

## **AVIS SUR LE PLAN LOCAL DE DEPLACEMENTS DE LA BOUCLE DE LA SEINE**

Cet avis a été rédigé conjointement par :

- le Cadeb, collectif d'associations d'environnement agréé pour la protection de l'environnement dans un cadre intercommunal,
- Réseau Vélo 78, association qui milite pour le développement des aménagements cyclables et des circulations douces en milieu urbain,
- Pierre Solviche, IDSR78, membre de la ligue contre la violence routière et de la fédération française des Usagers de la bicyclette.

Chacun a contribué en fonction de son domaine d'activité et de ses compétences particulières.

L'avis se décompose en trois volets

- Des observations d'ordre général, avec les points relevés comme positifs et les points considérés comme négatifs.
- Des propositions d'ordre général
- Des observations particulières, classées par pages dans l'ordre du document

### **OBSERVATIONS GENERALES**

#### **POINTS POSITIFS**

1. l'existence même du document, réalisé pour la première fois par la CCBS, et qui sera une boîte à outils pour les années à venir. C'est une étape, un pas dans la bonne direction. Ce document pourra enrichir le Schéma de Cohérence Territoriale de la Boucle en cours d'élaboration, au chapitre des transports et déplacements.
2. le rééquilibrage en faveur des modes alternatifs à l'automobile, transports en commun et modes actifs (vélo, marche). Ces objectifs apparaissent clairement dans le document présenté, au même titre que l'amélioration de la desserte interne par le renforcement du réseau routier. Il constitue le défi 1, avec l'objectif de « construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ».
3. l'attention portée à l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite, avec M€ déjà investis par la CCBS pour la mise aux normes des arrêts de bus
4. la consultation pour avis des associations d'environnement et d'usagers, avec la prise en compte de certaines de nos remarques (par exemple l'ajout d'un comité de pôle pour la nouvelle gare du Val Notre Dame à Sartrouville suite à l'arrivée de la Tangentielle Nord)
5. La prise en compte des projets à l'échelon régional (Eole, Tangentielle Nord) ou même national (ligne nouvelle Paris Normandie) qui même s'ils ne sont pas de la compétence de la Communauté de Communes auront bien évidemment des incidences sur les déplacements dans le futur, du fait de la situation géographique du territoire, au carrefour de 3 départements (Yvelines, Val d'Oise et Hauts de Seine) et sur un axe important à l'échelle de la Région Ile-de-France (la Seine dans le cadre du Grand Paris) .
6. L'amélioration de la vitesse des bus: ce devrait être le premier investissement significatif programmé dès 2013 pour un montant de 825.000 euros. Cela permettra

de rendre plus attractif le recours au transport collectif par bus et notamment le rabattement vers les gares SNCF-RER.

7. les déplacements à vélo ne sont plus envisagés uniquement sous l'angle des loisirs mais au contraire les déplacements domicile – travail à vélo sont reconnus.

## POINTS NEGATIFS

1. De nombreuses actions essentielles recensées dans les défis et le plan d'actions ne sont pas détaillées et renvoyées à des études ultérieures, ce qui aura pour conséquence un délai de réalisation probablement assez long de la plupart des dispositions du PLD.
2. l'existant est souvent décrit de manière idyllique : c'est le cas notamment en ce qui concerne les aménagements pour les cyclistes (« de nombreux aménagements de qualité pour les 2 roues ») ou le stationnement des véhicules automobiles (« un bon respect des réglementations », très peu de stationnement illicite réellement observé », « les aires de livraisons sont nombreuses sur l'ensemble du territoire, et souvent bien respectées de la part des usagers »)
3. le document n'est pas à jour de certains textes législatifs ou réglementaires tels que le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, dont une partie concerne les zones 30, ou encore l'arrêté du 12 janvier 2012, qui définit une nouvelle signalisation autorisant le "tourne à droite" ou le "tout droit" pour les cyclistes. De plus, à plusieurs endroits la terminologie employée n'est pas conforme à la réglementation en vigueur (remplacer contre-sens cyclable par double sens cyclable, supprimer « axe partagé » qui n'existe pas dans le code de la rue) .
4. l'incidence de certains projets en cours n'est pas évaluée : c'est le cas notamment de l'arrivée du T2 à Bezons, qui entraîne une réorganisation du réseau de bus, ou encore de la réalisation de la Voie nouvelle Départementale.
5. Il manque un schéma des circulations agricoles dans la Plaine, suite notamment à la réalisation de la voie nouvelle départementale RD 121.
6. Plusieurs sujets ne sont qu'effleurés : c'est le cas notamment du stationnement et notamment relations entre offre de transports en commun et norme de places stationnement dans les PLU
7. Alors que la déviation de Carrières-sur-Seine fait son apparition dans les cartes et que le projet de gare routière à Montesson avec la création de places de stationnement est à nouveau indiqué, il n'est pas question d'un projet de Transport en commun en site propre Nord-Sud, pourtant proposé par l'un des architectes du Grand Paris et qui, sous réserve d'études, paraît indispensable pour répondre aux besoins de déplacement et limiter l'usage de la voiture individuelle.
8. Une timidité certaine en ce qui concerne l'instauration de zones 30, alors que les décrets dits « code de la rue » préconisent leur création. Il est noter à ce propos qu'à la différence du document provisoire présenté en 2008 plus aucune carte des projets de zone ne figure dans le document.
9. certains documents cartographiques ne semblent pas à jour (le schéma des circulations cyclables) ou interpellent (sur le schéma des aménagements piétons prioritaires, de niveau 4, figure la voie nouvelle départementale à Sartrouville ou encore une voie privée dans le quartier de la gare)

## LES PROPOSITIONS

1. Etablir des Zones 30 partout où la vie locale est prépondérante et notamment sur toutes les voies des centres villes et à proximité des établissements scolaires et foyers d'accueil aux personnes âgées.

2. Etablir systématiquement des double-sens cyclables dans ces zones et chaque fois qu'une rupture dans la continuité d'un itinéraire cyclable existe.
3. Assurer la sécurité et le balisage des rabattements sur les pôles générateurs de trafic : Gares, centres administratifs, Etablissements scolaires (900m pour les piétons, 3kms pour les cyclistes)
4. Créer une Commission extra-communautaire des déplacements actifs, piétons et cyclistes.
5. Créer le Centre de documentation et d'information sur les risques des déplacements, en liaison constante avec l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière des Yvelines - Direction Départementale des Territoires, Service éducation et sécurité routières et le CERTU.
6. Réaliser des diagnostics de sécurité dans les zones à risques, notamment en assurant l'intervisibilité entre les usagers dans les intersections et en amont des passages piétons.
7. Remplacer systématiquement les ralentisseurs hors-normes par des "coussins berlinois".
8. Etudier la faisabilité de créer une liaison Nord-Sud en Transport en commun en site propre dans la Boucle et inclure ce principe de liaison dans le Scot en cours d'élaboration.
9. Elaborer un schéma des circulations agricoles dans la Plaine, suite notamment à la réalisation de la voie nouvelle départementale RD 121.
10. Evaluer l'impact du PLD en termes de dégagement de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie fossile.

D'une manière générale, nous préconisons que la concertation avec les associations d'usagers et d'environnement ainsi qu'avec le public soit continuée et amplifiée à toutes les étapes de la réalisation du Plan Local de Déplacements.

#### OBSERVATIONS PARTICULIERES :

##### Contribution de Réseau Vélo 78 et du Cadeb

###### 1) Remarques globales :

- Vision idyllique et non réaliste de l'existant. On ne peut qu'être d'accord avec l'objectif de rééquilibrage voiture /circulations douces à condition d'avoir les moyens de le mettre en œuvre.
- Point positif noté : les déplacements domicile - travail à vélo sont reconnus (page 27)
- Trop souvent, les usagers cyclistes et leurs associations représentatives, comme Réseau Vélo 78, ne sont pas consultés avant la réalisation des aménagements et se retrouvent devant des "faits accomplis".

###### 2) Points particuliers :

L'axe partagé n'existe pas dans le code de la route. En aucun cas, il ne peut être considéré comme un aménagement cyclable. Il y a quelques années, dans certaines communes, sa création a pu être jugée intéressante mais l'expérience a montré qu'il rencontre une grande incompréhension de la part des usagers cyclistes, puisque, fort heureusement, ils peuvent circuler à vélo en dehors de ces axes partagés. Le panneau « fin d'axe partagé » n'a aucun sens et est dangereux (après le panneau, la voie reste "partagée", sauf si elle devient interdite aux cyclistes). On peut s'interroger sur la légalité de ce panneau.

### 3) Remarques

Page 8 : Il est nécessaire d'évaluer l'emprise sur les terres agricoles.  
Le Cadeb rappelle qu'il n'est pas favorable à ce projet

Page 14 : Dans le tableau, colonne classification PDU, est-il possible d'avoir communication des informations NC.

Page 24 : Le stationnement, très peu de stationnement illicite réellement observé. (cette appréciation apparaît optimiste).

Page 27 : 10% du linéaire viaire cyclable ! Inclut-il les « axes partagés », qui ne sont pas des aménagements cyclables ? Le schéma des "liaisons douces dans la CCBS" date de 2008. Aucune nouvelle liaison douce n'a-t-elle été réalisée depuis ? A actualiser d'urgence.

Page 28 : il faut relativiser les « nombreux aménagements de qualité pour les 2 roues »  
Tableau page 46 : l'axe partagé n'est pas un aménagement. A supprimer du tableau à la rubrique "Autres voies". Oui aux pistes cyclables pour les voiries d'ordre 1.

Pages 27 et 29 : assertion erronée : les parcs et place de stationnement pour les vélos sont en nombre très insuffisant. Autour de la gare de Houilles, 476 places de stationnement ont été comptées (places dans le parking Vinci exclues), alors que le site internet de la ville de Houilles en annonce 710

Page 30 et 31 : Le transport et les livraisons de marchandises Le faible trafic des poids lourds sur les ponts du Pecq et de Maisons-Laffitte nous surprend.

page 54 la carte ne tient pas compte de la réorganisation du réseau de bus suite à l'arrivée du T2. Une actualisation du document sera nécessaire.

Page 53-57.

La hiérarchisation des lignes, leur lisibilité seront favorables au développement de l'usage des transports en commun, de même l'amélioration de la vitesse.

C'est en les rendant accessibles à tous, l'amplitude journalière de desserte, la fréquence que l'effort le plus important est à faire, et qui demandera toute notre vigilance.

Page 58-59

Nous notons favorablement que des actions sont prévues financées des 2014, avec un budget conséquent.

Page 60-63

Peu d'opérations semblent prévues sur les points d'échange multimodaux ; le budget est très limité.

Des améliorations pourraient être envisagées pour diminuer la distance de marche entre train et bus (Sartrouville), pour rapprocher les stationnement vélo des accès gare, pour rapprocher la dépose minute en véhicule particulier des accès gare.

Nous notons avec satisfaction la prise en compte d'un PEM à la gare nouvelle Val Notre Dame.

Rien n'est dit sur le pôle de Houilles alors que l'essentiel des actions prévues ont été réalisées.

Aménager des Pôles d'échanges multimodaux de qualité. (a moduler en fonction de l'offre de TEC

L'ensemble des postes à quai sont accessibles aux PMR. Nous pensons qu'il faut lire :  
L'ensemble des postes à quai, ne sont pas accessibles aux PMR ?.

pages 65 à 67 : Dommage qu'une carte de localisation des zones 30 ne soit pas incluse et que sa définition soit renvoyée à des études ultérieures. Un plan de zonage des zones 30 et des secteurs à pacifier figurait dans le projet de 2007 page 17 du document pdf).

Ajouter le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008, dont une partie concerne les zones 30 ("Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police"). Supprimer "dans les quartiers les plus commerçants" ou écrire "notamment dans les quartiers les plus commerçants". Le panneau "fin d'axe partagé" est inadmissible. Supprimer la photo.

Les zones 30 doivent être développées au maximum (plusieurs communes les étendent ou les généralisent à l'ensemble de leur réseau viaire (Bougival, St Germain en Laye,...). L'axe partagé ne peut pas remplacer la zone 30. Ajouter l'arrêté du 12 janvier 2012, qui définit une nouvelle signalisation autorisant le "tourne à droite" ou le "tout droit" pour les cyclistes.

page 69 sur la carte des cheminements piétons, concernant Sartrouville, l'avenue Jean Jaurès (RD 121) à proximité de la gare et l'avenue de la République (RD 121) en totalité ne sont pas classés en catégorie 4 (forte présence de piétons, investissements à réaliser) alors que l'avenue du maréchal Foch (voie privée interdite aux voitures sauf riverains). La fréquentation (importante) par des lycéens entre la gare et le lycée Jules Verne semble sous estimée (sauf ave du Mal Foch), notamment rue de la Constituante (classé niveau 3). La voie nouvelle départementale à Sartrouville, interdite aux piétons et cyclistes, est classée en catégorie 4 (erreur matérielle ?)  
Le plan des niveaux 1 à 4 des déplacements piétons ne paraît pas cohérent. (flux piétons quartier de la Mairie, sur la déviation RD121).

Page 70 le PLD préconise la création de plateaux traversant pour les piétons sur les routes départementales de la Boucle. Les aménagements en cours à Sartrouville n'incluent pas ce dispositif en traversée de voirie (sauf sur les voies adjacentes). C'est dommage.

Page 73-75

Le texte ne donne ni un plan de principe, ni le nombre de km, ni le coût du réseau. (cf La réalisation d'environ xxxx km d'aménagement. Cela comprend les projets communaux et les aménagements complémentaires préconisés (hors zones 30 déjà prises en compte) en considérant un coût moyen d'aménagement d'environ 80 000 € HT/ km cela représente un coût global de XXXX K€)

Le diagnostic paraît à plusieurs lecteurs comme assez optimiste ; il n'est pas partagé par tous.

Les réalisations ne sont prévues qu'à partir de 2015. Aucun budget d'investissement n'est prévu.

Ce contexte nous amène à être inquiet sur la réelle volonté de développer ce type de déplacement, ou même simplement à le rendre facile et sûr.

La priorité nous semble être la création d'aménagements d'itinéraires à destination des gares, des grands équipements pour un usage quotidien, sans se limiter à un usage de distraction.

Le budget prévu concerne des subventions pour vélos électriques. Cela ne nous semble pas judicieux ; nous préférerions que ces crédits soient affectés à des équipements publics servant à tous.

Page 74 : Remplacer "contresens" par "double-sens" (terminologie conforme à la page 69 sur la carte des cheminements piétons, concernant Sartrouville, l'avenue Jean Jaurès (RD 121) à proximité de la gare et l'avenue de la République (RD 121) en totalité ne sont pas classés en catégorie 4 (forte présence de piétons, investissements à réaliser) alors que l'avenue du maréchal Foch (voie privée interdite aux voitures sauf riverains). La fréquentation (importante) par des lycéens entre la gare et le lycée Jules Verne semble sous estimée (sauf ave du Mal Foch), notamment rue de la Constituante (classé niveau 3). La voie nouvelle départementale à Sartrouville, interdite aux piétons et cyclistes, est classée en catégorie 4 (erreur matérielle ?).

Page 77 : il serait opportun d'associer les représentants des usagers à la rédaction du guide technique sur les aménagements cyclables.

Page 78-80

Le texte précise : « Le réseau cyclable d'agglomération a été défini à partir des pôles structurants du territoire. Afin d'avoir une action cohérente en faveur des modes doux, il est nécessaire d'implanter des parcs de stationnement adaptés et sécurisés sur ces mêmes lieux. » Or, le plan du réseau, la liste des points structurants ne figure pas dans le document.

Nous partageons l'objectif de développer le stationnement pour les cycles. Sa présence et sa qualité seront une puissante incitation à utiliser ce mode de déplacement.

Nous notons que les réalisations peuvent commencer dès 2013, mais aucun budget d'investissement n'est prévu.

Page 79 : attacher un vélo par la roue avant est insuffisant ; il faut pouvoir attacher le cadre. Les arceaux doivent être scellés dans le sol (les arceaux boulonnés sont volés avec les vélos qui y sont attachés).

Page 81-82

Ce type d'étude est à poursuivre, avec notamment le projet d'encorbeillement . le long de l'A14.

Page 84-92

L'évolution proposée des règles de stationnement concerne un régime préférentiel pour les résidents et un régime dissuasif pour les actifs. C'est la qualité de la desserte par les modes doux et les transports en commun, qui peuvent être privilégiés pour dissuader. La concertation avec les habitants revêt une grande importance pour savoir répondre à leurs problèmes à ce sujet. Favoriser le stationnement résidentiel des riverains, qui disposent d'un garage, encourage la mauvaise pratique de laisser sa voiture dans la rue au lieu de la garer chez soi.

Page 93-95 Préconiser des normes de Stationnement pour les PLU .Mesures à mettre en place

La définition de règles dans les PLU est une action pour le long terme.

L'introduction de règles pour les stationnements de cycles devient nécessaire.

Page 96-97

Observatoire de la sécurité routière.

Page 98-99

Sensibiliser aux dangers de la route

Page 100-101

Elle semble être un symbole d'une préparation inachevée du PLD ; elle comporte les mesures 1 pour renforcer le lien entre urbanisme et transport et la mesure 2 pour définir

les besoins de mobilité du territoire. N'est-ce pas l'objet même d'un PLD, associé aux autres documents SCOT, PLH, de répondre à ces 2 questions ?

Page 103-105

La norme de largeur minimale de 1.40 mètre pour rendre les cheminements piétons accessibles à tous est à réaliser en priorité sur les voiries de fort trafic de véhicules, cycles, piétons.

L'adaptation des obstacles existants (poteaux, et autres équipements) sur les trottoirs serait déjà une amélioration de la circulation pour tous.

Un budget d'investissement est prévu

Page 106-107

L'action est réalisée rapidement ; un budget d'investissement est prévu pour aménager les accès aux bus.

Page 109-112

Les études sur les aires de livraison durent 2 ans ; les réalisations commencent en 2015.

Page 114 : pour le retour d'expérience, l'observatoire des déplacements devra consulter les associations d'usagers.

Page 118-119

Commission PLD

Le label PLD consiste à subventionner par la CCBS les aménagements respectant les chartes du PLD et communiquer sur leur application.

Aucun budget d'investissement n'est prévu.

Le budget de fonctionnement représente la moitié du budget global du PLD

La création d'un label PLD est-elle vraiment utile ?

Page 121-122

Pedibus et vélobus, information et sondage des habitants en 2014

Mise en œuvre à la rentrée 2014 ; un budget est prévu.

Page 123-125

Inciter à la réalisation de PDE

Les premiers PDE ne sont envisagés qu'en 2015.

Page 126-128

La campagne promotionnelle des transports en commun est prévue en 2014.

En général, sur le document, certaines pages ne sont pas numérotées.

La contribution de Pierre Solviche, IDSR78, membre de la ligue contre la violence routière et de la fédération française des Usagers de la bicyclette fait l'objet de 3 documents annexes sous forme de cartes graphiques :

Partie 1, 3 pages de 1 à 3 en PDF

Partie 2, 3 pages de 1 à 3 en PDF.

Partie 3, 3 pages de 1 à 3 en.doc

Elle a déjà été adressée à la CCBS.