



BUC

113009 Réponses validées au niveau national. 316 Villes ayant obtenu plus de 50 réponses et sont réparties en 5 catégories en fonction du nombre d'habitants (N).

$N \geq 200\ 000$

$100\ 000 \leq N < 200\ 000$

$50\ 000 \leq N < 100\ 000$

$20\ 000 \leq N < 50\ 000$

$N < 20\ 000$

Avec 22 réponses pour ~5500 habitants Buc n'apparaît pas sur ce classement mais nous avons reçu les remarques ouvertes et commentaires des répondants bucois. Éléments qui seront utilisés pour améliorer la situation sur Buc. Ci-dessous les points noirs et commentaires.

N – Point noir

N – Commentaire  
associé

1 - Montée des arcades, depuis le centre-ville vers  
le rondpoint Casale

1 - N/A

2 - trajet NORD (Buc - Versailles) et  
trajet SUD (Buc- Toussus-le-Noble)

2 - Merci pour votre suggestion de prendre  
le bus avec le vélo pour zapper l'absence  
de piste cyclable. En plus, cela évite la côte  
! Mais je n'ai pas encore trouvé l'info si  
mon bus le permet ou pas.

3 - N/A

3 - Des cyclistes évitent de passer par les pistes  
cyclables rue de la Minière. Il faudrait  
comprendre pourquoi - état de la piste, mauvaise  
signalisation.



4 - L'axe Buc (place du marché) - Gare de Versailles Chantiers : Les véhicules sont trop pressés sur les tronçons sans piste séparée, et le stationnement à la gare insuffisant (car majoritairement squatté par des motos et quelques vélos ventouses).

4 - Il y a quelques feux rouges à capteurs où les capteurs ne captent pas les vélos (notamment le carrefour Boulinière / Blériot). C'est très frustrant.

5 - La RD 938 le long des Arcades

La descente de la RD 938 rue Louis Blériot entre rue du Haras et rue Jules de la Boulinière

Zone industrielle : non-respect de la limitation de vitesse par les PL et voitures, chaussée large et absence de marquage

5 - Buc a fait des aménagements grâce au travail de l'association VeloBuc depuis 2005. Mais la pratique du vélo n'est pas assez soutenue, le "réflexe vélo" a du mal à s'ancrer dans l'esprit des décideurs.

6 - Sortie de la piste cyclable rue Louis Blériot (devant le 1458) ainsi que devant le garage un peu plus bas où les voitures sont souvent stationnées sur la piste cyclable

6 - Proposer aux élus de circuler en vélo pour qu'ils se rendent compte des difficultés rencontrées

7 - rue Louis Blériot (RD 938) le long des Arcades de Buc où il n'y a pas de piste cyclable.

7 - Il faut compléter le réseau de pistes (ou de bandes) cyclables.  
Il faut améliorer la signalétique aux abords des ronds-points, et mieux signaler aux voitures les jonctions avec les pistes cyclables.  
Il faut entretenir les pistes et bandes cyclables actuelles qui se dégradent.



8 - Rue Louis Blériot et avenue Jean Casale

8 - Changer la vision du vélo dans la mentalité des Bucois : réservé aux jeunes sportifs alors que les Bucois sont plutôt riches et pourraient tout à fait utiliser un VAE

9 - Les pistes cyclables de la Rue Louis Blériot, dans les deux sens, ne sont pas suffisamment indiquées sur la route, pour que les vélos qui ne connaissent pas la piste cyclable voient bien l'entrée (montée sur trottoir).

9 - On apprécie l'effort pour créer de nouvelles pistes cyclables. Dommage qu'elles ne soient pas plus visibles (pour les cyclistes qui ne les connaissent pas, et qui les loupent en arrivant dessus).

10 - Sur des ronds-points ou des grandes rues où les voitures roulent à grande vitesse

10 - Je voudrais avoir de la pub pour d'autre habitant en village pour plus de cyclistes

11 - Si Buc est bien aménagé pour le vélo au nord et au sud, il y a un problème majeur autour du château, du Lycée et des écoles. Il n'y a pas de pistes réservées au vélo, la circulation y est très dense le matin et le soir. S'y croisent bus et voitures à double sens, vélos et enfants sur les trottoirs. Et avec la montée en puissance du LFA, il y aura de plus en plus de circulation et de stationnement. La mairie doit prendre la mesure du problème sur le long terme et agir avec courage : circulation à sens unique, piste cyclable à double sens, places de stationnement.

11 - N/A

12 - La route sinueuse et pentue qui rejoint la place de la république (Mairie/Eglise/Centre culturel) au Haut-Buc

12 - N/A



13 –

13 - N/A

14 - Lien entre bas Buc et haut Buc : pas de piste cyclable le long de l'aqueduc, et pas de piste cyclable pour accéder aux écoles, collège et lycée.

14 - N/A

15 - Rue Louis Massotte une seule voie en sens unique. Rue de la Minière devant l'École Clément. Les voitures n'hésitent pas à rouler ou à stationner sur la piste cyclable.

15 - N/A

16 - Liaison avec les communes voisines

16 - N/A

17 - Rue Louis Massotte

17 - Manque de pistes cyclables et feux de signalisation passant au vert seulement sur détection d'un véhicule lourd.

18 - Voitures garées sur la piste cyclable rue Louis Blériot, même piste cyclable qui donne sur des sorties de maison ! Il aurait été bien de continuer la piste cyclable, à partir de l'aqueduc, rue du régiment royal, jusqu'au rondpoint Louis Blériot avenue Jean Casale.

18 - N/A

19 - Connection avec Versailles.

19 - N/A



20 - Il manque une piste le long du viaduc

20 - C'est une ville agréable  
à traverser hormis du côté  
du viaduc

21 - Avenue Louis Blériot, dans le sens de la  
descente.  
La réinsertion sur la chaussée au niveau du  
Leader Price : toutes les voitures coupent la voie  
cyclable à cet endroit.  
Les feux détecteurs de voitures, qui ne détectent  
pas les vélos.

21 - Non. J'ai tout dit  
au-dessus !

22- Les Arcades, les voitures roulent  
rapidement et il n'y a pas de piste cyclable, or  
c'est un des seuls moyens de rejoindre le bas-  
Buc et le haut-Buc

22 - N/A



Sur 22 répondants 1 seul n'a pas identifié de points noirs ni fait de commentaires.

*Notre analyse* : L'implication des répondants dans l'enquête en vue d'indiquer ce qui va ou ne va pas est donc très importante : les usagers, qu'ils soient ou non bucois veulent que les choses s'améliorent, ou que leur participation à l'opération contribue à faire évoluer les choses. 95 % de réponses commentées ou étayées.

### **Les attentes fortes**

1 - Le thème le plus fréquent cité dans ces points noirs est la **continuité** du cheminement intramuros ou extramuros. 11 réponses sur 21 soit 52 % des besoins exprimés.

*Notre analyse* : ce baromètre est marqué au sceau du bon sens. Imagine-t-on des routes partant de nulle part pour aller nulle part ? Pour les cyclistes c'est pourtant fréquent : des pistes par petits bouts, disséminés et obligeant à s'insérer avec danger dans des flux de circulation denses et rapides.

2 - Second thème le plus fréquent le **cheminement le long des Arcades**, entre le débouché de la piste Rue du Régiment Royal de Normandie et l'arrivée des pistes Rue de la Minière et celle des Loges et Toussus. 8 réponses sur 21 soit 38 % des besoins exprimés.

*Notre analyse* : Des moyens ont été engagés pour aider les cyclistes et piétons à cheminer Rue Louis Blériot, même si l'espace est étroit et dès l'arrivée dans une zone encore plus dangereuse (\*) et disposant de l'espace nécessaire : rien, aucun aménagement.

(\*) La montée de l'avenue Jean Casale après les Arcades est la section de chaussée de Buc qui concentre une très grande (la plus grande ?) partie des accidents automobiles.

3a - Le troisième thème qui revient le plus fréquemment concerne la **vitesse des véhicules**. 4 assertions sur 21 réponses soit 19 % des réponses valides.

*Notre analyse* : Abaisser la vitesse en ville fluidifie les déplacements, c'est démontré (voir lien ci-dessous). Il y a deux catégories de municipalités : celles qui sont passées en Zone 30 Intégrale et celles qui vont finir par le faire. La ville voisine des Loges en Josas l'a fait, et le double sens cyclable généralisé qui en résulte contribue à matérialiser cette évidence.

<https://twitter.com/MatttRab/status/976031028178571265>

3b - Le troisième thème exæquo concerne le **respect des règles de circulation** et de **stationnement**. Que ce soit la pénétration sur une chaussée réservée à une autre catégorie d'usagers ou bien l'arrêt ou le stationnement, ces incivilités surexposent des usagers vulnérables. 4 signalements sur 21 soit 19 % des réponses valides. Des incidents récents dont la fréquence s'est encore accrue ont été portés à la connaissance de la mairie. Des actions sont en cours et d'autres sont prévues.

*Notre analyse* : Communication et pédagogie, et parfois sévérité. Le L'apprentissage du vélo à l'école permettra d'ancrer dès le plus jeune âge la pratique du respect des usagers les plus vulnérables.

Il est très probable que ces jeunes usagers ainsi formés sauront contribuer à l'émergence d'un autre regard sur la façon de se déplacer qui obligera chacun à revisiter ses propres pratiques et à les actualiser. Les pouvoirs publics étant mandatés par les différents ministères à améliorer les infrastructures, les cheminements, la signalisation, la communication et si nécessaire la répression vers les irréductibles contrevenants. Il faut sévir et le faire savoir.



5a – le cinquième thème concerne les intersections régies par des **feux à détection** de présence. Les vélos ne sont pas détectés. 3 signalements sur 21 réponses valides soit 14 %.

5b – le cinquième thème exæquo concerne le **mauvais signalement**, aux intersections, en entrée ou en sortie de piste, empêchant les usagers d'identifier clairement la situation et de la gérer sans risque, qu'on soit piéton, cycliste, automobiliste. 3 signalements sur 21 réponses valides soit 14 %.

5c – dernier cinquième thème exæquo : **le stationnement vélo**. Si plusieurs commentaires félicitent la ville qui fait des efforts pour la rendre cyclable, le nombre de places équipées pour stationner plusieurs vélos est très insuffisant. De nombreuses études auprès des commerces ayant pourtant mis en avant l'intérêt de ménager plus de place pour les consommateurs à vélo.

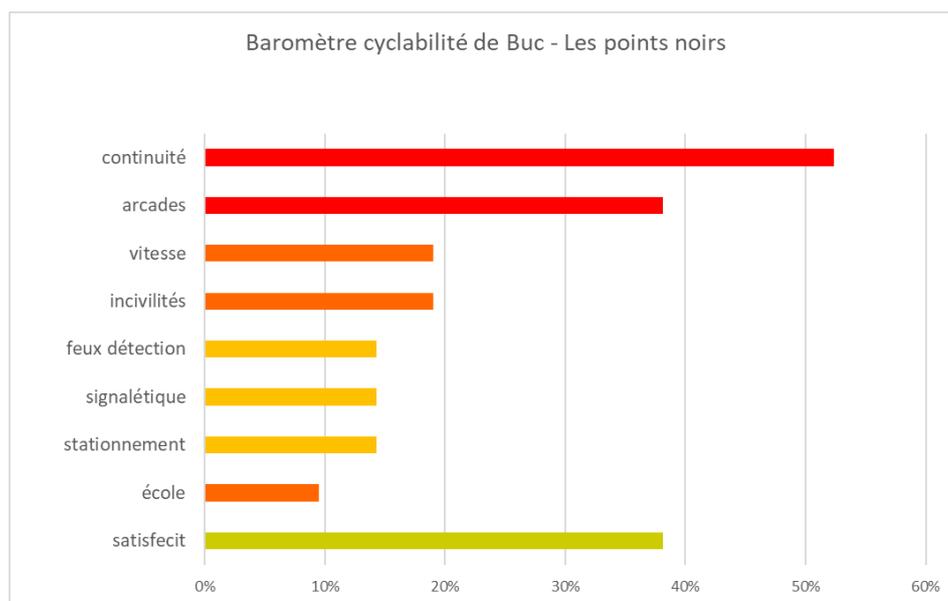
*Notre analyse pour les items 5 :* Il est fréquemment observé que les municipalités n'ont pas encore intégré les règles édictées par le CEREMA, les équipements et marquages sont absents ou insuffisants, ou inadaptés. Buc progresse néanmoins grâce au partenariat avec VeloBuc, qui a participé à la rédaction de fiches du CERTU au sein du CEREMA, et par la présence d'une commission déplacements qui invite VeloBuc à contribuer au développement des modes actifs. Il faut donc cheminer avec les élus concernés le long des équipements et identifier les points à améliorer.

8 – Le huitième thème concerne les **abords des écoles** et le **rabattement sécurisé** vers les écoles. Difficile dans ces conditions de ne pas être inquiet pour ses enfants allant à vélo à l'école.

*Notre analyse :* La chaudière de la rue de la minière a permis de sécuriser l'entrée de l'école Louis Clément. La rue Collin-Mamet, qui n'est pas nommément citée, continue de rester problématique devant le complexe Ecole primaire Collège Lycée, dont la capacité est amenée à s'accroître.

9 - Le taux de satisfaction est de 38% : 8 sur 21 exprimés, et les remarques suggèrent que Buc va dans la bonne direction, mais doit renforcer la cohérence des dispositifs et réaliser encore quelques travaux.

10 – autres remarques : l'entretien, indispensable pour pérennisation de l'usage.



## Liste des chantiers à soumettre en commissions (déplacements et travaux)

### Continuité des cheminements :

Identifier avec les commissions et services techniques les points de coupure et travailler avec ces acteurs jusqu'à arriver à leur résorption.

### Le cheminement le long des Arcades :

Ce chantier est rendu encore plus urgent du fait de la dégradation de la chaussée. L'article L228 du Code de l'environnement (ex article 20 de la loi LAURE) obligeant de facto de prévoir l'itinéraire piétons/vélo lors de la réfection. Un dossier est ouvert. A relancer et accentuer l'effort.

### Vitesse

Placer des ralentisseurs, radars pédagogiques, radars fixes et procéder à la verbalisation des infractions. Ne pas attendre l'irréparable pour agir compte tenu du nombre de demandes déposées dans ce sens.

### Incivilités

Idem ci-dessus, un écolier à vélo, dans son plein droit d'utiliser son vélo pour aller à l'école ne doit pas être obligé de descendre sur la chaussée aux heures d'affluence pour contourner un véhicule arrêté sur la piste. Transmettre également ce point d'information vers les sociétés dont les véhicules d'entretien de la voirie et de l'embellissement de la ville occupent les pistes alors qu'il y a souvent à quelques mètres des emplacements pour stationner.

### Feux détection des cyclistes

Opérer le réglage ou le remplacement des dispositifs de détection, les feux à déclenchement sans détection vélos restent indéfiniment au rouge pour les vélos. Ce genre de carence technique est très gênante pour l'usager à vélo aux heures d'affluence, alors que l'interruption pour le passage d'un vélo dans un flux continu ne fait pas perdre de temps aux autres usagers qui se retrouveront rapidement arrêtés au même rang dans leur file.

### Signalétique

Travailler avec VGP pour avoir une signalétique cohérente pour les déplacements à pied et à vélo. Le prix modique de ces équipements permet d'assurer une meilleure visibilité et une meilleure sécurité des cheminements.

### Stationnement des vélos

Avec VeloBuc cheminer et marquer les emplacements à équiper ou renforcer. Sonder à nouveau les usagers.

### Ecoles

Dans le PLU vérifier que les cheminements depuis les lieux de vie permettent le rabattement continu et sécurisé des enfants et accompagnants, à pied et à vélo vers les écoles. Prévoir des parkings vélos de taille suffisante dans les écoles. Organiser les pédibus et vélo-bus.

**Satisfecit :** Après réalisation rapide des travaux ci-dessus, effectuer un sondage intramuros avec le même genre d'outil et viser 80 % de satisfaction.

## Conclusion :

Le baromètre des villes cyclables apporte un éclairage national sur l'état des déplacements à vélo sur quelques centaines de villes. Quelques villes parmi des dizaines de milliers tirent leur épingle du jeu. Le ministère des transports s'est engagé -et engage donc les pouvoirs publics locaux – à faire mieux.

Ce baromètre inspiré d'une expérience voisine (Allemagne) a le mérite de provoquer une prise de conscience nationale sur l'état de carence dans ce domaine. Peu d'élus sont adeptes des circulations douces et encore moins des modes actifs. Alors que ces modes de déplacements sont très courants chez les élus et citoyens des autres pays européens.

Le rapport Duron le rappelle, les pouvoirs publics ne font donc pas assez pour le vélo, les piétons et trop, beaucoup, trop pour les voitures. Il indique le montant à allouer sur 4 ans pour commencer à résorber le retard : 350 millions d'euros.

Le résultat direct de ce déséquilibre en faveur de la voiture : pollution et atteinte à la santé publique, accidentologie, violence routière. D'autres pays européens, identiques au notre en termes de climat, de richesse nationale, de topographie, de pluralisme culturel, arrivent, par simple courage politique, à transférer un grand nombre de déplacements quotidiens vers les modes doux actifs. Le bénéfice sur la santé est immédiat pour les pratiquants et quasi immédiat pour la population locale, à terme une économie en milliards d'euros sur le budget santé et une meilleure qualité de vie pour tous.

Rouler en voiture, lentement ou vite dégrade l'environnement et la santé, c'est un constat médicalement avéré.

Faire ses déplacements à pied ou à vélo c'est exactement le contraire, et tout aussi médicalement avéré.

La régulation du trafic par l'adaptation aux vitesses de déplacements des piétons et des cyclistes est dissuasive pour le trafic de transit. Le simple fait de passer une ville en zone 30, et de mettre en place des ralentisseurs la décline dynamiquement et durablement dans les bases de données GPS. Et au lieu d'être un itinéraire privilégié ce transit devient une option secondaire qui rallonge le temps de parcours pour le transit sans ralentir les dessertes locales.

L'entretien d'une piste cyclable, comme l'attestent les verbatims recueillis, est une condition de son utilisation continue par les usagers. Si la piste est défoncée par les racines et recouverte par des débris coupants ou perforants elle sera abandonnée. Comme toute voirie, pour être utilisée elle doit être utilisable.

Le plan national vélo, en cours de finalisation, est une opportunité à saisir pour répondre aux attentes des usagers. Le faire en s'appuyant sur les associations locales, comme VeloBuc,<sup>1</sup> ou nationales d'usagers, comme la FUB<sup>2</sup>, pour que les réalisations soient à la hauteur des exigences, est un gage de réussite certain.

---

<sup>1</sup> VeloBuc est une association loi de 1901 au service des usagers, piétons et cyclistes, depuis 2005. Elle soumet régulièrement des demandes et propositions d'aménagements à la commune, et a acquis une expertise reconnue au niveau national. Elle est association d'intérêt général depuis 2010. <http://velobuc.free.fr/>

<sup>2</sup> La FUB, Fédération des Usagers de la Bicyclette regroupe plus de 250 associations locales d'usagers des modes actifs. <https://www.fub.fr/>