|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | |  |
|  | | | |
| **Compte-rendu de Réunion** | | | | |
| Objet de la réunion : Commission circulations douces | | | | |
| Date : | | Mercredi 15 mai 2013 - 19h |  | |
| 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 |
| Mme CLAUDE | VéloVersailles |
| Mme BOISROUX-JAY | Versailles Environnement et Initiative |
| Mme et M. DELACROIX | Usagers versaillais |
| Mme BEGUIN | Droit du piéton |
| M. VICARIOT | SAVE |
| M. FROIDEVAUX | SOS victimes de la route |
| M. PIRIOU | Ligue Contre la Violence Routière |
| M. BERGE | ABF |
| Mme BRUNET | Ville de Versailles – Ingénieur Circulations Douces |

|  |  |
| --- | --- |
| **CONTENU** | **NOMBRE DE PAGES** |
| **Compte-rendu** | 4 |
| **Support de présentation** | 15 |

1. **Présentation de la démarche : Un Plan Piéton 2012/2020 pour Versailles**

La Direction de la Voirie a accueilli pendant trois mois un stagiaire pour une mission d’élaboration d’un plan piéton. La marche est systématiquement intégrée dans chaque projet d’aménagement, que ce soit au travers la thématique de l’accessibilité, de la cohabitation, ou encore de la sécurité routière. Il manque cependant une approche spécifique de la marche permettant de tenir compte des besoins propres au piéton. La marche étant utilisée dans près de 3 déplacements sur 10 en agglomération, l’enjeu pour la ville de Versailles est bien de favoriser la marche en tant que mode de déplacements à part entière, bien consciente que la marche représente le socle de la mobilité.

Le diagnostic réalisé au cours du stage a permis de révéler qu’une **dynamique « pro-piéton »** était d’ors et déjà en cours sur le territoire versaillais, à travers une diversité d’actions menées de manière transversale par les services municipaux :

* Porosités piétonnes (création des cheminements piétons)
* Sécurisation des cheminements piétons (1er critère)
* Mise en accessibilité des espaces publics et des ERP 🡪 Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics
* Sensibilisation, pédagogie : Pédibus, permis piétons et permis vélos
* Agrémentation des parcours : trompe l’œil, expositions photographiques, valorisation du patrimoine architectural, urbain et paysager

Le diagnostic permet de relever les **forces du territoire** sur lesquelles s’appuyer pour promouvoir le piéton en ville :

* Une dynamique lancée (cf. actions en cours)
* Un tissu urbain adapté (superficie, polarités de quartiers)
* Une structure de la population propice
* Une organisation des services propice au pilotage des projets

Quant aux **faiblesses** identifiées qu’il s’agira pour la suite de combler :

* Des cheminements piétons contraints par des coupures urbaines surfaciques et linéaires
* Points noirs subsistants (manque confort et sécurité)
* Manque de données objectives sur la structure des déplacements des versaillais

Enfin, les principaux **enjeux** qui permettront d’orienter la poursuite de la démarche :

* Aller vers une gouvernance intégrée du projet réunissant l’ensemble des acteurs de la mobilité œuvrant sur le territoire (CG, CR, VGP, STIF, SNCF, Phébus…)
* Aménager selon un principe de hiérarchisation du réseau viaire afin d’adapter les aménagements de voirie aux fonctions urbaines
* Communiquer, inciter à l’usage de la marche afin d’accompagner l’évolution des comportements et des mobilités en matière de mobilité
* Résorber les conflits piétons/cyclistes, d’autant plus importants que la cohabitation des modes se développe. Ce problème est récurrent et se pose dans de nombreuses agglomérations. Mme Béguin illustre justement ce problème par la récente décision du tribunal administratif de Strasbourg enjoignant la Communauté Urbaine de Strasbourg à supprimer tout aménagement du type « trottoir mixte » qui ne propose aucune distinction piéton/vélo et qui établit un rapport de force défavorable aux piétons.

Un document de synthèse de ce travail de Plan Piéton est remis aux membres de la commission.

1. **L’étude pour la mise en place d’une signalétique piétonne**

Ce travail d’élaboration d’un Plan Piéton se traduira cette année par le lancement d’une étude permettant de déterminer un plan de jalonnement piétonnier sur le territoire versaillais. L’objectif serait de proposer un dispositif de signalétique piétonne pouvant prendre diverses formes et visant à inciter au report vers des modes de déplacements alternatifs aux modes motorisés pour les déplacements urbains utilitaires de proximité, notamment ceux inférieurs à 1 km, très nombreux à être encore réalisés en voiture.

M. Voitellier propose un tour de table pour que chacun exprime ses attentes sur ce projet.

Il semble évident pour les membres de la commission qu’une telle initiative ne peut porter ses fruits tant qu’en parallèle, des actions ne sont pas menées visant, d’une part, à développer les transports en commun et d’autre part à rendre moins facile l’usage de la voiture (la question de la régulation du stationnement à destination serait notamment un levier très important pour contraindre au report modal).

Il est également remarqué l’importance de bien identifier la cible d’un tel dispositif. Privilégier davantage les personnes extérieures depuis les gares, les parkings, les stations de TC, plutôt que les versaillais qui connaissent leur territoire. Mme Brunet indique que des communes comme Vitré (35) ou Feyzin (69) ont mis en place une signalétique piétonne à destination des locaux indiquant les temps de trajets et proposant des parcours adaptés avec un objectif de développement de la marche sur les déplacements utilitaires.

Il est par ailleurs avancé l’idée de mettre à contribution l’ensemble des organismes situés sur le territoire pour relayer cette démarche, par exemple en indiquant dans leurs documents de communication les conditions d’accès à pied depuis les gares à leur site.

Enfin, la commission souhaiterait qu’en prochaine séance soit présenté le cahier des charges de l’étude pour avis.

1. **Programme d’aménagements circulations douces 2013**

Au cours de cette année, le programme d’aménagement en faveur des circulations douces va porter sur 5 sites :

* L’avenue Franchet d’Esperey : après enfouissement des réseaux, la voirie sera entièrement rénovée et le double alignement d’arbres renouvelé. Le profil actuel est maintenu, la bande cyclable unilatérale sera élargie de 15 cm.
* L’avenue Mirabeau : après enfouissement des réseaux, la voirie sera entièrement rénovée et un double sens cyclable sera créé et organisé en bande cyclable d’1,50m.
* Place Thiers et rue de l’Ecole des Postes : les travaux de réaménagement du carrefour et de création d’une bande cyclable bilatérale jusqu’au Boulevard des Jeux Olympiques auront lieu cet été.
* Abords du square Jean Houdon : à la suite du réaménagement du square Jean Houdon, le service de la voirie prévoit un enfouissement des PAV, une amélioration des traversées piétonnes, la création de stationnement vélo et moto, la création d’une continuité cyclable avec la rue du Maréchal de Lattre Tassigny, et la création de sas vélo. M. Piriou, LCVR, reconnaît l’intérêt de ces travaux, mais déplore la localisation de cette aire de jeux en plein milieu d’axes de circulation. M.Voitellier explique que la réorganisation du carrefour en vue d’intégrer le square dans la continuité d’un trottoir n’a pas pu être envisagée en raison de contraintes multiples : géométrie, maintien de fluidité…

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **PROCHAINE REUNION** | |  | **DIFFUSION** |
| Date : | Octobre 2013 - A repréciser |  | Membres de la commission |