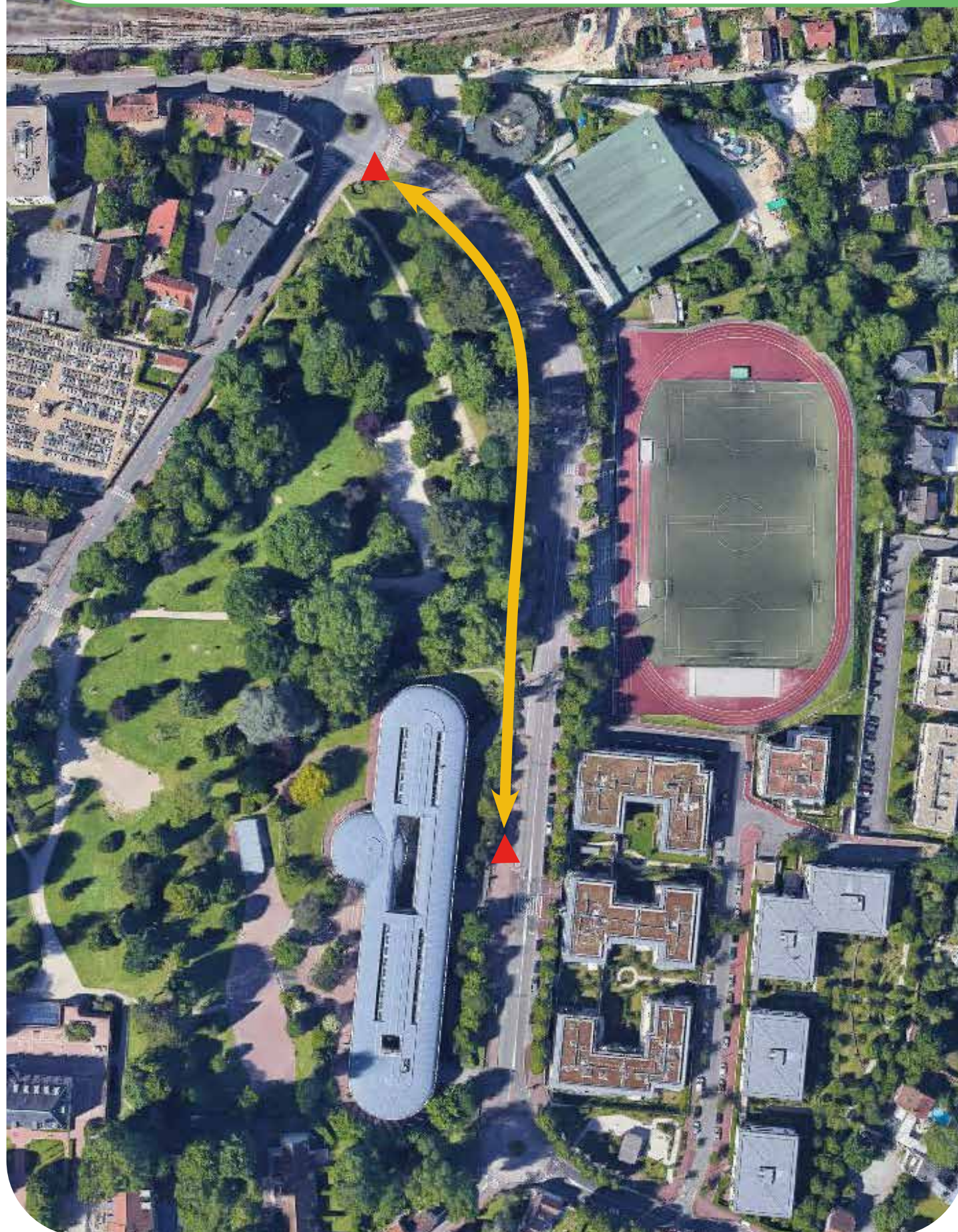


fig. 2



fig. 3



fig. 4

fig. 2. Début de la piste cyclable en provenant de la gare, avenue Jean Béranger, août 2023.

fig. 3. Fin de l'avenue Jean Béranger, août 2023.

fig. 4. Vue d'un cycliste s'engageant dans l'avenue Jean Béranger depuis la gare, août 2023.

L'emplacement d'une piste cyclable sur cet axe, desservant le collège et le lycée, est une bonne chose. Le besoin de sécuriser les trajets des élèves est important surtout sur cette avenue qui connaît un grand trafic surtout aux heures de pointe. Malheureusement il n'y a pas de continuité cyclable, la piste s'arrête au collège (fig.3) et devient dès lors inutilisable si on veut aller plus loin que celui-ci. Il est ainsi préférable de rester sur la route si le collège n'est pas la destination.

En plus de ce problème s'ajoute la difficulté d'accéder à la piste en venant du rond-point. En effet un panneau publicitaire (fig.2 & 4) empêche de voir le début de celle-ci et si l'on pratique l'endroit pour la première fois, on le rate inévitablement. Étant un axe très emprunté par les collégiens à pied, le partage du trottoir engendre des conflits récurrents en semaine et il est donc encore une fois plus simple et moins dangereux de rouler sur la route.

Problèmes

- Accès difficile
- Pas de continuité cyclable
- Conflits d'usage avec les piétons

Avantages

- Sécurisation d'un axe important pour les collégiens et lycéens souhaitant se rendre à leur établissement à vélo

Avenue Auguste Renoir

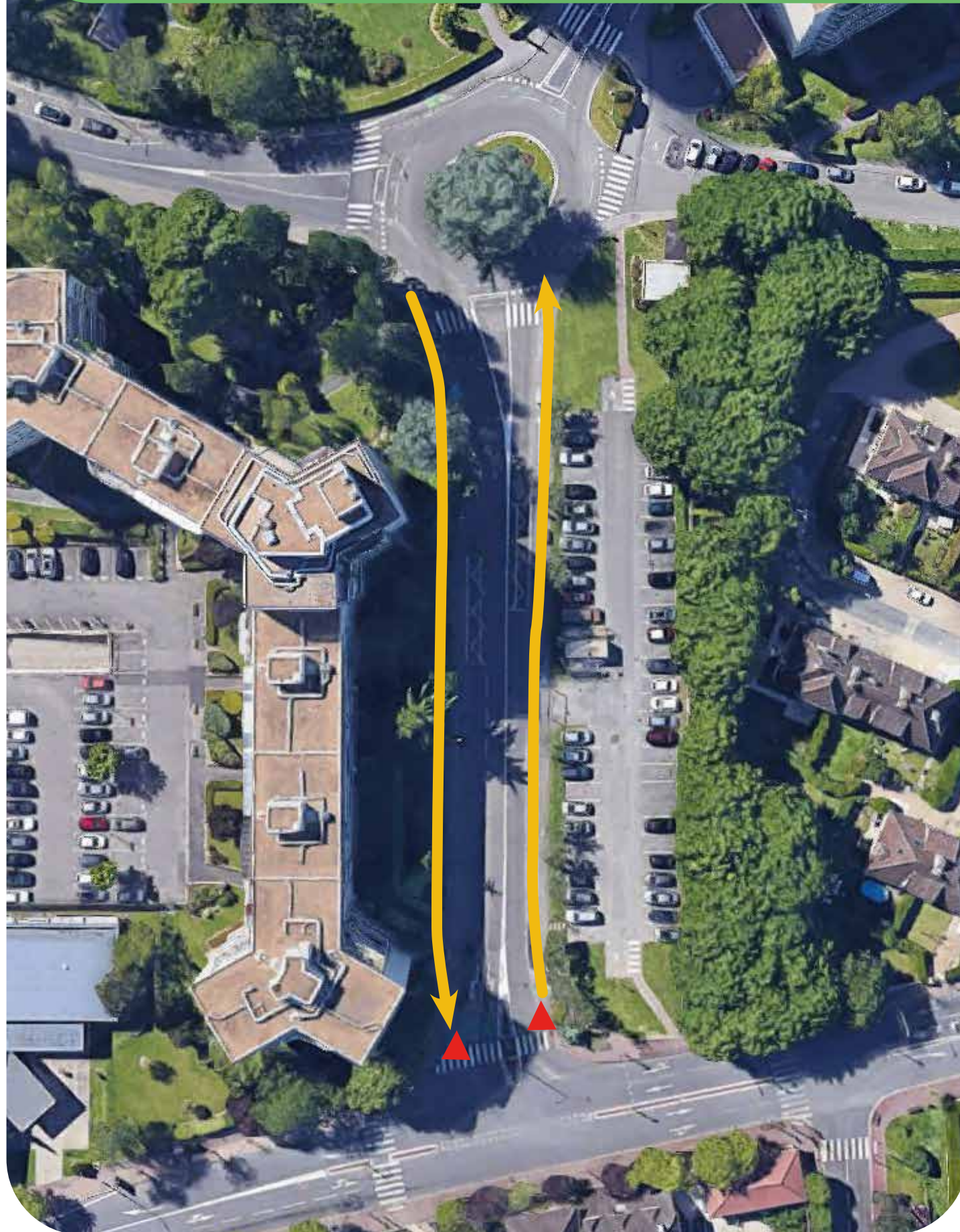


fig. 5



fig. 6

fig. 5. Fin de la piste cyclable, avenue Auguste Renoir, août 2023.

fig. 6. Début de la piste cyclable, avenue Auguste Renoir, août 2023.



fig. 7

fig. 7. Début de la piste cyclable, avenue Auguste Renoir.

Ces pistes cyclables des deux côtés de la voie ne sont pas toujours bien utilisables. Les deux pistes se trouvent sur le trottoir, créant des conflits d'usage avec les piétons, surtout que la largeur du trottoir se réduit au niveau des arrêts de bus.

Dans le sens allant vers l'avenue de Saint-Germain-en-Laye, la piste est pratique si l'on veut tourner ensuite à droite, évitant d'éventuels conflits avec les voitures. Cependant, si l'on veut tourner ensuite à gauche, il devient difficile, voire dangereux, d'utiliser le sas vélo, les cyclistes devant doubler par la droite (fig. 5).

Dans le sens venant de l'avenue de Saint-Germain-en-Laye, il est difficile de rentrer sur la piste cyclable, son accès étant peu visible (fig. 7).

La courte distance de ces pistes (100 m) et la non-continuité cyclable par la suite n'incite pas les cyclistes à les emprunter. Ils préfèrent rester sur la route plutôt que sortir et se réinsérer sur la voie une vingtaine de secondes après.

Problèmes

- Pas de continuité cyclable
- Conflits d'usage avec les piétons
- Pas utilisable pour tourner à gauche

Avantages

- Sécurisation d'un axe assez emprunté

Rue Titreville

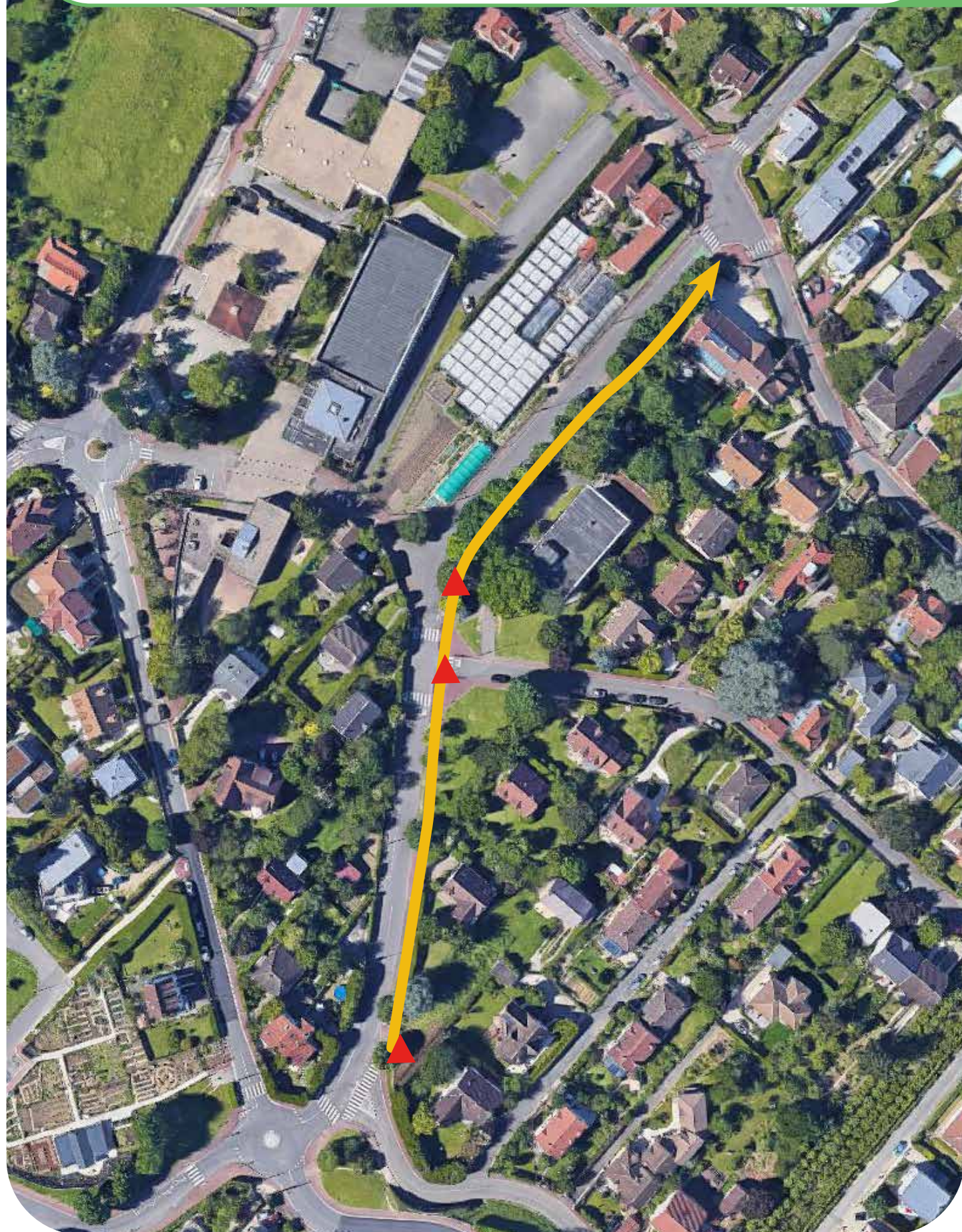


fig. 8



fig. 9



fig. 10

fig. 8. Début de la piste cyclable, rue de Titreville, août 2023.

fig. 9. Fin et reprise de la piste cyclable, rue de Titreville, août 2023.

fig. 10. État de la piste cyclable, rue de Titreville, août 2023.

La piste cyclable dans cette rue n'est utilisable que dans un seul sens, celui de la descente. Le fait de devoir rentrer et sortir de la piste cyclable en descente peut favoriser des erreurs des cyclistes menant à des chutes.

La piste est bien séparée du trottoir piéton avec la rangée d'arbres et il n'y a pas de conflit d'usage. Par contre la piste est étroite et les racines des arbres déforment la chaussée la rendant peu praticable et dangereuse (fig. 10).

Une piste sécurisée pour les vélos devrait être installée dans le sens de la montée plutôt que celui de la descente car les vélos, ayant une allure beaucoup moins rapide, sont mis en danger par les dépassements, souvent très proches, des voitures.

Problèmes

- Accès difficile
- Nombreux obstacles
- Seulement dans la descente

Avantages

- Bien séparée de la route
- Pas de conflits d'usage avec les piétons

Allée des épines

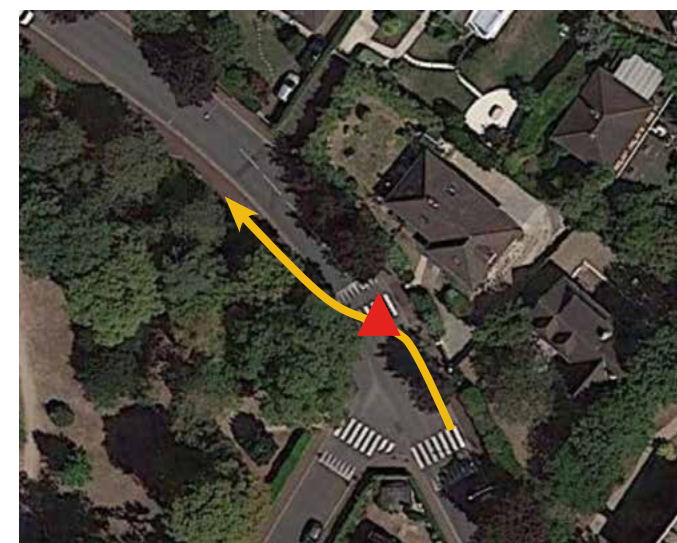
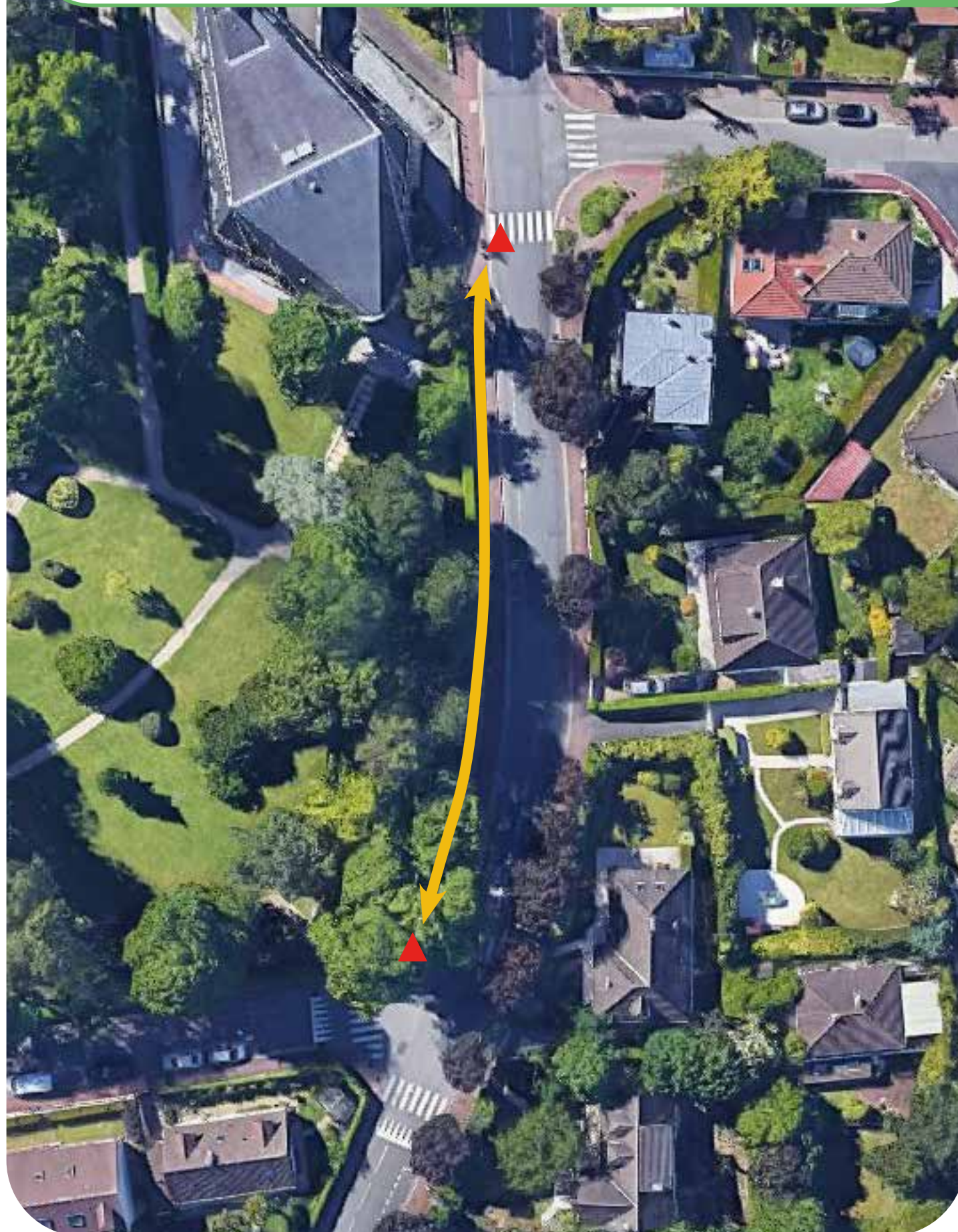


fig. 11

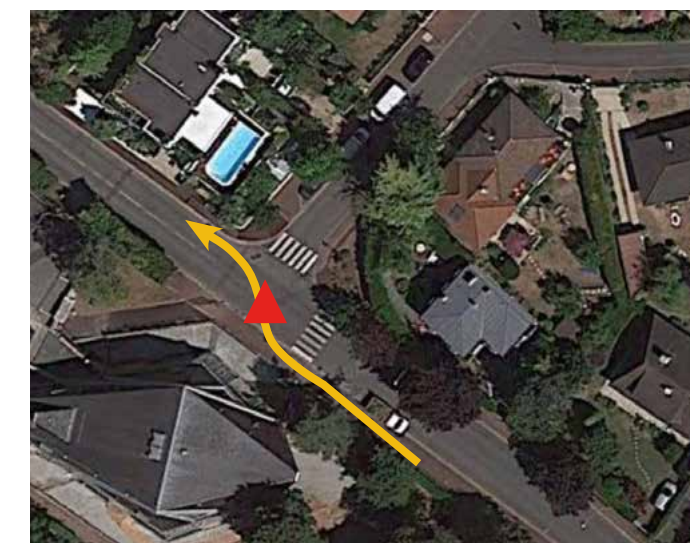


fig. 12

fig. 11 & 12. Schéma montrant le parcours d'un cycliste, allée des épines, août 2023.



fig. 13

fig. 13. Début et fin de la piste cyclable, allée des épines, août 2023.

Cette piste cyclable est un des derniers aménagements en date. Malheureusement c'est l'un des plus dangereux pour les cyclistes.

Les cyclistes allant dans le sens de la montée doivent se déporter sur la gauche de la route, créant des conflits avec les voitures arrivant de front en descente (fig. 11 & 13). Enfin, au terme de 80 m (20s à une vitesse de 15km/h), le cycliste doit se réinsérer et à nouveau faire attention aux voitures (fig. 12). Cet aménagement crée deux zones de conflit avec les voitures alors qu'auparavant il n'y en avait pas. Le fait de devoir changer fréquemment de direction pour entrer et sortir de la piste favorise les erreurs et les chutes.

La piste étant sur le trottoir, de nouveaux conflits d'usage sont alors créés avec les piétons.

Problèmes

- Accès difficile
- Pas de continuité cyclable
- Conflits d'usage avec les piétons

Avantages

Avenue Paul Cézanne

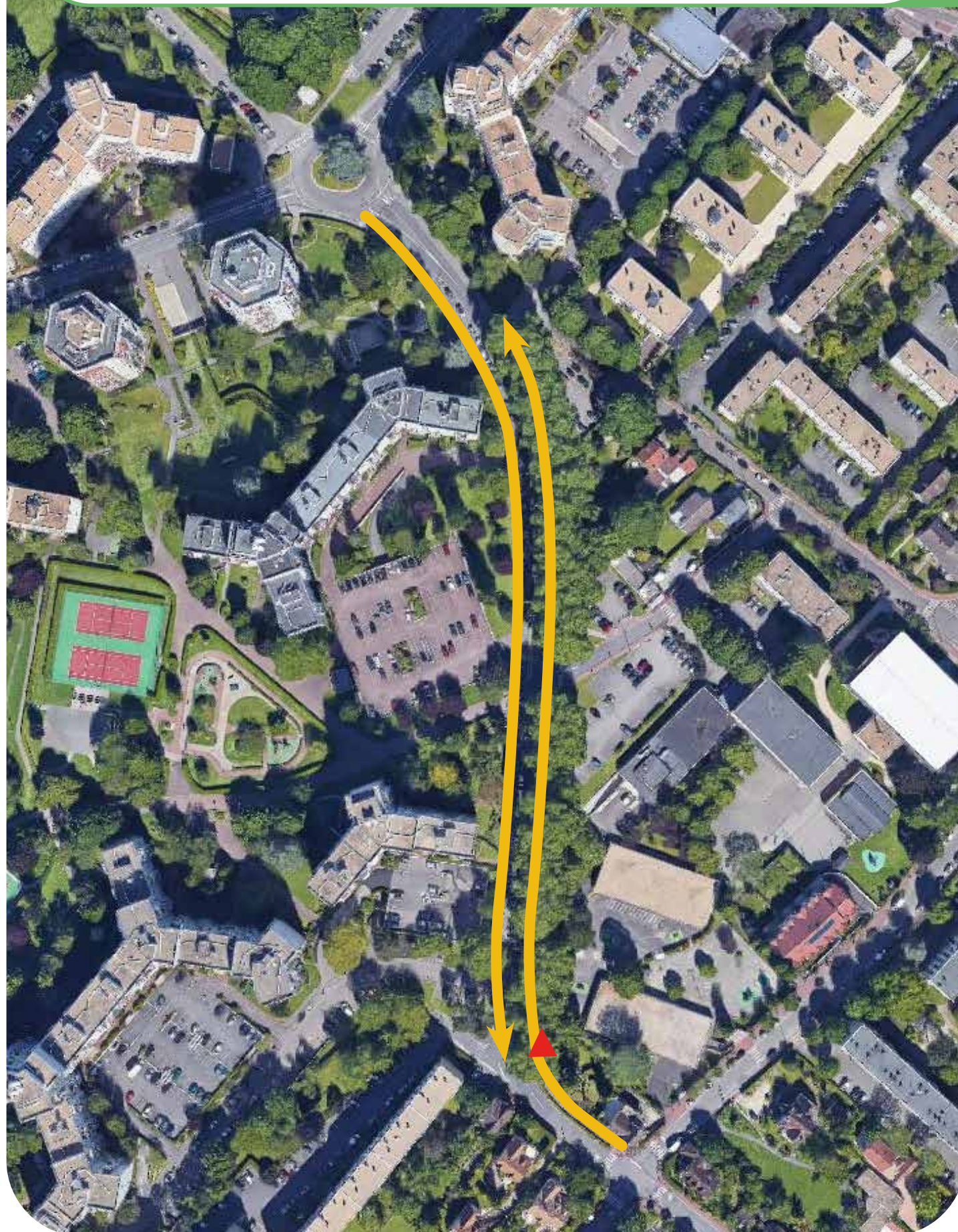


fig. 14



fig. 15



fig. 16

fig. 14. Piste cyclable, avenue Paul Cézanne, août 2023.

fig. 15. Fin de la piste cyclable, avenue Paul Cézanne, août 2023.

fig. 16. à fig. 20. Différents obstacles sur la piste cyclable, avenue Paul Cézanne, août 2023.

Cette piste cyclable est pertinente dans un espace où il y a beaucoup d'enfants du fait de la proximité avec 2 écoles, une primaire et une maternelle.

Cependant la piste comporte de nombreux équipements urbains qui viennent faire obstacle, perturbant l'usage (fig. 17 à 20). Le fait qu'une simple bande de peinture sépare la partie du trottoir consacrée aux vélos et celle pour piétons crée des conflits d'usage surtout qu'il y a beaucoup de familles avec des enfants qui marchent sur ces trottoirs.

Un des endroits de la piste comporte un virage qui n'offre que peu de visibilité et qui s'avère dangereux si un piéton empreinte la piste cyclable (fig. 14 & 16).

Les pistes sont alors peu utilisées par les cyclistes, préférant utiliser la route, dont la circulation est fortement ralentie avec les dos d'âne.

Problèmes

- Accès difficile
- Pas de continuité cyclable
- Conflits avec les piétons

Avantages

- Sécurisation d'un axe important pour les enfants



fig. 17



fig. 18



fig. 19



fig. 20

Avenue de L'Amiral Lemonnier

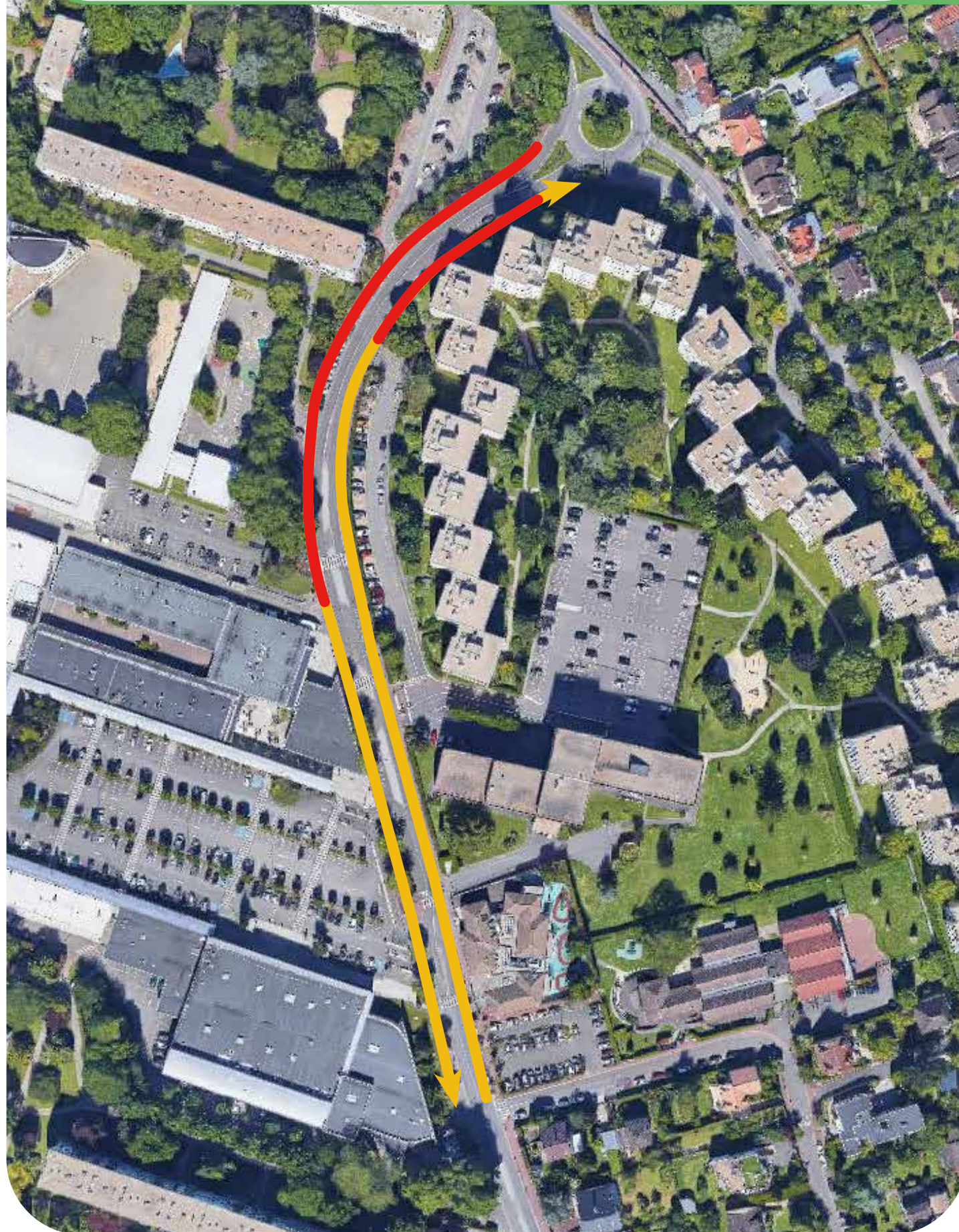


fig. 21



fig. 22



fig. 23

fig. 21. Fin de la piste cyclable, avenue de l'Amiral Lemonnier, août 2023.

fig. 22. Début de la piste cyclable, avenue de l'Amiral Lemonnier, août 2023.

fig. 23. Début de la piste cyclable, avenue de l'Amiral Lemonnier, août 2023.

fig. 24 à fig. 28. Changements entre trottoir et route pour la piste cyclable, avenue de l'Amiral Lemonnier, août 2023.

Cet aménagement est un choix judicieux pour permettre aux Marlychois d'aller faire leurs courses en sécurité dans cette zone avec une grande proportion de voitures. L'aménagement en face du centre commercial est très bien, il n'y a pas de perte d'espace ni pour les piétons ni pour les voitures. Les bandes cyclables permettent de bien faire comprendre aux voitures qu'il y a des vélos. La prochaine étape sera sûrement de pérenniser cet aménagement en faisant une vraie distinction avec la route grâce à un rebord.

La continuité de cet aménagement cyclable en allant vers le rond-point de l'Europe est cependant moins bien exécutée. On retrouve les problèmes d'aller sur des trottoirs créant des conflits d'usage avec les piétons. Le fait d'entrer sur la piste et de la quitter quelques mètres après plusieurs fois met plus en danger les cyclistes, les changements de direction fréquents favorisent les erreurs et les chutes.

Problèmes

- Pas de continuité cyclable
- Conflits d'usage avec les piétons

Avantages

- Sécurisation d'un axe très emprunté



fig. 24



fig. 25



fig. 26



fig. 27



fig. 28

Avenue Paul Leplat & rue Saintine

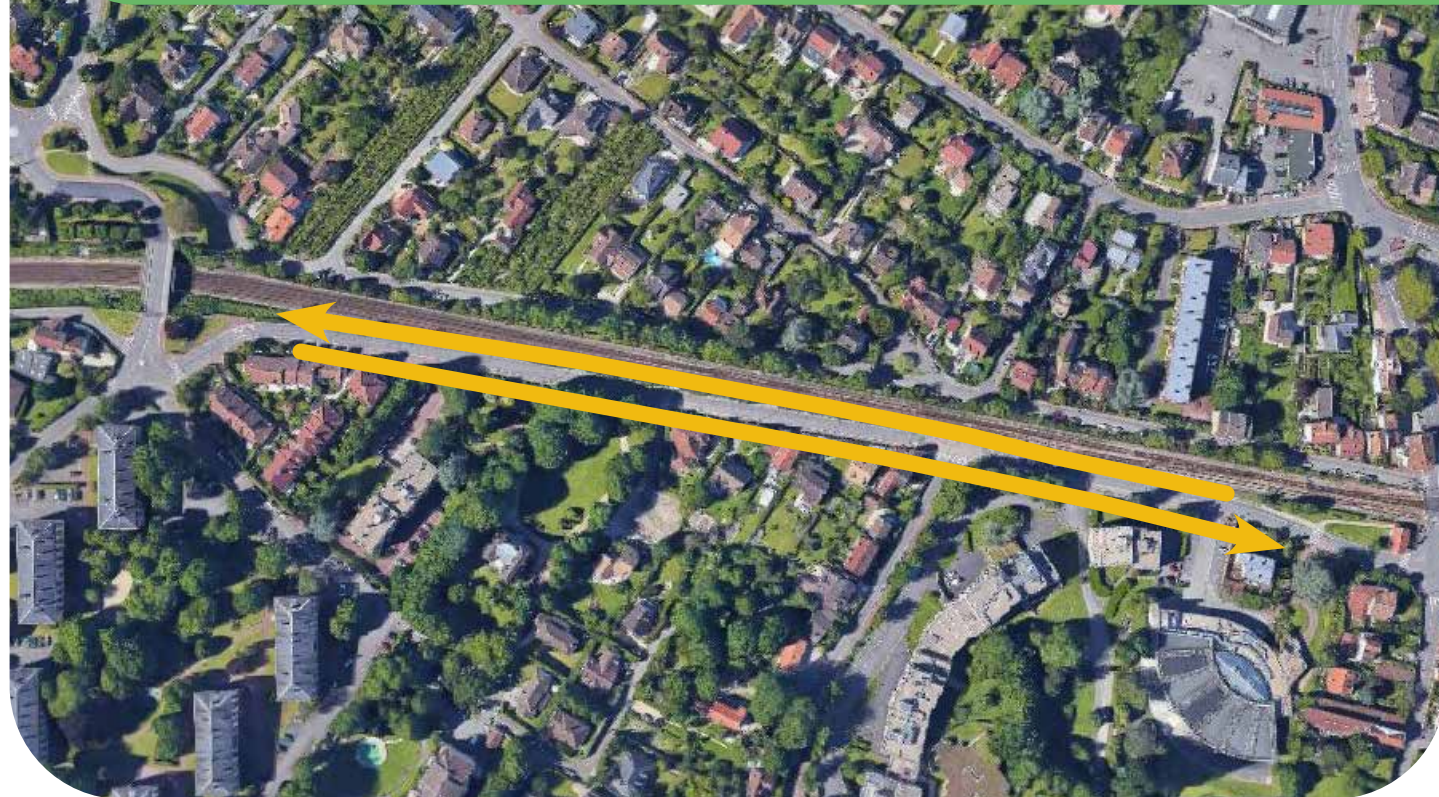


fig. 29



fig. 30



fig. 31

fig. 29. Piste cyclable, avenue Paul Leplat, novembre 2023.

fig. 30. Ralentisseur, avenue Paul Leplat, novembre 2023.

fig. 31. Piste cyclable, rue saintine, novembre 2023.

Les aménagements cyclables dans ces rues sont plutôt bons. Ils devraient être la base pour le reste des aménagements dans la ville lorsque les rues sont trop petites pour créer de vraies pistes cyclables et que le trafic est assez léger. La chaussée à voie centrale banalisée est adaptée aux voies de Marly ne pouvant pas augmenter en largeur. Les piétons et les voitures ne perdent pas d'espace contrairement à d'autres aménagements. Le fait que les voitures doivent partager la route est une bonne chose et rappelle aux automobilistes qu'ils doivent partager ces espaces. L'autre point positif est que cela permet de réellement diminuer la vitesse qui est très souvent au-delà des limites autorisées.

Problèmes

-

Avantages

- Bon compromis pour les automobilistes et cyclistes, incite au partage de la route

LES RECOMMANDATIONS

Aménagements cyclable sur le trottoir



fig. 32

Afin d'éviter les conflits d'usage entre piétons et cyclistes dans le cas d'un aménagement cyclable sur le trottoir, il est important de bien marquer la différence entre les deux modes de locomotion. Un simple usage de peinture ne marque pas suffisamment et les piétons, du fait d'une faible fréquence de la présence de vélos, auront tendance à utiliser tout le trottoir.

Le **CEREMA** recommande que la partie vélo fasse au minimum 1.5 m et 1.4 m pour les piétons. Afin de bien marquer la séparation, il est recommandé la présence d'une ligne de 9 cm et des revêtements différents sont possibles. Enfin, ce type de piste doit être accompagné d'un **panneau C113**, n'obligeant pas son usage et permettant aux cyclistes de ne pas l'emprunter en cas d'une forte présence de piétons.

fig. 32. Obstacles sur la piste cyclable, avenue Paul Cézanne, août 2023.

fig. 33. Piste cyclable, Amsterdam, Pays-Bas, 2021.

fig. 34. Piste cyclable, Paris, 2022.

fig. 35. Panneau C113 indiquant Piste ou bande cyclable conseillée et réservée aux cycles.



fig. 33



fig. 34

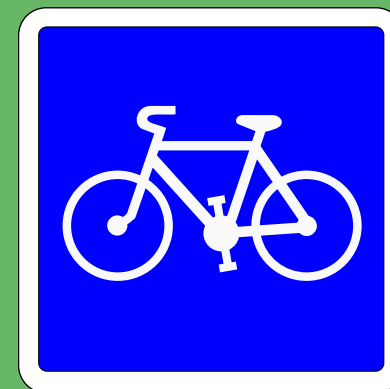


fig. 35

La continuité cyclable & l'urbanisme tactique



fig. 36



fig. 37



fig. 38



fig. 39



fig. 40



fig. 41

La plupart des chutes à vélo sont dues au cycliste lui-même, en glissant sur des éléments mouillés (plaque d'égout, feuilles mortes, revêtement glissant, etc.) ou en se prenant un obstacle (rebords, plots, creux, etc.) par exemple. Les cyclistes privilégieront alors toujours un aménagement sur lequel ils se sentent en sécurité pour un trajet suffisamment long. Ainsi, ils préféreront continuer à utiliser la route avec les voitures plutôt que d'utiliser des itinéraires cyclables changeant brusquement de disposition, obligeant à aller sur un trottoir pour en descendre quelques mètres plus loin ou peu entretenus.

Afin d'éviter ces écueils il est important de penser les aménagements dans un plan global sur tout le territoire concerné, plutôt que par tronçon ponctuellement, et de le tester auprès des usagers en utilisant des marquages provisoires

fig. 36 à 39. Changements entre trottoir et route pour la piste cyclable avenue de l'Amiral Lemonnier & allée des épines.

fig. 40. Aménagement cyclable temporaire, 2020, rue du Faubourg Saint-Antoine, Paris.

fig. 41. Aménagement cyclable pérennisé, 2022, rue du Faubourg Saint-Antoine, Paris.

(couleur jaune) sur une période donnée avant de les pérenniser. Ce procédé, appelé urbanisme tactique, permet de répondre à une demande rapidement et sans coûter trop cher et permet à long terme de concevoir des aménagements réellement pertinents.

Voici l'exemple d'un urbanisme tactique, pérennisé par la suite (fig.) à Paris au Faubourg Saint-Antoine. La piste fait partie des «coronapistes» apparues en 2020 après le premier confinement et a été pérennisée en 2022 après deux ans d'utilisation sous forme provisoire.

Conclusion

Les aménagements cyclables actuels ne sont que peu utilisés du fait de leur non intégration dans une réelle continuité cyclable (le plus grand tronçon, au niveau des Grandes Terres mesure 330 m) et des conflits d'usages qu'ils créent en faisant rencontrer vélos et piétons sur les trottoirs.

Ces problèmes pourraient, comme vu précédemment, être résolus, d'une part, par une planification plus globale, à minima à l'échelle de la commune ou au mieux à celle de la communauté d'agglomération Saint Germain Boucles de Seine, s'attachant à assurer une cohérence cyclable sur l'ensemble des axes. Les aménagements ne seraient pas pensés un par un comme actuellement, mais tous à la fois.

D'autre part, et en complément, les aménagements pourraient être temporaires dans un premier temps, sur la base de l'urbanisme tactique. Ce mode de fonctionnement permettrait de faire un maximum d'aménagements rapidement et de manière peu coûteuse. Cela permettrait de tester les aménagements à des échelles localisées (la rue) et plus globales (entre quartiers, entre communes).

La pérennisation après une phase de test, et non directement sans test, permettrait d'éviter des erreurs, sur un modèle empirique.

Ces tests seraient effectués avec les usagers, cyclistes et non cyclistes, permettant d'intégrer les citoyens au plus proche des changements et pourraient aussi servir de base pour mener des actions pédagogiques (sur l'urbanisme, les mobilités et les politiques publiques) à destination des jeunes ou moins jeunes.

J'espère que ce document (incomplet et imparfait car réalisé par un simple usager sur son temps libre) permettra de participer à l'amélioration de la mobilité cyclable dans Marly-le-Roi mais aussi aux alentours.

Si vous le souhaitez, je suis à disposition pour échanger avec vous sur le sujet.
Vous pouvez me contacter à cette adresse : amauryhardre@gmail.com

Sources

Articles

La boîte à outils des aménagements cyclables, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (**CEREMA**), 28 mai 2019.
https://www.cerema.fr/system/files/documents/2019/07/7_1_boiteoutil_velo_cotitaaix_280519.pdf

8 recommandations pour réussir votre piste cyclable, Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (**CEREMA**), 24 février 2021.
<https://www.cerema.fr/fr/actualites/8-recommandations-reussir-votre-piste-cyclable>

Pérennisation de la coronapiste Faubourg Saint-Antoine, Site internet de la Ville de Paris, 7 juillet 2022.
<https://mairie12.paris.fr/pages/piste-cyclable-rue-du-faubourg-saint-antoine-17307>

Images

fig. 33. Piste cyclable, Amsterdam, Pays-Bas, 2021.

fig. 34. Piste cyclable, Paris, 2022.

fig. 40. Aménagement cyclable temporaire, 2020, rue du Faubourg Saint-Antoine, Paris.

fig.41. Aménagement cyclable pérennisé, 2022, rue du Faubourg Saint-Antoine, Paris.

Toutes les images non mentionnées dans les sources sont des images personnelles.