

# Barrières filtrantes de la promenade de l'aqueduc et mobilités douces

---



✉ [plaisirentransition@gmail.com](mailto:plaisirentransition@gmail.com)

🌐 <https://plaisirentransition.org>

f <https://www.facebook.com/PlaisirEnTransition>

✉ [velosqy@free.fr](mailto:velosqy@free.fr)

🌐 <https://mdb-idf.org/nos-relais-locaux/yvelines-78/velosqy>

f <https://www.facebook.com/velosqy>

# Sommaire

## 1. Table des matières

1.	Contexte .....	4
1.1	Voie au schéma directeur cyclable de SQY .....	4
1.2	Problématique 2RM .....	4
1.3	Seul axe sécurisé est-ouest Plaisir - Les Clayes - Villepreux .....	4
1.4	Problématique .....	5
2.	Aménagements successifs du carrefour avenue Léon Blum.....	6
2.1	2008.....	6
2.2	2012.....	7
2.3	2017.....	8
2.4	2020.....	9
2.5	2022.....	10
2.6	Fin 2022 - 2023 .....	11
3.	Constatations .....	13
3.1	Flux théoriques et points de tension .....	13
3.2	Flux réels et comportements observés.....	13
3.3	Problème spécifique barrière filtrante .....	14
3.3.1	Cyclistes .....	14
3.3.2	Poussettes .....	15
3.3.3	PMR .....	16
4.	Nos propositions .....	17
4.1	Suppression des barrières et remplacement par des potelets .....	17
4.2	Séparations des flux .....	18
4.3	Aménagement des lignes de désirs .....	18
5.	Promenade de l'aqueduc dans son ensemble .....	19
5.1	Barrières et accès résidentiels .....	19
5.2	Jonction avec la liaison cyclable de l'avenue des sablons.....	19
6.	Conclusion .....	19
7.	Références.....	19



# 1. Contexte



## 1.1 Voie au schéma directeur cyclable de SQY

La promenade de l'aqueduc a été inscrite au [schéma directeur de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines](#) en tant que voie complémentaire. L'objectif affiché de ce schéma est notamment de « Créer, ou améliorer des infrastructures cyclables sécurisées, continues et confortables ».



## 1.2 Problématique 2RM

De nombreuses barrières ont été installées au cours du temps le long de la promenade de l'aqueduc sur les communes de Plaisir mais aussi des Clayes sous bois et de Villepreux afin d'empêcher le trafic des 2 roues motorisés. Il serait éclairant d'avoir une étude sur la quantité et la nuisance de ce trafic non souhaité ainsi que sur l'efficacité des obstacles ajoutés pour tenter de le juguler afin de le comparer avec la contrainte créée pour les mobilités douces.

## 1.3 Seul axe sécurisé est-ouest Plaisir - Les Clayes - Villepreux

La promenade de l'aqueduc est aujourd'hui un axe structurant des déplacements entre les communes de Plaisir et des Clayes sous bois. Il permet aux habitants de rallier différents équipements publics (école Prévert, collèges Blaise Pascal et de la Fosse aux Dames, Lycée Jean Vilar, Palais des sports, Piscine Salvatore Allende, Stade Beltramini, Gymnases Guimier et Gilardi, ...) à pied, en trottinette ou à vélo et ce malgré la gêne occasionnée par les barrières existantes.

Cet axe est critique car il n'existe aujourd'hui aucune alternative sécurisée. En effet les 2 axes parallèles à la promenade que sont la RD11 et l'avenue du général de Gaulle/rue Henri Prou sont dangereux pour les piétons comme pour les cyclistes du fait du fort trafic automobile et de l'absence d'infrastructure adaptée.

## 1.4 Problématique

L'aménagement de la promenade de l'aqueduc est complexe dans le sens où il voit s'affronter 2 objectifs antagonistes : assurer la sécurité des piétons face à un danger potentiel des 2 roues motorisés tout en développant les mobilités douces (piétons et cycles).

Du fait des gabarits relativement similaires d'un scooter et d'un vélo (cargo) ou d'un fauteuil roulant, il est impossible de restreindre le passage de l'un sans limiter celui de l'autre.

Ainsi tout obstacle ajouté sur cette liaison apaisée est non seulement un frein important aux déplacements des cyclistes mais également une éventuelle mise en danger en les reportant sur les axes non sécurisés.

Il convient donc de bien mesurer la gêne occasionnée pour chacun des usagers afin de prendre les actions adaptées au vu des objectifs.

## 2. Aménagements successifs du carrefour avenue Léon Blum

Ce chapitre se propose de rassembler quelques photos afin d'illustrer l'historique de ce carrefour et la mise en place progressive des obstacles aux déplacements.

### 2.1 2008

On pourra noter :

- le passage aisé sur la partie nord du carrefour qui correspond à l'axe direct de la promenade de l'aqueduc dû au passage à 1 voie en direction avant les Clayes sous Bois (1)
- La ligne de désir piétonne côté Est dans le prolongement des trottoirs (2)(3)





## 2.2 2012

On pourra noter :

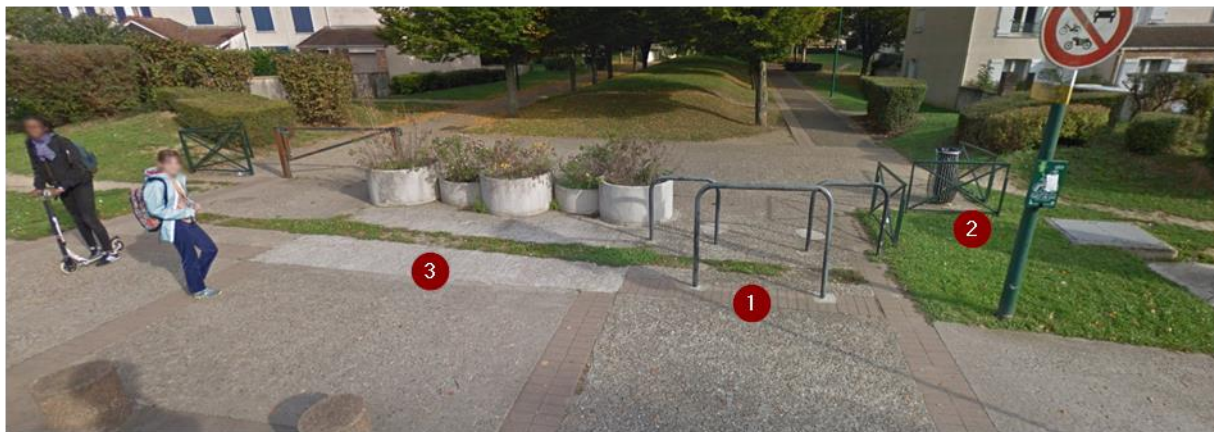
- L'apparition des barrières de service qui obligent les piétons à mordre sur l'herbe et empêchent le passage des PMR (1)
- L'ajout de barrières afin de juguler (sans succès) la ligne désir piétonne côté Est (3)
- La suppression de 2 plots en bétons côté Nord afin de faciliter le passage des piétons (2)



## 2.3 2017

On pourra noter :

- L'inversion de la barrière côté Est qui devait limiter le passage des piétons après le changement du massif de fleurs (1)
- La dégradation du trottoir côté Est après que les briques aient été retirées, ce qui gêne le passage des poussettes (3)
- L'ajout de nouvelles barrières afin de juguler (sans succès encore) la ligne de désir piétonne (2)





## 2.4 2020

On pourra noter :

- Le remplacement de la barrière de service côté Ouest par une nouvelle plus longue et donc gênant encore plus le passage des piétons (1)
- La suppression de 2 plots en béton de chaque côté de la traversée piétonne Sud et ajout des dalles podotactiles devant les passages piétons (2)



## 2.5 2022

On pourra noter :

- Le changement de la barrière de service côté Est réduisant encore l'espace de passage pour les piétons
- L'ajout du stationnement pour les trottinettes en libre service
- La large ligne de désir cycliste côté Ouest dans le prolongement direct de l'axe Nord(3)





## 2.6 Fin 2022 - 2023

On pourra noter :

- L'ajout de blocs de pierres et de barrières afin d'empêcher tout passage hormis celui via la barrière pivotante/filtrante
- Le premier modèle de barrière très intrusif (1) a été remplacé par un second modèle à base de barres fixées au sol (2)
- L'axe Nord qui est le principal (passage à 1 voie côté les Clayes sous Bois) est condamné par des blocs de pierres (3)
- L'ajout de barrières supplémentaires côté Est afin de juguler la ligne de désir piétonne (4)
- Le mauvais état du trottoir pour rejoindre la barrière depuis l'Ouest (en bas à droite de la seconde photo) gêne le passage des poussettes et des vélos et les obligent à passer dans l'herbe (5)







### 3. Constatations

#### 3.1 Flux théoriques et points de tension

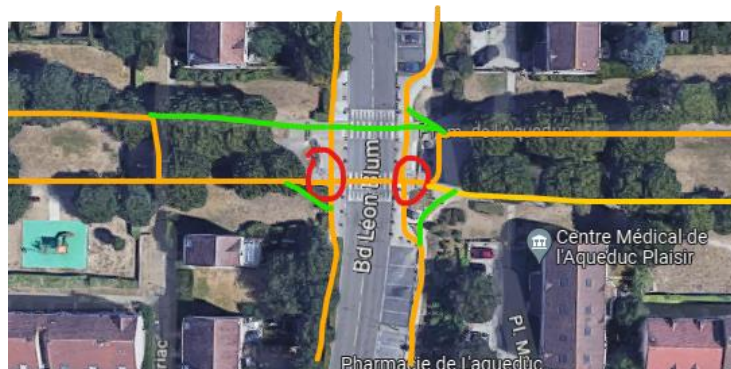
Suite aux derniers aménagements, les flux théoriques des usagers sont les suivants(en jaune) :



On voit clairement que l'axe nord principal a été complètement coupé ce qui crée des points de tension pour le passage au niveau des 2 barrières filtrantes (cercles rouges).

#### 3.2 Flux réels et comportements observés

En allant sur le terrain, en particulier lors des entrées/sorties d'école nous avons pu réaliser plusieurs observations.



Tout d'abord en ce qui concerne les piétons, nous avons pu constater qu'ils n'empruntent quasiment pas la barrière pivotante, préférant se faufiler dans les 30 à 40 cm entre les barrières du côté Nord (1) ou passer par la barrière filtrante pour les vélos.





Certains contournent également les barrières au détriment des haies préfigurant de nouvelles lignes de désirs.



Le fonctionnement des barrières ne permet pas un passage dans les 2 sens en simultan e ce qui crée de l'attente en particulier côté Ouest où l'espace est plus exigu.

### 3.3 Problème spécifique barrière filtrante

Les barrières filtrantes installées actuellement, bien que moins contraignantes que les [précédentes](#), restent une gêne très importante pour tous les usagers, en particulier pour les vélos et les PMR.

#### 3.3.1 Cyclistes

Les barrières imposent aux cyclistes de poser pied à terre afin de prendre soin de ne pas heurter les barres au sol avec les pédales (elles doivent être horizontales) et de faire passer dérailleur et plateau bien au centre afin de ne pas les déteriorer.

Pédales :



D erailleurs :



Plateaux :



### Vélos cargos :

En ce qui concerne les vélos cargos ou adaptés et les carrioles, selon les modèles le passage est plus ou moins possible/contraignant : <https://youtu.be/75HM8KtJXGY>



### **3.3.2 Poussettes**

Le passage des poussettes reste très compliqué via la barrière pivotante notamment pour les poussettes doubles ou triples. Le mauvais état du trottoir côté Est ainsi que celui de l'accès à la barrière depuis les jeux pour enfants (cf 2.6 (5)).





### 3.3.3 PMR

Nous n'avons pas pu tester le passage des fauteuils roulants et donc juger de nous-mêmes le niveau d'obstruction. En revanche, l'association CDTHED qui milite pour le droit des handicapés a fait un dossier très complet (cf 7.3) :



La conclusion de celui-ci est également en défaveur des barrières oscillantes :

*“Présenté abusivement comme « accessible aux handicapés », ce système rotatif, qui a fait l'objet d'un brevet, est le pire de tous.”*

## 4. Nos propositions

Les barrières qui ont été installées sont une gêne très importante pour tous les usagers de la promenade de l'aqueduc et ne peuvent pas être justifiées par la réduction d'un trafic de 2 roues motorisés qui n'est pas quantifié.

La promenade de l'aqueduc a pour vocation d'accueillir piétons et cyclistes dans des conditions de confort important ; c'est la condition *sine qua non* pour favoriser ces mobilités douces.

Les propositions suivantes ont été élaborées par notre association et avec un groupe de riverains de la promenade de l'aqueduc.

### 4.1 Suppression des barrières et remplacement par des potelets

Nous préconisons la suppression des barrières et obstacles installés sur ce carrefour afin de rendre les cheminements faciles. Cela inclut les blocs de pierres, les barrières, barrières filtrantes et pivotantes ainsi que les barrières de service.

Afin d'empêcher le passage des voitures, l'installation de simples potelets semble suffisante. Il existe des potelets amovibles qui peuvent remplacer avantageusement les barrières de service ( <https://youtu.be/Ts36UauM6HM> ou <https://www.semco.fr/tous-nos-produits/potelets-bornes/potelets-fixes-amovibles/> ).

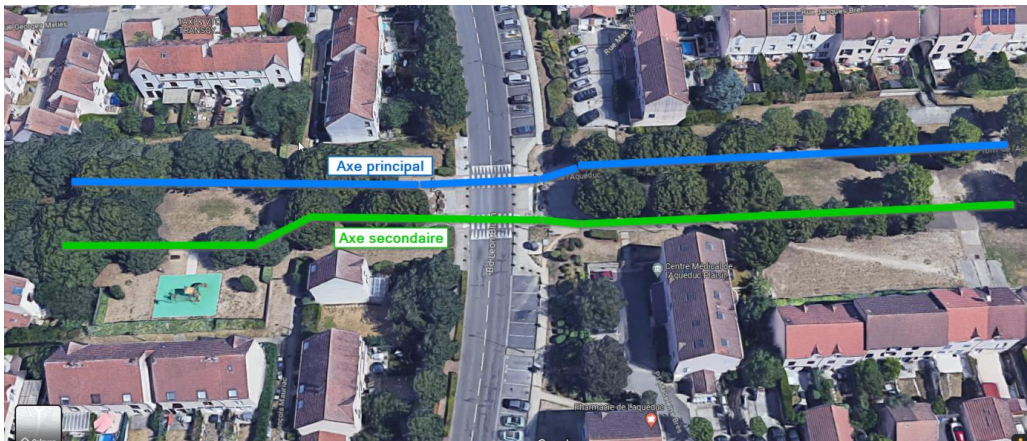
Un exemple:



## 4.2 Séparations des flux

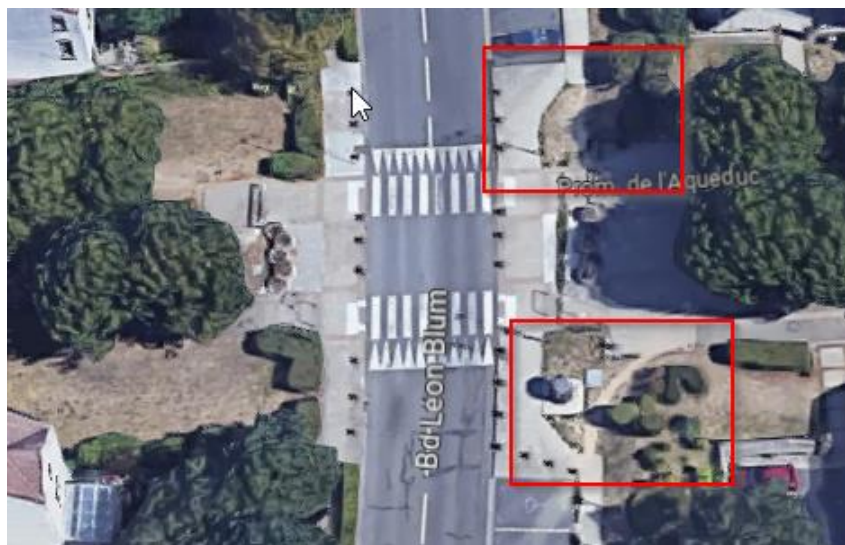
La promenade de l'aqueduc comporte 2 cheminements (et 2 passages piétons) sur cette portion. Serait-il envisageable de les utiliser afin de séparer les flux de piétons et de cyclistes et ainsi d'éviter les conflits ?

Dans cette optique, nous proposons d'aménager la partie Nord pour les déplacements de transit et la partie sud pour les déplacements de promenade. Cela permettra également de sécuriser les jeux pour enfants situés sur la partie Sud.



## 4.3 Aménagement des lignes de désirs

En étudiant l'histoire, on constate que l'on a tenté de lutter contre les chemins les plus adaptés aux piétons notamment sur la partie Est. Cette surenchère de barrière a montré son inefficacité et nous préconisons donc au contraire d'aménager ces lignes de désirs afin de répondre aux besoins réels des usagers.





## 5. Promenade de l'aqueduc dans son ensemble

La promenade de l'aqueduc comporte d'autres problématiques sur son tracé. Sans entrer dans les détails, en voici quelques-unes qu'il conviendra également de traiter.

### 5.1 Barrières et accès résidentiels

De nombreuses autres barrières émaillent la promenade de l'aqueduc en particulier sur la commune des Clayes sous Bois. Celles-ci rendent aujourd'hui impossible la qualification de cet axe comme liaison cyclable.

De même, les accès résidentiels sont souvent bloqués par des barrières ce qui complexifie inutilement le cheminement des piétons.

Il serait opportun de réfléchir à la suppression d'un certain nombre de celles-ci.

### 5.2 Jonction avec la liaison cyclable de l'avenue des sablons

L'avenue des Sablons est candidate à un aménagement cyclable mené par la mairie de Plaisir. La jonction avec la promenade de l'aqueduc se ferait au niveau de la place de l'aqueduc. La circulation sur cette place est aujourd'hui très difficile à vélo du fait des nombreuses barrières qui ont été installées. La problématique est la même que sur l'ensemble de la promenade de l'aqueduc mais il conviendra d'être vigilant lors de la conception de ce raccordement et au-delà jusqu'au centre commercial MonGrandPlaisir.

## 6. Conclusion

L'installation de barrières sur la promenade de l'aqueduc est en contradiction avec l'ambition de faire de cet axe un futur itinéraire cyclable. Les préconisations du Cerema (cf 7.1) sur le sujet sont extrêmement claires, disqualifiant ce type de mobilier urbain.

De façon plus générale, afin de favoriser les mobilités douces et éviter la [fragmentation urbaine](#) au sein de notre ville, nous demandons à ce que soient retirés autant que possible tous les freins au déplacements de nos concitoyens à pied, à vélo, avec poussette, en fauteuil roulant, ....

## 7. Références

1. Cerema : Fiche 36 - DAMM dispositifs anti-accès motorisé août 2016

<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>

2. ADMA : Barrières et contraintes d'accès aux infrastructures cyclables

<https://youtu.be/sQJV-412L2s>

<https://www.mobilites-actives.fr/videos-pedagogiques/9>

3. CDTHED : Dossier sur les chicanes par l'association

<https://www.cdthed.fr/joomla16/dossiers-par-th%C3%A8mes/chicanes.html>