

VeloBuc



Association piétons & vélos à Buc

6 place Corot , 78530 BUC velobuc@free.fr

<http://velobuc.free.fr>

adhésion : 5 € par famille

Contributions à un
schéma directeur
pour une ville de Buc
plus attractive en
circulation douce

proposées par
des citoyens de Buc

piétons – cyclistes
et usagers du transport public

Rédaction :
Werner Matthias Ried © Copyright 2004
8 rue Mathilda Gray
78530 BUC

BUC, 30 novembre 2004 / version 2 du 7 déc 2004
Version 3 de 2008

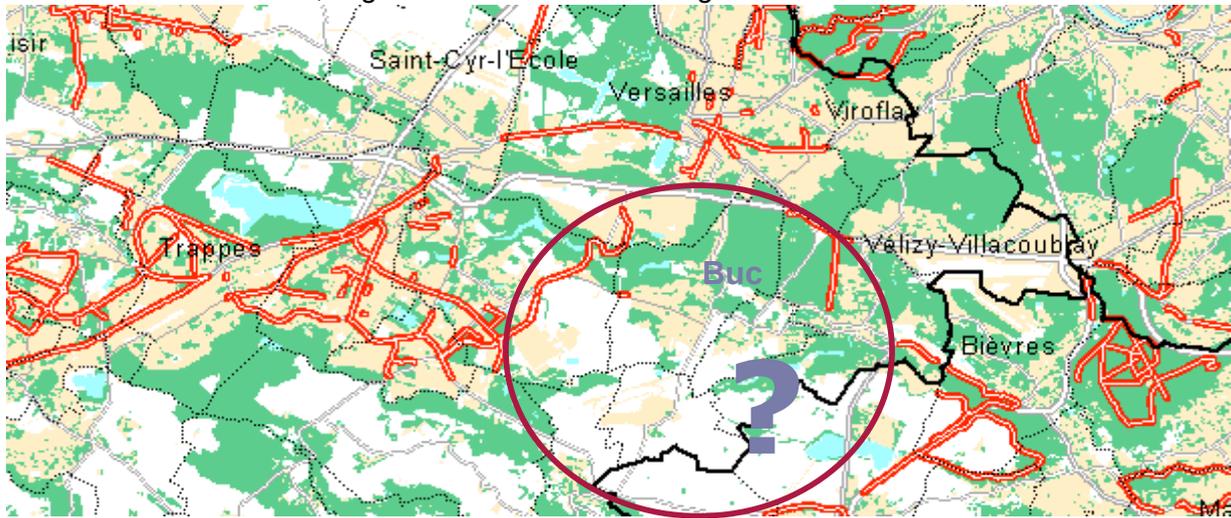
Table des matières

Introduction	3
Qu'est-ce que la circulation douce ?.....	3
Qu'est-ce que le schéma directeur ?	4
Les objectifs de nos contributions à un schéma directeur	4
1. Identifier les différents besoins de la marche à pied et de l'usage du vélo à Buc	5
1.1 Les besoins des piétons à Buc	5
1.2 Les besoins des cyclistes à Buc	7
1.3 Est-ce que le relief à Buc permet de circuler à vélo ?.....	8
1.4 Un sérieux argument contre la circulation douce actuelle à Buc: <i>le comportement des automobilistes</i>	8
1.5 Où vont-ils, ces cyclistes ?	10
1.6 Un exemple en détail : la situation du transport de nos écoliers	10
2. Les principes pour une nouvelle politique bucoise favorisant la circulation douce	12
3. Quelques guides de construction, de réalisation et de promotion	15
4. Un réseau « piétons & vélos » pour Buc	22
4.1 Les grands axes « VéloBuc »	22
4.2 Les types d'intervention et d'aménagement	24
4.3 Trois approches au niveau global de la circulation à Buc.....	26
4.3.1 Concept de zonage à vitesse réduite (Zones 30 / zones résidentielles et ludiques / zones piétonnes).....	26
4.3.2 Guider le trafic motorisé en épargnant les zones fragiles.....	27
4.3.3 La conception de raccourcis pour piétons&vélos à Buc	28
4.4 Les aménagements dans une optique « rue par rue »	29
5. Le transport public	38
6. Résumé	40
7. Annexe	52
7.1 Les adresses de sites utiles	44
7.2 Nos propositions sous forme d'un tableau	45
7.3 Remerciements.....	45

Introduction

Trop de voitures, trop de poids lourds, sur les voies interdites, trop de bruit et trop de risques nous embêtent souvent dans notre vie bucoise quotidienne. En particulier au moment des entrées et sorties de classes des multiples écoles de Buc et aussi aux heures de pointe avec un trafic de navetteurs, nous souffrons des bouchons et de la pollution. - Heureusement, à Buc, la circulation douce offre encore un grand potentiel de développement.

Cependant, à Buc, on considère encore le vélo comme une source de loisir plutôt qu'un mode de transport. Pourtant le vélo devrait être dans notre région le mode de transport le plus efficace sachant relier des avantages économiques aux besoins écologiques. Les piétons, notamment les enfants et les écoliers souffrent du favoritisme dont bénéficient les véhicules motorisés : le „tout bagnole“ est toujours dominant à Buc avec des zones particulièrement dangereuses pour les piétons et les cyclistes parmi lesquels beaucoup d'enfants. La liberté d'utilisation du vélo ou d'être piéton à Buc reste ainsi limitée. Suite à la fraternité avec la voiture, l'égalité sur la route n'existe guère.



BUC = „terra incognita“ dans la carte du réseau cyclable

Carte tirée du site Internet : www.iaurif.org/fr/sig/pistecycle/vue1200.html
(Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France)

Qu'est-ce que la circulation douce ?

Une nouvelle politique à Buc doit se rendre compte de cette situation défavorable de la circulation douce. Étant donné le besoin d'agir pour la prévention environnementale, il faut rapidement intervenir. Ailleurs, la circulation douce – à savoir la marche à pied, le vélo, les transports en commun - est déjà bien reconnue comme un des éléments clés pouvant améliorer le cadre de vie urbaine. Elle est aussi reconnue comme le moyen efficace contre la pollution multi-facette (gaz d'échappement dangereux pour le climat et nocifs pour notre santé, nuisances sonores, découpage du paysage et dégradation de zones naturelles, « bouffe surface » par les routes, etc.)

La circulation douce mérite donc plus de considération. Il s'agit de mettre en valeur l'alternative au trafic individuel motorisé en encourageant d'aller à pied, de prendre le vélo, d'utiliser le transport en commun et de développer des systèmes innovateurs pour la voiture comme l'auto-partage (car-sharing). L'idée : inviter à ne plus prendre sa voiture pour la moindre course. Ainsi, la circulation douce permet de restituer la vie urbaine à nos rues communales et d'encourager les échanges culturels et sociaux. - Mais vu les dangers que les piétons et les cyclistes courent actuellement dans Buc, faire changer les habitudes des

automobilistes restera difficile tant que nous ne soyons pas appuyés par une politique de limitation de la circulation automobile – une démarche approuvée par une grande majorité de la population (cf. « Le point » du 18/11/04, pages 38-42). A la circulation douce appartient l'avenir !

Il faut même accorder la priorité à la circulation douce et la développer en priorité dans le respect de notre sécurité, de notre santé, de notre environnement et dans l'esprit d'une ville de Buc où « il fait bon vivre ». Buc nécessite tout spécialement des aménagements pour l'usage du vélo, la marche à pied et le transport public !

Qu'est-ce que le schéma directeur ?

Le dossier présenté ici nous indique comment sortir de la politique simpliste du « tout voiture » qui règne jusqu'à présent dans notre ville. Le document propose une esquisse des bases pour valoriser d'abord le vélo et la marche à pied comme moyens de déplacement les plus économiques et les plus écologiques à Buc. Ce document aborde également les transports en commun et l'auto-partage comme éléments de réflexion sur la circulation douce.

Notre objectif est aussi d'ouvrir le débat pour la réalisation d'un environnement bucois attractif et sécurisé pour l'usage du vélo et pour se déplacer en tant que piéton, et ainsi de contribuer au développement durable.

Après avoir observé les initiatives dans d'autres villes françaises et aussi les réalisations chez nos voisins européens, nous voulons aussi contribuer à mettre Buc à la page au niveau de la circulation douce. Sans aller trop dans les détails du « pourquoi », nous avons mis directement l'accent sur la concrétisation du « comment » intervenir dans notre ville. Il vaut mieux des réalisations concrètes et rapides avec peu d'investissements, sur la base de ce que les citoyens et utilisateurs quotidiens expriment comme besoins, que d'investir des années dans des études théoriques qui ne seront jamais appliquées. Ainsi, nous fournissons ici un catalogue des interventions concrètes et nécessaires.

Nous considérons nos propositions, basées sur les connaissances pratiques, comme première approche pour le schéma intercommunal sur la circulation douce de la Commune du Grand Parc et des riverains de la Bièvre. Ce document est le fruit d'une initiative entièrement bénévole sans but lucratif. Nous serions reconnaissant de chaque remarque et des retours constructifs qui pourraient nous aider à approfondir le sujet.

Les objectifs de nos contributions à un schéma directeur

Les 5 objectifs de notre schéma directeur sont :

1.

identifier les différents besoins pour l'usage du vélo et pour la marche à pied à Buc et aussi discuter quelques préjugés standard évoqués contre le vélo à Buc (pages 5-10)

2.

établir les principes pour aménager Buc comme ville attractive au niveau de la circulation douce (pages 11-13)

3.

esquisser quelques guides de construction, de réalisation et de promotion pour une ville de Buc attractive au niveau de la circulation douce (cf. pages 14-21)

4.

identifier un réseau efficace pour piétons et cyclistes à Buc avec un plan des aménagements nécessaires (cf. pages 22-39) et des démarches rue par rue

5.

documenter en annexe des références utiles (cf. chapitre 7 à partir de la page 43) et surtout les 90 interventions nécessaires sous forme d'un tableau excel intégré.

1.

Identifier les différents besoins de la marche à pied et de l'usage du vélo à Buc

Chacun a déjà observé le paradoxe : lors des week-ends on observe des masses de cyclistes sportifs ou de familles à vélo qui traversent notre ville et nos forêts, mais pendant la semaine on voit peu de vélos dans les rues. Son usage est limité à quelques écoliers et aux gens vraiment courageux qui ne se laissent pas impressionner ni par les bouchons ni par les obstacles et barrières que l'on observe à Buc, ni par les dangers générés par les voitures. Bien que tout le monde connaisse les principaux avantages du vélo, il reste toutefois sous-utilisé du moins en France et notamment à Buc. Pire encore, nous nous permettons une circulation chaotique quotidienne en particulier devant les écoles lors du début et de la fin des classes : les vélos restent rares à Buc, la marche à pied s'est perdue malgré la grande tradition bucoise de la randonnée et des activités de plein air.

Bien des gens se montrent surpris en apercevant qu'il y a des habitants bucois qui prennent la bicyclette pour aller aux gares de Versailles. Ils présumant qu'il n'y a pas de cyclistes qui montent les pentes vers Versailles, et pour eux, le relief à Buc est inapte à l'usage du vélo. Ils ne connaissent pas vraiment le vélo comme moyen de transport. Cependant le vélo et la marche à pied ont des atouts évidents aussi à Buc:

Pour l'usager: rapidité, souplesse, économie, pas de problème d'embouteillages ou de stationnements, exercices physiques gratuitement inclus

Pour la collectivité : pas de pollution ni de bruit, faible consommation d'espace, des aménagements relativement peu coûteux, pas de danger généré par les piétons et les cyclistes pour les autres citoyens, grand gain de convivialité puisque la circulation douce favorise le contact (on peut s'arrêter à tout moment, à tout endroit et faire un brin de causerie...)

Aller à pied et se déplacer à vélo en milieu urbain ont aussi des inconvénients. Mais ils sont souvent surestimés.

1.1 Les besoins des piétons à Buc

Le réseau piéton est utilisé quand les trajets sont directs et quand le fait d'aller à pied est pratique et sécurisé. En gros, quatre impératifs circonscrivent les besoins des piétons en général :

- 1) *des trajets sécurisés*: sur des trottoirs longeant la rue ou sur des trottoirs séparés, dont la couleur est distincte de celle de la voie automobile
- 2) *des trajets directs*: marcher nécessite un effort, et le chemin le plus court est le *chemin direct*. La logique du piéton, c'est d'arriver à sa destination par le chemin le plus court; par conséquent,



Désagréable: les piétons doivent faire ici un détour important

mieux vaut tenir compte de cette logique, et aménager les infrastructures en fonction de cet objectif. Ajouter des passages piétons à des endroits où les gens ont l'habitude de traverser parce que c'est pratique pour eux, et parce que c'est direct (arrêt de bus, accès Intermarché, accès aire de jeux du Parc du château etc.) Une pelouse piétinée ne réclame pas un panneau d'interdiction, mais un sentier aménagé proprement pour "régulariser" le lieu de passage instauré dans la pratique. Ce n'est pas au piéton de faire un effort - il va à pied, c'est déjà un effort, et il ne faut pas lui demander plus.

- 3) *des trajets confortables*, avec un revêtement propre et égal, sans *obstacles* (lampadaires, poubelles, barrières, bacs à fleurs, plate-bandes etc.), avec des passages piétons avec bateaux, éclairés. Et des trajets ni trop bruyants ni trop pollués.
- 4) *des trajets utiles* (ou logiques, menant à des lieux utilisés, et formant un réseau cohérent), vers des lieux du patrimoine aussi (Cœur de Louis Massotte, promenade autour du Fort de Buc.



Le respect de l'ensemble de ces 4 points formera un espace piétonnier attractif à Buc. Il faut aussi tenir compte que l'amplitude d'âge des piétons est autrement plus importante que pour le vélo : elle va de 1 à 99 ans. C'est à dire que parmi les usagers piétons certains sont plus fragiles que les cyclistes : des mouvements imprévisibles des enfants, des capacités réactives réduites chez les vieilles personnes, dont nous devons tenir compte lors de l'aménagement des trajets piétons.

Dans tout aménagement nouveau, il s'agit par conséquent de respecter la logique du piéton: un chemin doit être direct (ce n'est pas la logique de la voiture!), confortable, sur des trottoirs bien dimensionnés, avec une largeur suffisante pour une poussette, des trottoir avec des « bateaux » pour traverser aisément la chaussée. Des trottoirs propres (sans crottes de chien, hélas!) et sans danger, avec des bancs pour la détente et des accès possibles pour les handicapés.



Réfléchir sur la possibilité de distinguer les domaines du piéton (trottoirs, passages piétons) par une autre couleur de bitume ou une surélévation.

Les lieux de vie de Buc doivent être reliés entre eux, depuis la rue du haras jusqu'au stade Dufranne, depuis la Pommeraie jusqu'au Parc du château.

Pour les employés de la zone industrielle, les chemins vers les restaurants et les commerces de Buc méritent d'être bien aménagés ; les employés sur notre commune sont aussi des consommateurs, des clients, qu'il s'agit de respecter. Tant mieux pour tous, s'ils ne sont pas obligés à prendre la voiture à midi !

Pour les randonneurs, il est nécessaire de faire également la jonction entre les réseaux de promenade déjà existants sur le plateau et dans la Ville Nouvelle (Guyancourt) ainsi que des liaisons avec Versailles, Jouy-en-Josas, Les Loges et Toussus-le-Noble.



Un point souvent oublié concerne les « stationnements pour piétons » Ici nous pensons aux sites « de petit repos » qui aident aussi à rendre une ville plus conviviale. On peut par exemple rajouter encore quelques bancs près des arrêts d'autobus ainsi que dans l'aire de jeu du Parc du château. Cette aire est l'unique zone de jeu publique

pour nos petits, et les familles se retrouvent volontiers ; des bancs supplémentaires ainsi que des bancs-tables seraient les bienvenus, de même que 2-3 arbres plantés de sorte qu'ils serviraient de « parasol » en été (donc : plantation au sud de l'aire de jeu). C'est un agréable point de chute pour les piétons.

1.2 Les besoins des cyclistes à Buc

Cinq impératifs circonscrivent les besoins des cyclistes en général :

- 1) des *trajets sécurisés*, sur des bandes cyclables ou des voies séparées, qui signalent clairement à l'automobiliste de se préparer à rencontrer des cyclistes et d'être ainsi prévenu.
- 2) des *trajets directs*, car pédaler nécessite un effort (énergie musculaire), et le chemin le plus court est le chemin direct.
- 3) *trajets confortables*, avec un revêtement propre et égal, un balisage clair, pas d'obstacles (lampadaires, poubelles, barrières etc.).
- 4) des *trajets utiles* (ou logiques, menant à des lieux utilisés, et formant un réseau cohérent) avec continuité dans en effet de réseau.
- 5) des endroits aménagés et sûrs pour garer son vélo devant les écoles, devant les gares, devant les services municipaux et devant les magasins par exemple.



Le respect de l'ensemble de ces 5 points formera un espace cyclable attractif à Buc. Selon le type du cycliste, ces 5 impératifs se déclineront un peu différemment.

En observant les cyclistes non effrayés par les circonstances routières médiocres à Buc, on constate trois types de cyclistes:

a) le vélo quotidien (comme moyen de déplacement) :



Factrice à Buc montant la D 938

- écoliers et élèves allant vers ou en provenance des écoles,
- cyclistes navetteurs allant aux gares (surtout Versailles Chantiers et Petit Jouy),
- déplacements intra-muros (aller à l'école, faire des courses, voir le médecin, aller à la mairie, à la poste, aux installations de sport...),
- vélo comme outil de travail : les facteurs à Buc transportent et distribuent le courrier à l'aide de vélos.

b) le vélo de loisir non sportif

- cyclistes qui se déplacent dans la vallée de la Bièvre (étang de la Geneste),
- familles avec enfants, enfants seuls dans les quartiers.

c) cyclisme sportif

- vélos de course et cyclistes habillés en maillot sportif roulant sur la chaussée, parfois en « essaim », en évitant les pistes et itinéraires cyclables qui freinent leur élan,
- les « vététistes » qui empruntent plutôt les sentiers forestiers.



Du coup, on peut identifier différents niveaux auxquels il faut intervenir dans une politique en faveur du vélo avec des aménagements adéquats sur le plan

- du vélo quotidien déplacement
- du vélo de familial et ludique
- du vélo sportif

1.3 Est-ce que le relief à Buc permet de circuler à vélo ?

À Buc, il y a quelques montées, certes moins agréables à faire à vélo qu'en voiture. Mais chaque montée moins attractive se transforme toujours aussi en descente agréable pour un cycliste en allant dans la direction inverse. Dans la pratique, il s'avère que la plupart des déplacements à vélo se font autour des habitations où le relief est assez homogène comme par exemple dans la vallée de la Bièvre ou dans le Haut-Buc ainsi que le long de la bordure du plateau (axe Guyancourt-La Minière-Buc-Les Loges en Josas). Il y a deux parties de Buc bien distinctes, qui sont équipées toutes les deux d'infrastructures telles centres de sport, commerces, écoles etc. Chaque partie de Buc permet des déplacements indépendants des variations du relief. Dans Buc-Village (en bas) et dans le Haut-Buc, il n'y a pas de problème pour se rendre à l'école, à une pharmacie, à une crèche, à un supermarché. En dernier lieu, il incombe à chaque usager individuellement de décider s'il est disposé et capable de pédaler dans notre ville.

En outre, la technique des vélos a fait des progrès indiscutables au cours des dernières décennies. Une bicyclette d'aujourd'hui est toujours équipée de plusieurs vitesses permettant de monter facilement (quoique parfois lentement) pratiquement toute pente.

N'oublions pas qu'il existe aussi des vélos (comme autrefois) qui rechargent une batterie à la descente ce qui permet de remonter la pente sans effort par la suite ! Toutes les astuces sont permises. L'arrivée du VTT et de la randonnée VTT est le symbole du cyclisme qui nie tout inconvénient du relief.

Pour mieux se laisser convaincre, il suffit de voyager chez nos voisins dans les Alpes. En Suisse on découvre un réseau de pistes cyclables très bien aménagé, même jusqu'au dernier col. Si les Pays-Bas s'étaient vantés comme le paradis du vélo, la Suisse ne reste pas en plan : signalétique, cohérence, continuité et confort du réseau cyclable suisse sont un modèle à suivre. D'ailleurs, la Suisse possède toujours une armée de cyclistes militaires qui met à profit bien des avantages du vélo : rapidité, économie et intelligence stratégique. Le relief de la haute-montagne et les dénivelés ne jouent pas de rôle dissuasif pour le vélo.

1.4 Un sérieux argument contre la circulation douce actuelle à Buc : *le comportement des automobilistes*

Malheureusement nous constatons des obstacles anti-vélos et anti-piétons très importants sur les grands axes de Buc au **niveau de la sécurité**. L'orientation du « tout voiture » a créé des rues à Buc avec excès de vitesse automobile.

Bien des automobilistes ne sont pas encore éduqués à prêter attention aux piétons et aux cyclistes. Il est vrai aussi que la situation actuelle sur la route ne facilite pas non plus cette attention. La vitesse excessive est matériellement encore possible à trop d'endroits dans Buc. L'organisation de l'espace n'est pas en faveur de la circulation douce. La pléthore de panneaux détourne souvent l'attention de l'automobiliste.

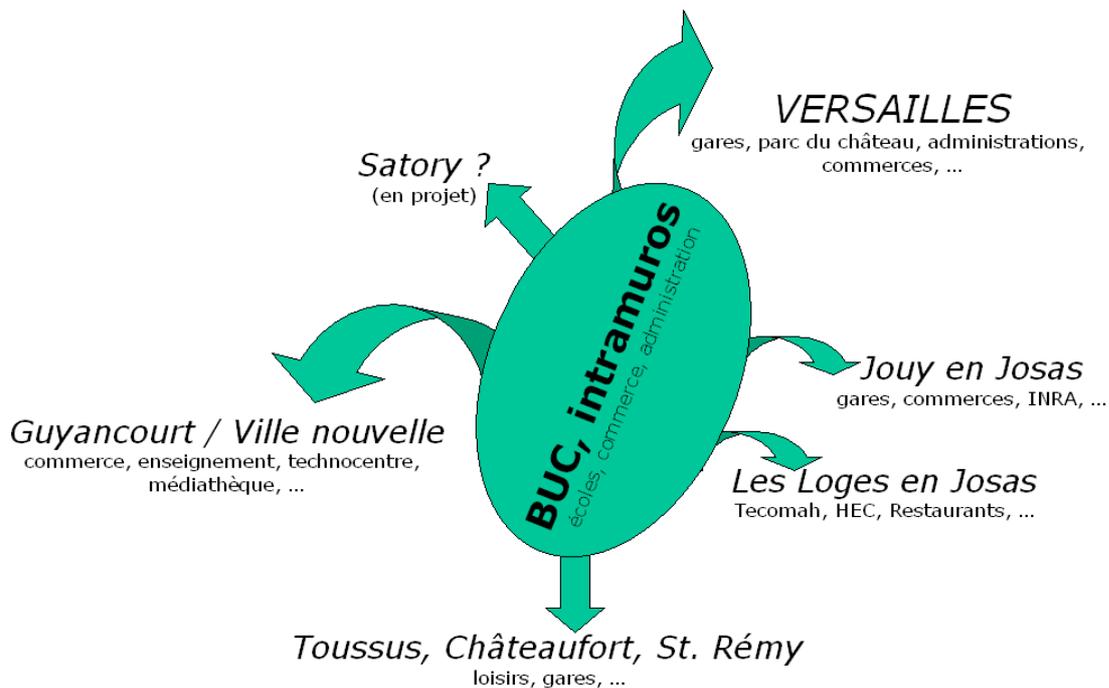


De plus, les réflexes ne sont pas encore intégrés de laisser passer un piéton dès qu'il s'engage sur un passage, ou de respecter les autres partenaire dans une Zone 30 – alors que la disposition législative est là. Mais seule une propagande soutenue et une sensibilisation à tous les niveaux remédiera à cet état d'esprit : fête du vélo, fête de la Zone 30, cours de sensibilisation dans les écoles, séances d'apprentissage pour circuler à vélo sur la route – toute une gamme d'actions peuvent être engagées.

Mais le vrai point problématique pour la circulation douce est cette sécurité insuffisante. L'aménagement matériel de la chaussée est donc une condition indispensable.

1.5 Où vont-ils, ces cyclistes ?

Au niveau du « vélo quotidien » nous avons recensé des déplacements navetteurs vers les gares à Versailles et au Petit Jouy. Aussi les centres d'enseignement (Collège et Lycée FA de Buc) ainsi que les grands sites industriels ou de la recherche font l'objet de déplacements quotidiens (INRA, Technocentre, Tecomah, HEC) entre Buc et les communes voisines. De plus, il y a les centres d'achat différents, la Ville nouvelle de St-Quentin et les administrations officielles (les mairies, poste, préfecture, ...) comme pôles d'attraction à Buc même ou dans



le voisinage.

Les déplacements au niveau du « vélo familial et ludique » et du « vélo touristique » sont plutôt concentrés dans la vallée de la Bièvre et aussi dirigés vers les attractivités du voisinage (parc du château de Versailles, restaurants à Jouy ou dans la ville nouvelle, musées, parcs, promenades, ...). Ce qui compte ce sont de bonnes pistes (lisses) bien entretenues dans un contexte paysager agréable sans trop de dérangements par les motorisés.

Le « vélo sportif » se fait cependant indépendamment d'aménagements spécifiques car souvent leur option est la chaussée.

1.6 Un exemple en détail : la situation du transport de nos écoliers

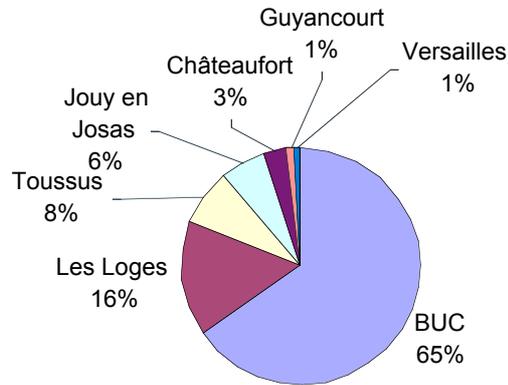
Grâce à un sondage interne au collège Martin-Luther King (MLK) à Buc, menée par Mme Arlette Fastré (AVB), nous pouvons nous faire une idée concernant les déplacements réguliers selon le calendrier scolaire (en dehors de vacances). Les résultats montrent le grand nombre d'élèves qui se déplacent à pied, en bus et à vélo à



Buc intra-muros. Ils montrent aussi le potentiel pour agrandir la part de cette circulation douce en ce qui concerne les déplacements tous modes. D'abord les résultats :

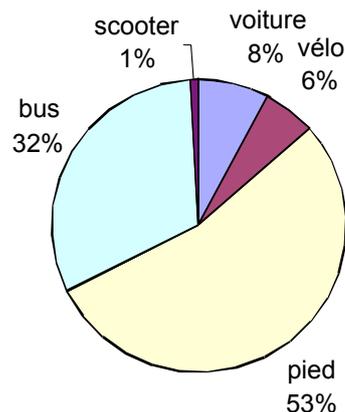
Presque deux tiers des 500 élèves au collège MLK ont répondu à un questionnaire avec carte topographique, en mentionnant le mode de transport utilisé entre leur domicile et l'école et en indiquant leur itinéraire.

D'après ce retour assez remarquable on constate qu'environ un tiers des élèves n'habitent pas à Buc. Ils font la navette entre les communes voisines et l'établissement MLK dans le Haut-Buc



Le mode dominant des déplacements des élèves bucois est la marche à pied (plus de la moitié des réponses). En regardant les cartes avec les parcours des élèves, nous estimons le potentiel pour l'utilisation du vélo pour aller à l'école à un tiers de tous les déplacements (intra-muros).

Presque 10% des déplacements intra-muros se font avec des moyens de transport individuel motorisé (dont la voiture avec environ 9 points). Il est intéressant de voir une fois de plus le grand déséquilibre entre les dépenses pour la circulation à Buc, et le peu de cas fait d'aménagement pour la circulation douce : Prévoir et entretenir la voirie, les parkings, les feux tricolores, etc. pour la circulation motorisée a coûté en 2003 sans doute beaucoup plus que ce qui avait été investi dans la circulation douce qui est pourtant préférée par 90% des élèves qui ont répondu.



Le potentiel de presque 10 % d'élèves habitant à Buc qui sont toujours transportés par un transport individuel motorisé équivaut à environ 100 voitures chaque jour le matin et le soir. Grâce à des mesures d'organisation comme le pédi-bus (cf. la commune de Champigny-sur-Marne) ou des aménagements esquissés plus loin, on pourrait transformer ce trafic nocif interne en circulation douce agréable pour tous.

En regardant les déplacements intra-muros, on constate qu'il y a de vrais centres-émetteurs d'élèves. Il s'agit des résidences comme « Val de Bièvre » et « Toits de Buc », mais aussi des résidences pavillonnaires sur le plateau.

2.

Les principes pour une nouvelle politique bucoise favorisant la circulation douce

L'acceptation et la réussite de la circulation douce dépendent de beaucoup de facteurs. Les facteurs techniques bien pensés, la planification cohérente mais aussi la volonté politique et une promotion convaincante sont indispensables. Voici quelques bases :

- **la sécurité**

Assurer des déplacements sécurisés pour les piétons et les cyclistes, ça doit être notre préoccupation principale. Réduire l'impact et les risques générés par les voitures, supprimer les points noirs d'inconfort et d'insécurité, et intervenir pour une meilleure signalétique en faveur de la circulation douce, au détriment de l'utilisation de la voiture.

- **l'efficacité et l'économie**

Construire moins cher – c'est possible en favorisant la circulation douce qui nécessite plus de bon sens que de mesures constructives coûteuses. Nos propositions veulent tenir compte du besoin de limiter les dépenses à un minimum.

- **la facilité d'usage**

Continuité des itinéraires et repérages aisés. Un vrai réseau, pour piétons et vélos, ne peut être constitué de petits tronçons disparates. Au contraire, ces itinéraires doivent être continus, bien jalonnés et reliés les uns aux autres, quelle que soit la nature des aménagements ou des voies qu'ils empruntent. Nous voulons rester simple et compréhensible pour assurer l'attractivité des alternatives à l'usage de la voiture.

- **la rapidité**

Bien plus que pour les véhicules motorisés, la durée du trajet constitue un critère important pour le piéton et le cycliste. Il faut des itinéraires directs. De plus, pour que la circulation douce et les transports publics puissent constituer une alternative valable à la voiture individuelle, il sera nécessaire de mettre sur un pied d'égalité les conditions de concurrence entre ces modes de déplacement, voire de donner la priorité aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics.

- **la prévention environnementale**

Encourager et promouvoir la circulation douce est aussi un élément du développement durable et de la santé urbaine (cf. La loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, de 1996). Plus que jamais, il nous faut un respect environnemental et une protection du climat. Un marketing actif par notre commune pour la circulation douce sera une condition de base pour une réussite de la ville de Buc en circulation douce.

- **l'engagement clair de la ville de Buc**

De vraies mesures pour la circulation douce sont nécessaires. En concrétisant des éléments de la « Charte de l'environnement de Buc » (de 1998), une « Charte Circulation Douce » pourrait susciter une prise de conscience au niveau de tous les Bucois. Affirmer la volonté de promouvoir la circulation douce en ville par la mise au point d'une charte circulation douce

qui constituera un véritable engagement politique et technique, durable vis-à-vis de la population. La « Charte Circulation Douce » affichera les grandes orientations de la municipalité en matière des piétons, vélo et transports publics, par exemple :

- tenir compte des piétons, des vélos et des transports publics dans la politique des déplacements,
- intégrer la dimension piétons-vélos-transports publics dans tout projet de réaménagement ou d'aménagement d'infrastructure et d'urbanisme, organiser la promotion permanente de la circulation douce,
- offrir aux enfants et aux jeunes la sécurité sur les trajets scolaires,
- affecter aux piétons, au vélo et aux usagers du transport en commun un budget spécifique significatif,
- bâtir et réaliser un plan pluriannuel d'aménagement de réseau pour la circulation douce,
- faciliter et organiser l'accès des piétons et des cyclistes aux emplois du centre-ville,
- assurer la complémentarité de la marche à pied et du vélo avec les autres modes de transport,
- multiplier les dispositifs sûrs de stationnement vélos dans les logements et près des commerces, des services et des équipements,
- assurer la liaison avec les équipements sportifs et culturels, et avec les espaces naturels extérieurs, de mêmes que les liaisons avec les villes voisines,
- prendre en compte le piéton, vélo et le transport public sur les lieux de travail (stationnement, sécurité, confort...),
- former les techniciens à la prise en compte des déplacements piétons, vélos et transports publics.
- faire adhérer les Bucois à ce projet grâce à une municipalité qui communique et dialogue avec les utilisateurs de la circulation douce,
- ne pas manquer les occasions de mettre en avant les nombreux avantages de la circulation douce, à l'occasion du Bulletin municipal, des fêtes, des événements aux écoles.
- etc.



La « Charte Circulation Douce » demeurera ainsi une référence pour tous les projets urbains.

Le vélo et le piéton ainsi le transport en commun doivent être pris en compte partout dans nos projets communaux et intercommunaux. Non seulement par des aménagements pour les déplacements à pied et à bicyclette, mais aussi par des mesures générales comme la modération de la circulation motorisée et un partage de l'espace public plus favorable aux piétons, aux cyclistes et aux transports publics. Il faut organiser partout la cohabitation pacifique entre les différents modes de déplacements. (Pour un modèle de Charte, voir la ville de Créteil et son réseau vélo : <http://www.ville-creteil.fr/vac/vac-ecol-piste.htm>)

Les élus de Buc devraient donc prendre des décisions de principe :

- concrétiser et approuver un schéma directeur concernant la circulation douce en concertation avec les communes voisines contenant des
- objectifs plus concrets liés à ce schéma directeur en fixant le planning et des chiffres clairs par rapport à
 - l'augmentation des **kilomètres parcourus/an** par la marche à pied, le vélo et le transport public
 - la **sécurité de circulation douce qui se renforce** (vision zéro, cf. projet suisse et allemand sous www.fussverkehr.ch/visionzero/charta_f.pdf et www.vcd.org)
 - la **baisse dans le nombre de vols de vélo** (fonction de parkings sécurisés)
 - l'amélioration de la **communication et de la promotion** (publication d'un plan de ville vélo&piéton, fête de la marche à pied et du vélo ; pédaler avec des élus et honorés, ...)
 - le **programme d'intervention** avec par exemple :
 - 2005 = année de mesures de signalétique « réseau piéton&vélo » et de la planification détaillée des mesures constructives
 - 2006 = année de constructions vélo&piéton et de la promotion
 - 2007 = année d'évaluation selon les retours d'expériences, et mise en œuvre d'améliorations

Toute cette démarche municipale vaudra encore plus si elle est accompagnée par la recherche d'aides financières :

Le *conseil régional de l'Île de France* offre des subventions suite au Plan régional des circulations douces (datant de Juin 1997 !).

Le *département des Yvelines* vient également d'adopter dans la délibération du 22 octobre 2004 un programme d'aide qui vise l'aménagement de la circulation douce. (cf. http://www.arenidf.org/transport/pdf/Aides_financieres.pdf et en préparation sous <http://www.cg78.fr/> .



A Paris, on vient d'inaugurer le nouveau couloir Bus&vélo « Mobilien » - symbole pour une nouvelle politique favorisant la circulation douce au détriment de la voiture motorisée



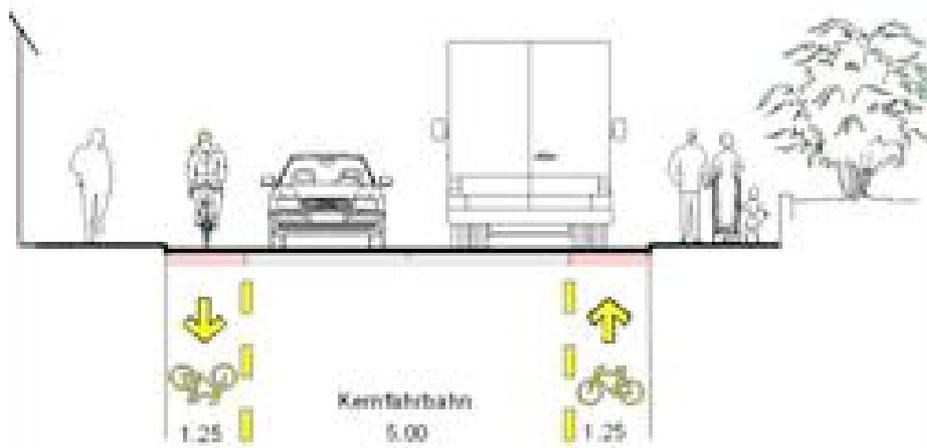
3.

Quelques guides de construction, de réalisation et de promotion

La plupart des exigences des piétons et des cyclistes (cf. esquisse aux chapitres 1 et 2) sont semblables notamment au niveau sécurité, rapidité, utilité, continuité et confort. Nous présentons ici quelques démarches qui aident à répondre à ces préconisations :

• LA CHAUSSEE À VOIE CENTRALE BANALISEE

C'est devenu le type standard de chaussée pour une circulation douce « ChauCiDou », le concept d'une voie centrale banalisée rencontre de plus en plus d'adhérents, et pas seulement en Suisse où les premières expériences ont été faites. L'idée consiste dans une nouvelle répartition de la voirie qui vise à protéger les cyclistes et à augmenter la sécurité routière. Tout cela en réalisant des économies grâce à une signalétique sobre. La chaussée obtient une nouvelle structuration optique des surfaces de circulation. Sans trait au milieu et grâce au marquage des bandes cyclables, l'espace routier sera rétréci favorisant une conduite automobile plus prudente et une allure constante du trafic motorisé.



(tiré de: <http://www.mobilservice.ch/fr/praxis/projekte/bildergalerie.asp?id=53>)

• LÉGALISER LES CONTRESENS POUR LES CYCLISTES

Les rues à sens unique obligent les cyclistes à faire de grands détours ou à passer en infraction. C'est pourquoi il faut une nouvelle disposition qui autorise les cyclistes à emprunter le contresens dans les rues à sens unique, surtout quand elles sont à trafic local faible. - Une signalisation par panneaux aux entrées de rue, et peu de signalisation verticale dans les deux sens suffisent. En entrée de voie à contresens, le cas échéant, il sera bon de renforcer la protection des cyclistes par un îlot séparateur. Les expériences faites surtout aux Pays-Bas, en Suisse et en Allemagne prouvent que ce concept permet même plus de sécurité : cycliste et automobiliste peuvent se regarder en face et la vitesse moyenne (un grand problème des sens uniques) baisse.

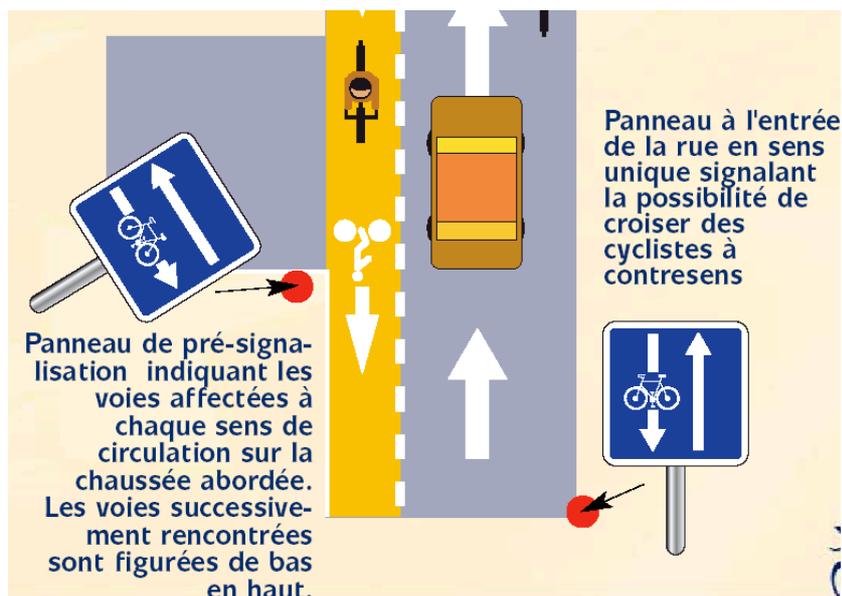


Le panneau existe aussi en France !

B1

Définition : Voie interdite à tout véhicule excepté les cycles.
Placé à l'extrémité d'une voie à double sens dont un sens est réservé aux cyclistes.

A lire : <http://www.fubicy.org/amenagements/contresens/contresens.pdf>, voici un extrait concernant la signalisation :



Le bien-fondé de cette mesure se trouve dans les expériences positives en Belgique, en Allemagne, en Suisse, depuis au moins l'an 2000, au Japon depuis plus de 20 ans!

Depuis que la loi autorise les communes à ouvrir des contresens pour les cyclistes, des cyclistes bruxellois réclament l'ouverture de ceux-ci. Si la plupart des communes flamandes ont ouvert des S.U.L. (Sens Unique Limité), seules quelques communes bruxelloises (Etterbeek, Evere, Auderghem, Jette) ont fait de même. Pire. Des rues ont été mises à sens unique sans concertation avec les cyclistes. Cela les a obligés à faire des détours. Beaucoup de communes traînent des pieds pour appliquer la mesure en inventant différents prétextes dont les plus souvent cités sont :

- le danger : Des études allemandes démontrent que rouler à contresens à vélo est même moins dangereux que rouler à vélo dans le bon sens. Le contresens évite aux cyclistes de faire des détours par des grosses artères plus dangereuses ou polluées. Une bonne signalisation (panneaux et marquages au sol) permet d'informer l'automobiliste. Seuls les automobilistes soutiennent encore que c'est dangereux. Nos décideurs sont-ils des automobilistes invétérés ?

**Sortie d'un
sens unique à
contresens
pour vélo à
Francfort**



- le coût : Ce n'est pas le coût des quelques panneaux à ajouter qui vont grever les budgets communaux. Par contre le coût pour la collectivité généré par le trafic voiture, lui est bien réel pour les finances publiques. En effet, la surcharge du trafic automobile a fait exploser les budgets d'entretien des voiries. Il faut de plus en plus souvent passer pour reboucher les trous ou refaire complètement le revêtement des rues. Le vélo fait faire des économies à la collectivité.

Alors que la mobilité est devenue, au fil des ans, un enjeu majeur de société (qualité de vie, environnement urbain, changements climatiques, convivialité, solidarité, ...), les cyclistes ne comprennent pas les hésitations et les lenteurs des élus à ouvrir les contresens réclamés.

Pour trouver ce rapport: <http://placeovelo.collectifs.net/Masses/Fevr2000.htm>

La fiche technique no. 6, « Les contresens cyclables » traite également de cet aménagement, cf. **CERTU**, adresse dans l'annexe.

■ LES TROTTOIRS EN GÉNÉRAL

Fonctionnalité : Il faut aménager les bords de trottoir abaissés (« bateaux ») pour le confort des poussettes, vélos d'enfant et chaises roulantes (rue du Fort/rue de la Minière).



Confort et sécurité: A certains endroits, faire une continuité de trottoir qui reste surélevé par rapport à la chaussée, ceci a un double effet : le piéton est protégé car ce n'est pas lui qui traverse la rue, mais l'inverse, la voiture traverse le domaine du piéton ; et la voiture doit ralentir pour « traverser » le trottoir, le trottoir a un effet « plateau ». A première vue, quatre endroits se prêtent à cet aménagement à Buc :

- devant l'école Louis Clément, l'entrée du parking Clément/entrée

Centre de loisirs :

la sortie de ce parking de l'autre côté, près de Calmette, a été refaite, il est très confortable pour les piétons, et malgré l'absence de marquage au sol, le piéton n'a pas de problème pour se faire respecter : ce qui prouve que l'absence de marquage n'est pas toujours équivalent d'absence de sécurité, c'est à voir au cas par cas.

- entrée du parking de l'école Louis Blériot :

continuer en hauteur le trottoir qui formera une continuité avec l'arrêt de bus. Rétrécir la sortie du parking, Les deux zones raturées de chaque côté ne servent à rien, il y a toujours du stationnement abusif. Mieux vaut avancer la bordure de la pelouse pour protéger l'espace piéton. Remblayer la transition chaussée –arrêt de bus – trottoir pour améliorer la sécurité et le confort des utilisateurs du bus en direction de Calmette.



- Collin Mamet, entrée de la résidence Haut-Pré :

remplacer les plates-bandes qui sont un vrai obstacle pour le confort du piéton, par la continuité du trottoir qui reste surélevé. On peut garder le reste de la plate-bande qui rentre dans la résidence pour prévenir le stationnement abusif des voitures. Par ailleurs, cette résidence est limitée à 30 km/h, un plateau à l'entrée permettra de respecter cette limitation de vitesse...

- Chemin de la Geneste, entrée de la résidence Haut-Pré :

pour le confort du piéton, enlever les barrières et assurer la continuité du trottoir qui reste surélevé. On peut garder le reste de la plate-bande qui rentre dans la résidence pour prévenir le stationnement abusif des voitures. Par ailleurs, comme mentionné ci-dessus, cette résidence est limitée à 30 km/h, un plateau à l'entrée permettra de respecter cette limitation de vitesse...

Propreté: On déplore toujours l'absence de courtoisie de certains propriétaires de chien. A Paris, une crotte sur le trottoir coûte 20 euros (à vérifier)

▪ CHICANES / PLANTATIONS / BACS A FLEURS

La vitesse des voitures peut être jugulée par des aménagements faisant « obstacle » au bon sens du terme. Voilà l'exemple aux Loges en Josas (rue de la Garenne) d'une solution efficace en faveur des cyclistes au détriment de la vitesse des voitures motorisées. Piétons et cyclistes sont protégés, la voiture est freinée, la priorité est clairement signalée.

Mais l'aménagement en dur n'est pas sans risque pour le vélo en cas de chute ; l'esthétique urbaine souffre un peu également.

Les bacs à fleurs ont le grand avantage de freiner la circulation automobile, mais selon leur utilisation, ils ont aussi des désavantages pour la circulation douce :

- cyclistes et piétons ont une moins bonne visibilité



- les bacs obligent les cyclistes à dévier de leur trajectoire pour contourner l'obstacle, ce qui les rend vulnérables vis-à-vis de la voiture
- les bacs sont parfois posés à cheval sur la chaussée et le trottoir, ce qui a pour effet de rétrécir l'espace piéton.

L'utilisation des bacs à fleurs doit donc être bien pensée. - Si des bacs à fleurs sont utilisés, ils doivent être moins hauts pour favoriser la visibilité de tous les usagers de la rue, et ils doivent être posés de telle sorte que le vélo puisse circuler entre le trottoir et les bacs à fleurs, tout en restant sur une trajectoire droite et protégée.

▪ ROMPRE AVEC LA TECHNOCRATIE CÔUTEUSE

Outre les traditionnels trottoirs, pistes et bandes cyclables, il existe une multitude de solutions et de mesures permettant d'améliorer la cohérence et la continuité du réseau de la circulation douce, qui peuvent notamment être appliquées pour relier des communes :

- mixité bus/vélo - mixité piétons/cyclistes (rues piétonnes, trottoirs)
- circulation sur les voies de desserte (facilitée par la mise en place de Zones 30)
- sens uniques ouverts aux vélos à contresens
- rues barrées / impasses qui sont franchissables par les cyclistes
- traversées d'espaces privés (problématique des résidences/co-propriétés à Buc)
- traversées de parcs et jardins publics pour le vélo familial (parc du château de Buc)
- rampes sur escaliers (bon exemple accès Intermarché du côté ave Guynemer)
- sas et bandes d'arrêt avancées pour les vélos
- jalonnement général, et guidage vers des rues calmes
- stationnement pour les vélos
- guide de l'utilisateur vélo et cartes des itinéraires cyclables

Il ne suffit pas de mettre ça et là des éléments en faveur des piétons, des vélos, du transport en commun. La mise en oeuvre d'une politique globale des déplacements à Buc est indispensable. L'objectif fondamental de toute politique de promotion de la circulation douce doit impérativement être la constitution d'un réseau continu, couvrant la totalité de la ville de Buc et assurant les liaisons avec ses communes voisines.



▪ COUSSINS AU LIEU DE RALENTISSEURS, ZONES 30 !

Buc n'a pas de véritable « Zone 30 ». Ce que nous pouvons observer devant les écoles de la rue Collin Mamet est une rue avec réduction de vitesse et quelques signalétiques parfois contradictoires ou inachevées :

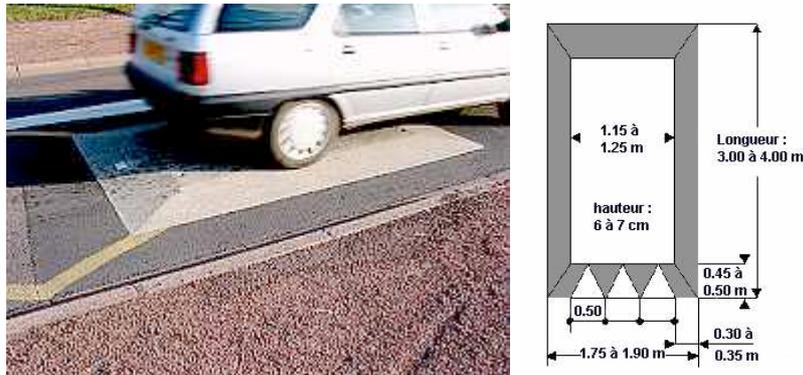
- trait central sur la chaussée (élément accélérateur)
- séparation des utilisateurs de la rue par des barrières, ce qui est en parfaite contradiction avec l'esprit de la « Zone 30 »
- trottoirs trop étroits pour le flux importants de piétons, notamment d'élèves aux heures de pointe (entrée et sortie d'école)

- ralentisseurs gênant la circulation douce et créant des confusions au niveau de la traversée piétonne (selon notre observation, le passage piéton traditionnel est mieux respecté par l'automobiliste et donne plus de sécurité aux piétons). - Une version plus adaptée pour ralentir la voiture est le « coussin berlinois » détaillé ci-dessous
- problèmes hydrauliques / d'écoulement des eaux de précipitation.

Le coussin berlinois

Le texte suivant et les graphiques sont issus du site internet français très recommander : www.roanne7.net

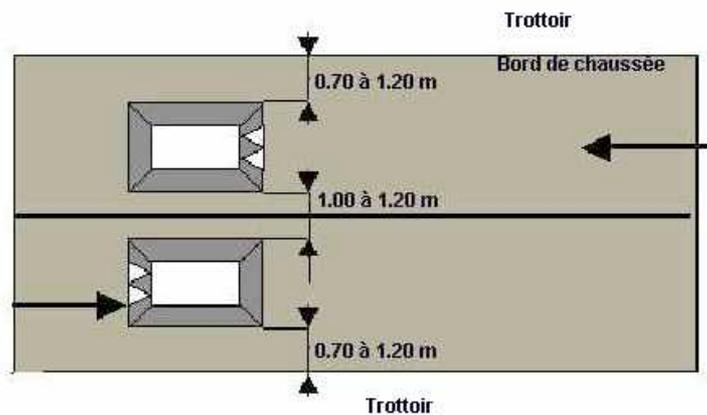
La ville de Berlin, en Allemagne, qui a classé 70% de ses voies en Zone 30 (zone de vitesse limitée à 30 km/h) est à l'origine d'une innovation très **utilisée dans certaines villes françaises comme Lyon** : « le coussin » dit berlinois. Nous le trouvons également aux Loges en Josas, dans la rue de Midori.



C'est un dispositif en surélévation mais à la différence des ralentisseurs, il ne recouvre qu'une partie de la chaussée.

Il offre des qualités particulières :

- ▶ de par sa configuration, il n'inciterait pas le conducteur à reprendre de la vitesse après son franchissement et réduirait les nuisances sonores par rapport au dos d'âne.
- ▶ le cycliste n'est pas gêné dans son cheminement puisque la chaussée latérale est libre d'obstacle.
- ▶ l'autobus, de par son empattement plus large, le franchit très facilement.



(source : www.roanne7.net/article.php3?id_article=84)

■ QUATRE TYPES D'AMENAGEMENTS POUR CYCLISTES

Selon les endroits, nous sommes en faveur de stratégies différentes pour l'aménagement et la réalisation d'un réseau piétons&vélos.

1 - Dans les zones à vitesse réduite (30 km/h ou moins) et se situant surtout aux centres urbains, il faudrait aménager les chaussées selon le principe de mixité. C'est-à-dire les utilisateurs de la route se partagent l'espace de la voirie.

2 - Le concept de la « Kernfahrbahn », c'est-à-dire une chaussée à voie centrale banalisée, qui accorde de la place au cycliste sur une voie où la place pour des bandes cyclables classiques manquent. La bande de roulement voiture est ainsi réduite. Il reste possible d'ajouter des éléments particuliers de signalétique en faveur des piétons (passages/traversées/marquages horizontaux) et des vélos (bandes, couleurs).

3 - Sur les routes avec plus de circulation et une vitesse au-delà de 30 à 45 km/h, il faut prévoir au moins des bandes cyclables peintes.

4 - Dans les lieux encore plus dangereux à cause des vitesses plus élevées, il faut prévoir des pistes cyclables et trottoirs vraiment séparés de la route. A Buc, c'est surtout la départementale D 938 qu'il faut équiper ainsi.

En ce qui concerne les couleurs de la signalétique pour pistes/bandes cyclables il faut tenir compte d'objectifs différents :

- pour le marquage du couloir vélo, c'est bien d'avoir une couleur continue par exemple rouge qui est déjà utilisée dans beaucoup d'autres villes et pays européens, ainsi le motorisé sera bien averti de partager la chaussée.
- pour le marquage d'éléments séparateurs comme le trait continu ou pointillé entre la voie pour motorisés et celle des cyclistes, il faut des couleurs encore plus visibles. Le vert ne suffit pas, il faudrait plutôt des couleurs avertissant comme l'ocre lumineux (cf. signalétique en Suisse).



Le tableau suivant a été rédigé essentiellement à l'aide de "L'argumentaire pour le vélo en ville" de juin 1997 édité par la **FUBICY** sous la direction de Frédéric HERAN, et à l'aide des 7 fiches techniques gratuites élaborées et éditées par le **CERTU** (service d'études du ministère des transports en collaboration avec le club des villes cyclables). Adresses cf. 7. Annexes

Mixité et/ou séparation

	La piste cyclable (des années 70)	La bande cyclable (des années 80)	La rue mixte à trafic auto réduit (des années 90)
Principes	séparer les trafics pour améliorer la sécurité	éviter une trop grande séparation des trafics pour rendre la sécurité plus homogène, analogie avec couloirs-bus/deux-roues	modérer la vitesse et le volume du trafic automobile pour une meilleure sécurité de tous les usagers vulnérables
Moyens			les Zones 30, les boucles de desserte, les by-pass pour cyclistes, les minis giratoires, la réduction du stationnement auto pour les employés, l'amélioration de la desserte en transports collectifs
Avantages	bonne sécurité le long de la piste	sécurité correcte le long de l'aménagement bonne insertion aux carrefours modération de la vitesse des véhicules peu coûteux peu	sécurité de tous les usagers vulnérables, réduction des nuisances de l'automobile peu coûteuse, réhabilitation de la rue comme espace de vie des habitants, amélioration de l'efficacité des transports collectifs

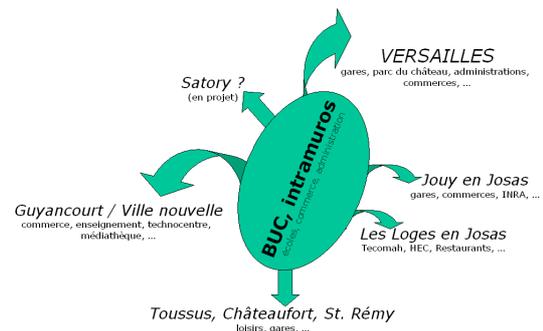
suite		consommateur d'espace	
	La piste cyclable (des années 70)	La bande cyclable (des années 80)	La rue mixte à trafic auto réduit (des années 90)
Inconvénients	- danger aux carrefours - assez coûteux - exige beaucoup d'espace	ne modère pas le trafic automobile	
Domaine actuel de validité	- le long des grandes voies de circulation - en l'absence de nombreuses intersections - quand on dispose de place	le long des avenues et boulevards	dans les rues de desserte des quartiers
Coûts	la solution la plus chère	moins chère que les pistes cyclables	la solution la plus économique
Résumé	application très limitée en ville	application aux relations de transit entre quartiers	application au sein des quartiers

4. Un réseau « piétons & vélos » pour Buc

Nous structurons d'abord le réseau de **VéloBuc** (**une abréviation qui signifie « piétons & vélos à Buc ») avec ses grands axes (chapitre 4.1). Ensuite nous présentons nos propositions en détail pour réaliser d'ici à 2006 une ville de Buc digne de la devise « bien vivre à Buc » (chapitre 4.2). Dans ce but, nous passons, rue par rue, à travers notre ville. Les mesures se retrouvent dans des tableaux de synthèse à la fin du dossier (cf. 7.2 dans l'annexe) triées selon l'urgence de leur réalisation. Ces tableaux existent également sous forme d'un fichier qui permet le tri selon les coûts de réalisation, selon le type d'intervention et selon d'autres critères pratiques.

4.1 Les grands axes « VéloBuc »

Les grands axes de la circulation vélo à Buc s'orientent sur les besoins de déplacements différents. Les axes se recoupent avec les besoins des piétons. Pendant que les orientations Est-Ouest (a) et Nord-Sud (c) serviront plutôt aux déplacements rapides vers les communes voisines (dont celles avec gares), les axes et parcours (b) et (c) sont destinés à des déplacements de courtes distances ; il s'agit de trajets utiles au quotidien, ou de distraction et de loisir. Néanmoins, il y a bien sûr des possibilités multiples de relier ces grands axes selon les besoins de chaque cycliste.



En partant des besoins identifiés au chapitre 1, voici 4 axes structurant l'usage du vélo à Buc :

- a) **Nord-Sud : Versailles – Buc – Toussus**
- b) **Est-Ouest quotidien : Bordure du plateau**
(...Guyancourt – La Minière – Informations – Les Loges en Josas...)
- c) **Buc intra-muros**
- d) **Est-Ouest : Vallée de la Bièvre** (...étang Epi d'or – étang de la Geneste – Arcades – Jouy en Josas ...)

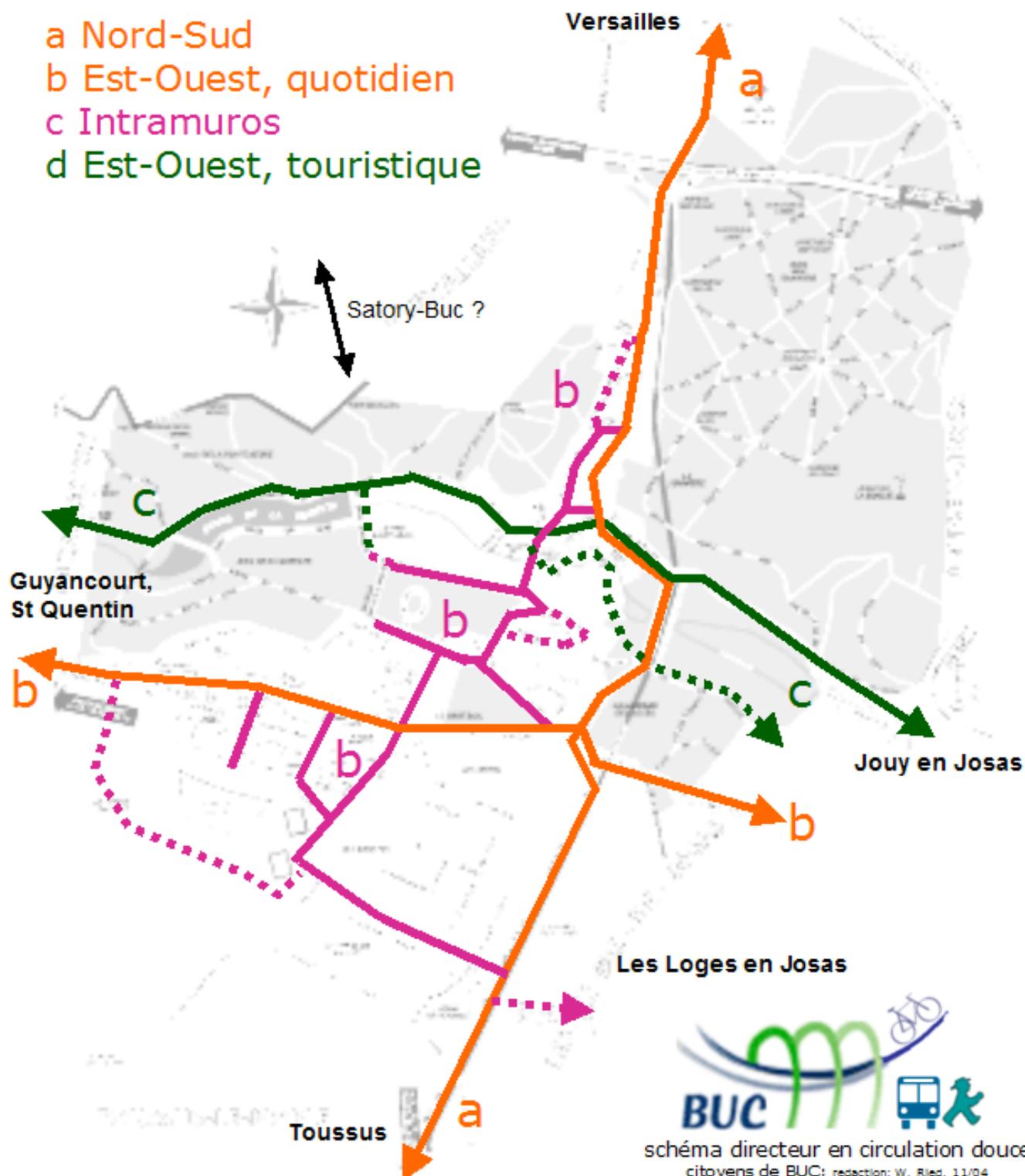
En dehors de ces routes et sentiers, il n'est pas nécessaire d'investir pour améliorer la situation du vélo car les trajets risquent de ne pas correspondre à un réel besoin (par ex. l'avenue Charles Quatremare est redondant, si la rue de la Minière est correctement aménagée pour les vélos).

Il faut cependant pour chacun de ces axes des indications de chemin avec panneau informant sur la direction et le kilométrage (cf. chapitre 3). L'ARENE propose ici le « jalonnement » pour le cyclisme (<http://www.areneidf.org/transport/pdf/Jalonnement.pdf>)

VéloBUC – Le réseau cyclable

Grands axes et réseau intramuros

- a Nord-Sud
- b Est-Ouest, quotidien
- c Intramuros
- d Est-Ouest, touristique



4.2 Les types d'intervention et d'aménagement

Dans ce chapitre, nous présentons le plan pour les interventions à réaliser. Toutes les interventions proposées sont représentées en mentionnant une priorité, une date de réalisation souhaitée et – là où c'était possible - une première estimation approximative des coûts de réalisation. Chaque proposition est reprise dans un tableau correspondant en annexe.

En principe nous avons structuré les mesures selon trois types d'intervention :

- Les mesures de construction
- Les mesures de signalétique et d'une répartition de l'espace de la chaussée
- Les mesures d'organisation et de négociation ; autres éléments de la circulation douce



Quant à une mesure de construction, il s'agit de vraies actions d'aménagement constructives dans nos rues avec par exemple la mise en place de pistes cyclables (donc principe de séparation), la transformation de carrefours, de modification de chapeaux gendarmes, d'installation de rampes pour piétons avec poussette/fauteuil roulant, etc.

Ce type d'intervention est le plus coûteux mais techniquement et au niveau organisation moins compliqué que les autres. Cependant, il faut ici plus de planification avec le risque de compromettre la hiérarchisation des priorités en fonction du danger rencontré sur nos routes actuellement.

Sous la rubrique mesures de signalétique et d'une répartition de l'espace de la chaussée, on



vise à revoir la répartition de l'espace routier en désignant une nouvelle signalétique horizontale sur l'asphalte avec panneaux. Il s'agit de nouveaux passages piétons, d'éléments structurant l'optique de la voirie comme par exemple des bandes damiers, des bandes cyclables ou une chaussée à voie centrale banalisée (« chaucidou »). Ceci dans la logique de bannir ou supprimer tout élément accélérateur de la vitesse automobile pour augmenter la sécurité des piétons et des cyclistes. – Ici on profitera des panneaux indiquant des espaces pour vélo : ouverture de sens uniques en contre-sens pour vélo, espace de démarrage prioritaire pour les vélos devant les feux tricolores.

Dans la catégorie des mesures d'organisation et de négociation, le défi est d'arriver avec des partenaires à un accord qui aide à l'usage du vélo dans notre ville. Il s'agit surtout de contrats qu'il faut passer avec les communes voisines concernant les liaisons inter-communales pour piétons & vélos (trottoirs, bandes / pistes cyclables). Il y a aussi un besoin pour négocier avec certaines copropriétés (Hauts de Buc, Haut-Pré) des accords de passage pour piétons et vélos bucois.



4.3 Trois approches au niveau global de la circulation à Buc :

4.3.1 Concept de zonage à vitesse réduite (Zones 30 / zones résidentielles et ludiques / zones piétonnes) C218H

Les Zones 30 sont devenues un concept dans toute l'Europe pour répondre à une motorisation croissante et menaçante pour la vie urbaine locale. Ainsi on trouve même des places à grand trafic soumises au concept « Zone 30 » comme par exemple la Place Vendôme à Paris ou la place du Marché à Versailles. Ceux qui ont déjà circulé à ces endroits soit en voiture, soit en circulation douce, ont constaté qu'il n'y a plus de séparation entre les différents participants de la circulation : trottoirs et couloirs pour les motorisés sont supprimés. Il ne reste qu'une chaussée banalisée avec un peu de signalétique peinte au sol.

Ainsi nous pouvons conclure que Buc n'a pas encore de « Zone 30 » dans ce sens. Il y a des résidences avec une signalétique aux entrées indiquant une limitation de la vitesse. Il y a aussi un petit tronçon de rue juste à la hauteur de trois écoles (rue Collin Marnet) avec réduction de vitesse et une signalétique par panneau affichant « Zone 30 ». Cependant, la transformation adéquate de cet espace urbain manque. Au contraire, la fixation de barrières sur les trottoirs déjà très étroits, et la peinture d'un trait central continu sur la voirie contribuent à aggraver la situation de séparation des participants de la circulation. Le résultat est la confusion:



- traverser la rue à n'importe quel endroit est trop risqué
- la vitesse des voitures reste élevée
- les parents des écoliers réclament des passages supplémentaires qui compromettent le concept Zone 30
- les cyclistes se sentent mal à l'aise dans les couloirs monopolisés par le trafic motorisé, et sont gênés par les ralentisseurs élevés
- à d'autres endroits de la ville, des aménagements de ce concept Zone 30 sont partiellement existants, mais on cherche en vain une signalisation « Zone 30 » (Buc-Village, rue des Frères Robin, au niveau de la Mairie et du Centre culturel / place de la République ; devant le complexe scolaire Louis-Clément ; près des zones résidentielles comme par exemple la rue Pasteur, Calmette, ...)

Du coup, il y a certainement encore un grand potentiel pour notre ville à améliorer les conditions de vie urbaine dans le contexte de zonages. Pour la circulation douce, il faut approfondir les aspects suivants sur un autre plan de la ville, plus détaillé :

- les zones à priorité piétonne / rue (sémi-) piétonne (par exemple le rond-point devant le Château / G20 avec une belle place avec café pour recréer l'ambiance de convivialité d'autrefois ...)
- les zones résidentielles et ludiques (vitesse maximale : rouler au pas = 7 km/h)
- des Zones 30 dans un concept cohérent avec continuité et une signalétique pertinente (« Zone 30 » signifie 30km/h = *vitesse maximale* et pas *vitesse minimale ou approximative*)

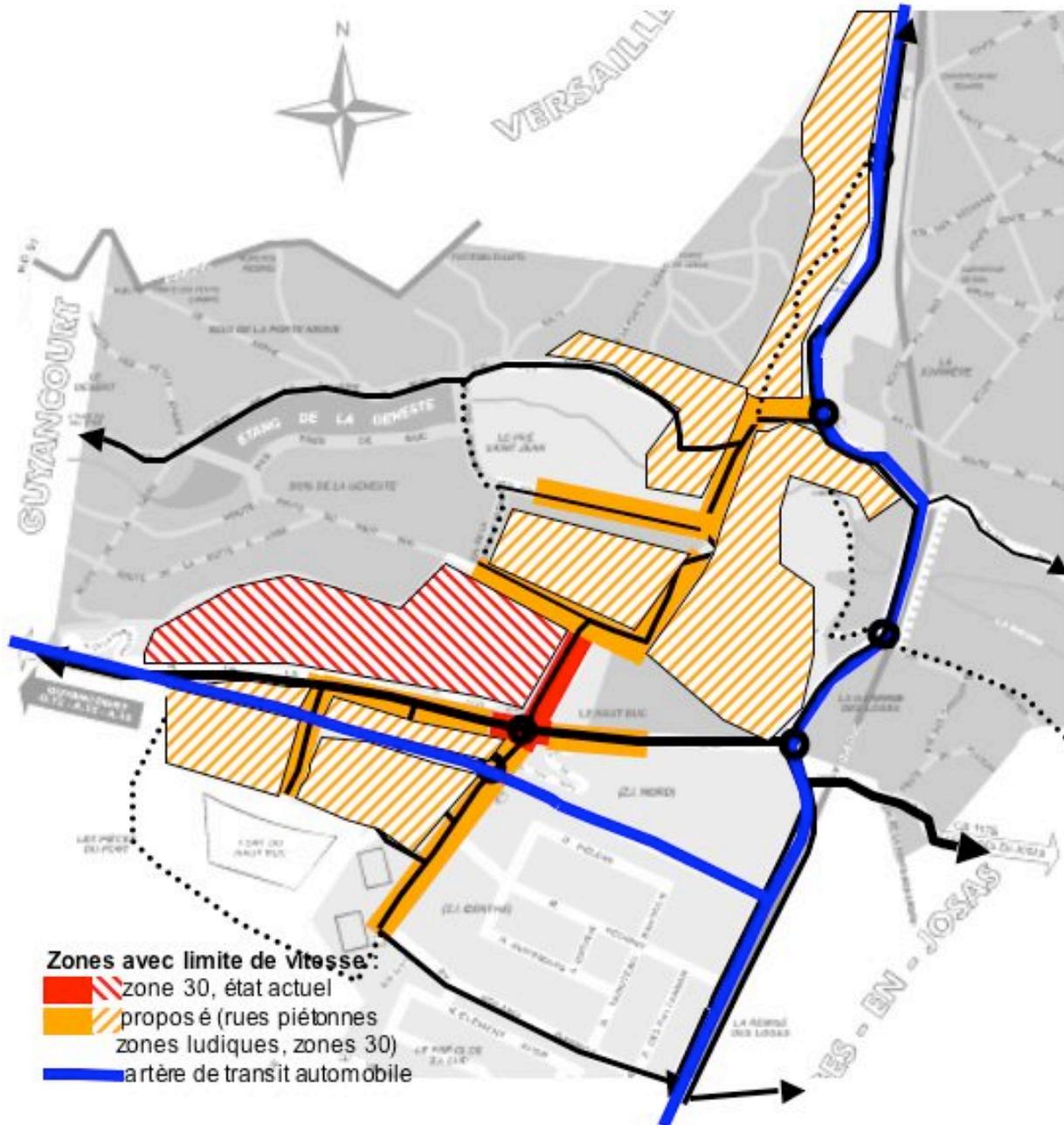


Circulation douce zones à vitesse réduite et grandes artères



Velo BUC marche !

schéma directeur en circulation douce
citoyens de BUC; rédaction: W. Ried, 11/04



4.3.2 Guider le trafic motorisé en épargnant les zones fragiles S219H

Après avoir regardé le potentiel de développer des zones à vitesse réduite à Buc, on arrive à la conclusion qu'il faut revoir les itinéraires des motorisés dans notre ville. Le transit à travers les zones urbaines vitales (résidentielles ou publics comme notamment les centres d'enseignement) doit être évité.

Ainsi, le trafic motorisé de transit sera confiné sur peu de routes où il gêne moins la vie locale. Le ****Informations et Buc-Village** deviennent ainsi plus attractifs si les motorisés restent surtout sur les grandes artères :

- la départementale D 938 - rue Louis Blériot (axe Nord-Sud)
- l'avenue Charles Quatremare – avenue Guynemer (axe Est-Ouest)

En contre-partie, ce transit doit être rigoureusement réglementé et limité : vitesse jugulée, interdiction aux camions (au moins la nuit), aménagements pour dissuader de passer par Buc, notamment pour épargner la rue Louis Blériot.

Sur toutes les autres rues, il faut intervenir pour éviter le transit en les aménageant selon les zones décrites sous 4.3.1, et en installant une signalétique cohérente et rigoureuse avec aussi des aménagements anti-motorisés (par ex. coussin berlinois auxquels échappe le transport public).

Voici quelques endroits où cette stratégie anti-transit nécessite rapidement une réalisation concrète :

- **Rue du Fort de Buc** (supprimer son utilisation comme raccourci ou « voie express » pour aller via la rue de la Minière vers la départementale D 938, par le giratoire Jean Casale, soit par Buc-Village et la rue Huguier)
- **Giratoire** Quatremare- Guynemer – Morane Saulnier : barrer par signalétique verticale et horizontale le passage de voiture qui prennent comme raccourci / « voie express » la rue Collin Marnet pour traverser le Haut-Buc et descendre au Buc-Village pour rejoindre la départementale au niveau de la rue Huguier.
- **Rue de la Minière** (interdiction totale de passer par ici sauf pour riverains et utilisateurs du complexe scolaire et du centre de loisirs Louis Clément)

4.3.3 La conception des raccourcis pour piétons&vélos à Buc

Buc jouit d'une situation particulière comme ville de villégiature avec des zones résidentielles et de grands espaces verts. C'est digne d'une ville faisant partie de la communauté dite du « Grand Parc ».

Au niveau des besoins des piétons et cyclistes, cette situation est également prometteuse. Cependant beaucoup de chemins techniquement praticables sont officiellement réservés aux habitants des co-propriétés respectives. Le passage de piétons ou cyclistes « étrangers » n'est souvent pas autorisé, bien que ce soit très sécurisant pour eux d'y passer (surtout pour les écoliers).



Il faut donc une démarche particulière qui vise à négocier des accords avec les co-propriétés en vue d'ouvrir quelques passages en circulation douce à travers les résidences privées. En échange de ce droit de passage, la ville pourrait s'engager dans le domaine de la maintenance (par exemple : ramasser les feuilles mortes en automne ou d'autres nettoyages).



Les résidences avec lesquelles il serait utile de négocier pour modifier le droit de passage sont surtout :

- « **Haut-Pré** » avec son chemin aux écoles et comme terrain ludique/ aire d'apprentissage du vélo pour les petits (par exemple : rouvrir le chemin en face du complexe scolaire)

Louis-Clément serait un raccourci intéressant et utile qui rendrait attractif la marche à pied, d'autant plus si la rue de la Minière était aménagée en « rue résidentielle »).

- « **Hauts-de - Buc** » avec une montée de Buc-Village vers le Haut-Buc beaucoup moins raide que la rue officielle (Louis Massotte) ; il faudrait uniquement aménager légèrement la barrière en bas de la résidence, dans le virage épingle à cheveu.
- « **Le parc du Foyer éducatif de Buc** » pour ouvrir le passage entre la rue de l'égalité vers la Poste, la crèche, les commerces et le marché.
- « **Le parc du Château** » pour permettre la promenade agréable depuis le rond-point Casale (arrêt de Bus) à travers le parc vers les différentes sorties. Et dans le sens inverse, créer un passage interurbain digne du concept de la commune du Grand Parc. – De plus, il faudrait ouvrir le parc du château au vélo familial en modifiant l'actuelle interdiction totale pour les cyclistes. C'est la desserte pour l'aire de jeux, l'aire de sport, l'école de musique et la maison des associations ainsi qu'un raccourci sécurisé depuis tout le secteur sud de la rue de la Minière vers les commerces de « Jolie Ferme ».

4.4 Les aménagements dans une optique « rue par rue »

Rue de La Minière

Fonction :

- Rue d'accès aux résidences (Calmette, Buccollines, Haut-Pré, Hameau du Breuil, La Pommeraie) et au complexe scolaire Louis Clément (école primaire, école maternelle, centre de loisirs).
- Rue de transit pour
 - voitures transit en provenance de Guyancourt, coupant par la rue du Fort de Buc
 - vélos (axe Guyancourt-Buc-Les Loges)

Problèmes :

- Excès de vitesse par suite d'une ligne droite de la chaussée, d'une uniformité et d'une signalétique dissuasive absente entre la La Minière et Buc
- Sortie/Entrée Ouest pour piétons&vélos non sécurisées (absence de signalétique efficace avertissant les motorisés ; absence de marquage au sol)
- Répartition de la voirie uniquement en faveur des voitures (absence d'aménagement suffisant pour piétons et cyclistes)
- Signalétique à revoir (accentuer la fonction pour piétons et cyclistes)
- Trottoirs étroits ou abandonnés – non convivial pour piétons



Interventions nécessaires :

- Aménagement de la rue entière avec signalétique du type « Chaussée à voie centrale banalisée » (= *Kernfahrbahn* une voirie concentrée sans trait au milieu, cf. site Internet suisse : www.kernfahrbahn.ch) et révision des sorties de résidence (visibilité / rétrécissements nécessaires, faire avancer les trottoirs), **S295M**
- Etendre la Zone 30 pour inclure l'espace scolaire et faire la jonction avec la résidence Haut-Pré qui est déjà limitée à 30 km/h. Dans la pratique, toute la rue de la Minière depuis La Pommeraie jusqu'au portillon d'entrée au parc du Château devrait être limitée à 30 km/h avec des marquages perpendiculaires (modèle d'échiquier), **S294H**
- Rompre l'uniformité de la chaussée et réduire la vitesse selon les tronçons suivants :
 - 1 *entre Pommeraie et Rue du Fort de Buc* : des bacs à fleurs laissant la place à une bande cyclable entre bacs et trottoir, et signalétique comme rue réservée aux riverains (sauf cyclistes) **S292B**
 - 2 *au niveau des écoles* : stationnements ajoutés pour voitures (dépose minute) réhabiliter le trottoir entre l'école et le rond-point Collin Mamet **S291H**
 - 3 *Rond-point Minière-Collin Mamet* : clarifier les contradictions « feux versus rond point » soit en supprimant les feux, soit en mettant les feux des piétons au mode clignotant (au lieu du rouge) comme pour les voitures (au besoin, les enfants peuvent appuyer sur le bouton et faire passer le feu des voitures au rouge) Si on appuie pas, le piéton garde quand-même le droit et la priorité pour traverser) **C290H**

- 4 de l'entrée du parc (portillon face à la zone industrielle) jusqu'au rond-point Casale/Minière : des bacs à fleurs laissant la place à une bande cyclable entre bacs et trottoir **C298B**
- 5 Ecole Louis Clément et Rue du Fort / entrée Haut-Pré : nouveaux passages piétons mais compte tenu de la Zone 30 étendue : passage horizontal sous forme de damier (cf. photo) sans autres panneaux, conforme aux dispositions de la Zone 30 **S106H**
- 6 entrée du parc du château (2^e portillon, face aux Toits de Buc) : aménagement en étendant la Zone 30 avec passages horizontaux sous forme de damier (cf. photo). La sortie du parc du Château n'est pas sécurisée actuellement du côté de la rue de la Minière en direction de la copropriété des Toits de Buc alors qu'elle est très empruntée **S107H**
- après avoir réussi à réduire sensiblement la vitesse des voitures, enlever les feux au rond-point Minière / Collin Mamet pour éviter les contradictions et situations dangereuses et pour ne pas compromettre la priorité des piétons **C131H**
 - aménager l'entrée/sortie des piétons & vélos depuis la rue de la Minière vers l'avenue Quatremare ; aménager une nouvelle sortie/entrée sécurisée et attractive pour les piétons, cyclistes et transport public (solution avec rond point) **C132M**

Passage souterrain Allée Louis Clément (entre école Louis-Clément / Rue de la Minière – Rue Pasteur)

Fonction :

- Passage important pour piétons entre les résidences (Pasteur / Villereine) et les écoles / centre ville. Beaucoup de petits enfants accompagnés et piétons avec poussettes l'empruntent. Aussi beaucoup de vélos y passent. Il s'agit d'un des plus importants raccourcis à Buc pour piétons & vélos à Buc. C'est également un espace ludique des enfants.



Problèmes :

- Officiellement, interdiction pour le passage de deux-roues (ignoré par les cyclistes qui préfèrent passer par ce raccourci sans risque → à légaliser !)
- Présence de plusieurs chicane anti-motos embêtant aussi les cyclistes (surtout avec remorque) et piétons avec poussette ou landau.
- Risque de passage de deux-roues motorisés si on lève l'interdit
- Marches de dalles vers la Villereine, trous et déformation dans la chaussée et les trottoirs



Interventions nécessaires :

- Partager le passage entre piétons et cyclistes en créant un couloir dédié à chacun de ces deux partenaires de la circulation douce **S108M**
- Modifier les chicanes de façon que le passage reste peu attractif aux motocyclistes mais plus attractif et plus sécurisé pour les cyclistes (car cette allée Louis Clément est un raccourci important) **C209H**
- Intégrer la ruelle du centre de loisirs Louis-Clément comme piste cyclable (ouvrir la clôture, aménager piste cyclable**) **C210H**



pour la
pour le
S211H



- Autoriser officiellement le passage des vélos (adapter le panneau), maintenir l'interdiction circulation motorisée (nuisances voisinage), punir le non respect

Rue Pasteur

Fonction :

- Accès principal aux résidences Villereine, Pasteur et au Fort de Buc
- Trafic uniquement résidentiel



Problèmes :

- Sens unique mal signalisé mettant en difficulté les cyclistes (long détour si l'on pédale suivant le code)
- A un endroit il y a un rétrécissement pour freiner la voiture, mais le cycliste a du mal à passer en contresens sans danger, car il n'est pas vu
- Problème de visibilité à l'embouchure vers l'avenue Morane Saulnier / coins trop arrondis mettant en danger les piétons (traversée longue, vitesse des voitures élevée)
- Ralentisseur anti-cycliste

Interventions nécessaires :

- Ouvrir le sens interdit seulement pour les cyclistes qui rouleront à contresens **S212H**
- Rétrécir la route vers Morane Saulnier et enlever **les haies (axe de vue) **C214H**
- Transformer le ralentisseur en coussin berlinois **C205H**

Rue des Lavandières / Rue Alsace-Lorraine

Fonction :

- Trafic résidentiel / accès vers Buc-Village, à sens unique



Problèmes :

- Le sens unique force les cyclistes à utiliser la rue Blériot dans le sens de la montée, très dangereux

Interventions nécessaires :

- Ouvrir le sens interdit seulement pour les cyclistes qui rouleront à contresens **S221H**
- Signaler un passage vélo à travers les plots verts **C206M**



Rue Collin Mamet

Fonction :

- Accès principal aux écoles (LFA, Collège, Louis Blériot)
- Accès très fréquenté pour les commerces de « Jolie Ferme »
- Liaison principale (ave la rue Louis Massotte) entre le Haut-Buc et Buc-Village

Problèmes :

- Zone 30 à repenser entièrement (insuffisamment signalisée / contradictions dans la répartition de l'espace (absence de panneaux et de marquages au sol, trait au milieu contradictoire) ; il s'agit plutôt d'une rue avec limitation de la vitesse à 30 km/h sur une partie beaucoup trop courte par rapport à la demande (écoles / espace urbaines) que d'une « Zone 30 » où normalement priorité de droite



- trottoirs beaucoup trop étroits entre le rond-point du G20 et le groupe scolaire Blériot/LFA/ Collège. D'un côté le mur de pierres du parking du LFA est dangereusement bombé au-dessus du trottoir (depuis début décembre, des barrières condamnent ce trottoir), et de l'autre côté, il y a constamment des voitures garées sur le trottoir. **photos

Voici le témoignage d'une piétonne : « ... la circulation d'une poussette d'enfants, d'une chaise roulante pour handicapé ou d'un vélo d'enfants est difficile : l'engin bute sur le rebord du trottoir qui est trop haut et doit ensuite être levé pour continuer son chemin, le danger est que l'automobiliste n'évalue pas toujours le temps que le piéton et son engin mettent à traverser car il n'a pas forcément conscience de la nécessité des deux étapes successives, le cas est flagrant pour le rond-point centre commercial jolie ferme/rue Collin Mamet où les automobilistes arrivant du Haut-Buc circulent vite et où la rue est étroite et très empruntée. »

- haies ne permettant pas le passage d'une poussette donc obligeant à circuler sur la route (l'angle de la rue de la Ferme, Chemin de la Geneste)
- **Entrées non rétrécies

Interventions nécessaires :

- Enlever rapidement le trait continu séparant la chaussée en deux couloirs, parfaitement contraire à l'esprit de la Zone 30. Ajouter des marquages horizontaux.
- Il faut réaménager / élargir les trottoirs, tout en prolongeant la Zone 30 au moins jusqu'au rond-point du G20 / entrée Maison des Associations / Ecole de Musique. **C109H**
- Entrée des bus au Collège MLK et au Lycée FA : étant donné que cette entrée est à sens unique, l'angle nord n'a pas besoin d'être arrondi, au contraire, il faut rétrécir cette entrée et prolonger, avancer un peu le trottoir pour sécuriser les enfants et pour empêcher le stationnement automobile abusif à cet endroit. **C110M**
- Entrée du parking de l'école Louis Blériot : continuer en hauteur le trottoir qui fera une continuité avec l'arrêt de bus. Rétrécir la sortie du parking. Les deux zones raturées de chaque côté ne servent à rien, cet espace piéton n'est pas respecté, il y a toujours du stationnement abusif. Mieux vaut avancer la bordure de la pelouse pour protéger l'espace piéton. Remblayer la transition chaussée – arrêt de bus – trottoir pour améliorer la sécurité et le confort des utilisateurs du bus en direction d'Intermarché. **C111H**
- Collin Mamet, entrée de la résidence Haut-Pré : remplacer les plates-bandes qui sont un vrai obstacle pour le confort du piéton, par la continuité du trottoir qui reste surélevé. (cf. la partie « Trottoirs en général » dans le chapitre 3) **C112H**
- Transformer les ralentisseurs en coussin berlinois de façon que le transport doux (bus, vélos) ne soit pas incommodé. **C220H**



Avenue Morane-Saulnier

Fonction :

- Accès important aux installations pour le sport (stade Dufranne et Royal Tennis Club RTC), très fréquentées par les Bucois de tous les âges.
- Jonction entre Buc intra-muros et la zone industrielle ; un peu de trafic lourd ; passage important pour le transport en commun.

Problèmes :

- Rue surdimensionnée due à l'histoire de l'aménagement du Haut-Buc (anciennement prévue comme accès 2x2 voies aux industries).

- Signalétique uniquement en fonction des voitures. Les marquages au sol en date du 4 novembre 2004 sont un « gaspillage d'espace » créant des voies automobiles autoroutières. (Le vélo est réduit à un « obstacle » sur cette rue, au lieu d'avoir son espace propre et sécurisé.
- Peu de passages piétons, totale ignorance de la circulation douce. Dangers pour les enfants et sportifs se rendant aux terrains du stade Dufranne et au RTC. Peu d'autonomie pour nos enfants qui doivent être conduits pour leurs activités sportives.
- Les aménagements anit-gens du voyage sous forme de portique ont pour résultat que le parking n'est presque plus utilisé par les Bucois.

Interventions nécessaires :

- Concept de la « chaucidou » avec bandes cyclables colorées lumineuses de chaque côté, la largeur de la chaussée permettant de créer un espace propre au vélo par un trait jaune continu en échange des marquages actuels réalisés le 4 novembre 2004. Dans l'esprit de la circulation douce, le vélo est un co-utilisateur de la chaussée, pas un obstacle. **S217H**
- Rétrécir la sortie Pasteur (sortie trop large et de ce fait dangereuse, et pour les piétons et pour les vélos qui passent). Le rétrécissement de cette embouchure, ensemble avec les bandes cyclables et le rétrécissement de la chaussée de l'avenue Morane Saulnier, incitera également au respect de la priorité à droite des voitures sortant de la rue Pasteur. **S214H**
- Lorsque la bande cyclable arrive au stade Dufranne, il faudra déplacer les plots verts anti-stationnement vers la chaussée et faire passer la bande cyclable ENTRE plots et trottoir pour éviter des stationnements abusifs sur la bande cyclable (cf. photos, le camion à cheval sur la bande cyclable et le trottoir). **S215M**
- Ouvrir et signaler un passage vélo/piéton du stade Dufranne qui contourne le Fort de Buc côté Sud pour rejoindre l'avenue Charles Quatremare. **C216M**

Rue Louis Massotte

Fonction :

- Rue secondaire à fonctions limitées dans sa partie haute, le long du parc du Château (passage de bus, accès aux résidences)
- Dans sa partie basse, jonction vitale pour la vie intra-muros entre le Haut-Buc et Buc-Village.

Problèmes :

- Excès de vitesse
- Bande cyclable pas assez visible
- Convivialité urbaine manquante
- trottoirs beaucoup trop étroits

Interventions :

Entre rond-point Casale/Minière – rond-point Ecole de musique/ Centre commercial :

- Actuellement, l'unique bande cyclable de Buc se trouve dans cette partie de la rue Louis Massotte qui avait été refaite. La bande est assez bien réalisée (mixité encore imaginable), mais la signalétique serait mieux visible dans une couleur plus lumineuse. Repeindre cette bande cyclable dans une couleur appropriée.
- La vitesse reste trop élevée. Dans cette grande ligne droite de la rue Louis Massotte entre le rond-point en haut des arcades et le rond-point du G20, les voitures roulent à très grande vitesse, alors qu'une quarantaine d'enfants habitent dans le quartier du Parc de la Guérinière et empruntent ce chemin quotidiennement pour aller à l'école.

Des moyens physiques pour ralentir les voitures dans cette rue sont indispensables.
S284B

- Redessiner la bande cyclable peu visible, lumineuse et/ou aménager comme chaudière ** enlever ce point.

Sortie du parking du Château:

- Reconstruire et revoir la répartition de l'espace / intégration dans le concept d'une place du Haut-Buc conviviale avec café et grande qualité de séjour (bel arrêt de bus central) - il y a ici un chevauchement de 4 utilisations: la voiture qui roule sur le trottoir au sortir du parking de l'école de musique; l'arrêt de bus où les gens en attente ne savent pas comment se mettre entre les fleurs, le mur, la voiture, les vélos.; les vélos qui passent sur la bande cyclable ; et le bus qui est parfois arrêté : la conception de cette sortie est mal conçue et insécurisante pour piétons et vélos. **C113H**
- On ne peut pas tourner à gauche, il faut faire un détour par le bout du parc du Château ce qui génère de la circulation inutile dans Buc, ici il faut au moins ajouté « sauf vélos ». **S282M**



Devant le parking G20 et la station de tri:

- Il faut surtout améliorer l'escalier d'accès et le bout de trottoir qui mène du rond-point à G20: rétrécir la place de stationnement et aménager une rampe pour accéder à G20 avec poussette **C114H**

Le tronçon depuis l'embouchure de la rue Thérèse de Clinchamp / "Hauts de Buc" :

- la descente en épingle à cheveu, jusqu'au carrefour Massote - Egalité – Frères Robin : il est prévu que cette partie sera refaite : bien penser aux vélos (pas de trait axial) et aux piétons (confort). Problème: clairement indiquer, par un trait au sol, la priorité à droite pour l'embouchure de la rue Thérèse de Clinchamp. **S283H**



- légaliser un passage (surtout pour la montée) pour piétons&vélos à travers la résidence Haut-de-Buc, aménager un « bateau » à l'entrée de la résidence au niveau de la barrière, permettant ainsi le passage aux piétons avec poussette et aux vélos. **N281H**

Devant les écoles :

- réaménager la voirie comme espace urbain (mixité, priorité circulations douce) **C117H**

Rue du Fort de Buc

Fonction :

- Uniquement rue d'accès aux résidences (Villereine, Buc la Jolie, Buccollines et Hameau du Breuil).
- Accès au Fort de Buc, mais inutilisé ; dans la pratique, on accède au Fort par la rue Pasteur.

Problèmes :

- La petite rue due Fort de Buc est abusivement empruntée comme raccourci et « voie express » depuis Quatremare via la rue de la Minière (vers Versailles) et inversement (vers Guyancourt).
- Stationnement sauvage sur les espaces piétons (devant les résidences Buc La Jolie et Villereine).
- Absence d'aménagements en circulation douce.
- Carrefour rue du Fort / Quatremare : entièrement à revoir, très dangereux (excès de vitesse, irrespect du feu rouge, irrespect de l'interdiction des 3,5t, voies de préselection utilisées comme voies de dépassement etc.).
- Feux toujours rouges pour vélos à moins que le vélos se déplace vers le passage piétons pour appeler le feu vert.
- Carrefour rue du Fort / rue de la Minière : signalétique (stop) peu respectée.



Interventions nécessaires :

Côté Villereine / Buc la Jolie :

- Prévenir le stationnement abusif sur le trottoir affaissé. Remonter le trottoir, ressemer une bande de gazon.
- Créer des places de stationnements sur l'avenue Charles Quatremare ce qui aiderait aussi à donner l'image urbaine de cette transversale. **S115M**

Côté Buccollines / Hameau du Breuil :

- Interdire la circulation de transit ; supprimer les deux voies de présélection sur l'avenue Charles Quatremare pour protéger la rue du Fort de Buc. Cela rétrécit la chaussée de l'avenue Quatremare et jugule la vitesse. **S280H**
- Intégrer la rue du Fort de Buc dans la Zone 30/ zone à vitesse apaisée. Toute la rue pourrait recevoir un caractère de rue résidentielle en jouant sur le revêtement, comme dans la rue des Frères Robin. Les voitures ne devraient pas pouvoir prendre de l'élan avant de bifurquer dans la rue de la Minière, et devraient respecter le stop.
- Quelle règle de priorité pour la sortie des résidences ? La situation n'est pas claire, notamment pour la sortie des Bucollines. Est-ce qu'il y a priorité à droite ? **S279M**
- Adapter les feux toujours rouges de façon à ce que les vélos obtiennent aussi le déclenchement automatique du feu vert **C278H**

Avenue Charles Quatremare

Fonction :

- Rue de transit important, ainsi connexion principale Est-Ouest



Problèmes :

- Conception historique comme « rue industrielle » (illumination avec hauts lampadaires / pollution lumineuse ; uniformité de la voie, peu/pas de piétons, peu/pas de cyclistes, espaces morts).
- Excès de vitesse systématiques par suite d'une uniformité de la chaussée, de la ligne droite et de la signalétique inefficace entre Guyancourt-La Minière et Buc.
- Pollution sonore surtout par les poids lourds (qui passent sans vergogne, jour et nuit !) Et par des motos à vitesses élevées.
- Non-respect de la limitation en poids (3,5 t) : Les véhicules de plus de 3,5 t passent allègrement, jour et nuit ; outre le fait que le sommeil de bien des habitants est perturbé, cette infraction représente un danger pour la sécurité routière. A quand des amendes efficaces ? Actuellement, cette infraction coûte 11 € (en comparaison, l'absence du port de la ceinture de sécurité vous coûte 135 €, et vous déleste de 3 points !) Néanmoins, on peut verbaliser les poids lourds pour leurs excès de vitesse, la facture passe alors à 11 + 135 = 146 euros, ce qui n'est pas rien.

Interventions nécessaires :

a) Pour limiter le passage aux seules voitures < 3,5 t, sauf Bus (et Pompiers) :

- Portail limitant la hauteur de passage : les bus du transport public sont la référence pour les véhicules les plus hauts autorisés sur l'avenue Charles Quatremare. Installation d'un portail soft qui déclenche automatiquement une prise de photo des camions trop hauts afin d'encaisser plus efficacement les amendes (investissement à faire en faveur de la circulation douce et de la qualité de vie) **A277M**

b) Pour limiter la vitesse :

- Signaler et rappeler clairement la vitesse intra-communale de 50 km/h qui est de rigueur entre Guyancourt (La Minière) et Buc (à l'exception d'une cinquantaine de mètres entre le panneau « sortie de Buc » et le panneau « Entrée de St-Quentin ») **S276H**
- Contrôles de vitesse et contrôles du passage des poids lourds. A quand les amendes efficaces ? Actuellement, cette infraction coûte 11 € (en comparaison, l'absence du port de la ceinture de sécurité vous coûte 135 €, et vous déleste de 3 points !) Néanmoins, on peut verbaliser les poids lourds pour leurs excès de vitesse, la facture passe alors à 11 + 135 = 146 euros, ce qui n'est pas rien.
- Créer un rond-point à l'entrée de Buc, avec sortie vers la place de stationnement de Bus entre La Pommeraie et Haut-Pré, prévoir un nouvel itinéraire pour les bus en utilisant uniquement l'avenue Charles Quatremare au lieu de la rue de la Minière ; nouvel arrêt de Bus à la hauteur de l'allée Louis Clément en valorisant l'escalier vers le passage souterrain. **C501M**
- Redonner à cet axe une image de rue urbaine en créant des parkings près **C174H**
 - o de la rue du Fort de Buc, côté Villereine (la demande est réelle ! – cf. photos)
 - o de l'allée Louis Clément (éventuellement avec dépose minute et traversée piétonne à niveau)
- Côté Bucollines / Hameau du Breuil : interdire la circulation de transit ; supprimer les deux présélections sur l'avenue Quatremare. Cela rétrécit la chaussée et jugule la vitesse. **S280H**

c) *Pour réduire la pollution sonore :*

- Refaire la chaussée avec un goudron/asphalte du type chuchotant **C173M**
- Faire respecter l'interdiction des poids lourds. Contrôler la vitesse de tous les véhicules.

d) *Réduire la pollution lumineuse :*

- Changer les lampadaires de type « zone industrielle » par des lanternes de type « village » comme à d'autres endroits à Buc. L'éclairage contribue aussi à créer un espace urbain-résidentiel à vitesse réduite. **C172B**

e) ***Permettre des promenades pédestre et cycliste :*

- Installer un trottoir aussi entre la rue du Fort et Sortie de Buc vers Guyancourt **C116M**
- Aménager des bandes/pistes cyclables (priorité entre rue du Fort et sortie de Buc) **C274M**
- Ouvrir un petit accès au terrain de l'INRA pour faire le tour du Fort de Buc (une promenade qui permet de mieux connaître les environs dans la tradition bucoise de randonnée) en continuant vers le Pré-Clos et le Cœur de Louis Massotte. **C216M**

Rue Louis Blériot / rue du Régiment Royal de Normandie / rue Jean Casale/Départementale D 938

Fonction :

- Axe principal de transit Nord-Sud et voie d'accès à Versailles et vers l'autoroute A86 direction Paris.

Problèmes :

- Circulation dangereuse pour les piétons (parfois trottoirs étroits ou non aménagés) et cyclistes à cause du grand flux de motorisés (heures de pointe).
- Aménagement cyclable inexistant, pas d'itinéraires alternatifs en direction de Versailles (rues des Lavandières et Alsace-Lorraine sont en sens interdit).
- Aménagements en béton gênants (analogie avec ceux entre Toussus et Buc), et cela même à Buc intra-muros entraînant de grands risques pour les cyclistes avec gaspillage d'espaces précieux pour la circulation douce.
- Panneaux accrochés trop bas (« casses-têtes »).
- Feux toujours rouges pour cyclistes (embouchure rue Alsace-Lorraine).

Interventions nécessaires :

- Construire de vraies pistes cyclables séparées (à hauteur du trottoir, la cohabitation avec les piétons est possible à la montée, surtout le long des Arcades). **C287H**
- Installer des zones d'attente vélos (« sas ») devant les feux tricolores (« zones pour respirer ») **S286H**
- Réaliser une nouvelle répartition de l'espace de la chaussée au niveau du marché de Buc en créant une ambiance de place (« la vitrine de Buc ») : enlever les plaques centrales bétonnées, pavé de type centre urbain en intégrant les besoins piétons et usagers de bus **C285H**





Ici, il faut construire une vraie piste cyclable (au même niveau que le trottoir, bien séparée de la route) pour sécuriser la montée vers le Haut-Buc. Un aménagement dans l'autre direction est souhaitable quoique moins urgent car les cyclistes descendants se sentent plus à l'aise.

Rue Louis Blériot : il y a besoin d'un trottoir confortable à cet endroit. Assez d'espace est partiellement disponible pour construire une piste cyclable dans la montée en direction de Versailles. Le panneau bleu est un « casse-tête ».



Rue Louis Blériot : Ici, il faut libérer l'espace pour une piste cyclable dans la montée en direction de Versailles en réaménageant le trottoir (trop étroit) et le parking.



- Accès pour poussette et vélo vers le sentier forestier sous les Arcades = repenser l'escalier et la pente dangereuse (un véritable obstacle pour les vélos et poussettes, et handicapant les piétons), aménager une rampe vers cette alternative attractive de liaison entre Buc et Les Loges en Josas. **C130M**
- Ajouter les panneaux pour signaler le passage piéton au niveau du rond-point Casale/Massotte/Minière. **S125H**
- Aménagement du giratoire = bandes cyclables peintes dans le rond point comme mesures de sécurisation du passage de cyclistes (exemple de Brême/Bremen) ou bien rappel de la figurine « vélo » dans l'anneau. Ajouter la signalétique pour le passage (panneaux d'avertissement, priorité piétons, meilleure illumination) **C201M**

Jonction VERSAILLES (Rue Blériot / rue de la Porte de Buc)

Fonction :

- Liaison principale entre Buc et Versailles pour piétons et cyclistes ; attractivités importantes à Versailles impliquant une fort flux de trafic (commerce, administrations, enseignement, loisirs au parc du Château pour faire le tour du grand canal à vélo).

Problèmes :

- Absence d'aménagements pour cyclistes - Route dangereuse avec îlots accélérateurs au détriment de l'espace utilisable pour la circulation douce.
- Trottoirs non aménagés de très mauvaise qualité et souvent stationnement sauvage.

Interventions nécessaires :

- Forcer la Ville de Versailles pour trouver un accord concernant un aménagement de la porte du Buc : pistes cyclable dans la direction de la montée / aménagements pour la circulation douce, enlever les îlots séparant les voies (gaspillage de terrain précieux pour la circulation douce) **N289H**

Jonction GUYANCOURT (Rue de La Minière)

Fonction :

Liaison principale entre Buc et Guyancourt avec le point d'intérêt à Guyancourt comme la Médiathèque Rousselot et les autres 6 médiathèques de la ville nouvelle; l'OPIE à la Minières, diverses piscines et les commerces de la ville nouvelle

Problèmes :

- Absence d'un aménagement pour cyclistes et piétons continue entre Buc et la Minière (~ 900 m qui manquent). Dès que ce lien sera protégé, cela permettra l'accès à un vaste réseau cyclable et un accès à l'arrêt de bus à la Minière.

Interventions nécessaires :

- Trouver un accord avec la commune voisine de Guyancourt pour aménager la rue entre Buc et La Minière en continuité avec piste/bande cyclable et trottoir **N299H**
- éclairer la route entre Buc et Guyancourt sur toute sa longueur **N298H**
- à étudier : un chemin raccourci longeant l'INRA et accédant à l'arrière de Renault Technocentre. **N297B**

Jonction TOUSSUS-LE-NOBLE (D 938)

Fonction :

- Seule rue de connexion entre Buc et les communes voisines au Sud



Problèmes :

- Absence d'un aménagement pour cyclistes et piétons continue entre Buc et Toussus.
- Aménagements récents par le Département Yvelines qui ont aggravé beaucoup la situation du transport doux.

Interventions nécessaires :

- Révision total de la répartition de la voirie pour motorisés, cyclistes et piétons **C296H**
Construction de trottoirs et pistes cyclables en utilisant le terrain entre les deux voies de la départementale utiliser ce terrain pour la circulation douce au lieu de « gaspiller » cet espace sans fonction
- Il faut négocier avec le département aussi en collaboration avec la mairie de Toussus pour avoir une double piste séparée de la chaussée en élargissant, si nécessaire la route D 938 entre Buc et Toussus. Il faut une piste comme protection des cyclistes contre les vitesses élevées. Or, envisager la possibilité d'aménagement piétons/cyclistes, comme sur St Quentin en Yvelines. *(Le bétonnage réalisé en 2004 est totalement contraire à l'esprit de la conception circulation douce. On perd en espace et perd en sécurité. Il aurait fallu aménager des rond-points ave Roland Garros, ave Guynemer, ramener les voies vers le milieu, et aménager de vraies pistes cyclables et chemin piéton reliant Buc et Toussus. C'est un gâchis inadmissible qui a été fait !)* **N288H**

Jonction LES LOGES-EN-JOSAS (D 938 / Rue de La Minière)

Fonction :

- Permettre les échanges entre Buc et Les Loges-en-Josas pour beaucoup d'écoliers mais aussi entre les parcs pour des belles randonnées (parc de Tecomah / HEC)

Problèmes :

- Absence de trottoirs ou passages sécurisés permettant aux cyclistes et piétons à se déplacer en sérénité entre Buc et Les Loges. Le point noir et surtout la traversée de la départementale.
- Par rapport à la ligne à vol d'oiseau, cyclistes ou piétons subissent à un détour via le rond point Blériot



Interventions nécessaires :

*Entre Rue de la Minière et Rue de Loges débouchant sur la départementale **C300H** :*

- Ici, il faut une vraie piste cyclable avec fonction aussi pour piétons (mixité piétons-cycliste possible) qui coupe et raccourcie avec un passage le long des espaces privés de la zone industrielle derrière le monument pour Jean Casale (cf. carton)

*Rue de Loges débouchant sur la départementale – Les Loges **S301H**:*

- Négocier rapidement avec la commune voisine un accord pour aménager cette route.

5.

Le transport public

A Buc, il y a en ce moment quatre lignes de bus (à part quelques bus spécifiques aux heures de pointe):

- **St.Quentin en Yvelines – Vélizy**
- **Pré sur Yvette – Haut-Buc**
- **St Rémy -(parfois HautBuc)- Buc Village – Versailles Chantiers – Versailles RG**
- **Buc Haut Pré – Versailles Chantiers - Versailles RG**

L'offre de ces lignes varie selon la demande avec l'effet qu'aucun bus ne circule après 20 h ni le week-end. A part celles de Versailles Rive Droite et Jouy en Josas, les gares autour de Buc sont donc ? sont directement accessibles en Bus. Il n'y a pas non plus de liaison entre le marché de Versailles et la ville de Buc, ni avec le pôle de développement à Satory.

Les lignes de Bus à Buc sont gérées par des entreprises privées qui échappent à une structuration par une Autorité Organisatrice (AO). Ces entreprises s'orientent beaucoup plus par rapport à leurs contraintes économiques qu'aux besoins des villes desservies. Ainsi, il est impossible d'organiser des déplacements le week-end en transport en commun. Le soir, il est impossible de rentrer après 20h58 d'une des gares SNCF autour de Buc vers son domicile.

L'organisation des transports publics par une AO s'avère en Europe être le meilleur moyen pour assurer une desserte par transport public qui répond au mieux aux besoins de l'aménagement du territoire et surtout à la demande des usagers. Cette AO existe en Région Parisienne sous le nom de Syndicat du Transport en Ile de France (STIF) mais hélas, elle n'a pas d'autorité sur tous les transporteurs.

Le transport public à Buc mérite donc plus de considération dans le contexte de la circulation et offre aussi un grand potentiel d'amélioration.

La concrétisation de la démarche d'amélioration lors d'un schéma directeur doit tenir compte des points suivants :

- Réorganisation de tout le transport public sur la base de transports commandés par une AO après appel d'offre (assurer un matériel apte au besoin avec car grandes lignes uniquement pour des longs parcours ; cadencement ; dessertes aussi le week-end et le soir)
- Nouvelle structure des lignes avec desserte aussi de
 - Buc-Village (via Mairie / Centre culturel des Arcades)
 - Versailles-Château (Parc)
 - Versailles Place du Marché et Gare Rive Droite
 - Jouy-en-Josas (commerce et la gare)
- Horaires cadencés (toujours départs chaque heure aux même minutes) couvrant toute la journée jusqu'à minuit avec renforcement lors des heures de pointe
- Aménagements urbains des arrêts de bus avec plus de convivialité des abris et une qualité qui invite d'attendre à ces endroits (par exemple avec moins de dangers et agressions sonores par le trafic motorisé), il en faut par exemple à la place du marché

Une nouvelle conception de lignes de Bus peut être :

- **St. Quentin-Vélizy** comme aujourd'hui mais avec *plus de fréquences surtout le soir, le samedi et aussi dimanche* **N502M**
- **Versailles RG - St Remy** avec un itinéraire modifié : cette ligne pourrait se faire comme ligne express avec moins d'arrêts à Buc mais ainsi plus de rapidité et un matériel plutôt du type car. Arrêts à Buc : Buc-Village (marché) ; Blériot ; Calmette (sans passage via la Rue Massotte) ; ZI **N503H**
- *Nouveau/modifié* : **Pré (Gare SNCF) – HautBuc – Buc Village via Mairie – Petit Jouy/Les Loges – Jouy en Josas (Gare SNCF)** **N504M**
- **Buc Haut-Pré - Versailles**, mais avec *nouveau terminus Versailles Rive Droite via Versailles Place du Marché* **N505H**

Nous proposons d'approfondir cette problématique en 2005.

L'offre complémentaire en taxi mérite une considération particulière sachant que les tarifs de taxi dans le département Yvelines ne comptent entre les plus hauts en France et que la disponibilité de taxi n'est pas toujours satisfaisante.

Comme ce dossier a mis l'accent sur piétons et cyclistes, il faut affiner les démarches pour la circulation douce et auto-partage ultérieurement en 2005.



6. Résumé

L'esprit de ces contributions à un schéma directeur en circulation douce pour la ville de Buc vise trois points fondamentaux :

- un grand potentiel « piétons » et « vélo » existe à Buc,
- la circulation douce est dans l'air du temps, et
- les aménagements créeront un nouveau souffle à Buc,

Le dernier point même au double sens : on saura mobiliser davantage les jeunes Bucois, et on respirera un air meilleur dès lors que moins de voitures circuleront au sein de notre ville.

Les mesures concrètes à prendre pour favoriser la circulation douce à Buc sont en gros de trois ordres :

- des mesures de *construction*, nécessitant un investissement financier plus important,
- des mesures de *signalétique*, nettement moins coûteuses et réalisables dans de courts délais,
- des mesures de *concertation et de négociations* avec des tiers, peu coûteuses mais qui peuvent être très efficaces.

Faire la promotion de la circulation douce est un élément crucial pour faire adhérer les habitants de Buc. Promouvoir la circulation douce à Buc est aussi la prolongation de la vie associative si riche dans notre petite ville, où le partage se fait à tous les niveaux – pourquoi pas sur la route également ? Se promener, faire du vélo, ce sont des activités pratiquées par toutes les générations.

La circulation douce est un élément de vie et de culture d'une ville.

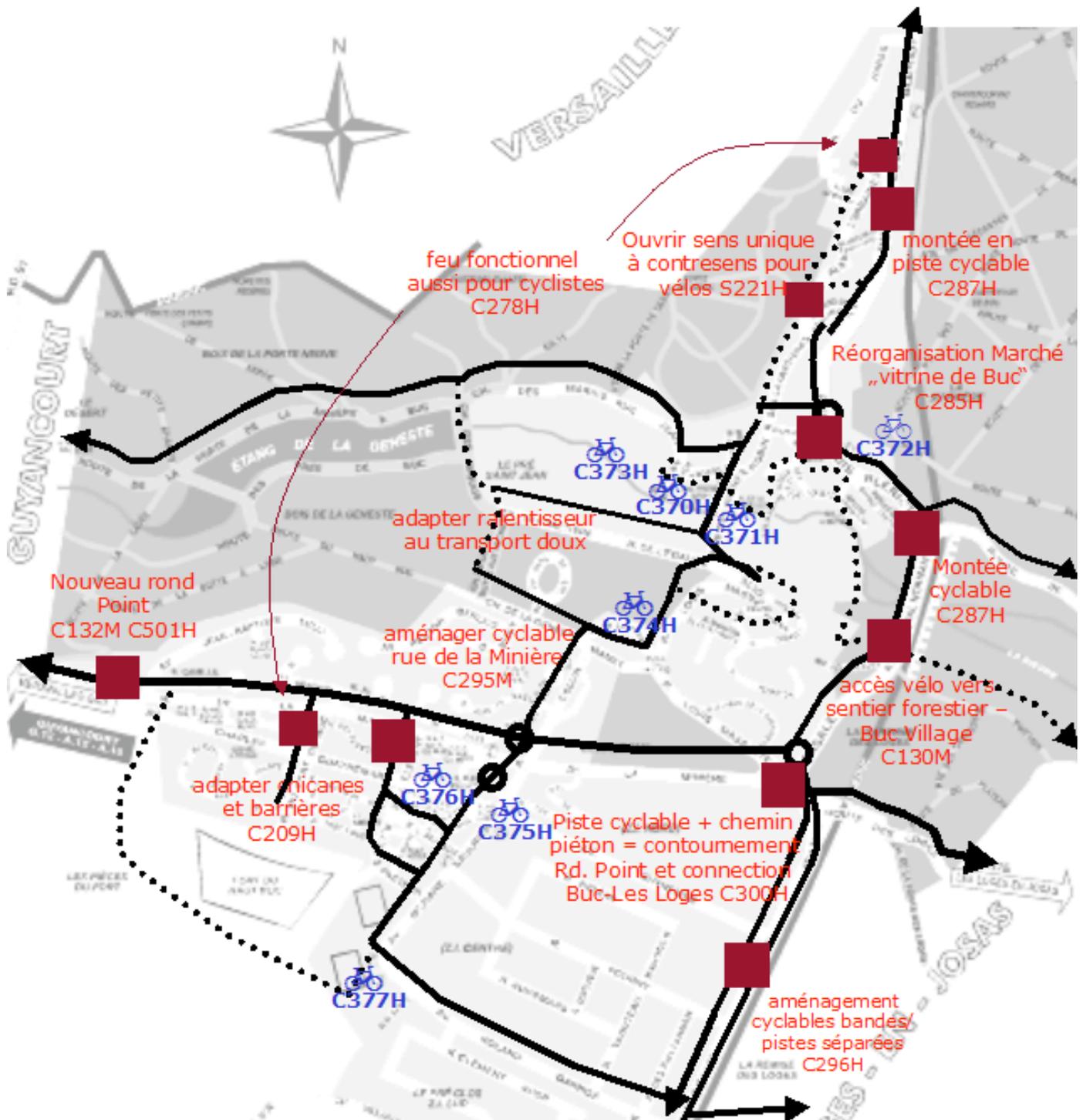
Ces contributions pour un schéma directeur en circulation de Buc contiennent un catalogue avec plus que 80 propositions concrètes. Chacune est présentée avec sa priorité en fonction du danger qui se pose sans réalisation. Il s'agit de 29 mesures de signalétique, 16 interventions de type négociation, 39 constructions (dont une dizaine de parking vélo) et quelques actions de gestion ou de l'organisation.

Nous avons effectué aussi une première estimation grossière des coûts de réalisation dans la mesure où ce nous était possible. Chaque proposition est présentée aussi avec une date cible pour sa réalisation : Avec peu de moyens financiers - **sans considérer les aides financières possibles** – nous pouvons transformer dans un délai de deux ans notre ville en une métropole de la circulation douce où il fait encore mieux vivre. - La plupart des propositions (83%) sont même réalisables avec des coûts inférieurs d'un à quelques milles euros. Une quinzaine de ces propositions ne coûte presque rien sauf un petit effort de négociation et un peu de volonté.

Avec la CHAUCIDOU, une chaussée avec voirie centrale banalisée, nous proposons un aménagement qui permet à la ville de Buc à redevenir pionner au secteur du transport. Le concept des sens uniques ouverts pour cyclistes en contresens est également un élément pour rendre attractif la circulation douce.

VéloBUC

constructions importantes et stationnements

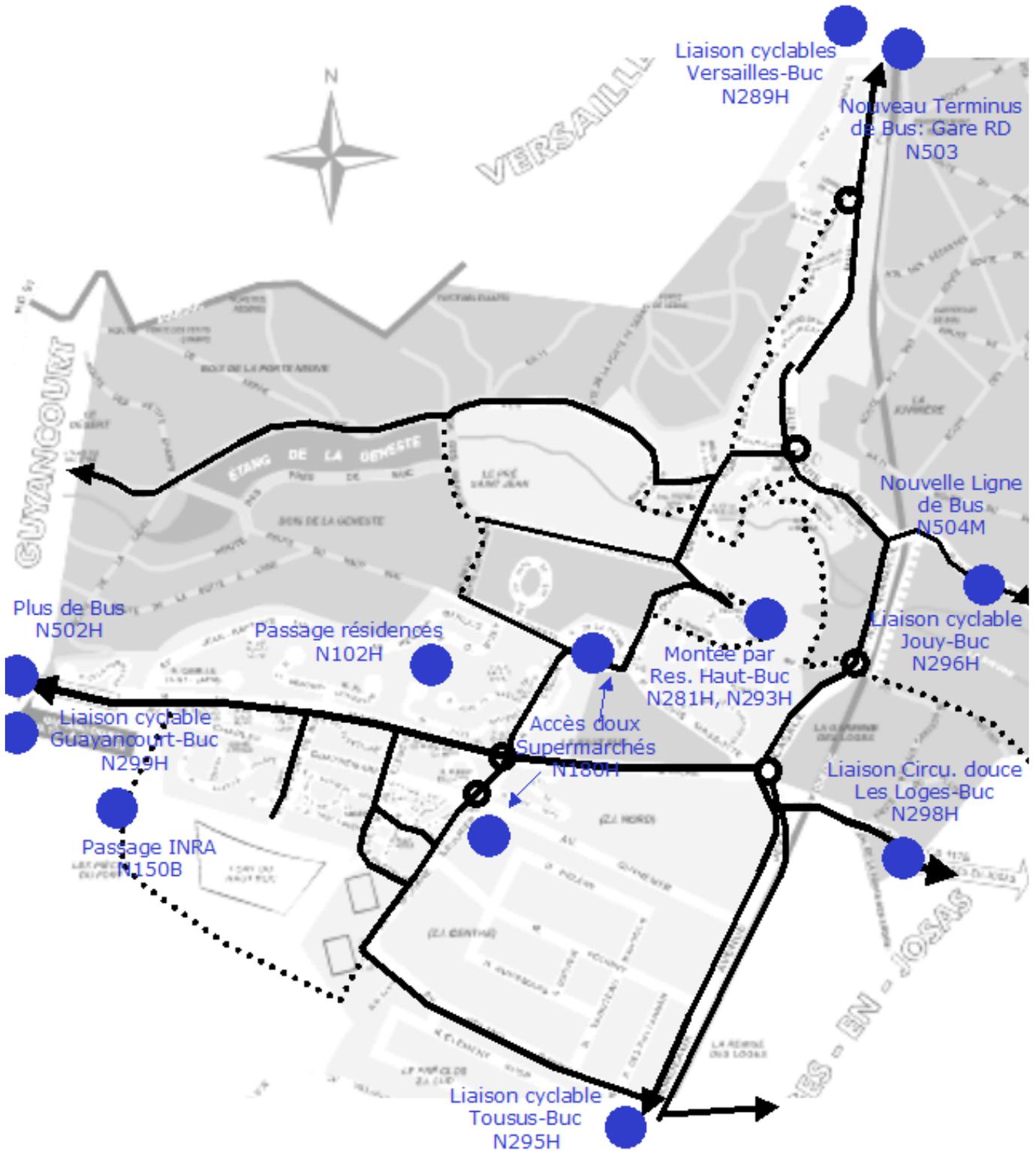


Circulation douce

mesures de négociation avec des tiers



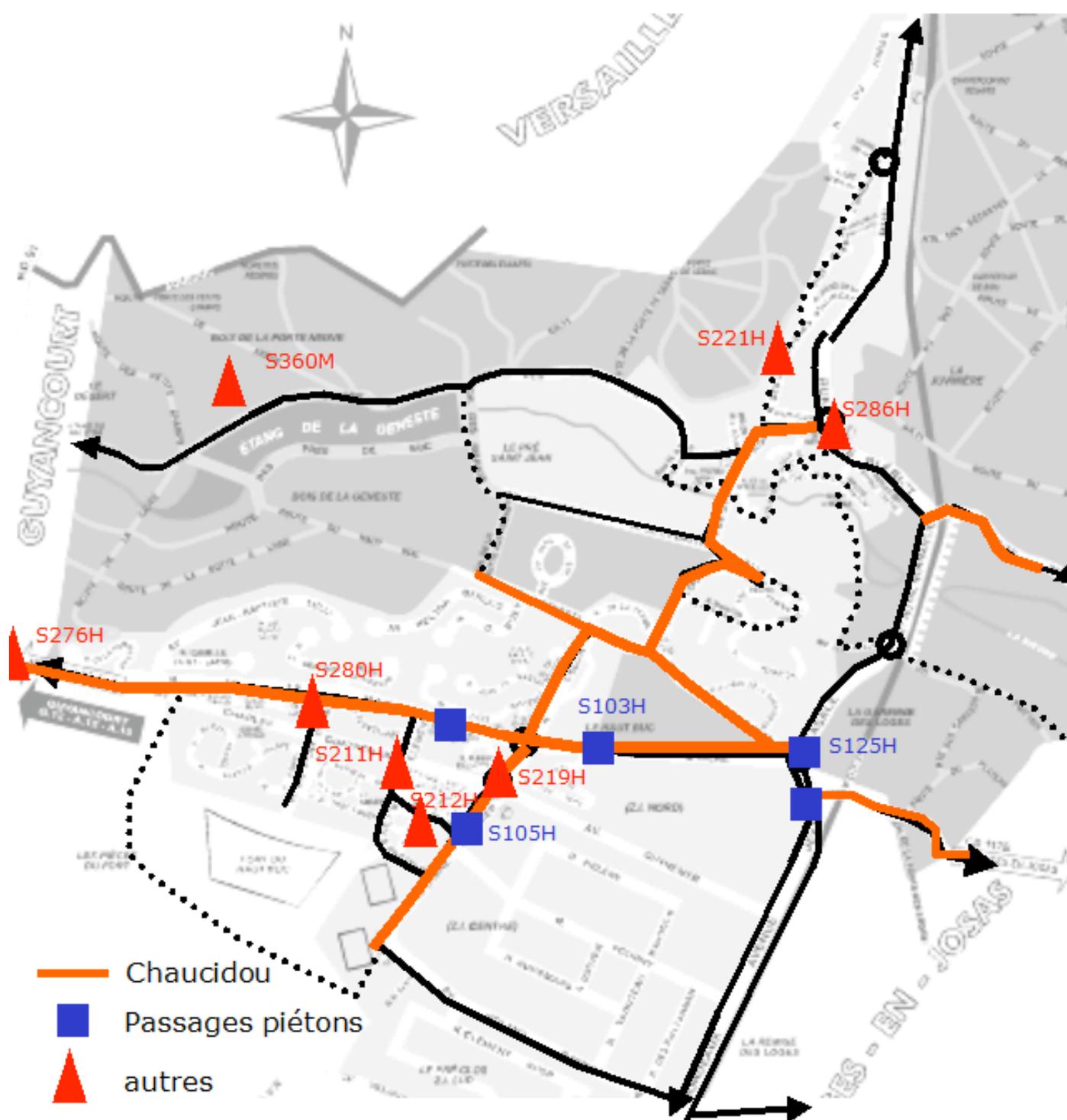
schéma directeur en circulation douce
citoyens de BUC; rédaction: W. Ried, 11/04



Circulation douce mesures importantes de signalétique



schéma directeur en circulation douce
citoyens de BUC; rédaction: W. Ried, 11/04



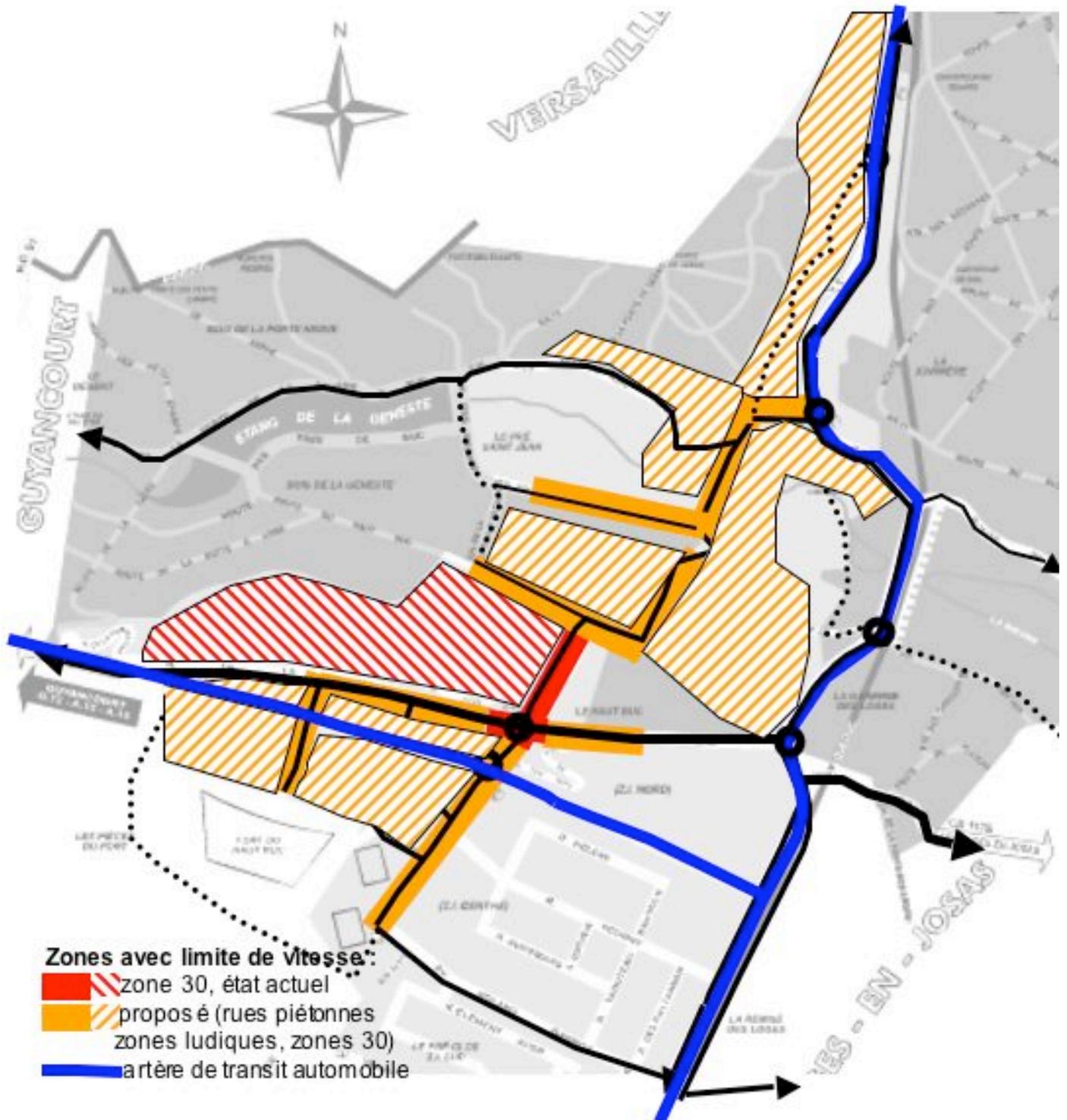
Circulation douce

zones à vitesse réduite
et grandes artères



Velo BUC marche !

schéma directeur en circulation douce
citoyens de BUC; rédaction: W. Ried, 11/04



7. Annexe

7.1 Des adresses de sites utiles

Pour en savoir plus il faut surtout regarder le site <http://verlobuc.free.fr> qui offre beaucoup de photos et excellent exemples par rapport à la circulation douce pour Buc. C'est là que l'on trouve également ce document et un forum de discussion.

Plusieurs institutions françaises et européennes offrent également des excellents appuis pour la planification de la circulation douce et du vélo en ville. Nous citons ici :

- **au niveau communal :**
 - **Villes Cyclables**, club de villes françaises avec l'intéressante publication « **Ville&Vélo** », www.villes-cyclables.org (pourquoi Buc n'est pas adhérent ?)
 - Guide des aménagements cyclables de la ville de Strasbourg 1998
- **au niveau national et régional**
 - Le Service d'études du ministère des transports en collaboration avec le club des villes cyclables **CERTU** www.certu.fr ; avec ses **fiches techniques** indispensables pour le service technique de la ville
 - **L'agence régionale** de l'environnement et des nouvelles énergies en Ile de France : www.arenidf.org/transport/circulationdce.html
 - Le conseil départemental des Yvelines : www.cg78.fr
 - Le **rapport Le Brethon** (Mme Brigitte Le Brethon, députée du Calvados et maire de Caen, a présenté au Premier ministre Jean-Pierre Raffarin un rapport intitulé "Propositions pour encourager le développement de la bicyclette en France" : <http://www.tousavelo.com/index.php?DocId=0056>
- **au niveau associatif :**
 - La FUBICY - Fédération Française des Usagers de la Bicyclette www.fubicy.org avec la publication intéressante : « **vélocité** ». Voici quelques articles remarquables parus dans Vélocité :
 - [Financement des infrastructures cyclables](#) vélocité n°64
 - [Les cyclistes doivent-ils uniquement parler de vélo ?](#) vélocité n°61
 - [Les bandes cyclables](#) vélocité n°60
 - [Pour des Zones 30 généralisées](#) vélocité n°60
 - [Vélo et PDU](#) le plan des déplacements urbains, vélocité n°59
 - [RAC un document indispensable](#) recommandations pour les Aménagements cyclables, vélocité n°59
 - interview de Roland Riess aux interrogations des Strasbourgeois concernant la mobilité ainsi que la cohabitation entre piétons, cyclistes et automobilistes.

VeloBuc – contributions au schéma directeur en circulation douce

Réponse <http://www.dna.fr/dna/motk/mots.html> puis taper cyclistes Dernières
Nouvelles D'Alsace, 31/12/1999 »

• **Au niveau européen et chez nos pays voisins :**

- A vélo au travail : Dossier de l'European Cyclist Federation, Villes cyclables, villes d'avenir - mémorandum de l'ECF du 15/09/2001
- Conseils dans le domaine de la sécurité routière, de la modération du trafic, des transports individuels motorisés et de l'environnement, des transports publics <http://www.vcs-ate.ch/default.cfm?contentstring=07&spr=fr> (**Association Transport et Environnement, en Suisse**)
- Conseils aux entreprises et aux administrations visant à **encourager le vélo** au sein des entreprises Informations complémentaires: www.igvelo.ch > *Veloförderung* (*lien actif uniquement dans la version allemande du site*) ou Gregor Zimmermann 031 318 54 13 gregor.zimmermann@igvelo.ch
- Conseils aux communes, aux cantons, à la Confédération et aux institutions sur des problèmes spécifiques du domaine de la **sécurité routière** et de la **technique de la circulation** de manière générale Informations complémentaires: www.bpa.ch > *Consultations Circulation routière* ou verkehrs-technik@bfu.ch

7.2 Les mesures d'intervention sous forme d'un tableau

Ici suivent les mesures d'intervention esquissée sous forme de tableau (excel) avec numéro de référence qui permet de les repérer sur les cartes. Ce numéro de référence est composé de trois éléments :

- Un **caractère** qui désigne s'il s'agit en première ligne d'une mesure 
 - **constructive** = **C**
 - **signalétique** = **S**
 - **de négociation** = **N**
 - **autres** = **A**
- Un **numéro de comptage** entre
 - **001 – 199** pour les mesures plutôt **piétons**
 - **200 – 399** pour les mesures plutôt dans une optique des **cyclistes**
 - **400 – 599** pour le **transport public**
- Le numéro est suivi par un caractère décrivant la **priorité**
 - **Priorité haute** = **H**
 - **Priorité moyenne** = **M**
 - **Priorité basse** = **B**

7.3 Remerciements

L'auteur¹ de ce schéma tient à remercier pour leur soutien et leur collaboration : Mme Arlette Fastré (AVB, ancien membre coopté de la Charte de l'environnement), Mme Marie-Françoise Choissard (APACH, ancien membre coopté de la Charte de l'environnement), Mme Britta Boutry (ancien membre coopté de la Charte de l'environnement), M. Henri Duvergé (directeur du service technique de la ville de Buc), M. Maxime Mercier (cycliste quotidien à Buc et relecteur de ce dossier), Mme Barbara Weber (relectrice de ce dossier), de nombreux utilisateurs quotidiens qui ont contribué en rapportant leurs expériences personnelles.

¹ *Werner Matthias Ried, né 1965 à Sarrebruck, était après ses études de la géographie appliquée à Metz, Québec et Sarrebruck chargé de la planification d'occupation des sols de la communauté urbaine de Sarrebruck. Depuis 1995 il travaille aux chemins de fer allemands d'abord comme responsable de la protection d'environnement et puis dans la conception d'offre des trains Grandes Lignes ce qui lui a amené en France pour le TGV Est International.