

Politique Cyclable de Versailles

Bilan 2023 à mi-mandat

En ce premier semestre 2024, la période du mi-mandat nous semble propice pour faire un point d'avancement sur la politique cyclable. Le plan vélo 2019-2026, adopté en conseil municipal, met l'accent sur les aménagements cyclables, qui seront notre principal axe d'analyse. Ce mandat a été riche en imprévus et événements exceptionnels. Le covid, période complexe et douloureuse, a été un vrai accélérateur avec notamment l'apparition des Coronapistes. De plus, cette année, les Jeux Olympiques, qui ont l'ambition d'être les plus écologiques, devront permettre des accès sécurisés aux sites à vélo.

Dans ce document, nous essaierons de mesurer l'avancement du Plan Vélo 2019-2026. Nous aborderons également les efforts réalisés par la Ville de Versailles concernant l'offre de stationnement pour vélos et la qualité et la quantité des aménagements tels que les sas et les marquages M12 et l'accompagnement pour développer la pratique cyclable dans la ville.

Il est important de rappeler que gouverner, c'est arbitrer, et dans le cas de la voirie, l'espace public est à partager entre les voitures particulières, les véhicules motorisés rendant des services indispensables (transport en commun, livraison des commerces, etc.), les piétons et les arbres qui sont des puits de fraîcheur en été et bien sûr les vélos. De plus, nous sommes bien conscients qu'un bon aménagement de la voirie demande un budget conséquent et que dans le cadre de Versailles, les ressources budgétaires sont en baisse.

Par ailleurs, VeloVersailles est un acteur de cette politique cyclable. Nous sommes heureux d'avoir pu être consultés en amont pour la mise en place du plan vélo. La mairie présente ses projets d'aménagement dans les conseils de quartier (où Veloversailles est représenté), et des avis consultatifs sont rendus et entendus. Les conseils de quartier peuvent aussi être une source de propositions d'améliorations d'aménagement cyclable. Au-delà des élections municipales, la mairie fait vivre la démocratie. Enfin, les services techniques sont aussi ouverts au dialogue, et nous apprenons ensemble à faire des aménagements cyclables.

Mais notre association s'est donné comme mission de faire en sorte que la ville de Versailles soit accessible à vélo de 7 à 77 ans. Nous croyons fermement que le vélo devrait être un mode quotidien de déplacement pour tous les habitants, quel que soit leur âge. Cela est déjà possible dans les pays avec une solide culture cyclable. Le vélo est un des outils les plus simples à actionner pour décarboner nos déplacements du quotidien. Confrontons notre ambition aux réalisations !

. Pour y parvenir, nous nous fixons des objectifs ambitieux :

1. Part modale des déplacements de moins de 5 km :
 - Notre ambition est que d'ici 2050, plus de 50 % des déplacements de moins de 5 km se fassent à vélo. Nous croyons que cette transition vers des modes de transport plus durables contribuera à améliorer la qualité de vie de tous les Versaillais.
2. Cible gouvernementale pour 2024 :
 - Le gouvernement a fixé un objectif de 9 % de part modale dans les déplacements du quotidien pour le vélo d'ici 2024. En tant qu'acteur engagé, nous travaillons en étroite collaboration avec les autorités locales pour atteindre cet objectif et encourager une utilisation accrue du vélo dans notre belle ville.

I. État des lieux de la politique cyclable

1. AXE 1 Mettre en confiance les cyclistes sur un réseau cyclable sécurisé et performant : analyse des aménagements existants et ceux en cours de réalisation.
2. AXE 2 Développer une offre de stationnement vélo adaptée et qualitative sur les espaces publics
3. AXE 3 Encourager la pratique cyclable Culture vélo : initiatives prises pour promouvoir l'utilisation du vélo et sensibiliser le public.
4. AXE 4 Accompagner cette politique d'outils de veille et de suivi.

II. Analyse des indicateurs et respect des réglementations

1. Le Baromètre des villes cyclables : analyse des résultats et comparaison avec les années précédentes.
2. Les mesures
3. Respect de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : évaluation de la conformité des aménagements et des initiatives avec cette loi
4. Le statut de Zone 30 : analyse de son application et de son impact sur la sécurité des cyclistes.
5. Les grands carrefours non protégés : identification des zones à risque et propositions d'améliorations.

III. Conclusion

Bilan des progrès réalisés depuis le début du mandat.

I. État des lieux de la politique cyclable

Cette première partie vise à faire le bilan de mi-mandat du plan vélo 2019-2026 adopté en [Conseil municipal le 25 juin 2020 à 19h00](#)

Vous pouvez en trouver une copie :

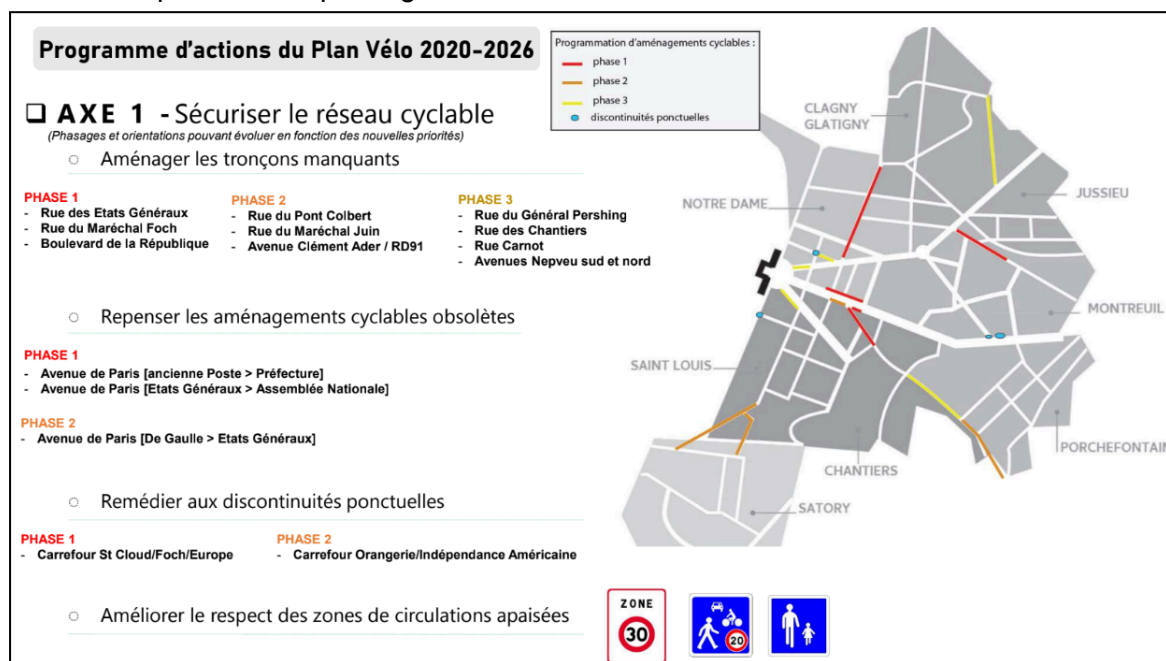
■ SDMA Versailles 2019 VF_version juillet (plan velo).pdf

Suivant 4 axes nous allons reprendre cette grille d'analyse pour ce chapitre.

1. AXE 1 Mettre en confiance les cyclistes sur un réseau cyclable sécurisé et performant : analyse des aménagements existants et ceux en cours de réalisation.

Principales réalisations

La mairie a présenté un phasage des travaux,



Les aménagements attendus ont été réalisés :

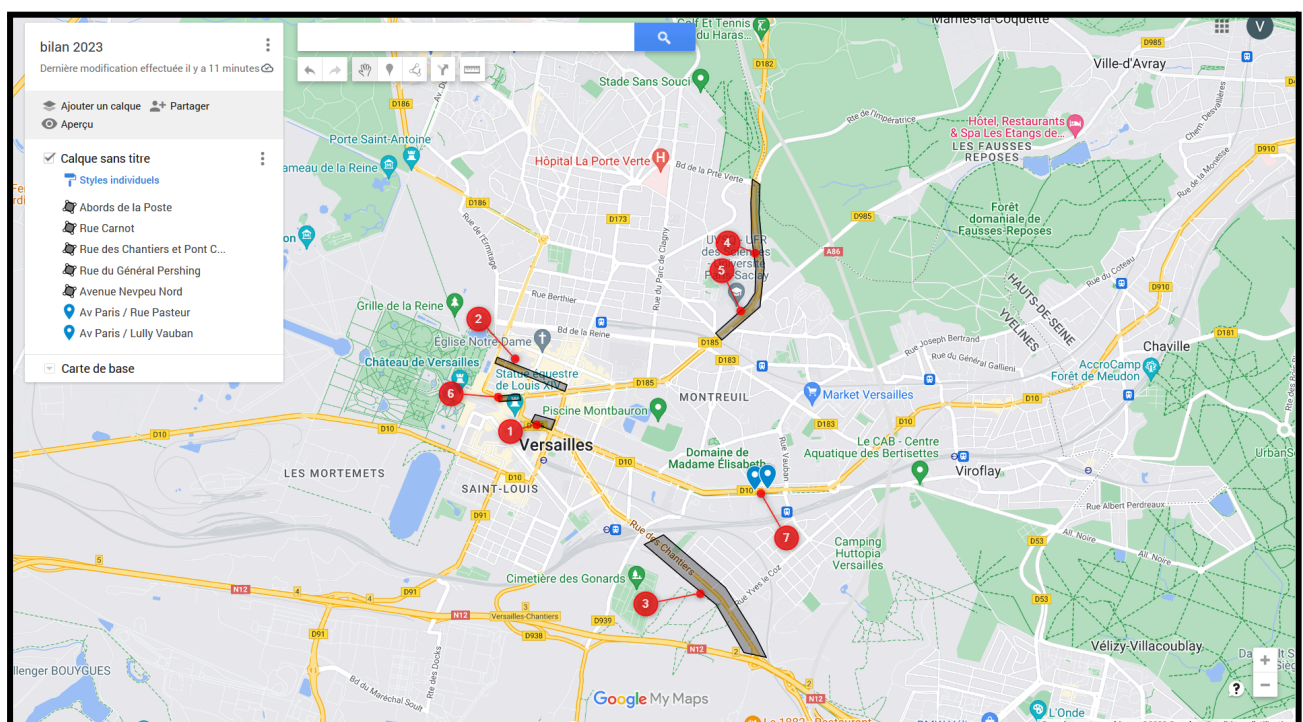
- le boulevard de la République,
- les Etats-Généraux (en cours)
- la rue du Maréchal Foch

Aménagements non prévus réalisés :

- des bandes cyclables de l'avenue de Paris (coronapistes),

Des aménagements pas encore réalisés

1. Projet de réaménagement des abords de La Poste
2. Rue du Pont Colbert (pré-étude en cours) & Rue des Chantiers
3. Rue du Général Pershing (pré-étude en cours)
4. Avenue des Etats-Unis : haut
5. Avenue des Etats-Unis : bas
6. Avenue Nèpveu Nord
7. Traversées de l'Avenue de Paris



Qualité des itinéraires cyclables versaillais

Depuis le début de son mandat, la mairie de Versailles a aménagé et créé plusieurs nouvelles pistes et bandes cyclables. Nous saluons l'effort et sommes heureux de voir que le vélo trouve petit à petit toute sa place sur la voirie versaillaise. Malgré tout, certaines pistes et bandes aménagées, même parmi celles récemment mises en place, mériteraient d'être encore améliorées. Bien que permettant de dégager une place aux vélos, ces pistes ne garantissent pas encore toute la sécurité que l'on pourrait attendre d'une piste et ne permettent pas, par exemple, à un enfant de 10 ans d'aller seul au stade, à son cours de musique ou à la maison de quartier à vélo.

Pour établir nos recommandations, nous nous inspirons des villes européennes ayant bien avancé sur ces sujets et qui garantissent une réelle sécurité aux cyclistes de tout âge et tout niveau. C'est à la hauteur de cette ambition que les remarques sur les aménagements sont formulées : permettre à tous de faire du vélo sur des aménagements rassurants et bien pensés.

Il existe plusieurs exemples d'aménagements cyclables à Versailles présentant divers défauts, cela relève parfois de compromis avec les autres modes de circulation :

1. **Sur le trottoir** : Par exemple, sur le boulevard de la République, les aménagements engendrent des conflits entre piétons et cyclistes. S'il n'y a pas le choix, le CEREMA recommande d'abaisser de 5 cm la piste cyclable par rapport au trottoir comme cela se fait aux Pays-Bas.
2. **Le long des véhicules en stationnement** : Le code de la route prévoit que le cycliste peut se déporter pour prévenir le risque d'ouverture intempestive de portière (emportière), ce qui peut l'amener au milieu de la voie des voitures.
3. **Pistes étroites** : Certaines pistes sont trop étroites pour permettre une circulation confortable.
4. **Discontinuité** : Certaines pistes sont discontinues, ressemblant à un "vermicelle".
5. **Régime de priorité complexe** : Sans autres indications, une piste cyclable croisant une route implique l'application de la priorité à droite. Cependant, si la piste longe un passage piétons avec un feu, c'est le régime piéton qui s'applique au vélo. Il faudrait essayer d'homogénéiser les régimes de priorités.
6. **Carrefours dangereux** : Certains carrefours ne sont pas suffisamment sécurisés pour les cyclistes.
7. **Aménagement non protégés** : Certains aménagements ne disposent pas de protections adéquates pour les cyclistes (en particulier toutes les bandes cyclables).
8. **Trottoirs "Pump track"** : alternant montées et descentes pour traverser les bateaux permettant d'accéder aux parkings individuels, ils posent un sérieux problème pour les usagers vulnérables. Les personnes en fauteuil roulant et les parents avec poussette doivent fréquemment monter et descendre en dévers. Pendant ce temps, l'automobiliste, installé dans son véhicule capable de monter sur un trottoir et d'absorber la secousse avec ses amortisseurs, ne se rend pas compte des défis que rencontrent ces piétons.

Ces problèmes peuvent rendre les mobilités douces moins sûres et moins agréables pour les usagers. Il semble donc indispensable de travailler à l'amélioration de ces aménagements.

Installation de M12 et de DSC

La ville a équipé de nombreux carrefours de M12 (panneau "Cédez le passage au feu pour les cyclistes") ainsi que des sas vélos. De même, la ville a mis en place un grand nombre de double sens cyclable (DSC).

Un autre point positif : les **trottoirs traversants** qui se multiplient. Saluons cette initiative, dont la mise en œuvre n'est pas encore assez systématique.

Les équipes de la mairie fournissent un travail régulier de mise à jour de la liste de M12 (VeloVersailles a d'ailleurs été sollicité récemment pour enrichir la liste des M12 jugés manquants et nécessaires) et DSC et nous les en remercions.

Cependant, là encore, nous avons identifié quelques pistes d'améliorations possibles notamment concernant la maintenance. Notons par exemple, des peintures de marquage disparues, des M12 qui ne sont pas remis après l'entretien des poteaux de signalisation...

Nous invitons nos adhérents et les usagers vélos de manière générale à privilégier l'application de la mairie de Versailles pour remonter ces anomalies.



Exemple d'un aménagement cyclable incohérent, rue de Vergennes : le sas vélo est après le feu...

Le Vélo Express Ile-De-France (VIF)

Le VIF est un projet ambitieux porté par les associations cyclistes d'Ile de France puis repris par la Région (le VIF est subventionné à 60% par la Région). Bien que ce projet ne fasse pas partie du plan vélo, il nous paraît important de l'inclure dans ce bilan.

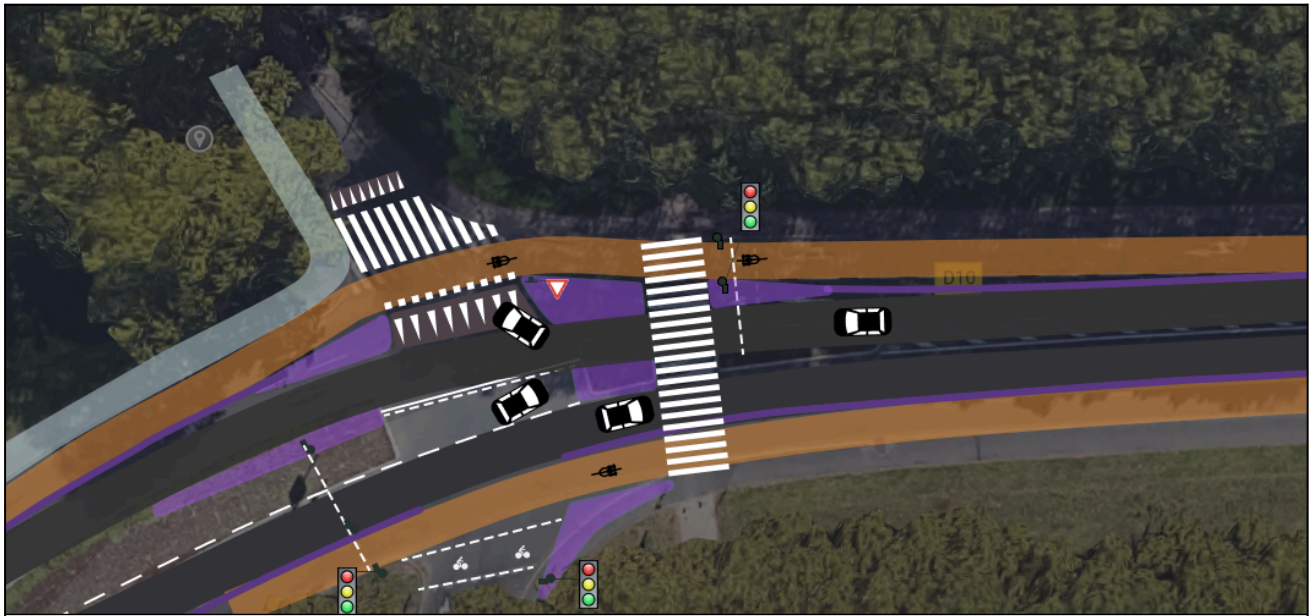
Lien pour plus de détails concernant ce plan :

<https://www.iledefrance.fr/toutes-les-actualites/reseau-velo-ile-de-france-vif-plus-de-pistes-cyclables-pour-les-deplacements-quotidiens>.

L'objectif est d'obtenir un réseau cyclable à haute qualité de service traversant toute l'Ile-de-France. Pour les Versaillais, cela représente la possibilité d'aller à Paris, facilement et en toute sécurité, sur une piste cyclable de plus de 2 mètres 40 de large.

VeloVersailles exprime une préoccupation majeure concernant la qualité de l'axe futur. En l'état actuel, la piste cyclable de l'Avenue de Paris reste peu sécurisée et ne respecte pas le cahier des charges qualitatif. Il y a des tronçons sur trottoirs défoncés, des tronçons avec seulement 1m20 de large et un risque d'emportierage fort, de nombreux arrêts de bus entraînent un croisement des flux.

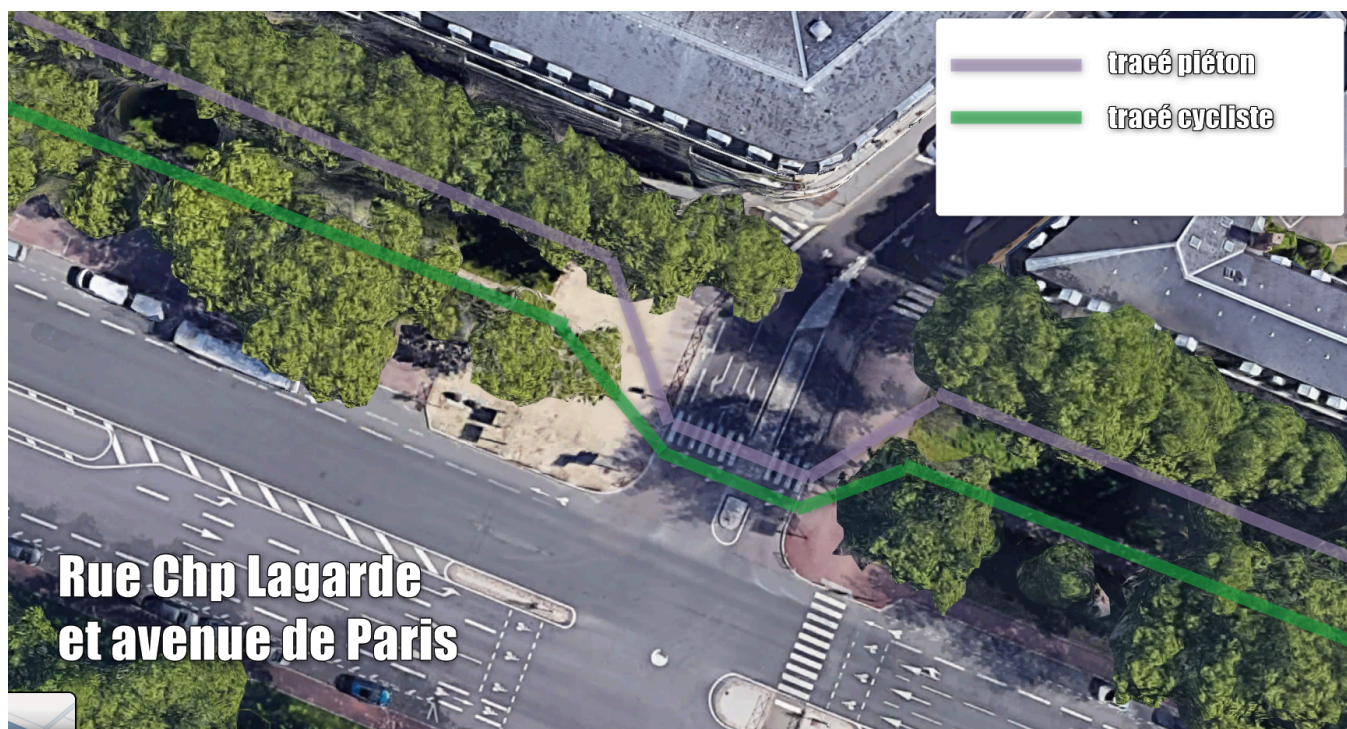
VeloVersailles a proposé différentes solutions pour résoudre ces problèmes, mais le sujet n'a pas été mis en priorité de la mandature. Parmi celles-ci : proposition d'inverser le stationnement et la piste cyclable (protection de la piste par les voitures, la piste ne peut plus servir de bandes d'arrêt d'urgence), avance sur la chaussée pour des arrêts de bus pour séparer les flux de bus et de piétons et des exemples de carrefours maximisant la visibilité lors des croisement de flux pour limiter les risques d'accident.



Proposition de VeloVersailles reprenant le cahier des charges du VIF appliqué à un carrefour

L'Avenue de Paris, probablement l'une des plus larges de France, possède depuis longtemps des pistes sous les arbres. Cependant, ces pistes sont inconfortables sur certains tronçons, difficilement lisibles et manquent de continuité. Bien qu'elles doivent subsister pour les promenades récréatives (avec des enfants, ou pour ceux qui cherchent de l'ombre), elles ne répondent pas aux normes actuelles.

De plus, les conflits entre piétons et cyclistes sont fréquents. Par exemple, les traversées cyclables sont juxtaposées aux traversées piétonnes, ce qui entraîne une confusion des flux à chaque intersection. Il est donc impératif d'améliorer ces aspects pour garantir la sécurité et l'efficacité de la circulation cycliste.



L'itinéraire pour les piétons est compliqué et déroutant. C'est pourquoi beaucoup ne le suivent pas, ce qui crée des conflits avec les cyclistes. Ce carrefour semble favoriser les voitures, au détriment des autres usagers.

Des pistes cyclables provisoires ont été installées en 2020 et ont depuis été rendues permanentes. Toutefois, leur niveau de sécurité est largement inférieur aux normes établies par le CEREMA. En effet, ces pistes cyclables non protégées longent des véhicules stationnés et les intersections manquent de mesures de sécurité appropriées.

L'Avenue de Paris est en cours d'intégration dans le réseau cyclable à haut niveau de service VIF d'Île-de-France (anciennement RER V). Cependant, il reste des difficultés : passage des octrois, des tronçons sur trottoir défoncé, des risques avec les bus...et les problèmes généraux remontés ci-dessus.

L'avenue de Paris n'est pas le seul tronçon qui reste à améliorer mais il aurait pu devenir le mètre étalon de ce réseau et Versailles aurait pu chercher à rester aux avant postes des villes cyclables d'Île-de-France. Alors que la ville estime que les aménagements actuels sont adéquats, le collectif vélo IDF tient à alerter sur leur insuffisance.

Synthèse

La ville progresse conformément à son plan de développement. En ce qui concerne la phase 3, de nombreux aménagements, dont certains sont complexes, restent à réaliser. Les phases d'études pour ces derniers n'ont pas encore commencé. Cela est probablement dû à la re-priorisation nécessaire des sujets voirie pour répondre efficacement et dans le temps imparti aux contraintes et aux aménagements liés aux Jeux Olympiques. Il faudra donc une volonté politique considérable pour mener à bien ce plan et dégager de la place dans l'espace public pour le vélo. Nous comptons sur la Mairie pour tenir ses engagements et aller au bout des développements attendus.

2. AXE 2 Développer une offre de stationnement vélo adaptée et qualitative sur les espaces publics

Stationnement temporaire

L'expansion du stationnement pour vélos est un aspect crucial qui montre une progression significative et prometteuse. Nous tenons à applaudir cette progression constante, mise en évidence par des initiatives innovantes telles que l'expérimentation des vélos cargo et l'ajout fréquent de nouveaux emplacements.

Néanmoins, nous avons identifié quelques problèmes également sur ce sujet.

Il y a un déficit de signalisation spécifique aux vélos pour indiquer clairement que ces espaces leur sont réservés. Très souvent, ces emplacements sont "cannibalisés" par d'autres utilisateurs. Par exemple, les véhicules à deux roues motorisés ou les locations Airbnb qui utilisent le mobilier urbain pour accrocher leurs boîtes à clés. Enfin il n'y a pas de stationnement temporaire abrité.

Il manque toujours des stationnements dans certaines zones, par exemple dans la rue de Montreuil. D'après les recommandations du Cerema, pour un arrêt de moins d'une heure il faut pouvoir se garer à moins de 20 m de l'endroit visé. Dans la rue de Montreuil nous avons fait une carte illustrant le manque de stationnement vélo à proximité des commerces.

Pour information, voici les recommandations du CEREMA par rapport à la distance de stationnement :

[LE STATIONNEMENT VÉLO Recommandations du Cerema](#) et le rapport fait par VeloVersailles.



Autour de la place du Marché, certains bistrotiérs utilisent les précieux arceaux destinés au stationnement vélo comme lieu de stockage. Malgré la récurrence de cette infraction, celle-ci n'est pas sanctionnée.

Notons un manque certain de stationnement pour les 2 roues motorisés. Par ricochet, les utilisateurs de motos et scooters squattent les emplacements réservés aux vélos (et aussi les trottoirs).



Rue de Montreuil, l'application de LOM est difficile.

Des espaces de stationnement pour vélos ont été mis en place afin d'améliorer la visibilité des piétons. Toutefois, le stationnement anarchique, symbolisé par la présence de trois scooters sur cette photo, entrave la réalisation de l'objectif initial de cet aménagement et réduit les possibilités de stationner son cycle.

Stationnement en gare

La loi LOM prévoit un nombre de stationnement sécurisé en gare.

- Versailles Chantiers : Obligation 550 places / Existant : 200 places dans le parking Interparking
- Versailles Rive Droite : Obligation 140 places / Existant : 0 places identifiées
- Versailles Château - Rive Gauche : Obligation 200 places / Existant : 96 places Veligo
- Montreuil : Obligation 50 places / Existant : 14 places Veligo
- Porchefontaine : Obligation 20 places / Existant : Non estimé à ce jour

L'échéance d'application était au 1er Janvier 2024 et s'applique à SNCF Gare & Connexion et nous ne pouvons que constater que l'objectif n'est pas atteint.

De plus, nous avons été attristés de voir que les travaux d'aménagement de la gare de Versailles Chantiers ne prévoyaient pas pour le moment de rattraper le retard estimé.

Stationnement résidentiel

La ville de Versailles a du bâti ancien et les logements ne sont pas toujours équipés de local vélo. Dans les nouveaux logements, il y a une obligation d'avoir un local vélo (0,75m² par vélo). Pour le parc ancien il y a deux solutions :

A. Action individuelle

Le programme Alvéole Plus, soutenu par la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), offre aux copropriétés une étude gratuite pour des aménagements sur mesure, avec une subvention de 40% pour la réalisation. Il soutient le déploiement de stationnements sécurisés et abrités pour vélos dans les copropriétés privées résidentielles, en prenant en charge la réhabilitation des locaux existants. Les types de stationnements éligibles comprennent les attaches sécurisées, les abris en libre accès et les attaches dans des locaux existants. Le programme pourrait être davantage promu par la ville.

Vous trouverez en annexe un exemple d'étude réalisée par Alvéole Plus pour une petite copropriété.

B. Action publique

La ville de Versailles pourrait mettre en place un système de stationnement résidentiel pour vélos en utilisant des box sur la voie publique comme cela se met en place dans d'autres villes (Amiens, Lille, Le Chesnay-Rocquencourt ...). Pour ce faire, elle pourrait identifier des zones appropriées dans les quartiers résidentiels où l'espace public pourrait être réaménagé pour accueillir ces box à vélos. Ces installations devraient être sécurisées et abritées pour protéger les vélos des intempéries et du vol. De plus, la ville pourrait envisager de mettre en place un système de réservation pour ces box, permettant aux résidents de réserver un espace pour leur vélo. Enfin, la ville pourrait également envisager de travailler en partenariat avec des programmes tels que le programme Alvéole Plus pour obtenir un financement et des conseils sur la mise en œuvre de ces aménagements. Cela permettrait non seulement d'encourager l'utilisation du vélo comme moyen de transport, mais aussi d'améliorer la qualité de vie des résidents en réduisant la congestion et la pollution de l'air.

En complément, la ville de Versailles a prévu dans les nouveaux cahiers des charges des parkings souterrains en concession, des emplacements dédiés aux vélos. Le premier de ces emplacements a déjà été livré et connaît un tel succès qu'il est déjà saturé. Une liste d'attente a donc été mise en place pour répondre à la demande croissante. Cette initiative démontre l'engagement de la ville en faveur de la mobilité durable et souligne l'importance d'une planification efficace pour répondre aux besoins futurs en matière de stationnement pour vélos. Mais la demande a peut-être encore été sous-estimée.

3. AXE 3 Encourager la pratique cyclable Culture vélo : initiatives prises pour promouvoir l'utilisation du vélo et sensibiliser le public.

Nous tenons à souligner l'engagement actif des services municipaux dans les opérations "Cyclistes, Brillez".

Concernant le programme "Savoir Rouler à Vélo" (SRV), bien que nous n'ayons pas pu obtenir d'informations précises, certaines indications nous laissent à penser que Versailles a déjà largement mis en œuvre le SRV dans ses écoles primaires.

Nous saluons l'implication de la ville, par le biais de l'agglomération, dans la fête du vélo et la promotion des promenades organisées par VeloVersailles sur le site de la ville.

En outre, nous avons initié un dialogue sur la possibilité de mettre en place une école de vélo pour adultes à Versailles. La piste d'une collaboration sur ce sujet est encore à creuser. A ce stade, tout est encore envisageable.

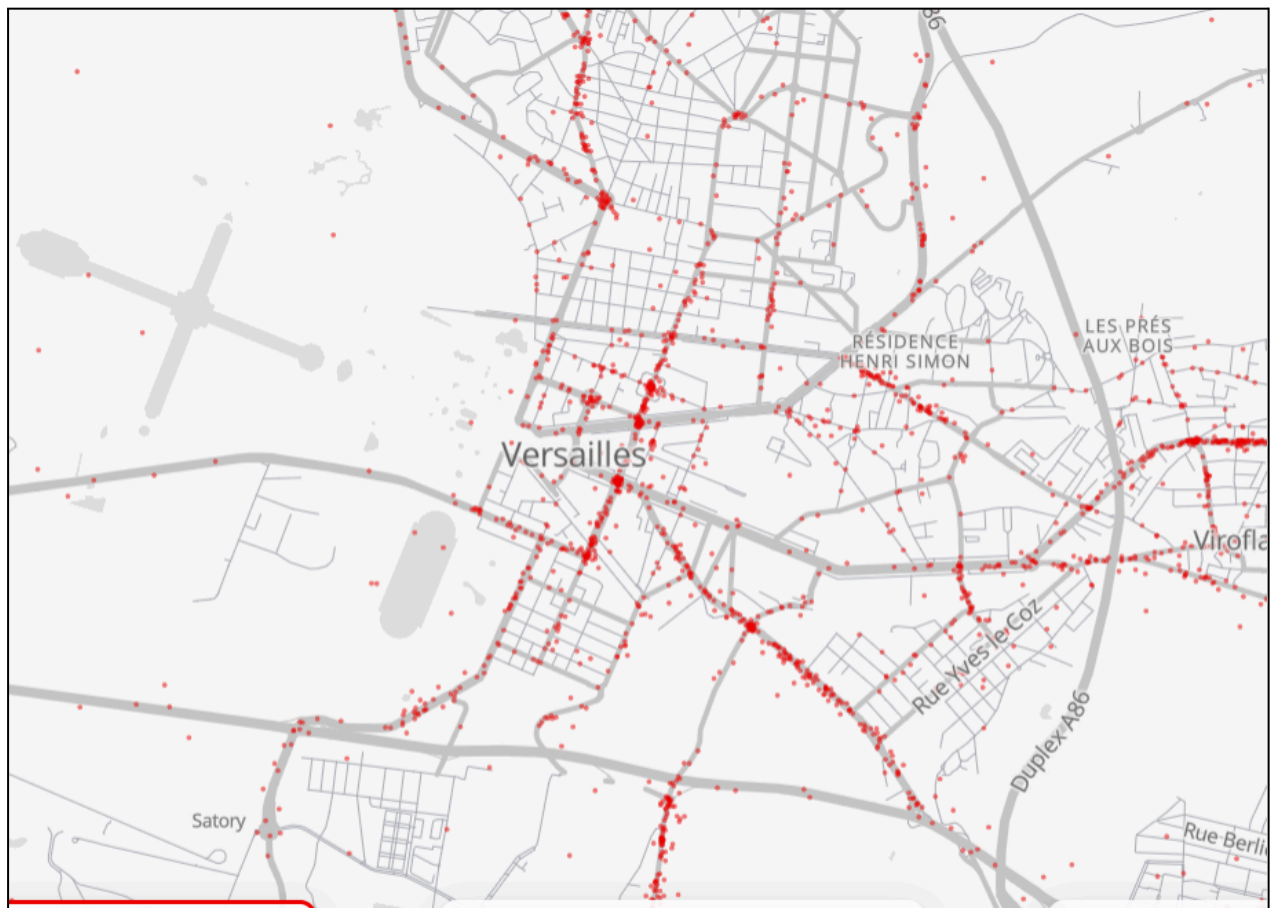
4. AXE 4 Accompagner cette politique d'outils de veille et de suivi.

Nous sommes dans l'incertitude quant aux projets prévus par la ville. Il est regrettable que ni la ville ni l'agglomération n'aient acquis les données de Géovélo ou installé des compteurs de cyclistes, tels que Eco-compteur ou Telraam. Nous menons une expérimentation d'un capteur Telraam et nous serons ravis d'en partager les résultats à la mairie (cette solution permettrait d'avoir un an de données pour le prix d'une journée de comptage avec les outils traditionnels).

II. Analyse des indicateurs et respect des réglementations

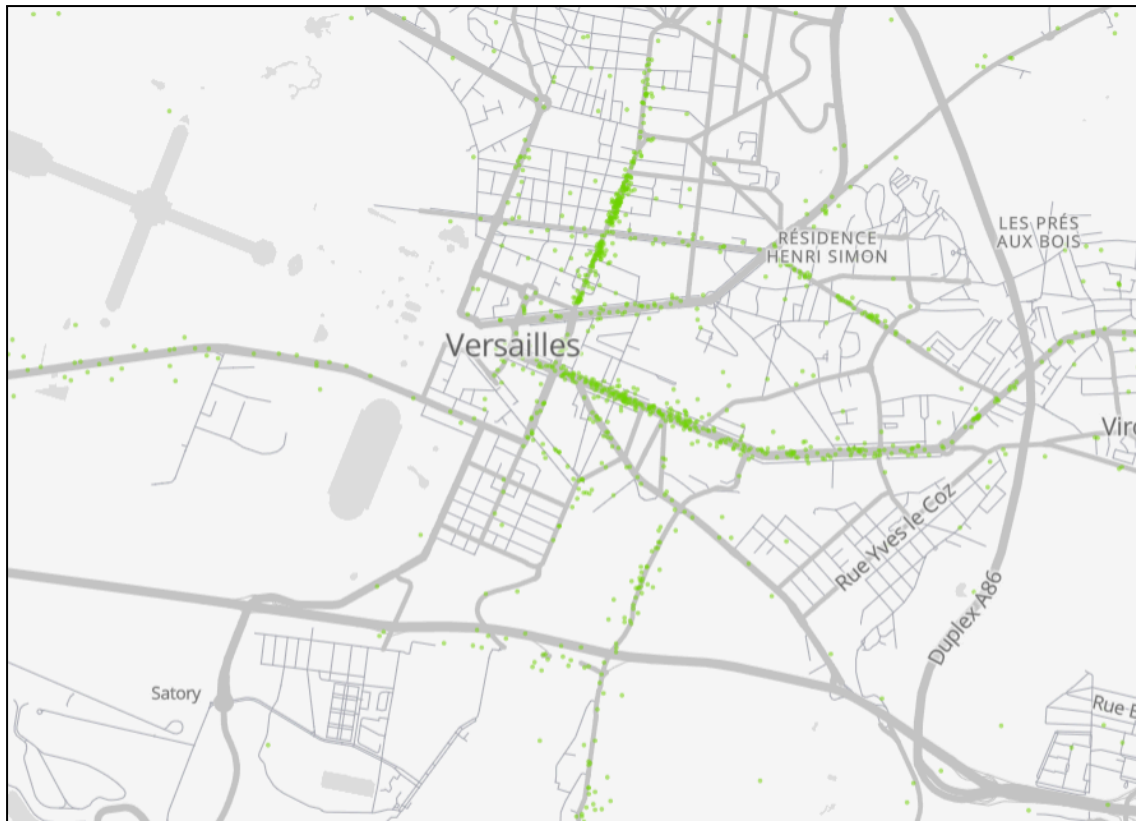
1. Le Baromètre des villes cyclables : analyse des résultats et comparaison avec les années précédentes.

Le baromètre cyclable de la FUB de 2021 a permis de recenser les points à améliorer en priorité :



<https://barometre.parlons-velo.fr/2021/carte/#12.25/48.798/2.13417>

Toutefois, ce baromètre a également mis en évidence les zones où des progrès ont été réalisés entre 2019 et 2021.



Il est important de noter qu'il y a eu une augmentation significative de la population de cyclistes depuis la pandémie de Covid. Les nouveaux cyclistes, moins expérimentés, pourraient aspirer à des aménagements de meilleure qualité et en France on voit apparaître des aménagements de plus en plus qualitatifs.



Chronovelo Grenoble

2. Les mesures

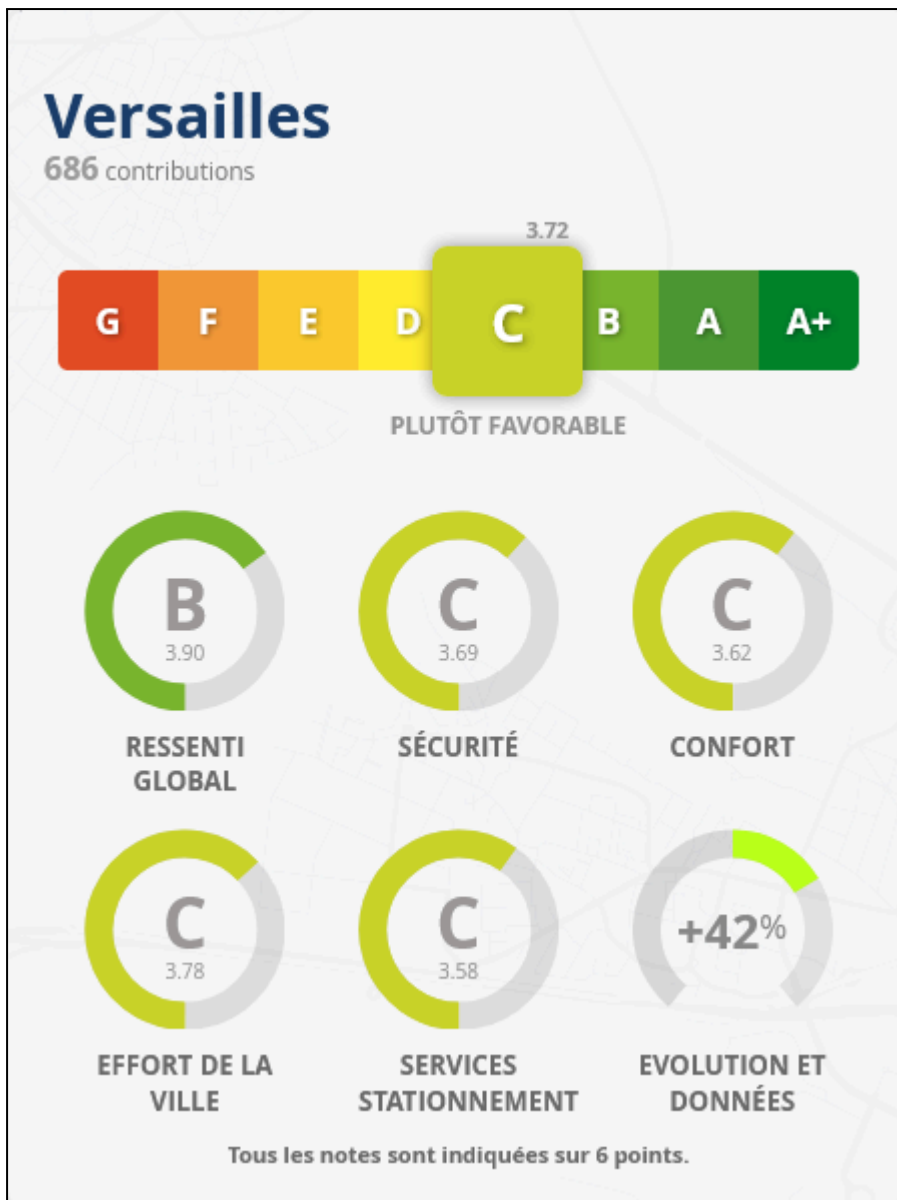
1. Le Baromètre des Villes Cyclables

Le **Baromètre des Villes Cyclables** est l'une des enquêtes de référence qui permet d'évaluer les conditions de déplacement à vélo en France. C'est une enquête subjective, c'est-à-dire que les usagers donnent leur avis.

L'enquête de 2017 donnait une note à Versailles de [3.66/6 avec 526 contributions](#).

L'enquête de 2019 donnait une note à Versailles de [3.64/6 avec 513 contributions](#)

La dernière enquête date de 2021 (donc assez "tôt" dans la mandature), et donne une [note moyenne de 3.72 à Versailles](#) avec 686 contributions



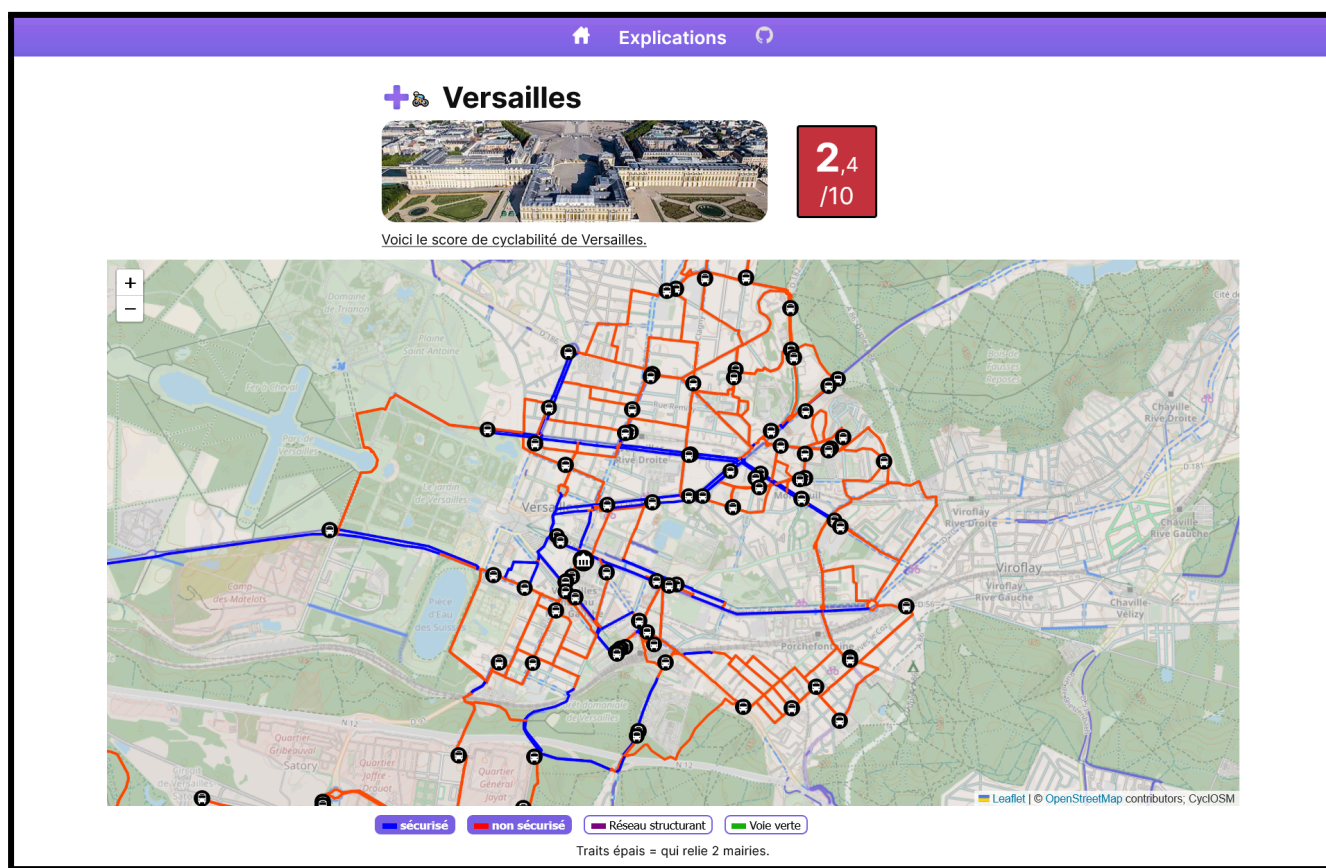
- Cependant, en replaçant l'enquête dans un contexte plus global, Versailles a un meilleur score que la plupart des autres villes. Ainsi, c'est la meilleure ville cyclable d'Île-de-France pour les communes de 50 000 à 100 000 habitants ([article du Parisien](#)).

2. Ville Plus

Un autre outil qui nous semble intéressant pour évaluer les infrastructures cyclables et piétonnes d'un territoire est l'outil "[Ville.plus](#)"

Au classement de décembre 2023, Versailles se classe 6ème dans la catégorie des préfectures françaises, avec un score de 2,4/10.

Pour contextualiser, la meilleure préfecture française (La Rochelle) a 3,7/10, Strasbourg atteint 5/10, tandis qu'une ville comme Helsinki a 8/10.



Attention : cet outil a une dimension aléatoire. La note de Versailles (comme celle des autres villes) peut fluctuer de quelques dixièmes de point. L'algorithme est open source et peut évoluer dans le temps. Pour autant, nous avons décidé de commencer à suivre à intervalle de temps régulier cet indicateur de la continuité cyclable à Versailles.

L'avantage de cette métrique réside dans son objectivité, contrairement aux baromètres cyclables qui se basent sur la perception subjective des usagers. Il est indéniable qu'un effort notable a été réalisé en matière d'infrastructures cyclables à Versailles, surtout si on le compare à d'autres villes françaises ou à des villes voisines. Cependant, l'outil "Ville plus" offre une perspective plus large en permettant la comparaison avec d'autres villes européennes. Il est évident qu'il reste encore du chemin à parcourir pour atteindre le niveau des pays qui ont mis en place des politiques cyclables ambitieuses et de longue durée. En effet, même si la loi Laure de 1996 stipule que chaque renouvellement de chaussée devrait inclure un itinéraire cyclable, et qu'une route est refaite environ tous les 20 ans, si cette loi avait été respectée, nous disposerions aujourd'hui d'une infrastructure de qualité. Il est donc crucial de continuer à progresser dans cette voie.

3. Respect de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : évaluation de la conformité des aménagements et des initiatives avec cette loi

La LOM ([La loi d'orientation des mobilités](#)) donne obligation de neutraliser le stationnement motorisé à moins de 5m d'un passage piéton. Nous avons pu constater que Versailles a bien intégré cette contrainte mais il reste de nombreux passages piétons qui ne sont pas encore aux normes. Ils doivent l'être d'ici le tout début de la prochaine mandature. Nous serions intéressés de savoir quel plan d'actions va permettre de finir le travail.

De plus, parmi toutes les solutions déployées, nous recommandons fortement de renoncer à l'une d'entre elles (et rétroactivement de modifier les endroits concernés par l'application de cette solution) : la simple bande jaune. Malheureusement, cela n'empêche absolument pas le stationnement. Preuve en est d'ailleurs que les véhicules s'y garent très régulièrement.

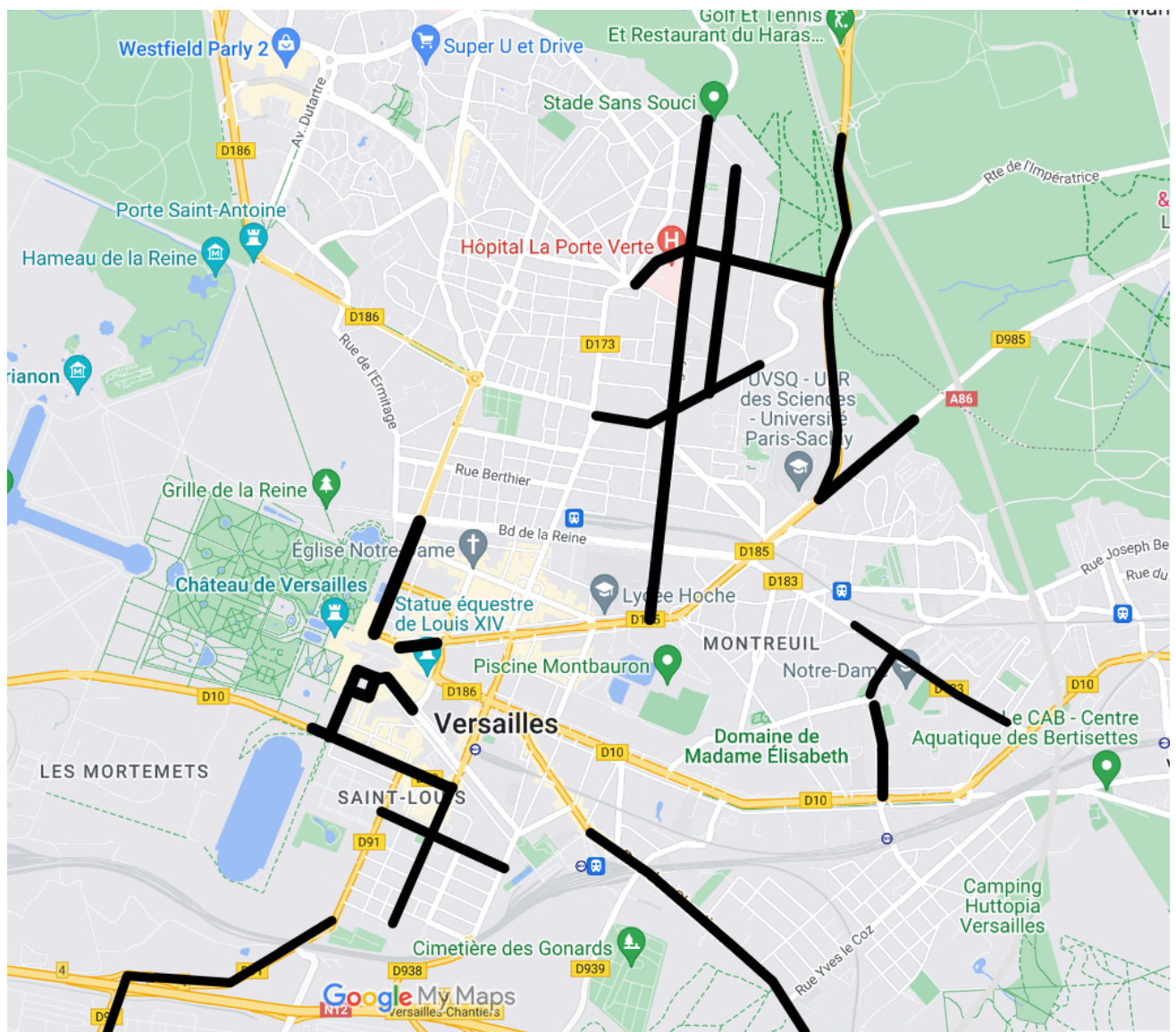


Notons également un manque de respect quant au suivi de la LOM sur l'aspect **obligation d'aménagement d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou rénovations de voies**. Ainsi, la rue Champ Lagarde (au niveau de la Poste) a été rénovée en 2021 et nous déplorons qu'aucun itinéraire cyclable n'y ait été aménagé.

4. Le statut de Zone 30 : analyse de son application et de son impact sur la sécurité des cyclistes.

Bien que la majeure partie de la voirie de Versailles soit classée en **zone 30**, cette mesure ne s'étend pas à toute la ville. Cela révèle certaines incohérences, comme dans le cas de Champ Lagarde.

Malgré le passage de plusieurs rues en zone 30, il semble manquer une politique concrète visant à modérer effectivement la vitesse et à réduire la pression automobile, éléments essentiels pour créer des itinéraires véritablement utiles.



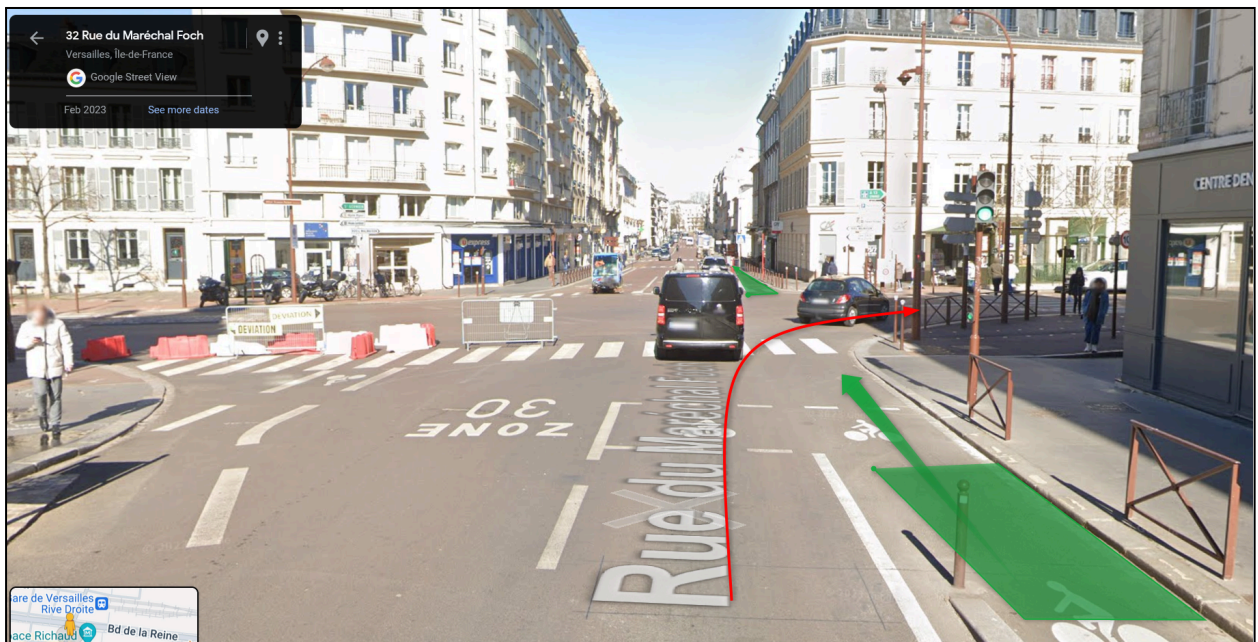
*De trop nombreux axes à Versailles sont toujours à 50km/h, non protégés pour les cyclistes.
En noir les routes à 50km/h sans aménagement cyclables protecteurs.*

5. Les grands carrefours non protégés : identification des zones à risque et propositions d'améliorations.

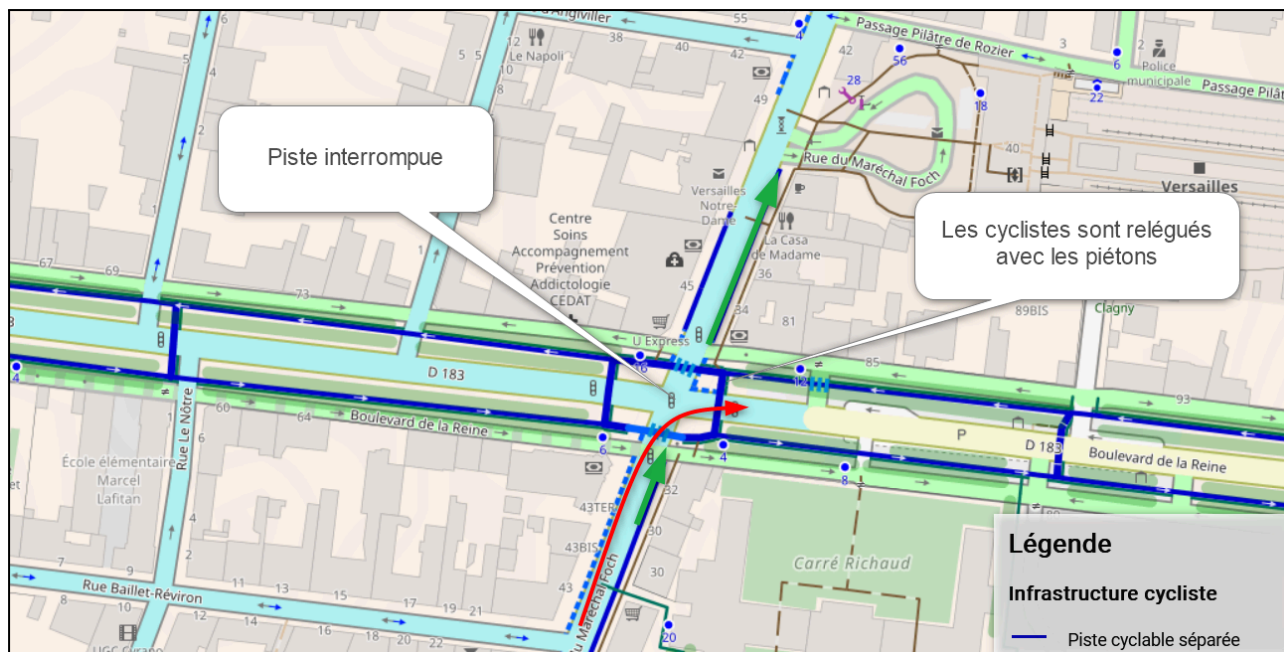
Bien que le plan vélo semble être mis en œuvre avec l'aménagement de pistes cyclables sur les axes principaux, il existe un biais dans cette approche qui traite la problématique de la mobilité rue par rue. En effet, les carrefours, qui sont souvent les points les plus risqués pour les cyclistes, restent généralement inchangés et sans protections adéquates, même pour les installations récentes.

Prenons par exemple le carrefour entre le boulevard de la Reine et la rue du Maréchal Foch : une piste cyclable y aboutit et une autre en part, mais il n'y a aucun aménagement spécifique pour les vélos au niveau du carrefour lui-même. Il est important de rappeler que dans ce contexte, le cycliste a la priorité : lorsqu'un automobiliste tourne à droite, il traverse la piste cyclable et devrait céder le passage aux vélos.

Au minimum, la trajectoire cyclable devrait être matérialisée au sol par des pictogrammes. Idéalement, une bande continue, similaire à celle mise en place sur le boulevard de la République, serait encore plus efficace pour assurer la sécurité des cyclistes. Cette approche globale, qui prend en compte non seulement les axes mais aussi les carrefours, pourrait grandement améliorer la sécurité et l'efficacité du réseau cyclable de la ville.



Au carrefour, la discontinuité saute aux yeux : il n'y a plus d'aménagement ni de marquage, ce qui n'incite absolument pas les véhicules motorisés qui tournent à respecter la priorité des cyclistes.



Au niveau du boulevard de la République, il est bien plus clair pour les conducteurs qu'ils traversent une trajectoire cyclable.

III. Conclusion

Bilan des progrès réalisés depuis le début du mandat.

En résumé, il est indéniable que la ville de Versailles s'engage activement à améliorer son infrastructure cyclable. Beaucoup d'efforts ont déjà été fournis et nous invitons la mairie de Versailles à poursuivre ses projets sur ce sujet. Beaucoup de travail reste encore à accomplir.

Versailles suit le plan vélo adopté en 2020. Cependant, les pistes cyclables actuelles, bien qu'elles soient désormais permanentes, ne répondent pas toutes aux normes de sécurité requises ni aux attentes des citoyens qui envisagent de se mettre au vélo, en raison de nombreux compromis. Les intersections, en particulier, manquent cruellement de dispositifs de sécurité adaptés pour les cyclistes et ne sont pas traités dans le plan vélo.

Il est regrettable que la ville n'ait pas acquis les données de Géovélo ou installé des compteurs de cyclistes afin de cerner au mieux les besoins cyclables de la ville. Cependant, la participation de la ville aux opérations "Cyclistes, Brillez" est un signe positif. De plus, bien que nous n'ayons pas d'informations précises sur le programme "Savoir Rouler à Vélo" (SRAV), il semble que Versailles ait déjà mis en œuvre ce programme.

Les aménagements cyclables les plus simples ont déjà été réalisés. Les futurs projets nécessitent des décisions toujours plus complexes et devront donc être soutenus par une volonté politique forte. Il est tout aussi essentiel que cette volonté politique soit soutenue par un engagement citoyen.

Il est donc crucial que la ville continue à avancer pour améliorer l'infrastructure cyclable et à prendre en compte les besoins de tous les usagers de la route. Cela nécessitera une planification efficace, une volonté politique et une consultation continue avec les groupes d'usagers, tels que VeloVersailles et le collectif vélo IDF.