



Créer un boulevard accueillant pour toutes et tous

La D 186¹, du pont Georges Pompidou au Pecq au pont de Chatou est un axe historique reliant Paris à Saint-Germain-en-Laye, devenu depuis des décennies un axe de transit pour le trafic automobile. Un premier réaménagement a eu lieu il y a 20 ans pour limiter les vitesses et sécuriser les traversées piétonnes suite à l'accident mortel d'un collégien. Mais l'axe reste pensé pour maximiser la circulation automobile, plutôt que pour créer une avenue agréable pour les riverains et valoriser cette perspective historique et patrimoniale.

Le département des Yvelines porte un projet de réaménagement de l'axe pour créer deux pistes cyclables unidirectionnelles. Si nous allons dans le sens du département sur la nécessité de moderniser la D 186, nous pensons qu'il faut porter un projet plus ambitieux pour ne pas rater l'opportunité d'améliorer véritablement le cadre de vie des habitants. Un tel projet passe par la suppression d'une voie de circulation dans chaque sens sur la portion de la D 186 où le trafic est faible, afin de restituer cet espace aux habitants et aux mobilités actives. Ainsi, il deviendrait possible de véritablement apaiser la majeure partie du boulevard, d'en faire un lieu de vie agréable pour se promener, de valoriser les commerces locaux, de renforcer sa végétalisation et de créer un itinéraire cyclable structurant et qualitatif pour les déplacements du quotidien.

Le Collectif Vélo Île-de-France et MDB-ID appellent les élus communaux à soutenir leur projet de réaménagement auprès du département.

Réduire le nombre de voies pour rééquilibrer l'espace public : un projet ambitieux mais réaliste

Le projet associatif repose sur la réduction du nombre de voies de circulation sur une portion stratégique de la D186 **entre la place de la République au Vésinet (dit rond-point du Pecq) et le boulevard de la République à Chatou.**

Les associations ont procédé à des comptages dynamiques et à une étude du trafic actuel afin de concevoir un projet réaliste puisqu'il laisse en revanche à 2 x 2 voies les extrémités de l'axe, à l'approche des ponts de Chatou et du Pecq, là où le volume du trafic est deux fois plus important et où une réduction de la voirie contraindrait le trafic routier.

¹ avenue Maréchal Foch à Chatou, Boulevard Carnot au Vésinet, Avenue Jean-Jaurès à Chatou



Leur proposition concerne donc la partie la moins circulée de la D186. La réduction de la voirie opérée en 2004 à 2x1 voie en amont de certaines intersections² sur cette même portion montre déjà que le trafic reste fluide et d'un débit adapté. Le volume actuel de 19 000 véhicules/jours rend tout à fait possible le passage partiel en 2x1 voie, tout en maintenant du stationnement en le décalant sur la voirie.

Créer un espace public plus apaisé et convivial pour toutes et tous

Le projet porté par les associations a donc pour objectif d'améliorer le cadre de vie des riverains en rééquilibrant l'espace public en faveur des piétons, des cyclistes et de l'espace végétal : conserver la largeur de l'espace piéton et aménager deux pistes cyclables. De plus, il vise à requalifier un site patrimonial remarquable en préservant les alignements d'arbres existants fragilisés et en rétablissant la double allée d'arbres de haut-jets créée par Choulot. Ces deux objectifs se renforcent l'un l'autre, puisque qu'une plus large végétalisation renforcera l'attractivité pour les mobilités actives et le confort pour l'ensemble des riverains. Avec une réduction du nombre de voies, le boulevard deviendra également plus calme et sûr pour les habitants, et notamment les enfants et les personnes âgées qui pourront s'y promener sans craindre de le traverser.

Au-delà de l'amélioration du cadre de vie et l'aspect patrimonial, ce projet d'aménagement permet de répondre à de multiples enjeux :

- de préservation de la biodiversité et d'adaptation au changement climatique (perméabilité, couvert végétal, îlots de chaleur ..)
- de limitation de la pollution de l'air
- de diminution de l'ampleur et du coût du projet (maintien des trottoirs et banquettes, simplification de l'entretien, longévité de la piste)

² au croisement avec l'avenue Gallieni, au croisement avec la rue du Maréchal Foch



Aménager un itinéraire cyclable structurant pour les trajets du quotidien

La D 186 est un axe structurant pour les déplacements quotidiens des habitants de l'agglomération Saint-Germain Boucles-de-Seine, puisqu'elle dessert les centre-villes de Chatou, du Pecq et du Vésinet, des écoles élémentaires et des collèges, trois gares RER, et autres équipements intercommunaux et qu'elle relie les ponts permettant d'entrer et sortir de la Boucle.

C'est pour cette raison qu'elle se trouve sur le tracé de la **ligne V5 du réseau Vélo de la région Ile-de-France** (VIF) qui desservira le nord-est des Yvelines de Chatou à Saint-Germain-en-Laye et Poissy, et qui a pour objectif d'être livrée d'ici 2030. Elle est à ce titre bien identifiée en tant que réseau express vélo dans le schéma directeur de l'agglomération SGBS et dans le Plan Vélo 2021-2027 des Yvelines. Ainsi, il est important d'intégrer dès maintenant l'aménagement d'un itinéraire cyclable de qualité dans le projet de réaménagement de la D 186, en respectant les normes régionales du cahier des charges du réseau VIF pour garantir un haut niveau de service sur cet axe. En termes d'équilibre financier du projet de réaménagement, respecter ces normes permet également d'obtenir un important financement de la région Île-de-France.

Le projet associatif garantit une largeur des pistes cyclables de 2,2 à 2,5 mètres, permettant aux cyclistes de rouler à deux de front, de se doubler, d'utiliser des vélos cargos et autres vélos adaptés. Loin d'être bénéfiques uniquement aux cyclistes aguerris qui souhaitent aller vite, un aménagement de 2,5 mètres de large permet avant tout aux cyclistes plus âgés ou aux familles avec enfants en bas âge de circuler en toute sécurité et de rendre la pratique agréable.

La réduction de la largeur de la voirie facilite et sécurise aussi fortement l'aménagement des intersections pour les traversées cyclistes et piétonnes.

Zoom sur le projet de réaménagement du département - pourquoi faut-il l'améliorer ?

- L'espace dédié à la circulation piétonne est réduit, même s'il conserve toujours au moins le minimum réglementaire d'1,4 m
- Les fosses des arbres sont modifiées, avec le risque de dommages qu'une telle opération comporte alors que le réchauffement climatique rend au contraire nécessaire de renforcer la résistance des arbres existants,
- La largeur des pistes cyclables ne répond pas aux normes du cahier des charges du VIF, elle est limitée à 1,5 m, alors que la ligne V5 passe par cette voie.
- l'aspect essentiellement routier de la voie est maintenu, avec 6 voies routières : 4 dédiées à la circulation et deux au stationnement.
- la nouvelle végétalisation intercalée avec le stationnement est limitée à des arbres à petit développement, car ils se trouvent trop près d'un 1er alignement pour être de haut-jet.





AVANT / APRÈS
Réaménagement du Boulevard Carnot au Vésinet



AVANT / APRÈS
Réaménagement du Boulevard Carnot au Vésinet