

VeloBuc



Association piétons & vélos à Buc

6 place Corot , 78530 BUC velobuc@free.fr

<http://velobuc.free.fr>

adhésion : 5 € par famille

Schéma directeur citoyen

de la D 938 à Buc

depuis Toussus-le-Noble jusqu'à
Versailles Saint-Louis et Versailles-Chantiers

pour la prise en compte des
circulations douces (piétons et vélos)

Schéma élaboré par des riverains et
l' « Association piétons & vélos à Buc »

version du 18 novembre 2006 / rééditée le 15 février 2008

Introduction

Favoriser la marche à pied et les déplacements à vélo signifie qu'il faut rendre l'environnement sûr et confortable. Généralement, la première mesure à prendre est l'apaisement de la vitesse des véhicules à moteur. Cet apaisement peut s'initier par deux mesures : une modification de la signalisation et de la réglementation, et des aménagements incitant à réduire sa vitesse et à respecter les autres usagers de la route.

Le présent schéma directeur propose des mesures et des aménagements de la D 938 sur la commune de Buc afin de permettre aux circulations douces de trouver leur place et de les inciter.

Ce schéma citoyen

- Dresse un bref historique de la rue Louis Blériot
- Introduit les enjeux des modes de circulation sur la D 938 à Buc
- Présente les particularités du relief à Buc
- Présente les principales liaisons structurantes
- Fait un état des lieux et des propositions de mesures et d'aménagement pour chaque tronçon de la D938 à Buc, en amont (Toussus-le-Noble) et en aval (Versailles)
- Présente les particularités à prendre en compte pour les piétons et les cyclistes
- Présente en annexe les « itinéraires bis » des circulations douces à Buc et des propositions pour les améliorer

Par ce schéma directeur, nous ne résolvons pas ces problèmes, mais nous examinons les cheminements circulations douces possibles sur et autour de la rue Louis Blériot et nous faisons des propositions concrètes pour les améliorer.

1 Petit historique

La rue Louis Blériot (anciennement « Grande rue ») servait de liaison entre Versailles et le centre village de Buc, au fond de la vallée de la Bièvre, réputé pour ses blanchisseries (Aubé, Chevalier, Dargère, Padeloup...). La route se poursuivait le long de l'aqueduc de Gobert vers le plateau de Saclay.

Au moment de la construction de la zone industrielle de Buc, dans les années 1970 sur le plateau, la création de cette zone était basée sur des projets de route (Schéma directeur Ile de France de 1965) dont l'objectif était de délester le centre village de la circulation poids lourds. Or, la zone industrielle s'est construite, et les routes de contournement de Buc (projetées à l'est et plus tard au sud) n'ont jamais été réalisées. La circulation allait en s'intensifiant, atteignant jusqu'à 19 mille véhicules / jour. Actuellement, il y a environ 14 mille véhicules / jour (2004). La D938 traverse donc toujours le village de Buc, en 2006 et reste l'axe principal de liaison nord-sud et d'alimentation de la zone industrielle de Buc.

Les réfections prévues de cette voie en trois étapes sont importantes pour Buc, à la fois en termes de sécurité et d'urbanisme qu'en termes de cadre de vie. Il nous importe de souligner l'importance de ces aménagements pour les circulations douces. C'est maintenant qu'il y a des travaux prévus, c'est donc maintenant qu'il faut agir ! Et cela indépendamment du devenir des divers projets de contournement / déviation de Buc.

Certains habitants et riverains de cet axe, de la rue Louis Blériot à l'avenue Jean Casale, souhaitent contribuer, ensemble avec l'association VeloBuc (loi de 1901), à la réflexion sur ces aménagements qui ont un impact direct sur leur cadre de vie.

Cet axe est dominé par deux aspects : il est à la fois un espace où l'on se déplace (transit et desserte locale) et un espace où l'on vit (habitations, commerces, écoles).

Espace où l'on se déplace La rue Louis Blériot est à beaucoup d'endroits très étroite, ce qui limite la possibilité des aménagements. De plus, la rue présente de fortes pentes vers Versailles (au nord) et vers le plateau de Saclay (au sud), le centre du village se trouvant dans le creux de la vallée de la Bièvre.

A l'heure actuelle, les déplacements se font en voiture, à moto ou en bus, plus difficilement à pied et à vélo pour des raisons de manque de confort et de sécurité. Les futurs aménagements devraient avoir comme objectif, entre autres, d'améliorer les déplacements à pied et à vélo afin de les encourager.

Espace où l'on vit Les habitations sont étalées sur plusieurs centaines de mètres voire 1-2 km depuis le centre du village, lui-même partagé en deux (marché, commerces, poste et mairie, église, centre culturel, écoles). Les déplacements sont non négligeables.

Les lieux de vie souffrent du bruit, des vibrations, de la pollution et de l'insécurité de la circulation (locale et de transit) et notamment des camions.

Le centre du village mérite donc toute l'attention des aménageurs afin de le rendre agréable et de donner envie de s'y attarder. Une zone 30 semble être une bonne solution en incluant le périmètre de l'embouchure rue de la Boulinière (à la hauteur du numéro 600 de la rue Louis Blériot) jusqu'au début des Arcades, intersection avec la route de Jouy (1 rue Louis Blériot)

2 Particularités du relief à Buc

Buc a deux centres de vie :

- Buc Vallée (ou Buc Village) dans la vallée et le long de la remontée vers Versailles, avec la place du marché et la place de la République la, et
- Buc Plateau (ou Haut Buc), autour des écoles Louis Clément, Louis Blériot, Collège MLK et Lycée FA, l'école de musique, commerces, services répartis sur la place Jolie Ferme et la place Alexis Carrel.

Buc Vallée

Buc Vallée, dans sa partie basse, est propice au vélo pour les petites distances vers les commerces, la Mairie, l'Eglise et le Centre Culturel des Arcades. Il y a néanmoins la côte en direction de Versailles, qui constitue le principal problème de sécurité des usagers de circulations douces ([rue Louis Blériot](#)). Une piste cyclable dans le sens montant était prévue dans le projet de l'automne 2005 (Conseil Général des Yvelines et Mairie de Buc). Voir les commentaires de VeloBuc à [télécharger](#) en PDF (3 pages, 176 ko) sur notre site.
<http://velobuc.free.fr/contributions.html>

Buc Plateau

Buc Plateau se prêterait parfaitement aux circulations douces, avec ses résidences, ses écoles, le centre de loisirs, les bâtiments et équipements sportifs, l'école de musique, la maison des associations, les commerces, un hôtel et deux restaurants, l'ensemble formant un tissu d'activité sociale dense. En sécurisant les trajets, un certain nombre de conduites en voiture pourraient être évitées.

La séparation des deux centres de vie est donnée par le relief : un dénivelé de 50 mètres sépare le niveau de la Bièvre du haut de Buc.

Remarque sur le relief de Buc

Le relief de Buc fait que le trajet dissuasif pour les piétons et les vélos est la montée (la descente étant agréable). Il incombe à la commune de Buc de sécuriser la montée via les Arcades, car elle présente une pente moins pénible que la rue Louis Massotte.

3 Liaisons entre Buc Plateau et Buc Vallée

Entre Buc Vallée et Buc Plateau, cyclistes et piétons partagent avec les véhicules motorisés les liaisons suivantes :

- Le long des Arcades de Buc (aqueduc Gobert) sur la D 938 : pente aisée, avec une partie presque plate au milieu des Arcades, mais trajet dangereux à cause des voitures et camions
- Par la rue Louis Massotte avec le virage en épingle à cheveux

Cyclistes et piétons peuvent également emprunter les sentiers suivants fermés aux voitures

- Le long de la Bièvre puis en montant à travers la forêt jusqu'au chemin des Arcades, ensuite le long de la D 938.
- Par le sentier de la « butte aux vaches » qui est un sentier très raide, souvent boueux et plein d'ornières dues au ruissellement

des eaux pluviales. Il pourrait être réhabilité comme des chemins sur Guyancourt qui descendent à la Bièvre, Etang du Moulin à Renard.

4 Propositions d'aménagements de la D 938 à BUC comme axe structurant pour un vrai maillage sécurisé

Les itinéraires n'ont de sens que s'ils sont continus. C'est pour cela que la D 938, qui porte plusieurs noms de rue, doit être pensée d'un bout à l'autre en fonction des piétons et des cyclistes urbains, afin de favoriser les trajets quotidiens et alléger la circulation automobile. Buc y est d'autant plus tenu que Versailles fait partie de la carte scolaire de Buc à partir du lycée et que Buc est dans la carte scolaire de communes avoisinantes.

Les différents tronçons de la D 938 sont abordés ci-dessous du Sud au Nord, dans l'ordre chronologique des aménagements prévus par le Conseil Général. Pour chaque tronçon un état des lieux introduit les aménagements souhaitables pour les circulations douces.

D 938 en provenance de Toussus-le-Noble (route de Bordeaux) :

Etat des lieux

Les îlots centraux non végétalisés défigurent le paysage et condamnent l'espace précieux qui aurait dû être attribué aux piétons et vélos. Actuellement, le Conseil Général repense cet aménagement, mais la Mairie de Buc doit donner son avis.

Cette liaison est un impératif dans la mesure où Toussus-le-Noble entreprendra dès 2007 la construction de plus de 200 logements, le nombre d'habitants va quasiment doublé dans cette commune. Ces nouveaux habitants vont bouger, un maillage en circulations douces vers les établissements scolaires de Buc ainsi que vers Versailles, de même un renforcement de l'offre transports en commun doivent être prévu dès maintenant.

Besoins

- Créer des trottoirs et des pistes cyclables et sur les bas-côtés de la route
- Aménager le carrefour au niveau du garage Renault (av Roland Garros) et au niveau du nouveau feu (av Guynemer) en créant des ronds-points qui **favorisent les flux SORTANT** de Buc
- Prévoir des traversées aisées pour piétons et vélos.

D 938 et giratoire Casale (avenue Jean Casale)

Etat des lieux

Le giratoire, s'il sécurise bien l'intersection pour les véhicules, reste un point dangereux pour les circulations douces venant des Loges-en-Josas en direction des établissements scolaires de Buc.

A terme, trois itinéraires se rejoindront sur ce giratoire (piste cyclable bidirectionnelle le long de la D 938 depuis Toussus-le-Noble, la piste le long de la D 120 depuis Les Loges-en-Josas, la boucle numéro 4 de Versailles Grand Parc venant du chemin des boulangers).

Besoins

- Sécuriser le passage des piétons et des vélos sur le giratoire.
- Aménager le carrefour en T venant des Loges-en-Josas

(route des Loges) par un plateau surélevé ou un giratoire, et prévoir la traversée des vélos à cet endroit, la visibilité est bonne.

- Bien préparer l'arrivée de la future piste cyclable prévue à la montée par un by-pass vélo ou un élargissement du trottoir pour prolonger la piste avant et après le giratoire (entrée rue Louis Massotte).
- Elargir le trottoir à la descente en mordant sur la forêt sur la partie la plus raide pour éventuellement faire un peu de place aux piétons venant ou allant au chemin des arcades.

D 938 descente vers les Arcades (avenue Jean Casale)

Etat des lieux

- Descente et montée très dangereuses pour les circulations douces mais aussi pour les véhicules motorisés
- On dénombre de graves accidents de voitures emportées par leur vitesse au niveau du virage
- La chaussée devient un torrent en cas de fortes pluies et les piétons comme les cyclistes sont inévitablement arrosés
- Les véhicules motorisés ne respectent pas la limite de vitesse à 70 km/h
- Des véhicules passent parfois à plus de 80 km/h devant les habitations en haut de l'avenue
- Trottoir de droite à la descente refait récemment au niveau du plateau mais rapidement envahi par la boue et la végétation dans la partie basse
- Trottoir trop étroit et dangereux au pied de la maison du gardien de l'aqueduc

Besoins

- Aménager le trottoir de droite à la descente
- Améliorer l'évacuation des eaux de pluies
- Limiter cette avenue à 50 km/h
- Veiller au confort des piétons
- Aménager une piste cyclable à la montée
- Ajouter un panneau d'entrée de village
- Aménager/entretenir le sentier dégagé lors de l'éclaircissement de la forêt entre le chemin des Arcades et les places de stationnement en haut de l'avenue Jean Casale

D 938 le long des Arcades (rue du Régiment Royal de Normandie)

Etat des lieux

- Vitesse excessive des véhicules motorisés aussi bien à la montée qu'à la descente.
- Franchissement fréquent de la ligne blanche continue pour doubler.
- Doublement des cyclistes par les véhicules motorisés même lorsqu'il y a un autre véhicule en face, donc aucun respect des 1,50 m de distance latérale hors agglomération prescrite par le Code de la route (Art. R414-4 alinéa IV).
- Trottoirs larges de part et d'autre de la route non bitumés et peu entretenus.

- 2 arrêts de bus non protégés à l'entrée officielle de Buc au niveau de la route de Jouy-en-Josas
- Absence de passage piétons en bas des Arcades

Besoins

- Bitumer en rouge le trottoir à droite : il est souvent utilisé par les piétons
- Transformer le trottoir de la montée en piste cyclable.
- Limiter la vitesse sur ce tronçon à 50 km/h pour protéger le passage piéton et le futur giratoire en bas des Arcades (jonction avec la route de Jouy).
- Rendre la prise de vitesse dissuasive par un aménagement de la chaussée
- Penser au confort, la bonne visibilité et la sécurité des piétons (écoliers, utilisateurs des bus) lors de l'aménagement du futur giratoire avec la route de Jouy
- Prévoir un passage piéton en bas des Arcades en fonction du futur giratoire avec la route de Jouy
- Ajouter un panneau d'entrée de ville en haut de la côte des Arcades (actuellement, les rues Minière et Massotte sont « hors agglomération » !)
- Aménager des arrêts de bus protégés de part et d'autre de la route

D 938 traversant le village de Buc (rue Louis Blériot)

Etat des lieux

- Depuis le bas des Arcades jusqu'à l'approche de l'embouchure de la rue Jules de la Boulinière, l'espace rue et les trottoirs sont très étroits.
- Les trottoirs sont en partie occupés par du stationnement automobile
- Il y a quatre feux et 3 passages piétons

Besoins

- Envisager la possibilité de d'aménager ce tronçon entièrement en zone 30, voire zone de rencontre (20 km / h) selon les principes du « shared space » ou de la « voirie pour tous » (voir photo ci-dessous). Cela permettrait aussi de valoriser les commerces et de créer une vraie ambiance village.
- Rendre le stationnement payant afin que l'option « stationnement dans la rue » soit moins avantageuse que l'option « location d'un boxe »
- Permettre un stationnement gratuit de courte durée afin de favoriser le roulement et les commerces et services.
- Supprimer ou atténuer les marches entre la place du marché et le trottoir de la rue Louis Blériot qui incommode les poussettes et les handicapés.
- Aménager un stationnement vélo, par exemple le long des bacs à fleurs (en concertation avec les commerçants)
- Supprimer la place de stationnement entre l'arrêt de bus (direction Versailles) et la boulangerie. Cette place est dangereuse pour tous les usagers !



Exemple de « shared space » ou de la « voirie pour tous »

Pour d'autres images, veuillez consulter la page « shared space » Sur notre site :

<http://velobuc.free.fr/>

D 938 depuis la rue Jules de la Boulinière jusqu'au Cerf-volant (rue Louis Blériot)

Etat des lieux

- Embouchure très large favorisant la vitesse
- Angles plates, défavorisant les piétons
- Feux passant au rouge se déclenchant par la vitesse au-delà des 50 km/h ; en réalité, pénalisant pour celui qui roule normalement, pas pour la voiture roulant vite car elle passe avant le rouge.

Besoins

A partir de ce tronçon, la Mairie de Buc a élaboré plusieurs variantes, avec ou sans piste cyclable à la montée. Afin d'assurer le maillage avec Versailles (gares et écoles), il est crucial de trouver une solution pour les cyclistes urbains, mais aussi pour le maintien du nombre nécessaire de stationnements voiture le long de cette rue. En particulier :

- Créer une véritable piste cyclable protégée à la montée
- Créer des **trottoirs traversants**, devant les entrées des rues du Haras, Alsace Lorraine et Jules de la Boulinière
- Aménager un itinéraire bis confortable pour les cyclistes à la descente par les rues du Haras, Alsace Lorraine, Lavandières
- A la montée, autoriser le contresens cyclable via la rue des Lavandières (rue à sens unique qui est autorisé au double sens pour les vélos).

Ce qui a notamment déclenché une réflexion approfondie était le message confus autour de la perte de places de stationnement liée à l'aménagement de la rue Louis Blériot.

Situation actuelle, en 2006 :

200 places de stationnement (+1 handicapé, + 1 livraison, +1 moto)

Projet de base (variante 1) avec une piste cyclable à la montée vers Versailles :

80 places de stationnement (+1 handicapé, + 1 livraison, +1 moto)

Variante 2 sans aucune piste cyclable :
120 places (+1 handicapé, + 1 livraison, +1 moto)

Variante 3, avec piste cyclable également devant ZAC Cerf Volant :
64 places (+1 handicapé, + 1 livraison, +1 moto)

On constate que le réaménagement **sans piste cyclable (variante 2)** fait néanmoins perdre 80 places de stationnement (de 200 places existantes, on passe à 120 places, par la normalisation et par l'amélioration de l'environnement).

Ces chiffres nécessitent une analyse plus fine. Est-ce que les riverains, en général, sont contre la piste cyclable en tant que telle, ou sont-ils contre la suppression de places de stationnement ? Par ailleurs, le problème des livraisons, et des commerces et services, du roulement de stationnement, des stationnements vélo et deux-roues motorisés etc. mériteraient également d'être abordés.

L'espace public à Buc est rare, à certains endroits, notamment sur la rue Louis Blériot. Ainsi, quand on dit « stationnement », n'oublions pas qu'il n'y a pas seulement la voiture individuelle dont il faut tenir compte, mais aussi d'autres usagers, notamment :

- les livraisons
- les taxis
- les handicapés
- les deux-roues motorisés
- les vélos

D 938 de la sortie de Buc vers Versailles via la rue Edouard Charton jusqu'au pont Saint-Martin

Etat des lieux

- Pas de trottoir confortable, pas d'aménagement cyclable, trottoir encombré de voitures stationnées illégalement, alors qu'il y aurait de la place et que cet itinéraire permet de rejoindre plusieurs établissements scolaires en 10 minutes à vélo
- Grande vitesse sur ce tronçon, aucun éclairage

Besoins

- Créer une piste cyclable dans la montée
- Protéger le trottoir contre le stationnement illicite

D 939 vers la gare de Versailles Chantiers (rue de la porte de Buc)

Etat des lieux

- Un trottoir très délabré et boueux quand il pleut. Aucun aménagement cyclable pour le moment.
- Aux endroits où le trottoir de gauche à la descente est le plus large il est souvent encombré de voitures stationnées
- La ville de Versailles a commencé les travaux sur la gare : une entrée sud sera aménagée, un stationnement vélo est prévu

Besoins

- Donner la possibilité du côté Bucois de se rendre à Versailles à pied et à vélo en tout confort et en toute sécurité, ce qui contribuera à désengorger ce secteur.
- Créer une piste cyclable à la montée de Versailles vers Buc.

5 Particularités des besoins pour la circulation des piétons

Les piétons

Revêtement

Pour tous les trottoirs neufs ou refaits :

- Assurer un revêtement confortable et propre par tous les temps.
- Clairement différencier visuellement l'espace des piétons de l'espace des véhicules à moteur par un revêtement de bitume rouge sur trottoir.

Trajets

Prévoir des trajets pour les piétons en créant :

- un trottoir depuis la route des Loges, le long des Arcades, jusqu'au centre village, côté boulangerie.
- un trottoir vers Versailles depuis le nord de la rue Louis Blériot via la rue de la porte de Buc, côté gauche à la descente.

Sécurisation des intersections

Bien penser les carrefours et ronds-points en fonction des besoins, de la sécurité et du confort des piétons, un aspect malheureusement souvent négligé. Cela concerne en particulier :

- Giratoire Jean Casale (rues Massotte et Minière)
- Giratoire en bas des Arcades avec la route de Jouy
- Carrefour centre ville (devant la boulangerie)), éventuellement surélevé, dans tous les cas mis en zone 30 voire zone de rencontre

Pour les carrefours suivants en T, prévoir des trottoirs traversants :

- Carrefour rue Jules de la Boulinière - rue Louis Blériot
- Carrefour rue Alsace Lorraine - rue Louis Blériot
- Carrefour rue du Haras - rue Louis Blériot

Eclairage

Assurer un bon éclairage des trottoirs afin de sécuriser les trajets et de les rendre plus conviviaux

6 Particularités des besoins pour la circulation des cyclistes urbains

Les cyclistes urbains

Revêtement

Pour toutes les pistes ou bandes cyclables créées :

- Assurer un revêtement confortable et propre par tous les temps.
- Clairement différencier visuellement l'espace des cyclistes de ceux des véhicules à moteur et des piétons.

Continuité des trajets

- Prévoir des itinéraires continus.
- Assurer le maillage avec les itinéraires créés par les communes voisines.

Sécurisation des intersections

Bien penser les carrefours et ronds-points en fonction des besoins, de la sécurité et du confort des cyclistes :

- Giratoire Jean Casale (rues Massotte et Minière)
- Giratoire avec la route de Jouy
- Carrefour centre ville (devant la boulangerie), éventuellement surélevé, dans tous les cas mis en zone 30 voire zone de rencontre

Pour les carrefours suivants en T, prévoir des trottoirs traversants :

- Carrefour rue Jules de la Boulinière - rue Louis Blériot
- Carrefour rue Alsace Lorraine - rue Louis Blériot
- Carrefour rue du Haras - rue Louis Blériot

Type de voie

Prévoir :

- Des pistes cyclables dans les montées pour tenir compte de la fragilité du cycliste selon son différentiel de vitesse par rapport aux véhicules à moteur
- Des zones 30 afin de favoriser la cohabitation des piétons, des cyclistes et des véhicules à moteur

Objectif : Favoriser les circulations douces et créer un centre vivant

Comme nous l'avons précisé dans l'introduction, favoriser la marche à pied et les déplacements à vélo signifie qu'il faut rendre l'environnement sûr et confortable. Généralement, la première mesure à prendre est l'apaisement de la vitesse des véhicules à moteur.

Si l'on fait respecter la vitesse de 50 km/h sur la rue Louis Blériot, il ne faut pas pour autant permettre des « itinéraires bis » aux véhicules motorisés qui leur feraient gagner du temps et les inciteraient à rouler plus vite. De ce fait, la *Commission de sécurité* avait proposé lors de sa réunion du 28 juin 2006 de limiter à 30 km/h la vitesse des rues qui bifurquent de la rue Louis Blériot, à savoir la rue du Haras, la rue Alsace Lorraine, la rue Jules de la Boulinière et sa continuation ainsi que la rue des Lavandières. L'avenue Huguier n'avait pas été retenue dans ce dispositif.

Pour renforcer cette limitation, nous proposons que les trottoirs passant devant les entrées de rue (Haras, Alsace Lorraine, Jules de la Boulinière) soit aménagés comme **trottoirs traversants**, ce qui favoriserait les piétons (pas de « traversée de chaussée ») et créerait un léger obstacle dissuasif pour la voiture à emprunter ces rues quand on n'est pas riverain, et d'apaiser la vitesse (voir Photo d'un trottoir traversant à Versailles).

Il faudrait aussi trouver un aménagement incitant à réduire la vitesse sur la rue Jules de la Boulinière et la rue des Lavandières : un contresens cyclable une fois matérialisé et bien signalé amènerait les automobilistes à réduire leur vitesse et permet un raccourci appréciable pour les cyclistes, en pente douce.



Trottoir traversant à Versailles (la contre-allée de l'av de St Cloud débouchant sur la rue du Mal Foch)

Annexe

Propositions d'améliorations des liaisons Buc Vallée – Buc Plateau pour les circulations douces

Informations sur le site : <http://velobuc.free.fr/liaisonvalleeplateau.html>

Le long des Arcades de Buc

- Limiter cette rue à 50 km/h au lieu de 70 km/h (départementale très accidentogène !)
- Aménager un arrêt de bus protégé
- Prévoir des passages piétons en bas des Arcades
- En cas d'un giratoire avec la route de Jouy, veiller au confort des piétons
- Rajouter un panneau « entrée de Buc » en haut, avant le giratoire Jean Casale
- Aménager une piste cyclable à la montée, sur le trottoir à droite (cohabitation piétons & vélos est possible car le différentiel de vitesse est modeste)
- Aménager à la descente une piste cyclable éventuellement derrière les Arcades, séparément du trottoir, pour éviter tout conflit avec les piétons puisque la vitesse du vélo à la descente est trop importante.

Par la rue Louis Massotte

- Faire respecter l'interdiction de stationner sur le trottoir (confortable car large) depuis la D 938
- Rendre mieux visible la bande cyclable le long du château.
- Ajouter des chicanes avec by-pass vélo entre le giratoire Casale et le giratoire Jolie Ferme pour créer un cheminement vélo également dans cette direction, et permettre de rejoindre le village et de remonter vers Versailles de l'autre côté.
- Mieux aménager le giratoire Jolie Ferme pour les piétons du côté de la maison des associations en avançant le trottoir pour une meilleure visibilité et en élargissant le trottoir d'en face, avec bateau et accès confortable à l'escalier qui mène au centre commercial
- Instaurer un contresens cyclable via la rue des Lavandières : les cyclistes pourraient ainsi remonter la rue des Lavandières, à contresens, par une pente douce, avec un bon contact visuel entre les usagers. Cette rue sera prochainement limitée à 30 km/h

Par le chemin de la « butte aux vaches »

Inviter l'ONF à mieux entretenir le chemin car c'est une vraie alternative pour les enfants remontant du complexe sportif du Pré Saint-Jean

Par le sentier le long de la Bièvre

- Autoriser le chemin aux cyclistes riverains par une signalétique de zone piétonne (chemin autorisé au vélo qui doit rouler au pas) du chemin des Arcades, jusqu'à la Poste, voire jusqu'au centre culturel des Arcades
- Aménager un sentier pour les piétons et les cyclistes à partir du chemin des Arcades à travers la forêt récemment éclaircie jusqu'au parking du haut de l'avenue Jean Casale.

VeloBuc a rencontré M. Alain Fontaine, maire adjoint de Versailles responsable des circulations; il nous invita à faire les plans de circulations douces de Buc vers Versailles sur la D 938 (rue Edouard Charton, du carrefour du Cerf-volant jusque dans le quartier Saint-Louis). Nos propositions avec photos à l'appui : <http://velobuc.free.fr/edouardcharton.html>

Malgré la place et malgré l'importance de cette liaison Buc - Versailles, rien n'a été prévu, ni pour les piétons ni pour les vélos lors de la réfection de cette voie départementale il y a environ 2 ans - en tout irrespect de la loi sur l'air.

Le maillage de la D 938 via Buc nous semble crucial si on veut proposer un réseau cohérent pour les déplacements quotidiens en circulations douces : piétons et cyclistes urbains, avec possibilité de transfert modal aux gares.

Le seul moyen de désengorger Versailles, c'est de proposer en amont des alternatives : des itinéraires sécurisés, confortables, continus et fiables en modes doux, ensemble avec une offre importante en transports en commun.

Notre association reste volontiers à votre disposition pour faire une évaluation de ces propositions sur le terrain.

A Buc, le 26 octobre 2006, révisé le 18 novembre 2006 et le 15 février 2008

Britta Boutry et toute l'équipe de
Association piétons et vélos à Buc, 6 place Camille Corot 78530 BU
Mél : velobuc@free.fr Site : <http://velobuc.free.fr/>

Ce Schéma directeur citoyen a été envoyé notamment

- aux riverains ayant participé à l'élaboration du schéma
- à la Mairie de Buc
- aux commerçants de Buc, membres du CUB
- au Conseil Général des Yvelines (M. le Président Pierre Bédier, Mme Monique Le Saint, Mme Martine Boulet, M. Jean-Marie Tétart, M. Roland Jullienne, Mme Cauvin et Mme M. Ocio-Redouani)
- à Mme le Député des Yvelines, Valérie Péresse
- aux responsables « circulations » au Grand Parc (M. Jérôme Freynet et M. Benjamin Paillaud)
- au Conseil Régional d'Ile de France (Mme Geneviève Laferrère et Mme Estelle Beauchemin)
- à M. le Préfet des Yvelines, Christian Galliard de Lavernée

Références bibliographiques

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