

C O M P T E - R E N D U D E R E U N I O N

Objet de la réunion
Commission circulations douces - réunion n°11

Date : 27/11/2012

Lieu : Salle Marcel Denis - Hôtel de ville

PARTICIPANTS

Nom	Fonction
M. VOITELLIER	Ville de Versailles - Maire adjoint délégué à la voirie, aux déplacements urbains et à la sécurité
M. MASSON	Conseiller municipal
Mme BOISROUX-JAY	Versailles Environnement et Initiative
M. BOURACHOT	Versailles Environnement et Initiative
Mme BOUTRY	VéloBuc
Mme CLAUDE	ESSOR de Versailles
M. FROIDEVAUX	SOS victimes de la route
M. VICARIOT	SAVE
Mme BEGUIN	Droit du piéton
M. PIRIOU	Ligue Contre la Violence Routière
Mme et M. DELACROIX	Usagers cyclistes
M. BERGE	Usager
Mme BRUNET	Ville de Versailles – Ingénieure Circulations Douces

CONTENU	NOMBRE DE PAGES
Compte-rendu	4
Support de présentation annexé	19

PROCHAINE REUNION

Date : A préciser

Heure : A préciser

Lieu : A préciser

DIFFUSION

Participants

Membres de la commission

La réunion débute par la présentation de l'ordre du jour. Celui-ci comprend un point sur la faisabilité des doubles sens cyclables, une présentation du projet de réaménagement de la Place Thiers, de l'opération de déploiement du stationnement cycle dans le quartier de Porchefontaine, ainsi qu'un tour d'horizon des divers travaux d'aménagements cyclables effectués en 2012.

A) Rappel sur les doubles sens cyclables

Il est tout d'abord rappelé le cadre réglementaire instaurant le dispositif des doubles sens cyclables, ainsi que le fait que la loi ne fixe aucune restriction technique pour leur mise en place. Le choix de leur implantation est donc soumis à la discrétion des équipes techniques et il relève du pouvoir du maire de prendre un arrêté dérogatoire à la règle pour des motifs techniques justifiés. La démarche entreprise par la Ville de Versailles est également soulignée : à l'occasion du développement des zones 30 cette année, le choix a été fait d'aller vers une généralisation plus poussée des doubles sens cyclables. Ainsi, des voies d'une largeur de 3m de chaussée circulée, au trafic relativement peu élevé seront concernées par le double sens cyclable. C'est le cas par exemple des rues d'Angivillier, Berthier ou encore de la rue Albert Joly et de l'avenue de la Maye. Il est indiqué que pour accompagner cette démarche, des panneaux de sensibilisation seront implantés ponctuellement. La Ville de Versailles n'étant pas novatrice dans cette démarche puisque des voies de moins de 3m de large ont été mises en double sens cyclable dans bien d'autres villes.

Réactions : M. Froidevaux précise qu'il faut bien veiller au contraste des couleurs figurant sur le panneau. M. Bourachot exprime ses réserves quant à certains double sens cyclable qui ne garantissent pas selon lui de bonnes conditions de sécurité lors des croisements. Il relate les propos tenus par M. Voitellier au conseil municipal d'octobre concernant les dispositions prises pour interdire la circulation des cyclistes à double sens rue des Petits Bois, compte tenu du trafic trop important d'engins à gros gabarit sortant du dépôt municipal des Petits Bois. M. Bourachot poursuit en exprimant son désaccord avec le principe d'utiliser lors des croisements les refuges créés par des places de stationnement libre ou des entrées de garage. Selon lui, cela constitue un aveu de dangerosité du dispositif. Sur un autre registre, il salue l'efficacité du radar pédagogique installé Route de Rueil mais indique par ailleurs l'effet limité d'autres mis en place dans la commune.

Mme Brunet poursuit par une présentation des conclusions du bilan à un an des doubles sens cyclables mené par la Ville de Paris en octobre 2011. Cette étude donne un éclairage intéressant sur les doubles sens cyclables. Elle réaffirme notamment l'inexistence du risque d'accident directement lié au dispositif, et démontre son impact en termes d'abaissement des vitesses.

Lien vers la présentation complète : http://www.voiriepour tous.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/08-UVPT-IDF2012_bilan_DSC_ville_de_Paris_cle7f7181.pdf

B) Présentation du projet de sécurisation de la Place Thiers

Dans sa configuration actuelle, ce carrefour constitué d'axes au trafic déséquilibré, a un caractère très routier. Il accorde un place privilégiée à la voiture (pans coupés, voies de positionnement) au détriment des cheminements piétons (étranglements des trottoirs, longues traversées piétonnes), alors que ce carrefour se situe à la croisée de deux quartiers versaillais, à proximité d'équipements scolaires et de commerces, et donc sur des itinéraires piétons et cyclistes qu'il s'agit de sécuriser. Par ailleurs, un accident mortel a eu lieu en juin 2011 mettant en cause l'aménagement au niveau des passages piétons. Le projet de sécurisation de la place Thiers répond donc à divers enjeux : sécuriser les traversées piétonnes, garantir une fluidité du carrefour, améliorer sa lisibilité et donner davantage d'espace aux cyclistes.

La démarche poursuivie par la Ville est dans un premier temps de tester un resserrement du carrefour pour ajuster le projet au mieux en fonction des impacts observés. Cette expérimentation a débuté le 26 novembre 2012 et devrait se poursuivre en 2013.

Réactions : Mme Boutry demande à ce que la bande cyclable rue St Symphorien soit prolongée jusqu'au feu. Elle indique également le sentiment de gêne suscité par les îlots centraux qui

27/11/12	Compte rendu de la commission circulations douces n°11	Page 2 sur 4
----------	--	--------------

empêchent les véhicules à dépasser les cyclistes en laissant l'écart suffisant. Elle souhaiterait donc que ces îlots ne soient pas trop longs, et propose de prolonger la bande cyclable de St Symphorien dans le carrefour à la place de l'élargissement du trottoir entre St Symphorien et République. Les services prennent note de ces remarques. Ils préconisent cependant dans le carrefour une cohabitation entre les usagers de manière à améliorer la visibilité réciproque, à permettre tous les mouvements des cyclistes et à inciter à une prudence accrue et à une réduction des vitesses, plutôt que de prévoir une réintroduction des cyclistes sur le boulevard de la République qui serait source d'insécurité. Le projet tachera cependant de répondre au sentiment d'inconfort des cyclistes s'engageant sur République suscité par l'îlot central, en étudiant la possibilité d'amorcer une bande cyclable Boulevard de la République à partir du carrefour, côté impair.

C) Retour sur les aménagements cyclables réalisés en 2012

- **Avenue de Porchefontaine** : Réalisation d'une bande cyclable unidirectionnelle après travaux d'enfouissement de réseaux, de renouvellement des arbres et de rénovation de l'éclairage public.
- **Avenue de Paris** : Nouveau maillon dans la rénovation des terres plein sud de l'avenue de Paris : réalisation d'une allée piétonne et d'une piste cyclable séparée par une bande enherbée entre Franklin et Noailles. Les travaux auront lieu début 2013.
- **Avenue de l'Europe** : Requalification de l'avenue de l'Europe avec la création d'une piste cyclable bidirectionnelle et d'une allée piétonne bordées de deux bandes paysagères. Le projet veille à assurer les continuités cyclables aux deux extrémités de la piste cyclable. M. Piriou réaffirme le danger au niveau du passage piéton à mi-section de l'avenue de l'Europe.
- **Zone 30** : Développement des Zones 30 et généralisation des doubles sens cyclables dans 3 quartiers versaillais : des Près, Clagny et Petits Bois – B. de Jussieu. La mise en œuvre débutera fin 2012 et se prolongera début 2013. Les travaux nécessaires à la Zone 30 dans le quartier Petits Bois – B. de Jussieu se feront en deux phases. L'une en 2012-début 2013 et l'autre dans un deuxième temps courant 2013.

D) Opération de déploiement du stationnement vélo quartier de Porchefontaine

La démarche progressive de rééquilibrage de l'offre en stationnement vélo vise cette année le quartier de Porchefontaine avec la création de 118 places supplémentaires et un renouvellement de l'ancien mobilier.

E) Points divers

Un contrôle plus rigoureux des vitesses et des limites de charge des poids lourds serait nécessaire, selon Mme Boisroux Jay notamment dans le quartier Saint Louis, où l'on constate des infractions aux limitations en vigueur.

Près de l'hôtel de ville, plusieurs points sont soulevés :

Tout d'abord, il n'y a pas de traversées cyclables parallèlement aux passages piétons.

Ensuite, la patinoire installée depuis le 23 novembre crée une rupture de la piste cyclable. Les cyclistes sont en effet invités à la contourner par le parking, côté sud.

Il est également remarqué que l'accès au sas vélo rue du Général de Gaulle (intersection avec avenue de Paris) n'est pas aisé. Il s'agirait de créer une bande cyclable sur le trottoir actuel permettant de remonter la voie bus.

D'autre part, un double sens cyclable devrait être mis en place sur la contre-allée de l'avenue de Paris au niveau de la Préfecture. Les services s'engagent à vérifier la faisabilité et l'opportunité d'une telle mesure.

Enfin, la demande est faite d'installer un banc sur le trottoir rue du Général de Gaulle, le long des grilles du jardin à l'horloge de l'hôtel de ville.

Une demande de pose d'arceaux vélo est faite dans le quartier Saint Louis : sur le parvis de la cathédrale St Louis, ainsi qu'à l'approche des intersections avec la rue Edouard Charton.

Mme Boisroux-Jay exprime également sa crainte concernant des difficultés à venir à l'intersection rue Edouard Charton et de la nouvelle voie de franchissement en termes de traversées piétonnes. Ce lieu concentre en effet de nombreux flux piétons, d'enfants des écoles notamment. Les services assurent que, dans le cadre du chantier, le plan d'installation garantie une continuité des cheminements piétons à cette intersection et sécurise la sortie des engins. Par ailleurs, une étude de circulation permettant de définir un projet d'aménagement sur ce carrefour est prévue début 2013.