Association piétons & vélos à Buc
6 place Corot , 78530 BUC velobuc@free.fr adhésion : 5 € par famille
http://velobuc.free.fr

Réflexions à partager sur la requalification de la rue Louis Blériot (RD 938)

Notre association qui défend les cheminements des piétons et des vélos (conformément à nos statuts), est bien sûr favorable à des aménagements qui rendent les trottoirs plus confortables et qui prévoient une piste cyclable sur la rue Louis Blériot selon les plans du 26 juin 2007.

Nous avons élaboré, en 2006, un Schéma directeur RD 938 traitant toute la longueur de la voie depuis Toussus-le-Noble jusqu'à Versailles Saint Louis. (document de 16 pages, téléchargeable sur notre site http://velobuc.free.fr/louisbleriottravaux.html)

En ce qui concerne la portion de la RD 938 appelée rue Louis Blériot. Dans le **PADD du nouveau PLU de 2007**, document en date du 29 mai 06 et signé du 28 juin 06, nous lisons page 5, au sujet de la rue Louis Blériot:

"Le projet prévoit parallèlement la requalification de la chaussée et des trottoirs depuis l'entrée Nord jusqu'à la rue Huguier et la création d'une piste cyclable."

Notre association soutient entièrement ce projet de piste cyclable. Il s'agit un **signal fort** en terme d'urbanisme: les circulations douces changent la vie quotidienne, et la requalification de cette voie passe par la création d'une nouvelle ambiance urbaine.

Par ailleurs, la Mairie se plie à la **Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE)** art. 20 de 1996, recodifiée à article L 228-2 du **Code de l'environnement** , qui stipule :

> « A compter du 1er janvier 1998, à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation.
>
> L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. »

Le contexte

La voie publique est un bien collectif. Au niveau national, une large réflexion est en cours depuis 2005, sur l'utilisation de l'espace public, mené par le ministre des Transports (à l'époque c'était Dominique Perben) et le Conseil National des Transports (CNT). Il s'agit d'une réflexion globale visant à assurer un meilleur partage de l'espace public entre toutes les catégories d'usagers y compris les vélos et à offrir une plus grande sécurité des déplacements urbains modes doux.

Le projet s'inscrit dans cette mouvance, et notre association se fait le relais local de ces orientations gouvernementales.

Places de stationnement sur voie publique : une réflexion large est menée en Europe, la France est à la traîne. **Rapport « Une voirie pour tous » (**du Conseil National des Transports) donne un aperçu la question à l'Annexe 14. La hiérarchie dans l'utilisation de l'espace public : tenir compte de tous les usages, et favoriser les modes doux. Priorité dans l'attribution :
1 piétons et vélos
2 transports en commun
3 arrêt court pour livraisons, soins à domicile, portages de repas à domicile, HAD etc.
4 stationnement courte durée pour clients des commerces et services
5 stationnement privé sur voie publique .

La voirie est un **espace public**, pas une propriété privée. Il est nécessaire de bien gérer **l'espace public** qui nous concerne tous. Notamment là où cet espace est rare, il n'est pas légitime de considérer que sa seule fonction est le stationnement d'un bien privé, à savoir la voiture. C'est un espace qui concerne l'ensemble des Bucois et pas seulement le périmètre devant la porte de quelques Bucois, même si ce périmètre mérite toute l'attention de la part des aménageurs pour trouver des solutions viables pour tous.

Par exemple, pour certains riverains, il n'est pas possible de sortir de leur garage ou portail. La circulation et la vitesse sur la rue rend ces manœuvres quasi-impossibles, sauf à risquer l'accident au quotidien, en sortant. Que peut-on proposer ? L'élargissement de la zone avant la chaussée = trottoir + piste cyclable devrait faciliter les manoeuvres et non l'inverse. La mise en zone 30 des endroits les plus étroits est parfaitement faisable.
De toute manière, c'est un problème actuel, et un problème réel, Mais ce n'est pas un problème imputable à la piste cyclable. Le grand chantier est **l'occasion de revoir les problèmes** et d'assurer à la fois le confort d'utilisation et la sécurité des sorties de résidences privées.

Il faut rappeler les morts et les accidentés à Buc !
Ce n'est pas assez fort, il y des Bucois qui sont morts DEVANT CHEZ EUX !

Vitesse, le fléau numéro 1 et la responsable nurméro 1 des accidents et de l'insécurité routière. Tout aménagement propice à casser la vitesse est primordial. Qui dit vitesse dit aussi : bruit, pollution, danger pour sortir de chez soi, pour traverser, c'est casser la convivialité, pourtant si nécessaire dans la ville et dans les quartiers.

La sécurité des riverains et des enfants passe avant toute autre considération.
Créer des portions de zone 30 :

- Dans le virage étroit
- Dans le centre village jusqu'aux Arcades. Cela n'apparaît pas sur les plans.

Problème des accès aux **professionnels (commerces et services).** A priori, ces places sont vitales pour le commerce, et doivent être prioritaires pour l'accès à leur commerce par rapport à un Bucois qui a de la place de stationnement chez lui mais préfère laisser sa voiture sur une place publique.

Il faut aussi ajouter la progression des stationnements liés à la **gare des chantiers**, si le stationnement sur Buc reste gratuit, l'effet d"aspiration" de voitures en stationnement sur Buc s'amplifiera.

Même s'il y a du stationnement sur espace public, ces places sont nullement garanties pour tel ou tel habitant de Buc. N'importe qui peut les utiliser. Ce n'est pas un « droit acquis » d'avoir une place publique de stationnement devant sa maison. Si on souhaite « réserver » des places aux Bucois, on pourrait créer un badge **« stationnement résidents »** et rendre les places payantes pour les non Bucois sur la portion vers Versailles.

La piste cyclable est pour un **usage collectif de l'espace public**, le stationnement est une **occupation privée de l'espace public.** A choisir entre stationnement et **sécurité**, la ville ne devrait pas hésiter à opter pour la sécurité.

Changement de cadre de vie au quotidien. Plus l'environnement est humanisé, moins le PL vont passer. Et plus on aura une écoute auprès des institutions pour protéger la ville.

La **communauté**, ce sont les riverains et les usagers (notamment les piétons, les personnes âgées, les enfants, les cyclistes, les usagers des bus) pour le confort et la sécurité desquels des **aménagements sont urgents.**

Est-ce une bonne stratégie de courir plutôt que de tenir ? Ne vaudrait-il pas mieux répondre favorablement à la proposition du **Conseil Général** . Si on continue à tergiverser

- Buc sera étiqueté comme « ville qui ne sait pas ce qu'elle veut »
- On risque de se retrouver avec des travaux de voirie, sans aucun autre aménagement
- D'autres financements du Conseil Général risque d'être en péril ?

Si vraiment il y aura interdiction aux >3,5t, il est indéniable que la vie des riverains serait nettement améliorée. Mais qu'est-ce qui change en ce qui concerne la voirie ? La largeur des bandes de roulement ? On passera à 3 m (éventuellement 2,80m) à certains endroits il faudrait maintenir
plus (virage donc croisement bus). Les endroits où on passe de 3,50 où on gagne donc 0,50 cm,
sont clairement identifiables sur les plans, dès maintenant. Il s'agit de peu d'endroits. En quoi les plans se modifieraient-ils donc fondamentalement ? Pour répartir 20-30 cm, ce n'est pas une raison de refaire la totalité des plans.

Est-ce que cette bande gagnée profitera à plus de places de stationnement ? Eventuellement,
à la hauteur des trois terre-pleins. Pour le reste, il nous semble justifié de clamer les 20-30 cm ou en faveur 1- des piétons, 2-des cyclistes.

Pourquoi une piste cyclable sur la rue Louis Blériot à Buc ?

Notre association soutient entièrement ce projet de piste cyclable, et nous insistons sur le fait que la piste, telle qu'elle est présentée sur les plans du 26 juin 2007, est le meilleur compromis possible dans l'état des choses. Si nous avions à Buc la place pour aménager deux pistes cyclables (aller – retour) de 1,50 m, deux trottoirs de 1,40 m, un couloir bus, des places de livraison, des places pour PMR, et du stationnement voitures et vélos, plus une allée d'arbres, on le ferait sans doute à Buc… mais cela nécessiterait une largeur comparable à celle de l'avenue de Paris. Or, nous ne l'avons pas. Les contraintes imposent donc des choix dans l'attribution de l'espace public.

-C'est un début de maillage: il faut agir quand il y a des travaux, Versailles aura des travaux en 2008, et si Buc ne prévoit pas de piste, rien ne sera fait du côté Versailles vers le quartier St Louis et vers la gare des chantiers

-Pour la sécurité des cyclistes : à la montée, le différentiel de vitesse voiture – vélo est considérable, le cycliste urbain est ainsi en danger sur la chaussée.

-Pour encourager les **jeunes cyclistes** à se déplacer. Selon le Code de la route, les enfants de plus de huit ans doivent circuler sur la chaussée, avec les voitures. Une piste leur offre un espace protégé lorsqu'ils n'ont plus le droit de rouler sur le trottoir.

-Pour ne pas être un **obstacle** pour les voitures et bus : à la montée, le vélo ne va pas vite, la place pour le dépasser n'existe pas partout. Une piste cyclable résout ce problème.

Exemple sans piste cyclable (vélo sur la chaussée) exemple avec une piste cyclable (vélo protégé)

-Pour la **sécurité des piétons** : actuellement, certains cyclistes ayant peur de rouler sur la chaussée, roulent de ce fait sur le trottoir et génèrent de l'insécurité pour les piétons, car le trottoir n'est pas prévu pour, et la trajectoire du cycliste passe près de la sortie des propriétés. Ainsi nombreux sont les piétons qui se sentent menacés. Seul remède : sécuriser les cyclistes par une piste cyclable à la montée qui permette de garder libre le trottoir le long des maisons (l'insertion de la piste cyclable se fait entre le trottoir et la chaussée, précisément dans le but de sécuriser les piétons).

-Il s'agit un **signal fort** en terme d'urbanisme: les circulations douces changent la vie quotidienne, et la requalification de cette voie passe par la création d'une nouvelle ambiance urbaine

-Pour la **santé** de chacun : un exercice physique de 30 minutes est recommandé ; la piste cyclable peut être une invitation à se déplacer autrement, en intégrant le sport dans le quotidien.

-Pour **redonner confiance** aux cyclistes plus âgés qui ont perdu l'habitude et pour qui une piste est une opportunité de réutiliser le vélo. Conjointement, la commune peut contribuer à apaiser la vitesse des circulations urbaines.

-Pour diminuer la **pollution** :un cycliste ne produit pas de gaz à effet de serre et ne fait pas de bruit ; encourager les déplacements à vélo et à pied contribuent à améliorer le

cadre de vie de tous.

-Pour atteindre **l'objectif gouvernemental** : 10% de part vélo dans les déplacements quotidiens d'ici l'horizon 2010.

-Pour souligner que le vélo est un élément structurant puissant dans la mise en place de la **multi-modalité**. L'objectif est de combiner différents modes de transports qui sont complémentaires (vélo, bus, train, co-voiturage etc.).

-Pour rester sur la bonne lancée : en 2005, la circulation automobile (qui totalise 80% de la mobilité des ménages) baisse pour la première depuis 1974. **Les Français sont prêts à changer !**

-Pour bien gérer **l'espace public** qui nous concerne tous. Notamment là où cet espace est rare, il n'est pas légitime de considérer que sa seule fonction est le stationnement d'un bien privé, à savoir la voiture. C'est un espace qui concerne l'ensemble des Bucois et pas seulement le périmètre devant la porte de quelques Bucois.

-Pour créer une **ambiance** qui change le visage de cette rue ! Des places de stationnement peuvent être proposées par petits paquets, de manière décentralisée, en souterrain, dans les nouvelles constructions, en étudiant les besoins avec les riverains etc. En revanche, la piste cyclable DOIT être d'UN SEUL TENANT, on ne peut pas la morceler. Il s'impose donc une gestion cohérente de l'espace de la rue Louis Blériot en vue de réaliser cette piste cyclable MAINTENANT au moment des travaux.

- Pour répondre à l'appel du **Conseil Général** qui finance des itinéraires cyclables de moins de 3 kilomètres vers des établissements scolaires et des gares. Le Conseil Général ne donnera plus de finances pour cette rue avant 10-15 ans, si on rate cette occasion. Les subventions actuelles sont considérables, et la récente affirmation lors des Rencontres Circulations Douces Conseil Général 78 à Versailles le 21 octobre (aucun élu de Buc n'était présent ! alors que l'Union des Maires des Yvelines était le relais d'information) a confirmé cette orientation.

- Un excellent plan avec la piste cyclable à la montée, élaboré par le Conseil Général 78 avait été proposé en septembre 2005, pourquoi ne pas en faire un plan de base pour la **concertation** ? Nous avons fait des commentaires sur notre site dès cette date, et demandé une commission mixte lors de la réunion avec des riverains en Mairie le 25 novembre 2006 (CR sur notre site).

- Pour respecter les **obligations légales** : en cas de requalification de la chaussée, les circulations douces doivent être prévues en respect de la loi sur l'air (article 20, 1996) codifiée sous l'article L228-2 du Code de l'environnement.

Autres aménagements fort utiles pour la rue Louis Blériot à Buc

- le **contresens cyclable** via la rue des Lavandières
- les **trottoirs traversant**s en entrée de rue (Haras, Alsace Lorraine, Jules de la Boulinière, Huguier)
- le concept **« shared space »,** aménagement qui pourrait s'appliquer au centre village de Buc

(pour tous ces points, visitez notre site où des pages sont consacrées à chacun)

Assertions démenties et questions citoyennes

Augmenter le nombre de cyclistes représente un danger pour les piétons.
Faux : l'augmentation du nombre de cyclistes traduit directement la diminution du nombre d'automobilistes et donc de voitures, ou de piétons. La différence de vitesse relative entre piétons et cyclistes est plus faible que celle entre la voiture et le piéton, la différence de masse est plus faible. Le risque d'accident et les conséquences sont amoindris.

Installer une piste cyclable sur un trottoir va générer des accidents avec les piétons.
Faux : il suffit de faire le tour de Montigny à pied et à vélo pour constater que même dans les zones étroites, ces deux catégories d'usagers de la rue cohabitent harmonieusement. Le seul point noir restant l'intrusion des deux roues à moteur.

Une piste cyclable empêche-t-elle les riverains d'entrer ou de sortir de chez eux ?
Non : L'installation telle qu'elle est précisée dans le document PLU / PADD, et les documents CERTU montre que le piéton, le cycliste, et la voiture ont un espace suffisant pour circuler sans interférer. Toutes les villes qui ont mis ces mesures en œuvre en voient les effets positifs.
La mise en place d'une piste délimitée et son marquage permettent aux cyclistes et aux autres usagers de circuler sans gêner les riverains. Les statistiques montrent que les riverains d'une piste cyclable redeviennent rapidement des cyclistes et tirent bénéfice de la présence de la piste, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de la santé. Souvent un trajet effectué à vélo signifie un trajet en voiture en moins (que ce soit pour un déplacement ou un accompagnement d'enfant), donc de la pollution en moins.

Faire une piste cyclable dont le but est de rejoindre Versailles alors que rien n'est prévu dans le prolongement versaillais, est-ce utile?
Oui, c'est utile : Car là se situe tout le problème du maillage et du réseau des cheminements. Le maillon dans le vide, qui ne commence à aucun point stratégique et qui ne finit à aucun point stratégique n'a pas beaucoup de sens si ce n'est d'inciter à créer un vrai réseau, par petit bout.
Si nous ne faisons rien à Buc, le jour des travaux sur la gare des Chantiers et sur l'entrée "sud" de la rue de la Porte de Buc, Versailles raisonnera également dans le sens "pourquoi une piste vers Buc, alors que rien n'a été fait là-bas?" On se retrouvera toujours au point zéro.
La même chose sur la RD938 entre Buc et Toussus-le-Noble, totalement défigurée par le bétonnage de terre-pleins depuis l'été 2004. Si, à l'époque, on avait réagi à temps, on aurait utiliser cet espace de 4 mètres pour une piste cyclable et un trottoir sur ce trajet Buc – Toussus. Et l'utilité d'une piste cyclabe de Buc centre ville vers le Cerf volant serait une évidence aujourd'hui. …..

Une seule piste à la montée, est-ce utile ?
Oui, c'est utile : Certes, une piste dans les deux sens serait preferable, mais quand la place manqué, on cherche d'autres solutions. Le cycliste sur la chaussée est toujours fragile, mais il est moins exposé quand le différentiel de vitesse n'est pas important (comme c'est le cas dans une zone 30). Dans la montée, le cycliste est encore plus fragile que d'habitude.
En cas de pénurie d'espaces, on privilégie les pistes à la montée. A la descente, la configuration de Buc permet d'emprunter un itinéraire secondaire via les rues Alsace Lorraine – Lavandières - Frères Robin – Louis Massotte - Collin Mamet, le cas échéant.
Notre souci est la jonction Cerf volant (entrée de Buc en venant de Versailles) et la bifurcation vers la rue Alsace Lorraine où il serait bien de prévoir un tronçon de piste cyclable à la descente également, afin de bien jalonner cet itinéraire et éviter que les cyclists arrivant de Versailles

n'empruntent pas le piste à gauche, prevue pour la montée.
Si la vitesse maximale de 50km/h est bien respectée, voire 30 km/h au centre ville, le cycliste est généralement à l'aise dans la descente, car le différentiel de vitesse entre le véhicule motorosé et levélo n'est pas si important (ce qui n'est pas le cas à la montée).

Les élus portent-ils une responsabilité en refusant d'intégrer un aménagement promu par le gouvernement, et subventionné par la région, le Conseil Général, les usagers ?
Oui : le principe de responsabilité civile et pénale est applicable dès lors qu'une zone accidentogène répertoriée n'est pas traitée alors que les moyens de son traitement existent, sont connus des élus et directement accessibles aux services techniques.
La rue Louis Blériot a connu plus d'une dizaine de décès de personnes de tous âges et conditions.

Est-il normal qu'un aménagement existe dans le PLU/PADD, qu'il y soit promu, et que dans le même temps il soit ignoré d'un projet présenté par les mêmes acteurs à la population ?
Non : C'est un dysfonctionnement dans l'application des règles de la démocratie qui doit être connu de l'enquêteur, et des instances de décision. Il y a un décalage entre le discours et les actes avec risque de préjudice pour plusieurs catégories d'usagers.

Quelle est la valeur de ma maison après les aménagements ?
Un autre aspect, non négligeable : l'augmentation de **la valeur du bien** quand l'environnement est plus beau et que la ville est plus belle. Avoir des cheminements circulations douces qui démarrent devant la maison est un atout non négligeable dans le choix actuel des familles françaises.

Notre association porte ce dossier et les valeurs qui y sont attachées

Sécurité, confort et continuité pour les déplacements à pied et à vélo, gestion de l'espace urbain pour garantir l'utilisation pacifique et conviviale de la voie publique par tous les usagers par un urbanisme tenant compte des usagers les plus fragiles.

Document du 27 novembre 2006, révisé le 28 juin 2007

Références bibliographiques

- Sécurité Routière : ce que peuvent faire les maires (La documentation française, 2006, 117 pages)
- Une voirie pour tous. Sécurité et cohabitation sur la voie publique (Conseil National des Transports CNT, mai 2005, CD-rom)
- Huit Fiches « Savoir de base » (Certu, 2006)
- Ville plus sûre, quartiers sans accidents (Certu, 1994, 253 pages)
- Shared space – space for everyone. Projet européen (Pays-Bas, juin 2005, 46 pages)
- Les zones 30. Des exemples à partager (Dossier 174, Certu 2006, 140 pages)
- La rue – un espace à mieux partager (Amarcande, Paris 1990, revue : 60 pages)