

## VeloBuc



Association piétons & vélos à Buc  
6 place Corot , 78530 Buc  
velobuc@free.fr  
<http://velobuc.free.fr>

### **Commentaires de VeloBuc sur les propositions du cabinet CEDRE / PLU Buc (29 nov 2005)**

#### **Forme**

Il serait plus aisé de commenter les panneaux s'ils étaient numérotés.

#### **Démarche**

La municipalité a engagé le cabinet CEDRE, et nous regrettons vivement que des documents déjà existants et le travail réflexions déjà engagé sur l'urbanisme à Buc, n'aient pas été inclus :

- Charte de l'environnement de 1998
- Inventaire du CAUE (Conseil d'aménagement en urbanisme et environnement)
- Contributions pour un Schéma directeur en circulations douces (VeloBuc, décembre 2004)

Le sentiment que beaucoup de Bucois ont est qu'un cabinet extérieur fait un commentaire sur notre commune...alors que nous vivons sur Buc et que nous connaissons et aimons notre ville. A Buc même, il y a beaucoup de compétences qui ne désirent pas mieux que d'être activées.... De plus, tenant compte de la vie associative riche à Buc, le PLU devrait aussi refléter cet attachement à la vie locale.

#### **Le sens qu'a un PLU pour nous**

Dans PLU, le U signifie Urbanisme. Urbanisme, à l'avis de VeloBuc, ne se limite pas à l'entretien du bâti et à la protection des zones vertes, mais beaucoup plus à la vie au quotidien. L'espace public n'est pas statique, mais c'est un tissu social dynamique caractérisé par les déplacements de personnes et de marchandises.

Dans ce sens, les volets « déplacements », « mobilité », « voirie » ne sont pas assez représentés dans l'étude proposée, et nous réitérons les suggestions du **Schéma directeur en circulations douces** de VeloBuc (décembre 2004).

## Une voirie pour tous

L'analyse de la fonction de chaque rue permettrait de réellement envisager la « voirie pour tous » dans le sens de la mixité des rues internes.

- Le rapport intitulé « Une voirie pour tous » élaboré par le Conseil National des Transports et signé Hubert Peigné est le fruit du groupe de réflexion sur le partage de la chaussée (partage au sens de co-utilisation, pas au sens de ségrégation). Il s'agit d'un catalogue de propositions concrètes pour la sécurité et la convivialité sur la voie publique. Ce rapport, **gratuitement téléchargeable** sur le site <http://www.cnt.fr/> est une aide proposée aux élus, aux services technique et à toute personne intéressée. Ceci pour dire que nous avons à notre disposition un certain nombre d'outils et que l'intervention du cabinet CEDRE ne doit pas nous décharger de réfléchir par nos propres moyens.
- Un premier pas consiste à classer les rues en rues de transit, rues de desserte interne et rues résidentielles. Une fois le classement établi, les vitesses seront limitées en fonction.
- A Buc, des changements se font sentir, et VeloBuc encourage les décideurs d'aller encore plus franchement de l'avant pour protéger le cadre de vie de tous (habitants et professionnels) par un apaisement de la vitesse.
- La création de **Zones 30 étendues** est actuellement vivement encouragée (CERTU, Union des maires des Yvelines, Comité National des Transports). C'est une des clés pour rendre à la ville sa convivialité.
- **Toute la zone industrielle est actuellement limitée à 30 km/h** (panneau « vitesse réglementaire » aux entrées des rues Fourmy (depuis av Morane Saulnier) et rue des Frères Farman (depuis av Roland Garros).

De ce fait, il est incompréhensible pour les familles bucoises que la rue Morane Saulnier, qui est à cheval sur la zone industrielle et notre zone de vie quotidienne (sport, habitats, crèches, services, commerces) ne soit pas également réduite à 30 km/h. C'est une rue très fréquentée au quotidien par enfants et adultes, et le seul accès au stade Dufranne pour nos enfants.

**Le cabinet CEDRE propose une zone 30**

La portion de la rue Louis Blériot allant du numéro 600 ( ?) jusqu'au point nord des Arcades. **VeloBuc estime** que c'est une excellente proposition qui mettra aussi en valeur nos commerces !

**VeloBuc suggère** en plus d'y intégrer la rue Huguier et les rue Boulinière et Lavandières (commerces, services, zone de rencontre, et aussi pédibus : voir ci-dessus).

### **Favoriser les circulations douces (aller à pied et à vélo)**

Les zones 30 sont un excellent moyen de favoriser la marche à pied et l'option vélo pour les trajets internes et même au-delà, pour les navetteurs vers les gares.

Mais pour favoriser notamment le vélo, il est nécessaire aussi de penser aux places de stationnement aux pôles d'attraction (écoles, commerces, services de la Mairie. Et également prévoir des abri vélos dans toutes les nouvelles constructions (habitat et équipement).

De même qu'il s'agit de prévoir les emprises pour les futures pistes cyclables.

### **Liaison Buc-Vallée et Buc-Plateau**

Le cabinet CEDRE a bien observé le dilemme de notre commune, scindée en deux partie à cause du dénivelé. Mais simplement souhaiter de « renforcer les liens par les circulations douces » est insuffisant.

VeloBuc propose concrètement 3 cheminements sécurisés pour piétons et vélos dans son Schéma directeur (le long des Arcades pistes cyclable à la montée; rue Louis Massotte sans marquage ; butte aux vaches réhabilitée).

Pour encourager la liaison, il faut déjà commencer par apaiser la vitesse (le long des Arcades 50km/h, rues internes à Buc 30km/h.

### **Plan Déplacement scolaire**

- Rendre possible de venir à l'école à pied et à vélo. La municipalité a fait plusieurs aménagements de bonne qualité qui n'ont pas nécessité l'intervention de gens extérieurs : extension de la zone 30 rue de la Minière avec écluse pour apaiser la vitesse ; création de la zone 30 rue des Frères Robin pour rendre l'accès aux différents lieux de vie plus sécurisé (école du Pré Saint Jean, Mairie, Eglise, Centre culturel).

Ces mesures mériteraient d'être renforcées par d'autres éléments (écluses supplémentaires ; communication envers les Bucois ; coussins etc. en concertation avec les riverains)

- Encourager le pédibus (ramassage scolaire à pied) et le vélobus (ramassage scolaire à vélo) en fonction de l'âge des enfants et de la distance domicile-école (en guise de rappel, le pédibus le plus long à Versailles est de 1,4 km !) A Buc, si les rues internes étaient sécurisées le potentiel d'enfant se rendant à l'école à pied et à vélo est non négligeable.
- Mais cela nécessite, à son tour, quelques aménagements supplémentaires, et nous proposons la mise en zone 30 des rue Boulinière et Lavandières pour permettre le pédibus qui acheminent les enfants depuis le début de la rue du Haras, de la rue Blériot, et la de la rue Alsace Lorraine.
- VeloBuc propose de mettre la rue des Lavandières en contresens cyclables, un aménagement courant et efficace (cf. dépliant ci-joint). Cela évite aux enfants des détours et renforce la sécurité des cyclistes. De plus, les passages illicites sur les trottoirs seraient évités.
- Nous proposons de rajouter deux écluses sur la rue de la Minière et sur la rue Louis Massotte pour apaiser la vitesse plus **durablement** et développer ainsi le vélobus.

### **Les liaisons avec nos villes voisines**

Le PLU devrait avoir pour objectif des liaisons sécurisées et confortables pour piétons et cyclistes avec les communes voisines. Quelles sont les propositions du cabinet CEDRE ? Les propositions de VeloBuc sont clairement affichées dans le Schéma directeur en circulations douces et sur notre site.

- Une liaison confortable et sécurisée pour piétons et vélos Buc-Versailles. Sur Buc, une solution est en projet ; en revanche, du côté Versailles, rien ne se dessine (ni rue de la Porte de Buc, ni sur la RD 938 vers la pente Saint Martin et le quartier Saint Louis).
- Une liaison confortable et sécurisée pour piétons et vélos Buc-Toussus-le-Noble. Le bétonnage de l'été 2004 (terres-pleins) sur la RD938 a rendu impossible la circulation des vélos, sans parler des piétons. Pourtant, il est urgent d'établir une liaison avec Toussus en particulier pour les écoliers se rendant dans nos établissements à Buc.
- Une liaison confortable et sécurisée pour piétons et vélos Buc-Petit Jouy, en réhabilitant et lissant le chemin longeant le haras de Vauplain au sud. Etant donné que la route de Jouy est trop

dangereuse, ce serait une option pour relier Buc au Petit Jouy et à Jouy.

- Une liaison confortable et sécurisée pour piétons et vélos entre Buc et Guyancourt - qui sera réalisée en 2006, selon les dernières informations.
- Une analyse des besoins (des employés de la zone industrielle et des services à Buc, et des Bucois) et la proposition d'un véritable choix entre la voiture et d'autres moyens de déplacements (accès confortables aux gares de Jouy, du Petit Jouy, de Versailles en bus, à vélo, à pied).

### **Transport en commun**

- Une étude de l'horaire du bus s'avère révélatrice : alors que les Bucois ont le choix, le matin, de se rendre en bus à Versailles Chantiers et à Versailles Rive Gauche à des rythmes très satisfaisant, le soir, le dernier bus part à 20h57 de la Gare Rive Gauche, trop tôt pour bien des Bucois qui optent ainsi pour la voiture.
- Ce qui manque sont des projets fédérateurs en dehors de la voiture individuelle ; une meilleure prise de conscience du maillage inter-modal (à pied, à vélo, en train - bus - métro).

Réflexions d'ordre générale sur les Transport Public / Transports en commun

- Ne pas les concevoir comme un apport, mais comme un service de base pour tous.
- On sous-estime le nombre de personnes qui souhaiteraient ne pas prendre leur voiture au quotidien
- Les statistiques, peu rigoureuses en terme d'analyse, amplifient la confusion. qu'est-ce qu'on mesure ? le statu quo ou les réels besoins ?

### **Plan Déplacement Entreprises**

Malgré le constat du cabinet CEDRE que le nombre d'emplois à Buc dépasse le nombre d'habitant, aucune réflexion sur ces déplacements n'est proposée. VeloBuc pense qu'il est indispensable d'établir un Plan Déplacement Entreprises PDE

- Elaborer un Plan Déplacement Entreprise, en concertation avec les entreprises. Fort du constat qu'il y a plus de travailleurs que d'habitants à Buc, de jour, les déplacements de ces 6400 personnes sont un volet non négligeable de notre vie quotidienne.

- Cela concerne aussi bien les aller - retour domicile-travail matin et soir, et invite à une réflexions sur les transports en commun, mais aussi :
- Les déplacements durant la journée, au sein de la zone industrielle et la ville de Buc (commerces, parc, forêts) que la municipalité, en concertation avec les entreprises, devrait rendre possible à pied et à vélo, dans le but d'éviter toute utilisation abusive de la voiture pour des petites distances.
- bien réfléchir sur des zones de stationnement camions, et opter plutôt pour **éviter les entreprises qui nécessitent des stationnement poids lourds** et envisager des **solutions décentralisées** au lieu de créer une immense aire de stationnement camions qui, on le craint fort, ne nous attirera que des ennuis (propreté, zone d'attraction pour des stationnements illicites, gens du voyages)

Sur la Commune de Buc, Werner Ried a fait un travail de fond (voir transports en commun, Schéma en circulations douces pour Buc, décembre 2004). Ce document est téléchargeable sur le site [www.velobuc.free.fr/](http://www.velobuc.free.fr/) ou bien nous vous envoyons certaines parties imprimées sur simple demande : [velobuc@free.fr](mailto:velobuc@free.fr) ou VeloBuc, 6 place Corot, 78530 Buc

### **Contournement sud Fort de Buc**

La réaction des Bucois ainsi que l'étiquetage de ce projet comme « stratégique » ou « repoussoir » par la municipalité font comprendre que ce contournement ne se fera pas.

En revanche, pour soulager immédiatement les riverains, il est impératif de

- contrôler rigoureusement la vitesse sur l'avenue Quatremare
- appliquer l'interdiction aux poids lourds de plus de 3,5 t
- pondérer les attributions de passe-droit
- limiter les horaires de passages

Les mesures de contrôle de vitesse et d'horaires de passage pourraient également s'appliquer à la rue Louis Blériot et soulager les habitants en attendant d'autres aménagements.

### **Conclusion**

Le PLU nécessite, à notre avis, une vision globale des déplacements, peu mise en perspective dans les propositions du cabinet CEDRE, pour qui le travail mené par VeloBuc, bénévolement, aurait été complémentaire.

## **Sur VeloBuc**

VeloBuc envisage changement à peu de frais, d'où nos propositions de mixité plutôt que ségrégation des flux (zone 30 plutôt que pistes cyclables séparées nettement plus coûteuses et nécessitant de la place ; avec plus de danger aux intersections, car la vitesse des motorisée n'aura pas été apaisée).

Le champ d'action de notre association est localisé et modeste, mais nous visons une ville de Buc qui serait un véritable maillon de convivialité et de savoir-vivre ensemble au sein du Grand Parc, au sein des Yvelines, au se de la région Ile de France.

## **Glossaire (comme nous ne sommes pas des « spécialistes »...) :**

CAUE Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement

COS Coefficient d'occupation des sols (à Buc : ?)

PADD Plan d'Aménagements et de Développement Durable

PDE Plan déplacement entreprises

PLD Plan local de déplacements

PLU Plan local d'urbanisme

POS Plan d'occupation des sols

SCOT Schémas de COhérence Territoriale

Loi SRU Loi sur la Solidarité et le Renouvellement Urbain (de décembre 2000)

29 novembre 2005

L'équipe de VeloBuc, Présidente Britta Boutry, 6 place Corot, 78530 Buc  
velobuc@free.fr