



Jean-Philippe Michel
Laurence Ledoux
Lionel Carrara
Philippe Leroy

Réseau Vélo Ile de France

VIF 4

Pont de la 2^e DB

**Propositions pour l'aménagement du pont de la 2^e DB
entre Sartrouville et Maisons-Laffitte**



Novembre 2023

Sommaire

Plan de situation.....	p3
Flaque d'eau récurrente.....	p5
Impératif.....	p6
Situation préexistante – avant travaux.....	p7
Recommandations CEREMA.....	p8
Un pont à adapter.....	p9
Proposition de solution provisoire conforme a minima (1/2).....	p10
Proposition de solution provisoire conforme à minima (2/2).....	p11
Solutions provisoires dégradées.....	p12
évitant le porte-à-faux.....	p13
optimale en poids.....	p14
Aménagement des abords.....	p15
Synthèse des propositions.....	p17

Plan de situation

PLAN RER VÉLO

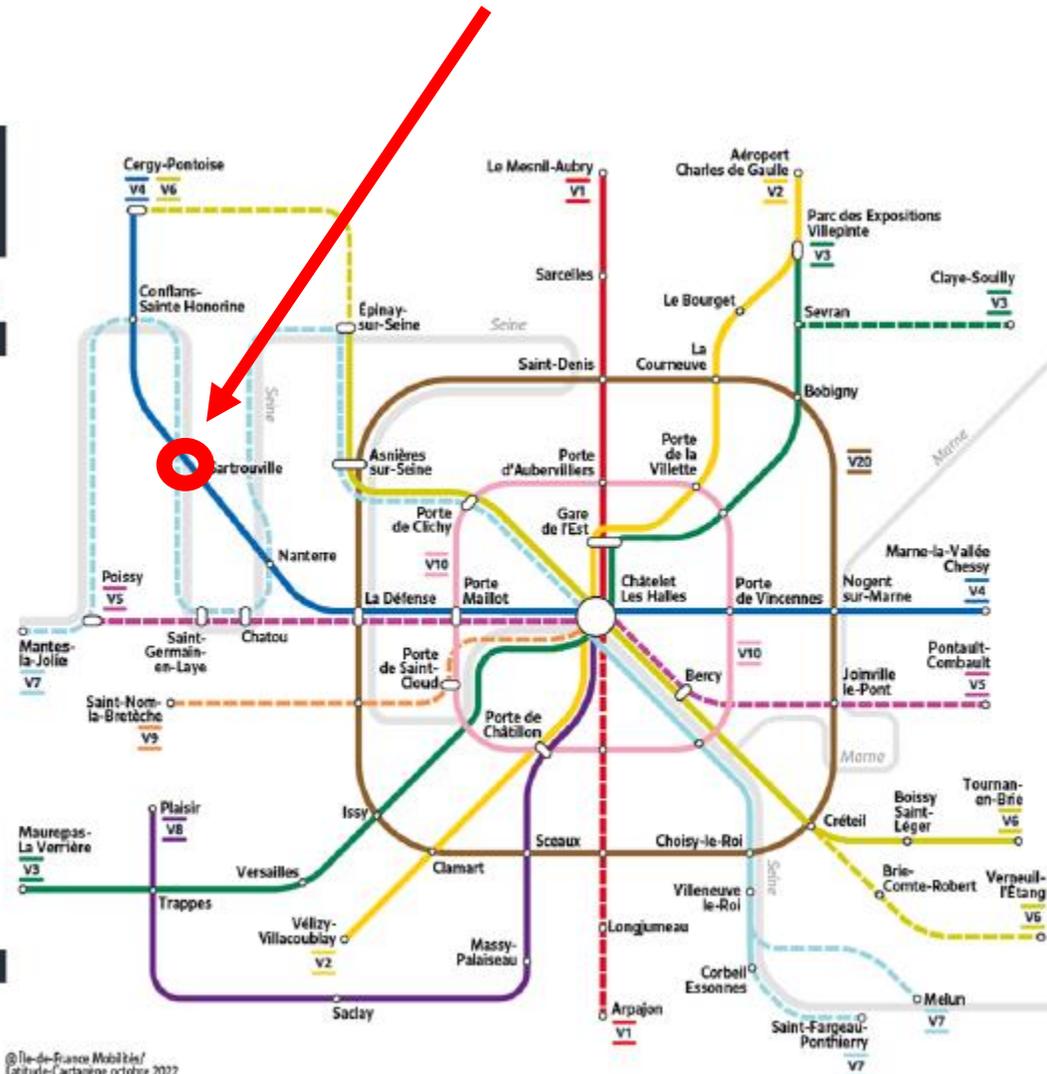


Pistes cyclables aménagées

- V1** Le Meznil-Aubry
Arpajon
- V2** Vélizy-Villacoublay
Aéroport Charles-de-Gaulle
- V3** Maurepas - La Verrière
Parc des Expositions Villepinte/
Claye-Souilly
- V4** Cergy-Pontoise
Marne-la-Vallée Chessy
- V5** Poissy
Pontault-Combault
- V6** Cergy-Pontoise
Touran-en-Brie/Verneuil-l'Étang
- V7** Mantes-la-Jolie
Saint-Fargeau-Ponthierry/Melun
- V8** Plaisir
Paris
- V9** Saint-Nom-la-Bretèche
Paris
- V10** Petite ceinture
- V20** Grande ceinture

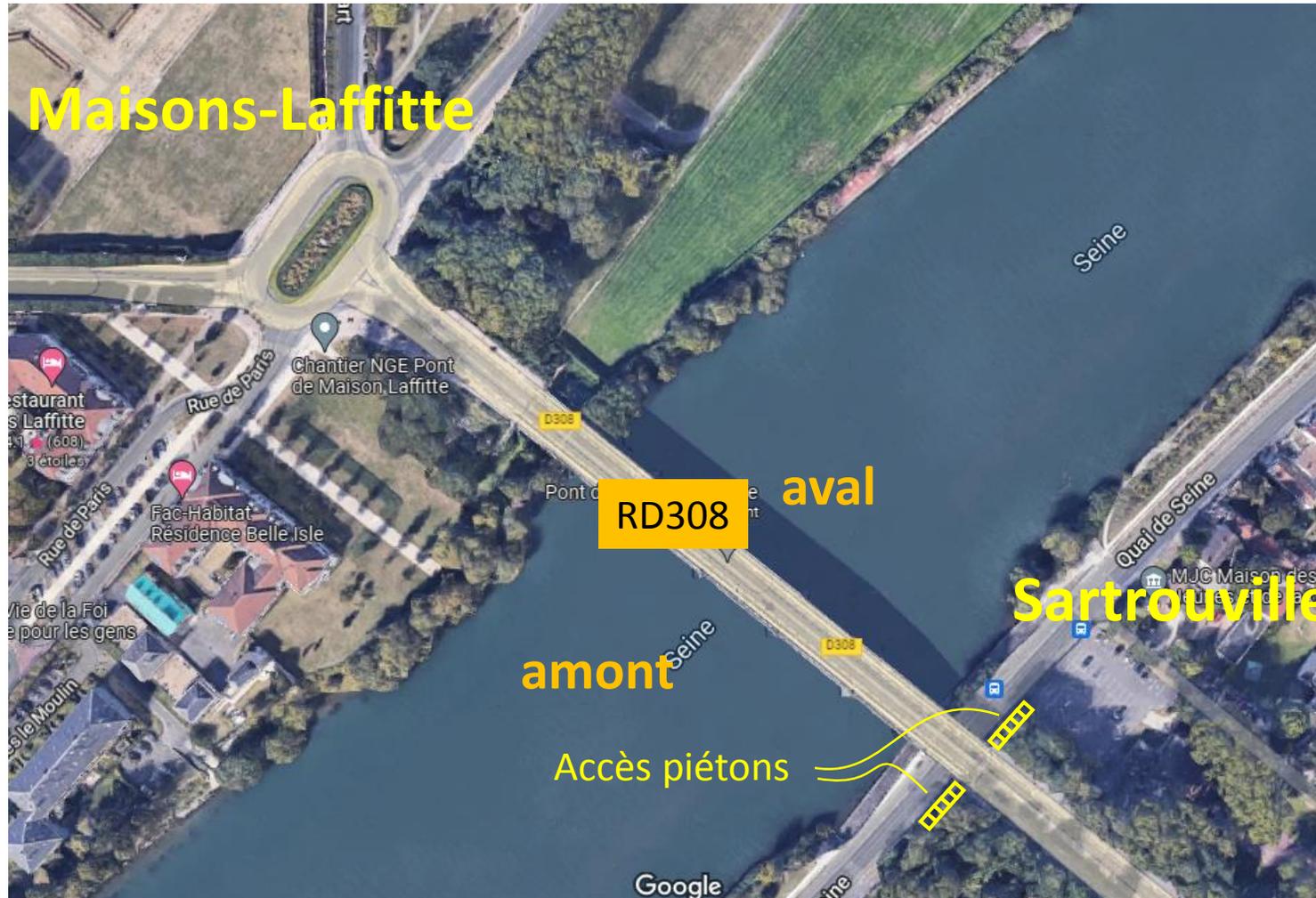
Légende

- Phase 1
- Phase 2



© Île-de-France Mobilités/
Latitude-Cartagine octobre 2022

- Franchissement de la Seine par la RD308, entre Sartrouville et Maisons-Laffitte
- Point de passage obligé du VIF4
- Le pont fait actuellement l'objet d'une remise en état (2021-2024)



Le pont de la 2^e DB est situé sur la RD308 entre Maisons-Laffitte et Sartrouville. Il comporte :

- Un accès routier orienté vers Sartrouville
- Un accès routier orienté vers Maisons-Laffitte
- Deux accès piétons vers le quai de Seine à Sartrouville empruntant 2 escaliers orientés l'un vers l'aval, l'autre vers l'amont.
- Ces 2 escaliers sont équipés d'un rail facilitant leur franchissement par des vélos tenus à la main.

Flaque d'eau récurrente

Indépendamment des flux de circulation, le profil du revêtement présente un défaut de surface.

En cas de moyenne ou de forte pluie, une grande flaque d'eau se forme, le long de la bordure côté le long du trottoir (dans le sens Sartrouville => Maisons-Laffitte).

La majorité des cyclistes l'évite, en sortant de la bande cyclable...



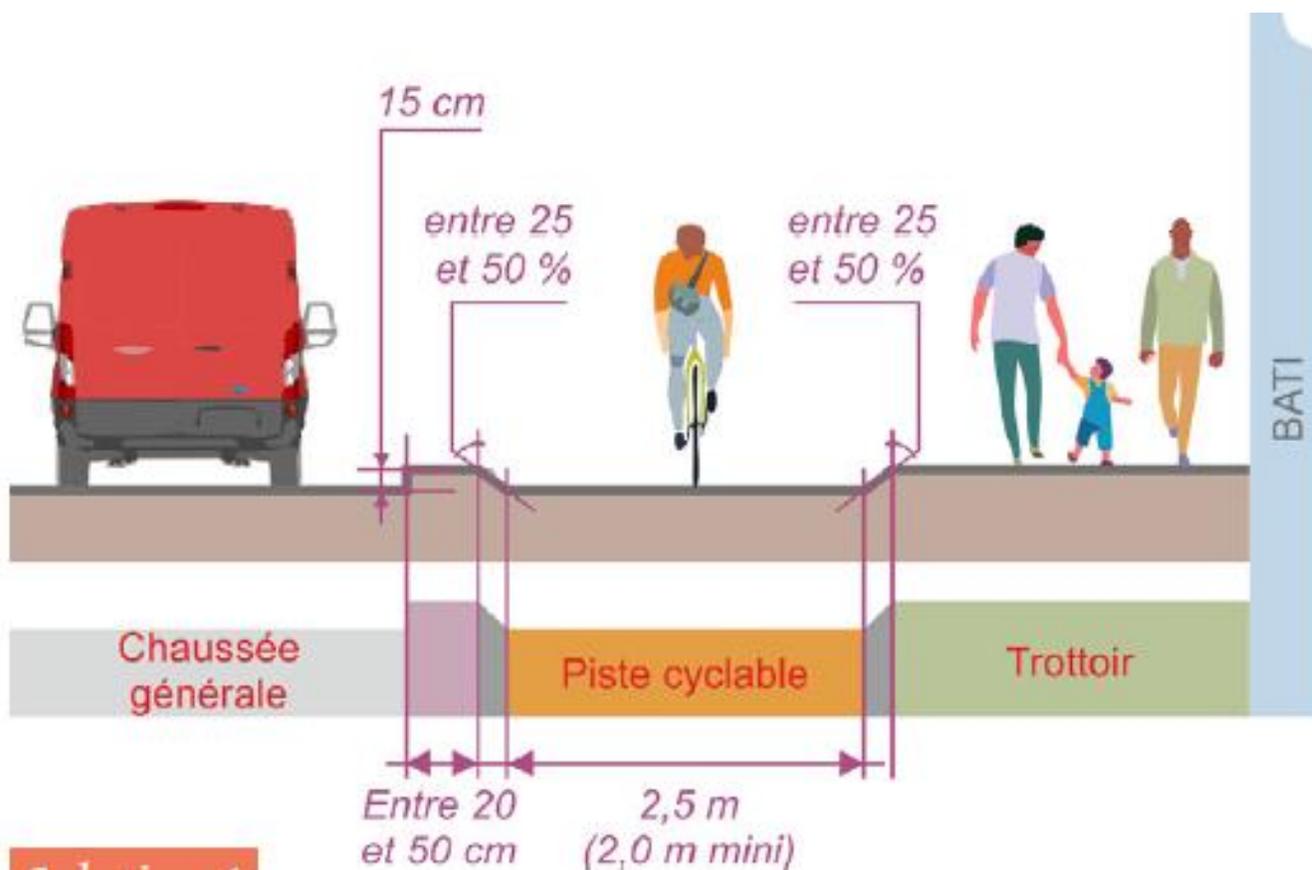
Impératif : un dispositif cyclable aux standards du VIF

- Des solutions sont à imaginer pour requalifier les circulations vélos sur le pont et ses abords,
- Pour les rendre conformes aux attentes d'un réseau à haut niveau de service caractérisant le VIF (en référence aux cahier du CEREMA),
- En profitant de la remise en état actuelle du pont pour rationaliser les contraintes

Remarque : l'implémentation de la voirie cycliste pour le VIF4 se réfère aux cahiers du CEREMA « rendre sa voirie cyclable » et au cahier des charges du RER V.

Recommandations CEREMA pour une piste cyclable

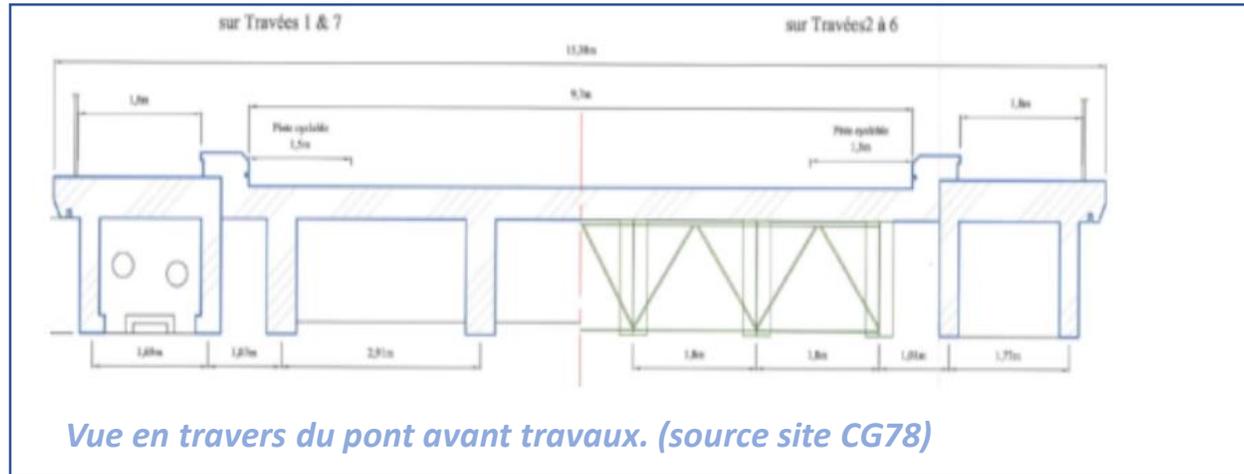
En cas de trafic motorisé > 4000 véhicules/jour la bande cyclable n'est pas adaptée : la piste cyclable s'impose



- Largeur de la piste cyclable 2,5 m (2,0 mini) (*)
- Dispositif de protection du trafic automobile
- Séparation du flux piéton

(*) pour une piste unidirectionnelle. Pour une piste bidirectionnelle le CEREMA recommande 4 m de large

Situation prééxistante – avant travaux



- 2 bandes cyclables unidirectionnelles de 1,5 m de large sont tracées en bordure de chaussée
- La largeur restante pour le trafic automobile est de 6,7 m
- Le nombre de véhicules motorisés par jour est supérieur à 25000 (sources département 78)

Inconvénients :

- La largeur de 1,5 m est insuffisante pour la circulation des cyclistes sur un itinéraire majeur (notamment pas de possibilité de dépassement)
- Il n'y a aucune protection entre la bande cyclable et le flux routier alors que le trafic routier est important
- En cas de pluie il se forme des flaques d'eau sur les bandes cyclables inconfortables et dangereuses pour les cyclistes
- La caractère anxiogène de la traversée est perturbant pour les utilisateurs actuels et repoussoir pour certains.
- La sécurité des lycéens n'est pas optimale



Un pont à adapter

De nombreux utilisateurs

Le pont de la 2eme DB est emprunté par les véhicules motorisés, les cyclistes et les piétons.

- Le trafic motorisé est important, avec beaucoup de poids lourds, bus et cars (25000 véhicules par jour).
- Pour les cyclistes, c'est un passage incontournable pour franchir la Seine entre Maisons-Laffitte et Sartrouville / Houilles. C'est aussi le point de passage du VIF4, branche majeure du Réseau Vélo Ile de France – VIF reliant Cergy et Conflans à Nanterre, La Défense ou Paris
- C'est aussi un passage importants pour les lycéens cyclistes et piétons : en effet, le lycée de secteur pour les habitants de Maisons-Laffitte et une partie des habitants du Mesnil est à Sartrouville (Evariste Gallois). Deux autres lycées importants se trouvent en outre aussi à Sartrouville.

Le pont doit s'adapter

L'adaptation du pont s'impose au regard de son caractère de voie de circulation cyclable majeure en Ile de France et de l'accroissement du trafic cycliste.

Au titre de maillon du VIF4 – réseau à haute qualité de services - la mise en conformité avec les recommandations du CEREMA est nécessaire.

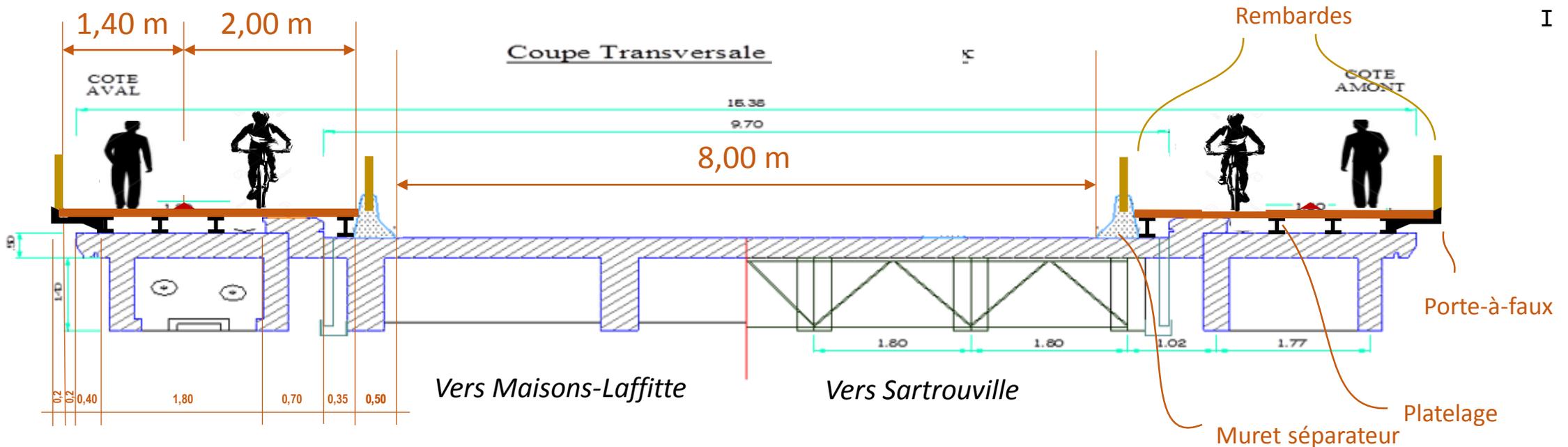
Compte tenu de l'exiguïté du pont existant, une solution satisfaisante sure et confortable pour tous les usagers passe par l'adjonction de passerelles latérales dédiées aux cyclistes

Profitions de la rénovation en cours pour démarrer

A court terme, nous proposons de profiter de la rénovation du pont pour mettre en place une solution provisoire sécurisante pour les vélos.

Cette solution prend en compte les contraintes techniques que nous ont fournies les services du département 78.

Proposition de solution provisoire conforme a minima (1/2)

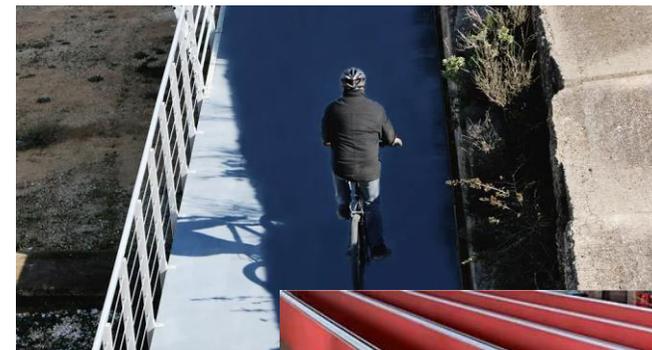


- Un platelage surélevé permet de gagner de la place en chevauchant le joint entre le tablier et le trottoir.
- Le porte-à-faux du platelage vers l'extérieur du pont permet d'atteindre une largeur suffisante pour contenir un trottoir et une piste cyclable unidirectionnelle.
- Un muret sépare le trafic automobile des circulations douces.
- Les réverbères sont placés sur consoles en porte-à-faux (ou positionnés sur le muret séparateur avec complément d'éclairage du côté de la voie douce).
- La largeur de trottoir de 1.4 mètres est conforme à la réglementation
- La largeur de la piste cyclable de 2 mètres est conforme aux recommandations **a minima** du CEREMA
- La largeur de 8 mètres réservée aux automobilistes permet la circulation à double sens y compris dans le cas dégradé où une voiture en panne stationnerait (2 fois 4 mètres pouvant être redistribués en 2 fois 3 mètres + 2 mètres)
- La disposition maintient la symétrie du pont et de la perspective du château de Maisons-Laffitte

Proposition de solution provisoire conforme à minima (2/2)



- Le poids du platelage et de la structure peuvent être limités en utilisant des matériaux adaptés (par exemple bois ou composite)
 - La passerelle des Gallicourts sur la D913 est un exemple de réalisation en bois bien insérée dans le cadre patrimonial de la Malmaison.
 - Des sociétés comme CGK Group ou TH Composites par exemple proposent des solutions en composite à mettre en avant pour des applications où le poids est particulièrement critique.



- Selon faisabilité technique, en particulier si le porte-à-faux peut être augmenté la solution peut être encore améliorée en portant la piste cyclable à sa largeur optimale de 2.5 mètres et en élargissant l'espace automobile, si nécessaire.



Solutions provisoires dégradées

Solution dégradée : les piétons et les cyclistes partagent le même espace dans le cadre d'une **voie verte**.

Cette disposition sera très rapidement limitative en capacité et des conflits d'usage piétons/cyclistes peuvent apparaître.

La voie verte est plus adaptée aux espaces de promenade ou de desserte résidentielle qu'à une circulation de transit.

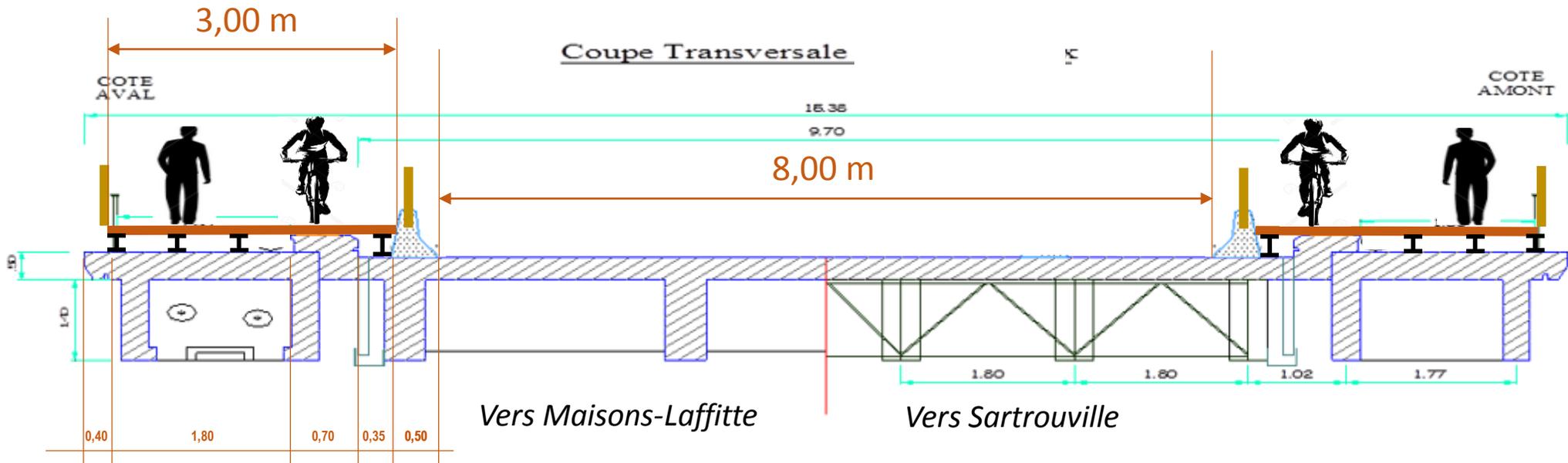
Recommandations CEREMA pour une voie verte



TRAFIC CUMULÉ PIÉTONS + CYCLISTES (NOMBRES DE PASSAGES PAR JOUR)	LARGEUR MINIMUM DE VOIE VERTE (EN M)
1000 ET MOINS	3 M
1 300	3,5 M
1 600	4,0 M

- Largeur de la voie verte de 3 à 4 m selon trafic attendu
- Dispositif de protection du trafic automobile
- Faible nombre d'accès riverains
- Nombre réduit de croisements routiers
- Confort de roulement (enrobé)

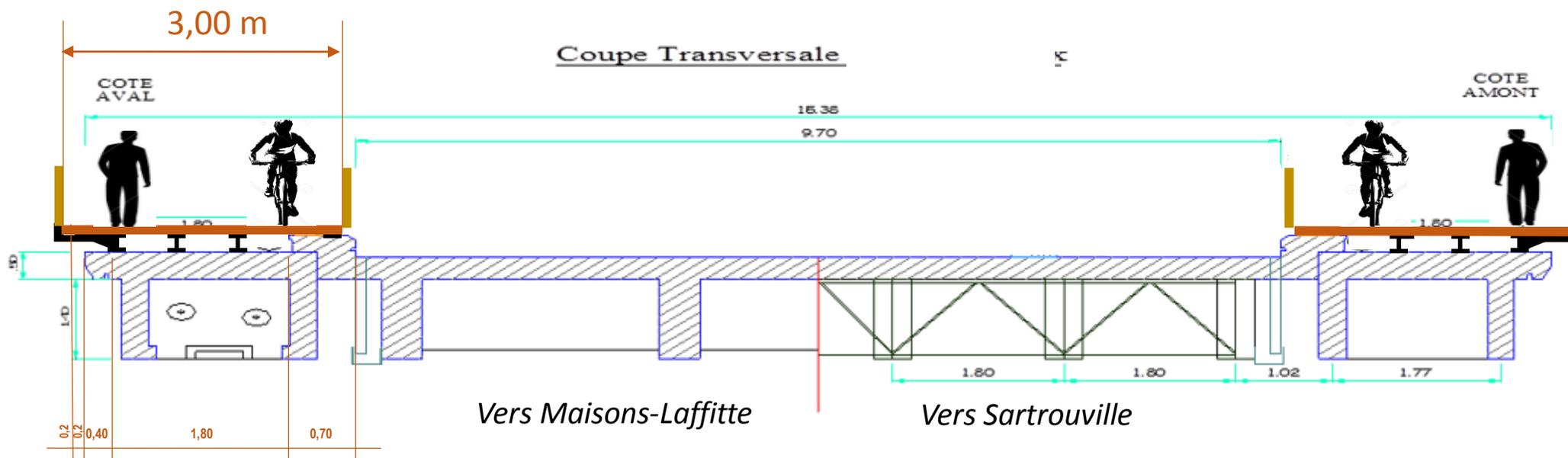
Proposition provisoire dégradée évitant le porte-à-faux



Solution évitant le porte-à-faux, mais :

- La largeur des circulations douces est limitée à 3 mètres.
 - Il n'est pas possible de faire une piste cyclable séparée.
 - Seule une voie verte est envisageable à la largeur recommandée a minima par le CEREMA : cette solution n'est pas pérenne dans une perspective d'augmentation du trafic cycliste ou piéton et des conflits peuvent survenir entre piétons et cyclistes

Proposition provisoire dégradée mais optimale en poids



Solution à faible poids ne nécessitant pas de muret séparateur, mais :

- La largeur des circulations douces est limitée à 3 mètres.
 - Il n'est pas possible de faire une piste cyclable séparée.
 - Seule une voie verte est envisageable à la largeur recommandée a minima par le CEREMA : cette solution n'est pas pérenne dans une perspective d'augmentation du trafic cycliste ou piéton et des conflits peuvent survenir entre piétons et cyclistes

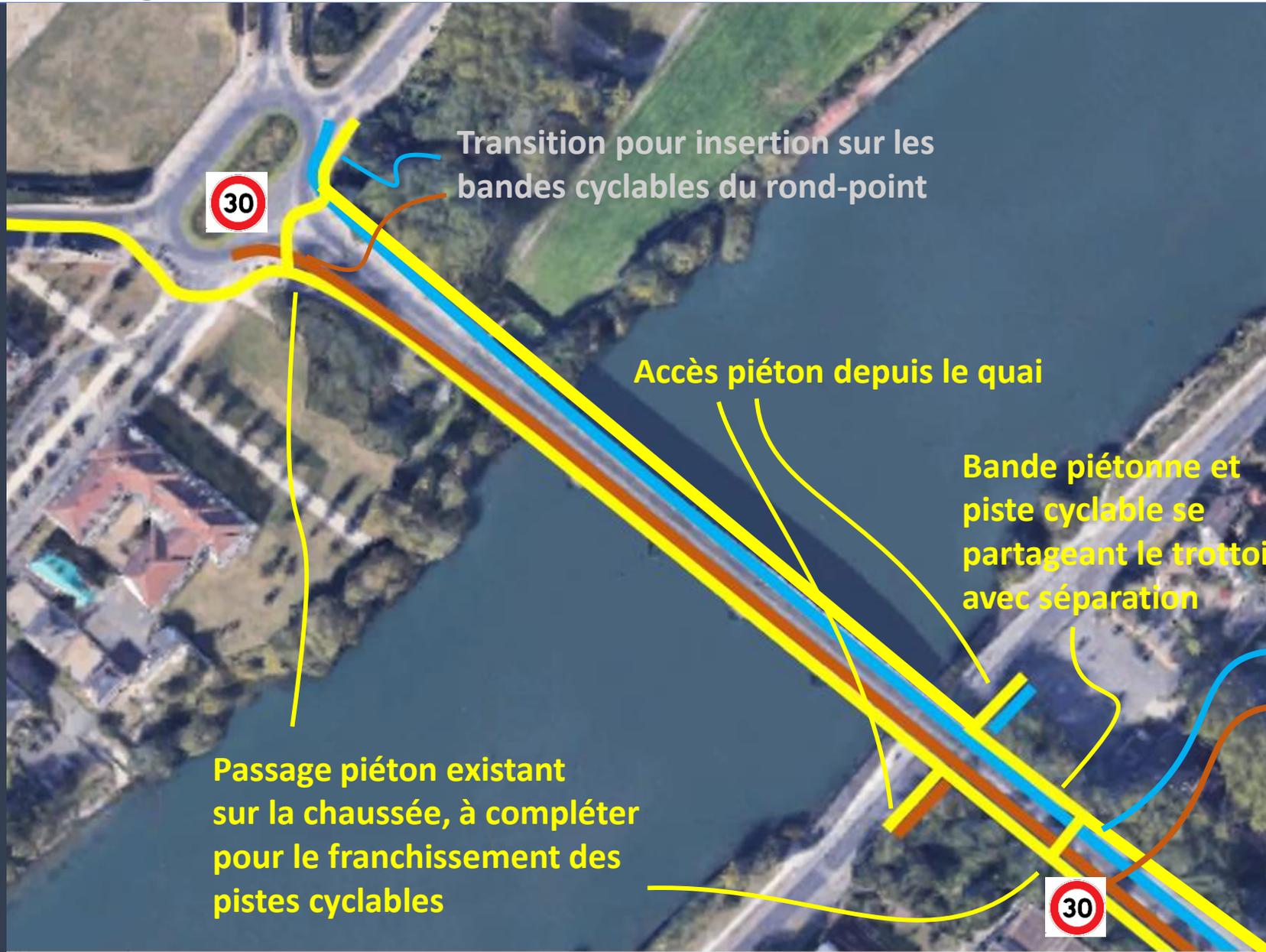
Aménagement des abords



- Aménager les abords du pont pour:
 - Permettre le raccordement des chaussées au platelage et les insertions des vélos
 - Permettre la continuité avec les aménagements cyclables des ronds-points de part et d'autre du pont (à Sartrouville et à Maisons-Laffitte)
- Conserver/installer des plateaux limités à 30 à l'endroit des traversées piétons
- Sur la rampe d'accès côté Sartrouville, amincir le terre-plein central, pour récupérer de la place pour aménager des pistes d'accès au pont

- Vélo Maisons-Laffitte vers Sartrouville
- Vélo Sartrouville vers Maisons-Laffitte
- Piétons

Aménagement des abords (détail)



Transition pour insertion sur les bandes cyclables du rond-point

Accès piéton depuis le quai

Bande piétonne et piste cyclable se partageant le trottoir, avec séparation

Passage piéton existant sur la chaussée, à compléter pour le franchissement des pistes cyclables

Aménagements des trottoirs assurer la continuité cyclable avec le rond-point côté Sartrouville

Synthèse des propositions cyclables pour le pont

- La première proposition proposée permet d'envisager une circulation à flux différenciés (motorisés, cyclistes, piétons) sur le pont de la 2eDB aux normes du VIF prises a minima.
- La proposition reste toutefois limitative en terme de flux de cyclistes et de confort pour tous les flux de circulation.
- Les propositions dégradées présentées améliorent la situation actuelle mais ne permettent pas de séparation des flux ce qui les rendra rapidement dépassées et sources de conflits lorsque le flux cycliste augmentera.
- Une solution définitive avec passerelles latérales permettrait de répondre entièrement aux besoins et aux perspectives de tous les utilisateurs en fournissant un dispositif cyclable de qualité à la hauteur des standards du réseau VIF.
- Remarque : les cotes dimensionnelles du pont sont issues des plans recueillis. Les dimensions n'ont pas pu être vérifiées sur le terrain du fait des travaux en cours.