



ASSOCIATION AGREEE, DECLAREE LOI DE 1901

17, Villa de l'Ermitage 78000 Versailles

Tél., Fax : 01 39 54 29 13

SAVE

SAUVEGARDE & ANIMATION DE VERSAILLES & ENVIRONS
UNION D'ASSOCIATIONS DE VERSAILLES ET DE SES ENVIRONS

Bulletin de liaison

N° 54

Septembre 2006

Editorial

Circulation et stationnement

La circulation et le stationnement dans Versailles reposent sur les principes du plan de déplacement urbain de l'Ile de France (PDUIF) élaboré en 2002 par le Conseil régional d'Ile de France "pour mieux se déplacer et mieux vivre". Ces principes ont été repris dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville de 2004.

Pris en application de la loi sur l'eau et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996, le PDUIF avait pour objectif une diminution de l'utilisation de la voiture afin de réduire les émissions de CO₂, lutter contre l'effet de serre et contribuer ainsi au développement durable.

Pour obtenir cette diminution de l'utilisation automobile, PDUIF et PLU préconisaient de développer l'offre de transports collectifs, de favoriser les circulations douces, notamment pour les approches intermodales, et d'organiser différemment le stationnement. Le PDUIF tablait sur une diminution de 3% du trafic automobile à l'horizon 2005.

Qu'en est-il de l'application de ces principes qui visaient une modification en profondeur du comportement des usagers ?

Circulation automobile et transports en commun.

L'offre de transports en commun a été augmentée en Ile de France comme à Versailles, mais l'effet escompté sur la circulation automobile n'a pas été globalement obtenu. Nombre de Franciliens n'ont pas pris conscience des conséquences de l'utilisation de l'auto et, surtout, beaucoup d'entre eux n'ont pu abandonner leur véhicule en raison de nombreux facteurs dont la durée et la longueur des trajets, l'inconfort et le manque de ponctualité de certains transports collectifs. Seule, l'augmentation du prix des carburants semble avoir eu récemment un certain effet dissuasif.

Utilisation du vélo.

Elle a légèrement augmenté, mais sa part dans les déplacements ne peut-être que marginale, là encore en raison de différents facteurs dont les aléas du temps et la difficulté de pouvoir emprunter des parcours véritablement sécurisés.

Stationnement

Dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), la Ville a déclaré utiliser le stationnement "comme un levier sur le choix des modes de transports".

Cette position est ambiguë, tant pour le stationnement privé que pour le stationnement public. S'agit-il de libérer les voies pour faciliter l'écoulement du trafic, de faciliter la construction de parkings ? S'agit-il de donner une priorité de stationnement aux résidents ou d'une volonté de restriction de stationnement pour dissuader d'utiliser l'auto (cf la réduction, par rapport aux normes du parking prévu dans la ZAC) ?

Pour le moment, seul l'ensemble du quartier St Louis est en stationnement payant, ce qui a facilité le turn over des places libres, mais il est difficile de porter un jugement, compte tenu de l'indisponibilité du parking public à la suite de son inondation.

Circulations des vélos

Un premier contrat triennal des circulations douces 2004 2006, financé pour partie par le Conseil Régional, devrait être réalisé prochainement. Un groupe de travail, comprenant plusieurs associations, dont SAVE, a travaillé à partir de documents préparés par un cabinet d'études. Il a examiné et amendé certaines dispositions proposées, mais n'a pu que constater la difficulté d'établir des parcours véritablement fonctionnels pour les vélos. Pour sa part, SAVE a fait remarquer que les trottoirs ne devraient plus être utilisés par les vélos quand on pourrait obtenir enfin une circulation apaisée sur les chaussées par des limitations de vitesse. SAVE a également demandé que les Conseils de Quartiers soient parfaitement informés pour pouvoir émettre leurs remarques et ne soient pas mis devant le fait accompli.

Circulation dans l'hypothèse du fonctionnement de la ZAC des Chantiers et du développement économique de Satory

Deux simulations ont été demandées par la Ville à des cabinets d'étude.

La 1^{ère} (ISIS), réalisée en 2004, était annexée à l'étude d'impact de la ZAC. Le document, peu lisible, concluait qu'au terme de 2007, date à laquelle la ZAC était supposée réalisée, les flux de circulation ne seraient pas notablement modifiés.

La 2^{ème} étude (CDVIA), réalisée en 2005, a fourni une simulation de la circulation actuelle à l'échelle de toute la ville, et une simulation de la circulation à l'horizon 2010.

Dans l'hypothèse de 5 500 emplois supplémentaires à Satory en 2010 et de l'existence du TCSP (transport en commun en site propre) la circulation deviendrait critique en raison d'une baisse de capacité des voies pour ce site propre, tandis que pour la ZAC des Chantiers et les voies vers Satory plusieurs centaines de véhicules s'ajouteraient aux heures de pointe.

En 2015, avec l'hypothèse de 15 000 emplois supplémentaires, la saturation des voies serait totale.

Cette étude CDVIA a fait des propositions pour un plan de circulation. Certaines d'entre elles sont innovantes. D'autres ont déjà été expérimentées dans le passé et ont été rejetées par la population en raison de leur inefficacité voire de leur nocivité.

On ne peut être qu'être étonné par les résultats divergents de ces deux études. Par ailleurs, si l'implantation d'un pôle de compétitivité à Satory constitue un atout pour Versailles ne devrait-elle pas être précédée par l'étude de la mise en place d'infrastructures efficaces et de logements pour assurer un développement équilibré et soucieux de l'environnement ?

Circulation au quotidien dans Versailles

Les Conseils de quartiers se font l'écho des doléances des versaillais sur les nuisances de la circulation en ville.

Ces nuisances sont vécues et ressenties différemment selon que l'on est, à un moment donné, automobiliste, motocycliste, cycliste ou piéton.

- les automobilistes sont pénalisés par la perte de temps occasionnée par l'encombrement des voies, les attentes à certains feux, les difficultés de manœuvre dans certains carrefours et le manque de places de stationnement.
- les cyclistes se sentent en insécurité sur une partie de leur trajet, en raison du peu de place qu'il leur reste sur la chaussée lorsqu'ils n'ont pas de voie réservée.
- les piétons, et plus particulièrement les personnes handicapées, les personnes âgées, les mères de famille avec une poussette, souffrent de l'inconfort de nombreux trottoirs (revêtement, pente) et de leur encombrement (vélo, motos, autos, sacs à poubelles etc...)

A ces nuisances s'ajoutent le comportement de certains usagers :

- automobilistes forçant la vitesse dès que cela leur est possible, dépassant coûte que coûte, ne respectant ni les feux oranges, ni les interdictions de stationnement,
- motocyclistes démarrant en trombe et slalomant,
- cyclistes et rollers roulant sur les trottoirs, ne respectant aucune signalisation,
- vélos dépourvus d'éclairage,
- piétons traversant au dehors des passages protégés ou aux feux rouges,
- résidents laissant traîner sacs à poubelle et containers sur les trottoirs toute la journée

Ces comportements s'alimentent les uns les autres, mais les piétons sont ceux qui ont le plus à s'en plaindre, parce que plus vulnérables et parce que les autres catégories d'usagers empiètent constamment sur l'espace qui devrait leur être réservé.

Ces petits manquements quotidiens aux règlements municipaux et au code de la route, plus ou moins tolérés par les responsables publics, contribuent insidieusement à détériorer la qualité de vie citadine et ôtent au plus jeunes les repères nécessaires à la structuration de leur vie sociale.

En 1998, la Mairie avait proposé la rédaction d'une charte de bonne conduite des utilisateurs de l'espace public, mais ce projet n'avait pas été concrétisé. Le moment n'est-il pas venu de réunir les différents usagers pour qu'ils confrontent leurs points de vue et mettent au point cette charte ? Elle servirait à l'administration pour l'équipement des rues et trottoirs et serait un outil pédagogique pour les scolaires et leurs parents en vue d'une modification progressive des comportements de chacun.

Le Président : Léon OLIVIER