

Circulation cycliste à Saint-Germain-en-Laye

Diagnostic et identification des besoins en 2008-09

Ce document fait le point sur les aménagements cyclables de Saint-Germain en 2008-09. Pour cela nous avons commencé par définir des critères d'évaluation et les avons comparés aux mesures prises sur le terrain.

Une série d'informations qualitatives remontées par des cyclistes qui ont participé à cette enquête sont également réunies.

Les commentaires sont toujours les bienvenus à ps.saintgermain@gmail.com.

Critères d'évaluation

Bandes cyclables

Les critères d'évaluation d'une bande cyclable sont les suivants :

- Largeur à comparer avec les normes usuelles¹ :
 - Bande unidirectionnelle le long d'un trottoir : 1,50 m à 2,00 m hors marquage
 - Bande unidirectionnelle le long de véhicules garés ou d'un mur : 1,70 m à 2,00 m hors marquage
 - Piste bidirectionnelle : 2,50 m hors marquage
- Invasion : % du temps où la bande est envahie par les voitures. Contrairement aux mesures de largeur, il s'agit d'une appréciation qualitative
- Risque lors des traversées de voies adjacentes et de la sortie de bande cyclable
- Régularité du terrain et propreté

Pistes cyclables en site propre et sur trottoir

Les risques sont plus réduits. Demeurent les critères suivants :

- Largeur de la piste
- Séparation piétons / cyclistes efficace
- Visibilité réciproque lors des sorties de parking des automobilistes
- Risque lors des traversées de voies adjacentes et de la sortie
- Régularité du terrain et propreté

Parking pour vélos

Critères :

- Capacité de stationnement (en nombre sachant qu'un arceau = 2 emplacements)
- Besoin estimé (en nombre, basé sur les stationnements sauvages et notre estimation subjective)
- Invasion de deux roues motorisés (en %)
- Abri de la pluie

Autres points

- 'Axes partagés'
- Liste des feux tricolores à détecteur électromagnétique insensibles aux cyclistes
- Contresens cyclables de fait
- Trottoirs fréquemment employés par les cyclistes

¹ La largeur des pistes et bandes cyclables n'est pas règlementée. Nous avons suivi les recommandations de la Ligue Contre la Violence Routière, basée sur des études du Certu et appliquées également dans plusieurs pays européens. Cette largeur minimale de 1,50 m peut être interprétée comme l'addition des distances suivantes : 30 cm entre le cycliste et le trottoir + 60 cm pour le cycliste + 60 cm pour la distance de sécurité, les 40 cm restant étant laissés par les automobilistes sur leur voie (en agglomération la distance de sécurité légale est de 1 m). La largeur doit être augmentée de 20 cm en cas de bande le long d'un mur ou de véhicules stationnés, ainsi qu'en cas de forte pente. Cette largeur peut être réduite « ponctuellement » si le trafic de la voie est réduit. Dans tous les cas nous avons mesuré la largeur moyenne, et non la largeur minimum, donc la largeur réduite ne peut être appliquée.

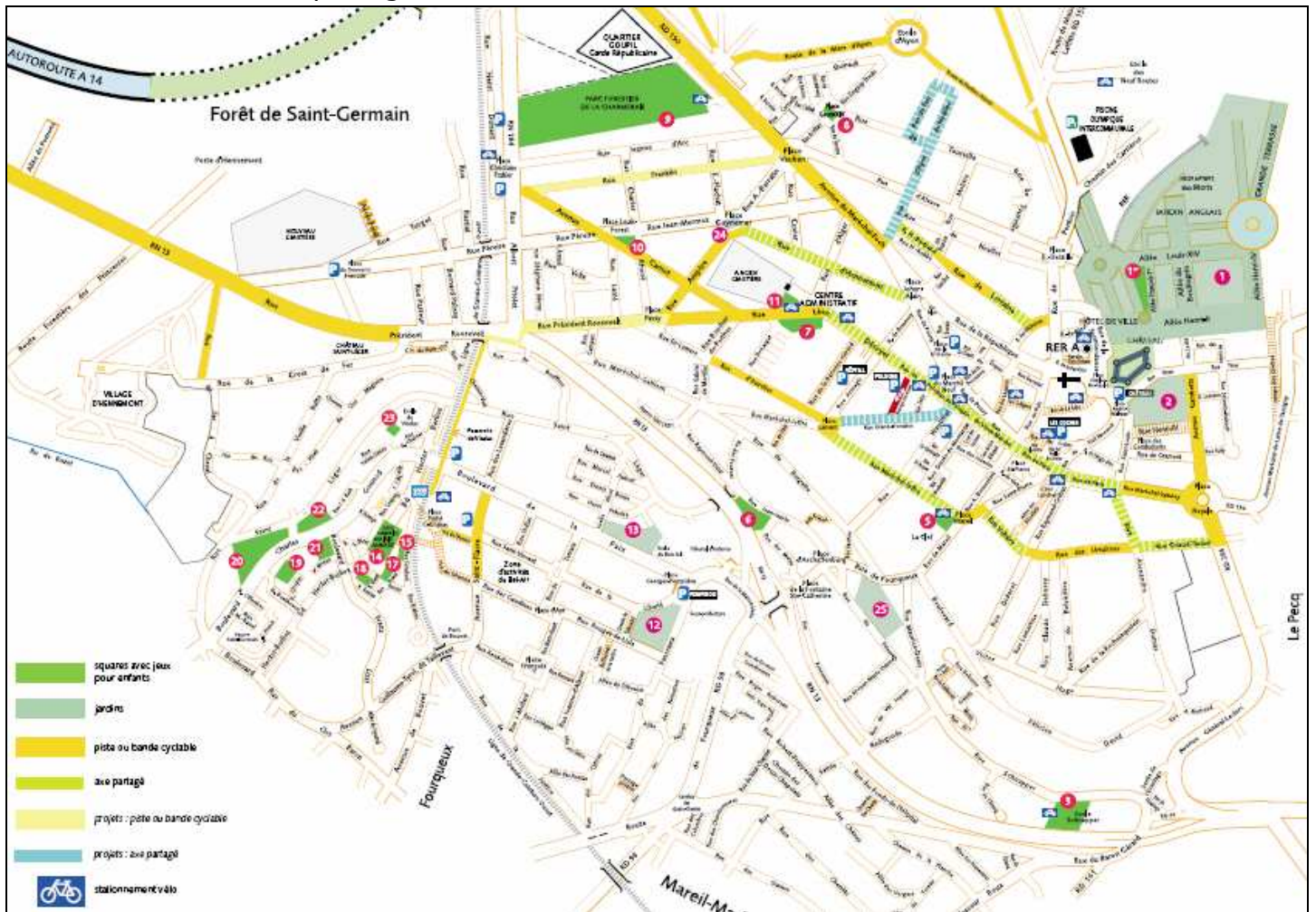
- Liaisons intercommunales
- Desserte des lycées et collèges. Le nombre de collégiens et lycéens qui viennent en vélo est très variable selon les établissements. Pourquoi ?

Références :

- [Ligue Contre la Violence Routière](#), Guide des pistes (et bandes) cyclables non dangereuses, 1999
- [Certu](#), Recommandations pour les aménagements cyclables, avril 2000
- http://www.circulationsdouces91.org/Presentations-Ppt_et_PDF/memento-FCDE.pdf
- Synthèse sur la sécurité : http://www.buzibi.fr/pages_rp.php?language=french&Gid=45

Application au réseau existant

Le réseau existant tel qu'il figure sur le site de la ville :



Source : <http://www.ville-st-germain-en-laye.fr/fileadmin/sql-site/document/decouvrir-la-ville/pdf/velo.pdf>

Liste des bandes cyclables

Localisation	Largeur (m)		Longueur (m)	Invasion	Inters. / Sortie	Etat
	Norme	Relevée				
Rue fer à cheval	1,50	1,00	2 x 260	20 %	OK	Bon
Rue Ampère	1,70	0,85	160	30 %	OK	Bon
Rue L. Désoyer ² - 1	1,70	1,40	190	30 %	OK	Mauvais
Rue L. Désoyer ³ - 2	1,70	0,90	190	10 %	OK	Bon
Rue d'Ourches	1,50	1,15	290	10 %	OK	3 bouches ⁴

² Entre la rue Ampère et l'avenue Carnot

³ Entre l'avenue Carnot et la rue d'Alger

⁴ Trois bouches d'égout rapprochées et saillantes rendent le parcours peu agréable



Place Lamant	1,50	1,00	40	0 %	OK	Bon
Place Mareil	1,50	1,00	40	0 %		Bon
Rue Ursulines ⁵ - 1	1,70	1,30	170	10 %	OK	Bon
Rue Ursulines ⁶ - 2	1,70	1,00	90	30 %	OK	Bon
Rue du MI Lyautey	1,70	1,50	190	20 %	OK	Bon
Rue des Bûcherons	1,50	0,90	70	20 %	OK	Bon
Rue de Lorraine	1,70	1,00	130	10 %	Parking ⁷	Bon
Total / Moyenne	1,63	1,09	2,080	24 %		

Toutes les bandes cyclables de Saint-Germain sont trop étroites. Cette inadéquation avec les normes de sécurité entraîne des dépassements par des voitures sans respecter la distance de sécurité de 1,00 m, ce qui **peut être la cause de collisions graves**, voire mortelles.

Pistes cyclables en site propre et sur trottoir

Localisation	Largeur (m)	Longueur (m)	Séparation piétons	Intersect. / Sortie	Etat
RN 13 / rue P. Roosevelt		510	En travaux		
Rue de L'Aurore	2,10	300	Pas respectée	OK	Bon
Passerelle du viaduc	2,10 à 2,60	490	Pas de séparation	OK au nord, moyen sud	Bon
Carrefour du Bel Air	1,40	100	Pas respectée	Sortie ⁸	Bon
Passage sous voie GC	1,80 ⁹	60	Marquage manquant ¹⁰	OK	Bon
Avenue Carnot	1,60	680	Pas respectée	OK	Bon, sauf bateaux ¹¹
Avenue GI Leclerc	1,00	70	Trottoir envahi de voitures	OK	Bon
Place Royale	1,00 à 1,40	90	Pas respectée	Priorité rue Lyautey ¹²	Bon
Avenue Gambetta	1,50	250	Pas respectée	OK	Bon
Avenue du MI Foch	0,70	140	Pas respectée	OK	Bon
RD 190 (vers Poissy)	1,20 à ? (saleté)	2930	Pas de séparation	OK, sauf feux long avec N184 ¹³	Saleté côté Saint-Germain
Piste de la mare à la 12 ^{aine}	2,80	850	Pas de	OK	Bon

⁵ Entre la rue Alexandre Dumas et l'avenue du Belvédère

⁶ Entre l'avenue du Belvédère et la rue Raymond Gréban

⁷ Sortie de parking en marche arrière sur la piste. Très dangereux car l'automobiliste et le cycliste ne se voient pas.

⁸ La sortie sur l'avenue Roosevelt est dans une courbe, avec une mauvaise visibilité depuis la sortie de la N13

⁹ Largeur insuffisante pour se doubler sans arrêt

¹⁰ Un marquage au sol est souhaitable pour éviter qu'un cycliste n'emprunte un escalier

¹¹ Les bateaux sont très creusés entre la rue Péreire et la place Frahier

¹² La priorité piétons est mal respectée au passage pour piétons de la rue Lyautey & place Royale

¹³ Le feu est organisé de manière défavorable aux cyclistes, qui doivent attendre 2 cycles pour passer



			séparation		
Avenue Kennedy	1,70	430	Pas respectée	OK	Bon
Route de la Mare d'Ayen	> 4	450	Pas de séparation	OK	Bon
Route du Pavillon Chinois	> 4	320	Pas de séparation	OK	Bon
Avenue des Loges	2,50	1350	Pas de séparation	OK	Dégradé
Avenue Saint Fiacre	2,70	250	Pas respectée	OK, sauf rue Saint Vincent ¹⁴	Bon
Total		9270			

Les pistes en site propre et sur trottoir sont dans l'ensemble satisfaisantes, à part les séparations entre piétons et cyclistes, qui ne sont pas marquées ou pas respectées. Cette lacune ne semble cependant pas avoir le caractère dangereux signalé pour l'étroitesse des bandes cyclables.

Parking pour vélos

Localisation	Capacité		% Invasion	Abri
	Existante	Besoin		
Gare Bel Air ¹⁵	18	OK	20 %	Oui
Gare Grande Ceinture ¹⁶	12	OK	20 %	Oui
Gare RER A abrité	20	200	10 %	Oui
Gare RER A non-abrité	20	50	30 %	Non ¹⁷
Parc de la Charmerai	6	OK	0 %	Non
Hôtel de Ville	4	8	0 %	Non
Centre administratif	4	OK	0 %	Non
Lycée Poquelin	8	OK	20 %	Non
Rue Bonenfant	4	10	60 %	Non
CRD	12	OK	10 %	Non
Médiathèque	10	20	30 %	Non
Rue de Pologne	30	50	30 %	Non
Rue du vieux marché	8	20	50 %	Non
Rue de la Procession - 1	6	OK	80 %	Oui
Rue de la Procession - 2	22	OK	10 %	Non
Rue Collignon	4	OK	20 %	Non
Rue des Joueries	18	30	80 %	Non
Rue Voltaire	14	OK	40 %	Non
Rue de Paris - Larcher	4	10	60 %	Non
Piscine	8	20	20 %	Non
Schnapper	12	OK	10 %	Non
Total	244	516		

¹⁴ Une signalisation au sol pour les automobilistes et verticale pour les cyclistes serait souhaitable

¹⁵ Il y a $2 \times 18 = 36$ places « réservées aux cycles ». Cette dénomination vague n'exclut pas les deux-roues motorisés. On a fait l'hypothèse d'un partage égal et divisé par deux le nombre de places.

¹⁶ Idem 2×12 places « réservées aux cycles »

¹⁷ L'abri n'est utile que pour des stationnements longs, comme près des gares.

Nombre total d'emplacements : 244, soit 0,61 pour 100 habitants. Les villes les plus en pointe en comptent 3 à 4 pour 100 habitants. Paris en a 1,17 (source Vélocité, février 2008).

Nombre d'emplacements prêts des gares : 30 pour la ligne GC et 40 pour le RER A, soit **0,11 pour 100 voyageurs du RER A**. Strasbourg en compte 3 pour 100 voyageurs, Versailles 0,42 (source Vélocité, février 2008). Il est clair qu'une capacité d'accueil au moins égale à 200 emplacements est nécessaire.

L'autre problème concerne la répartition des emplacements entre bicyclettes et deux-roues motorisés. Les usagers cyclistes envahissent très peu les emplacements réservés aux deux-roues motorisés, mais le contraire n'est pas vrai... Jusqu'à présent les techniques qui marchent pour réserver des emplacements aux vélos consistent à mettre les emplacements en retrait de la voie, comme c'est le cas au CRD (derrières des barrières), au centre administratif et à l'hôtel de ville. D'autre part la destination d'une aire à une catégorie d'usagers n'est pas claire aujourd'hui car :

- Le marquage par autocollants n'est pas robuste et est détérioré rapidement
- Les panneaux « Réservés aux cycles » n'excluent personne (2 gares GC)
- Les usagers de scooter ne sont pas d'accord pour réserver certaines aires aux cyclistes, notamment les aires abritées ou les plus proches des commerces
- Certains parkings semblent ouverts à tous les deux-roues (rues Voltaire et des Joueries par exemple)

Autres points

'**Axes partagés**' : Cette dénomination n'appartient pas au code de la route. D'autres communes ont créé le panneau « interdit de doubler un cycle », qui n'existe pas non plus dans le code de la route. Il s'agit à notre sens d'une campagne de sensibilisation des automobilistes pour qu'ils ne cherchent pas à dépasser des deux roues dans des voies trop étroites pour le faire dans le respect de la distance de sécurité (1 m en agglomération, 1,50 m en dehors). Les cyclistes ne sont qu'indirectement concernés.

Sur ce thème voir aussi les commentaires n°2 et 3 mis sur le blog :

<http://ps.saintgermain.over-blog.org/article-22806199-6.html#anchorComment>

Feux tricolores à détecteur électromagnétique : ces dispositifs permettent de laisser le feu vert dans le sens de circulation qui a le débit le plus important. Lorsqu'un véhicule arrive dans l'autre voie, le feu passe au vert automatiquement. Malheureusement ce dispositif n'est pas toujours sensible à la présence d'un cycliste. Le feu reste alors au rouge jusqu'à ce que le cycliste se décide à le « brûler ».

Liste non limitative des feux à détecteur insensibles aux cyclistes :

- Rue Ampère au croisement avec l'avenue Carnot
- Rue E. Flachet au croisement avec la rue Péreire
- Rues Raymond Gréban et Diderot au croisement avec la rue des Ursulines
- Rue d'Alger au croisement avec la rue Léon Désoyer

Un test de l'ensemble des feux à détecteur nous semble souhaitable.

Contresens cyclables de fait :

- Rue d'Hennemont (dans sa partie à sens unique). Il y a beaucoup plus de places de stationnement dans ce tronçon de rue que de besoin de la part des riverains, car certains riverains ont leur propre stationnement et une grande longueur est occupée par le lycée Poquelin et le bâtiment France Telecom, qui ne nécessitent pas de place de stationnement. Les autres places sont donc occupées par des visiteurs qui ne souhaitent pas aller dans le parking de la place du marché. Ces places pourraient être remplacées par une piste ou bande cyclable en sens inverse de la circulation automobile.
- Rue Gaucher, à cause du détour nécessaire pour aller des rues de Noailles et d'Alsace vers le centre ville et du désagrément qu'il y a pour les cyclistes à emprunter la rue de la République ou l'avenue du MI Foch. La circulation rue Gaucher est faible.
- Rue de la Procession, à cause là encore du détour demandé pour aller vers la place du marché. Le débit y est également faible.



Trottoirs fréquemment employés par les cyclistes (de plus de 8 ans, donc en infraction) :

- Rue des Bûcherons, entre la rue de Lorraine et la rue de Pontoise
- Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, surtout en montée. Idem pour les rues de Fourqueux, Maurice Denis et de Mareil
- Rue Jean Mermoz & rue Péreire (où une piste cyclable est prévue)

Liaisons actuellement difficiles

Certains trajets sont actuellement malaisés en vélos. Cette rubrique est par essence subjective, mais voici la liste des situations qui peuvent être améliorées :

- Trajet des quartiers Schnapper et Pontel vers le centre ville
- Trajet du Bel Air vers le centre ville avant 7 h 30 et après 20 h 30 (passerelle fermée)

Liaisons intercommunales

Le passage entre Saint-Germain, **Mareil-Marly et Fourqueux** est aisé, les agglomérations de ces trois communes étant en contact.

La circulation entre Saint-Germain et **Poissy** est également facile et sans risque grâce à la piste cyclable, même si on peut regretter que celle-ci soit partiellement envahie de déchets végétaux du côté de Saint-Germain.

Par contre la circulation vers les autres communes limitrophes est plus difficile. En particulier chaque fois qu'une section limitée à 70 km/h ou 90 km/h n'est pas équipée de piste cyclable, le nombre de cyclistes est réduit, surtout à cause du non-respect de la distance de sécurité de 1,50 m par les automobilistes. C'est le cas des cheminements en forêt vers **Achères et le Mesnil-le-Roi**. Ce dernier cas est le plus regrettable car le quartier du château du Val s'en trouve isolé, alors que la distance du centre ville est compatible avec un déplacement en vélo (moins de 3 km).

Le cas **du Pecq** est particulier : aucun cheminement n'est prévu, l'avenue de Lattre de Tassigny est dangereuse (un tué 2 roues il y a quelques années), le carrefour de l'Ermitage est difficile à traverser, le pont du Pecq n'est pas équipé, les escaliers de la rampe des grottes n'ont pas de rigole¹⁸ pour vélo, etc.

L'accès à **Chambourcy** était possible avant le début des travaux, et devrait l'être après. Par contre la piste cyclable ne permettait pas d'accéder au centre commercial de Carrefour, ce qui serait utile en particulier pour venir acheter des accessoires de vélo à Décathlon. L'accès à Carrefour par le centre ville de Chambourcy est malaisé à cause du fort dénivelé.

La synthèse des liaisons intercommunales montre une situation actuelle médiocre :

Communes	Distance centre à centre	% piste hors agglo.	Appréciation
Chambourcy & Aigremont	4,5 km 5,5 km	50%	A revoir à la fin des travaux.
Poissy	5,5 km	100%	Très bien, sauf saleté côté Saint-Germain
Achères	8,0 km	30% (jusqu'aux Loges)	Non respect fréquent de la distance de sécurité
Le Mesnil-le-Roi & Maisons-Laffitte	5,5 km 7,7 km	0%	Non respect fréquent de la distance de sécurité
Le Pecq & Le Vésinet	1,0 km 3,3 km		Descente dangereuse, pont non équipé
Mareil-Marly & Marly	2,1 et 3,5 km		Liaison possible
Fourqueux	2,6 km		Liaison possible

¹⁸ Le projet de rénovation de la rampe des grottes comprend une rigole mais, en juillet 2009, il est prévu qu'elle soit située à gauche, à droite puis à nouveau à gauche des piétons, contraignant les cyclistes à zigzaguer, ce qui double la distance parcourue et leur fait couper la voie des piétons par deux fois !

Desserte des lycées et collèges

Le nombre de collégiens et lycéens qui viennent en vélo est très variable selon les établissements. Nous avons posé les questions suivantes aux 6 lycées publics et privés les plus importants de Saint-Germain (en excluant le lycée agricole, dont les élèves ne rentrent pas dans leur famille quotidiennement) :

- Combien de lycéens viennent en vélo en moyenne, sur un total de combien d'élèves qui habitent dans les communes proches ?
- **Stationnement** :
 - Quelle est la capacité de stationnement des vélos au lycée ?
 - Le lieu est-il abrité ?
 - Le lieu est-il perçu comme exposé au vol et au vandalisme ?
- Le lycée communique-t-il avec les **parents** sur le thème des déplacements domicile - lycée ?
 - Si oui, les modes de déplacements doux et / ou en commun sont-ils recommandés ?
 - Si oui, le vélo est-il recommandé ?
- Des consignes de **sécurité**, sont-elles faites ? Notamment :
 - le port du casque
 - l'éclairage
- **Voirie** :
 - L'accès du lycée est-il facile et sans risque particulier à vélo ?
 - Des aménagements de voirie sont-ils nécessaires, et des demandes dans ce sens ont-elles été faites ?
- Voyez-vous d'autres aspects liés à l'usage de la bicyclette par les lycéens ?

Voici les effectifs de cyclistes reportés par les principaux établissements publics et privés de Saint-Germain :

Etablissement	Nombre d'élèves	Nombre de cyclistes	Proportion	Nombre d'emplacements	Abri et divers
Lycée JB Poquelin	1600 dont 400 proches	1 à 5	< 1 %	0 dans le lycée 8 sur la voirie	Emplacements non abrités
Lycée Jeanne d'Albret	1550 dont 1400 proches	17, dont 8 hors emplacement	≈ 1,2 %	Place pour ≈ 50, mais sans attache	Emplacements non abrités
Lycée International	950 lycéens dont 500 proches	70 à 90 dont environ 50 à 65 lycéens	≈ 12 %	≈ 100	Traversée N13 Emplacements non abrités
Lycée Léonard de Vinci	540 dont 120 proches	5	≈ 4 %	≈ 50, sous une caméra	Emplacements non abrités
Lycée Notre-Dame	800, la plupart proches	50 dont 40 lycéens	≈ 5 %	≈ 50	Emplacements abrités
Ecole Saint-Erembert	743 élèves sondés, la plupart proches	29	≈ 4,5 %	≈ 50	Emplacements non abrités
Total moyenne /	≈ 3800	≈ 150	≈ 4 %	≈ 300	

Remarques :

- Aucun établissement n'a fait état de difficulté d'accès au lycée liée à la voirie
- Nous avons calculé la proportion de cyclistes en divisant leur nombre par l'effectif d'élèves dont le domicile est suffisamment proche du lycée. Les lycées connaissent, exactement ou approximativement, le nombre d'élèves par commune. Les communes dont le centre est à moins de 2 km ont été retenues.
- Un seul établissement dispose d'un emplacement qui suit les recommandations du Certu, le lycée Notre Dame. Il est cependant proche de la saturation.
- Le lycée International se distingue par son taux de cyclistes de loin le plus élevé, malgré l'absence d'abri. Professeurs & élèves partagent, semble-t-il sans problème, les mêmes emplacements.
- Le lycée Poquelin est le seul à ne disposer d'aucun emplacement, ni pour les professeurs ni pour les élèves. Il a également un taux de cyclistes quasi nul.
- A Léonard de Vinci le parking à vélos et scooters est sous surveillance vidéo.
- A Saint-Érembert les professeurs disposent d'un emplacement abrité mais sous dimensionné. Les élèves ont un emplacement non abrité (contrainte des monuments historiques).
- Jeanne d'Albret est le seul lycée où un emplacement clos est accessible par carte¹⁹. Cela permet notamment de vérifier que les conducteurs de deux-roues motorisés sont assurés. Par contre cet emplacement ne dispose pas d'attache vélo et semble donc conçu pour les deux roues motorisés. Environ la moitié des élèves laissent leur cycle à l'extérieur de l'emplacement prévu.
- A l'exception de Saint-Erembert, l'encadrement des lycées ne valorise pas la bicyclette pour les trajets domicile - lycée. Certains perçoivent même ce moyen de déplacement comme dangereux, sans faire de différence nette avec les deux roues motorisés (alors que le risque est différent d'un facteur 10. Seulement 2 cyclistes de 15 à 17 ans ont été tués en milieu urbain en 2006, sur toute la France. Source : ONISR).

Auteurs

Ce document de synthèse a été rédigé par des élus de la liste Saint-Germain Solidaire, à partir d'informations collectées par des cyclistes Saint-Gerinois.

Une série d'articles sur ce thème peuvent être consultés à cette adresse : <http://ps.saintgermain.over-blog.org/categorie-556156.html>

Les suggestions et commentaires sont les bienvenus à : ps.saintgermain@gmail.com

¹⁹ gratuite mais une caution de 7,60 € est demandée.