

Démarche de concertation participative PLU Croissy-sur-Seine
Ateliers – 16 novembre 2011 – 20h30/22h
Gares Chatou-Croissy / Le Vésinet

Nombre de participants : 7

Questions générales ayant guidé les observations et les débats :

Interactions entre chacune des deux gares et Croissy.

Accessibilité des gares et la visibilité/signalétique.

Aménagements à proximité des gares.

Identification des cheminements naturels : quels sont les itinéraires privilégiés d'accès aux gares dans les usages actuels selon les différents modes de transports utilisés ?

	Gare de Chatou - Croissy	Gare du Vésinet - Centre
Description des gares (et dessin à main levée)	<p>Côté Croissy : la gare débouche par le sud sur un espace triangulaire.</p> <p>Quelle évaluation de cette surface disponible ? (point de repère proposé : 2 bus entrent en longueur dans la base du triangle constitué par la place).</p>	<p>Côté Croissy : arrêt de bus, stations de taxi (environ 7 places de stationnement) et départ d'un espace vert (« pelouse »).</p>
Accessibilité PMR (et poussettes)	<p>Côté Chatou : « placette nord » (côté marché) : un ascenseur.</p> <p>Côté Croissy : gros problème pour les PMR en particulier pour les personnes en fauteuil (ou pour les poussettes lourdes). Pas de possibilité d'emprunter les escaliers, donc obligation de passer par le passage sous les voies qui se termine par une montée assez raide. Le tunnel ne débouchant pas dans la gare, il est ensuite nécessaire de faire un détour supplémentaire. La rampe d'accès est inadaptée.</p>	<p>La gare la plus accessible des deux : ascenseurs des deux côtés, possibilité d'accès aux quais et d'entrer dans la gare (trottoirs abaissés).</p>
Signalétique et noms usuels des gares	<p>Noms courants de l'accès à la gare côté Croissy : « côté Croissy », « placette sud », « Labelonye ».</p> <p>Signalétique depuis la gare :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un panneau sur les quais qui indique « Labelonye ». - dans le passage souterrain : pas de panneau d'indication. - un tout petit panneau (signalétique marron avec pictogramme pour 	

	<p>piétons) à l'angle de la placette indique « Croissy », mais il est très peu visible.</p> <p>Indications que l'on donne aux personnes venant de Paris pour la 1^{ère} fois : en venant de Paris, ne pas quitter le quai, ne pas traverser les voies, prendre les escaliers au bout du quai.</p>	
Fonctionnement des gares/orientation	<p>En tant qu'utilisateur : le bâtiment de la gare est mal placé : l'essentiel des flux est contraire à son orientation.</p> <p>Passages sous les voies : pas de dysfonctionnement majeur constaté sauf peut-être la signalétique (cf ci-dessus). Si un panneau devait être installé. Quelle mention faire figurer dessus ?</p>	
Rayonnement des gares sur le territoire	<p>A un étranger venant de Paris, on conseillera :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pour aller en centre-ville de Croissy : de s'arrêter à la gare de Chatou-Croissy. - pour aller à « Kaufman » : de s'arrêter à la gare du Vésinet. <p>La limite du basculement entre les deux gares, si on devait la matérialiser, se situe au niveau du carrefour de la Croix.</p>	
Fréquentation et fréquence des arrêts des trains en gares	<p>Répartition de la fréquentation par les habitants de Croissy des deux gares :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2/3 environ utilisent la gare de Chatou-Croissy ; - 1/3 utilisent la gare du Vésinet. <p>Aux heures de forte affluence, préférer la gare du Vésinet (avant sur la ligne) pour être assis (en direction de Paris).</p> <p>Fréquence des arrêts en gare : elle est identique dans les deux gares.</p> <p>En direction de Saint-Germain-en-Laye (peu évoqué dans les échanges) : les utilisateurs cités sont surtout les enfants et lycéens, le matin.</p>	
Sécurité	<p>Pas de problème de sécurité particulier (on ne conseillera simplement pas à une « petite fille » d'emprunter le passage souterrain après l'heure d'affluence, soit après 20h30...).</p> <p>Eclairage (notamment des souterrains) : jugée suffisante.</p> <p>Plutôt que la réalisation d'une fresque par exemple sur les murs du souterrain, il serait intéressant d'examiner l'idée d'un revêtement qui aurait des propriétés anti-tags</p>	

	(exemple cité de la gare de Houille-Carières : tunnel revêtu d'un matériau de type zinc/métallique qui paraît toujours propre...). Priorité des considérations de propreté sur celles de type esthétique.	
Aménagements dans et à proximité des gares	<p>Abris et attaches-vélos : pas assez de place selon le groupe, notamment en raison de la présence et de la circulation des bus.</p> <p>Proposition EDL : la place serait suffisante pour installer un véritable silo à vélos (sur le modèle de ce qui se fait à Amsterdam) contre le mur, le long des escaliers. On peut même imaginer que ce silo se prolonge en surplomb sur les quais (pour lui donner une plus grand contenance et cela permettrait d'abriter une partie des quais du même coup).</p> <p>Réactions : quel serait le coût de ce type d'aménagement ?</p> <p>A priori, un abri à vélos serait moins coûteux que le réaménagement du souterrain par exemple, et permettrait de donner une vraie façade à la gare.</p> <p>Quelle gare aurait le plus besoin d'abris à vélos ?</p> <p>La gare de Chatou-Croissy plutôt, la gare du Vésinet-Centre a déjà des abris et ne présente pas de signes de stationnement sauvage (contrairement à Chatou-Croissy).</p>	
Multimodalité RER/taxi, RER/voiture...	<p>Pour prendre un taxi, dans quelle gare s'arrêtera-t-on ?</p> <p>Au Vésinet-Centre : les taxis sont côté Croissy.</p> <p>A Chatou-Croissy : les taxis sont plutôt côté Chatou.</p> <p>Y a-t-il une vraie utilité à la présence de taxis ? Quelle utilisation (par exemple pour finir un trajet commencé depuis Paris ?).</p> <p>Le prix d'une course entre le centre de Paris et Croissy est évalué à environ 50 à 80 euros. Pas vraiment d'utilisation de taxi en complément du RER ou d'un autre type de transport...</p> <p>Quelle présence de taxis à la sortie des gares ? Leur nombre ?</p> <p>A la gare de Chatou-Croissy, il y a des taxis en permanence, au Vésinet c'est plus</p>	

	<p>aléatoire.</p> <p>Aller en voiture à la gare ?</p> <ul style="list-style-type: none"> - compliqué. - le parking est trop cher. - utile seulement pour la dépose de voyageurs. - utile pour sortir à Paris le soir. 	
<p>Itinéraires piétons et modes doux vers les gares</p>	<p>Questionnement sur l'utilisation de l'axe reliant les deux gares, qui longe la voie ferrée sur une partie de sont tracé : comment est-ce qu'on pratique cet endroit (à pieds, en vélo...) ?</p> <p>Cette liaison n'est pas utile : en vélo on ne va pas d'une gare à l'autre, mais d'un lieu à Croissy vers une des deux gares, Chatou-Croissy ou le Vésinet-Centre... !</p> <p>La place entre la route et le grillage peut constituer une belle ballade. Si je débouche au milieu de cet axe à pieds, est-ce que je le parcours à pieds ? Y a-t-il un intérêt à aménager cet axe ?</p> <p>Il y a un intérêt à aménager des cheminements, mais pas sur cet axe. D'autres axes plus naturels sont à identifier, ils coupent en oblique vers les gares.</p>	
	<p>Identification des itinéraires existants et les plus pratiqués à partir ou vers la gare de Chatou-Croissy:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Itinéraire passant par « la Grande rue », par la rue des Tilleuls le long de la Seine, et qui débouche place d'Aligre. 2. En partant rue Labelonye qui devient ensuite Paul Demange à partir de la gare : très (trop) encombré par les voitures et les bus. Néanmoins, la plupart des personnes se déplaçant en vélo arrivent à la gare ou en repartent par là. (« solution Demange ») <p>Proposition d'un participant (qui ne fait pas consensus) : installer des pistes cyclables à contre-sens sur deux</p>	<p>Un itinéraire pour relier Croissy au Vésinet ?</p> <p>Voir dessins réalisés pendant la réunion : une transversale partant du bvd Carnot et allant à la gare du Vésinet-Centre a été identifiée.</p>

	<p>sections de cet itinéraire en sens interdit (mais c'est une route départementale et ça demanderait une intervention du Conseil général).</p> <p>3. Itinéraire majoritaire, qui est celui qui est le plus fréquenté (lieux cités par lesquels l'itinéraire passe : l'avenue du Maréchal Foch, la rue Gallieni, Soyer, Guynemeyer, la rue de la Plaine, le bvd Carnot, la rue de Verdun, le bvd Hostachy, carrefour de la Patte d'oie). (« solution Carnot »)</p> <p>La majorité des piétons vont à Chatou de cette manière et les vélos « voudraient en faire de même ».</p> <p>Utilisation/fréquentation des 3 itinéraires :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trop éloigné. 2. Trop encombré et dangereux. 3. Le plus utilisé. 4. Une 4^{ème} proposition faite par l'équipe : un itinéraire de maillage de « petits bouts » qui pourraient constituer une transversale (traversée de l'îlot Mascard et du pôle Chanorier, qui pourrait se prolonger avenue des Tilleuls). <p>Pas d'adhésion particulière à cette 4^e voie : crainte du morcellement, de la solution par « petits bouts.</p>	
	<p>Priorité affirmée au quotidien au temps (un minimum) consacré et à la sécurité des déplacements, avant la question de la beauté et des points d'intérêts sur les itinéraires.</p>	
<p>Circulation et itinéraires de bus</p>	<p>En l'état actuel, un lieu où le croisement des bus est très pénible : le passage entre les rues Verdun et Paul Demange. Le feu rouge devrait être placé plus en amont en venant de la gare (le bus est bloqué quand il part par les voitures et le trottoir).</p> <p>Il existerait un projet du maire de faire passer ce bus par la rue Dormeuil : où en est-il ?</p> <p>Les horaires des bus n° 7 et 20 sont les</p>	

	<p>mêmes : nécessité de décaler les horaires de 5 à 10 mn.</p> <p>Un moyen de désengorger la rue Demange serait de faire passer tous les bus par l'avenue des Tilleuls qui est plutôt large.</p> <p>Utilité des dessertes et services de bus ? Oui, surtout pour les jeunes et lycéens qui les utilisent quotidiennement.</p> <p>Manques et remarques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pas d'abribus à la gare de Chatou-Croissy : il y aurait un besoin. - Un projet d'élargissement du trottoir devant la gare côté chemin de fer : entraînerait une diminution de place pour les bus et le dépose-minute. <p>L'aménagement du « triangle » (espace de la placette sud) : l'idéal serait une zone de stationnement (comprenant du stationnement pour personnes handicapées) à durée limitée et/ou un dépose-minute.</p> <p>Proposition de EDL : aménagement d'un « sol unique » (pas de différence de niveau entre chaussée et trottoirs et un revêtement pavé qualitatif : un pavage/une grande surface). Dans ce type de configurations, c'est le piéton qui est prioritaire, et les automobilistes sont en plus découragés de laisser leur voiture en stationnement « sauvage ». Dans ce type de configuration, on pourrait imaginer que le chargement/déchargement des bus ne se ferait plus devant la gare, mais les arrêts de bus pourraient être déplacés sur la placette de la gare vers la Seine, la place Paul Doumer, à condition de supprimer quelques places de stationnement.</p>	
--	---	--

Autres points évoqués :

Il existe un projet de bâtiment supplémentaire dans la gare de Chatou-Croissy (projet RATP). Un désaccord apparent entre les élus de Croissy-sur-Seine et ceux de la CCBS concernant la question des aménagements et de l'accessibilité de la gare.

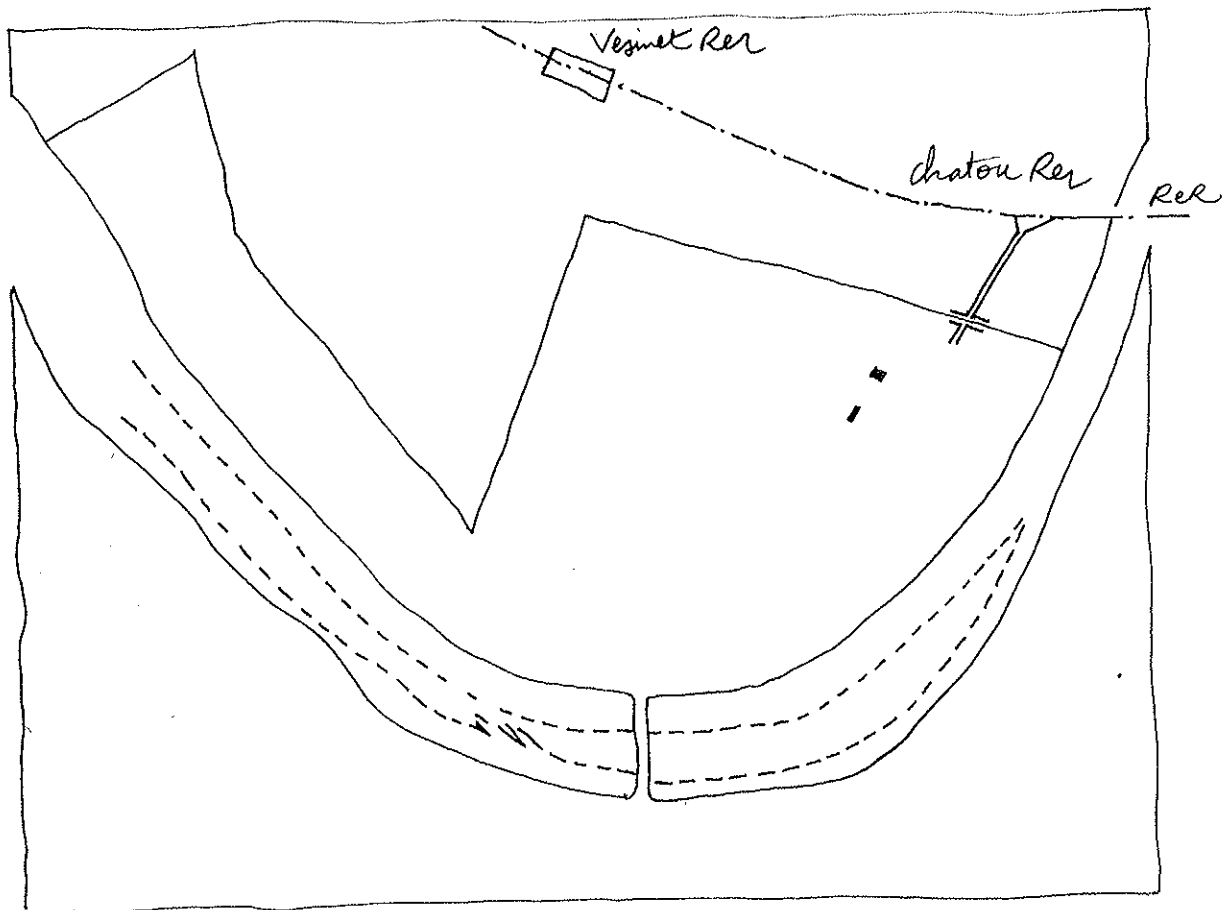
Cadrages et propositions faites au groupe par l'équipe (EDL, Attitudes Urbaines) au cours de l'atelier :

- Notre compréhension du territoire : il n'y a aucune gare sur le territoire de Croissy, on réfléchit

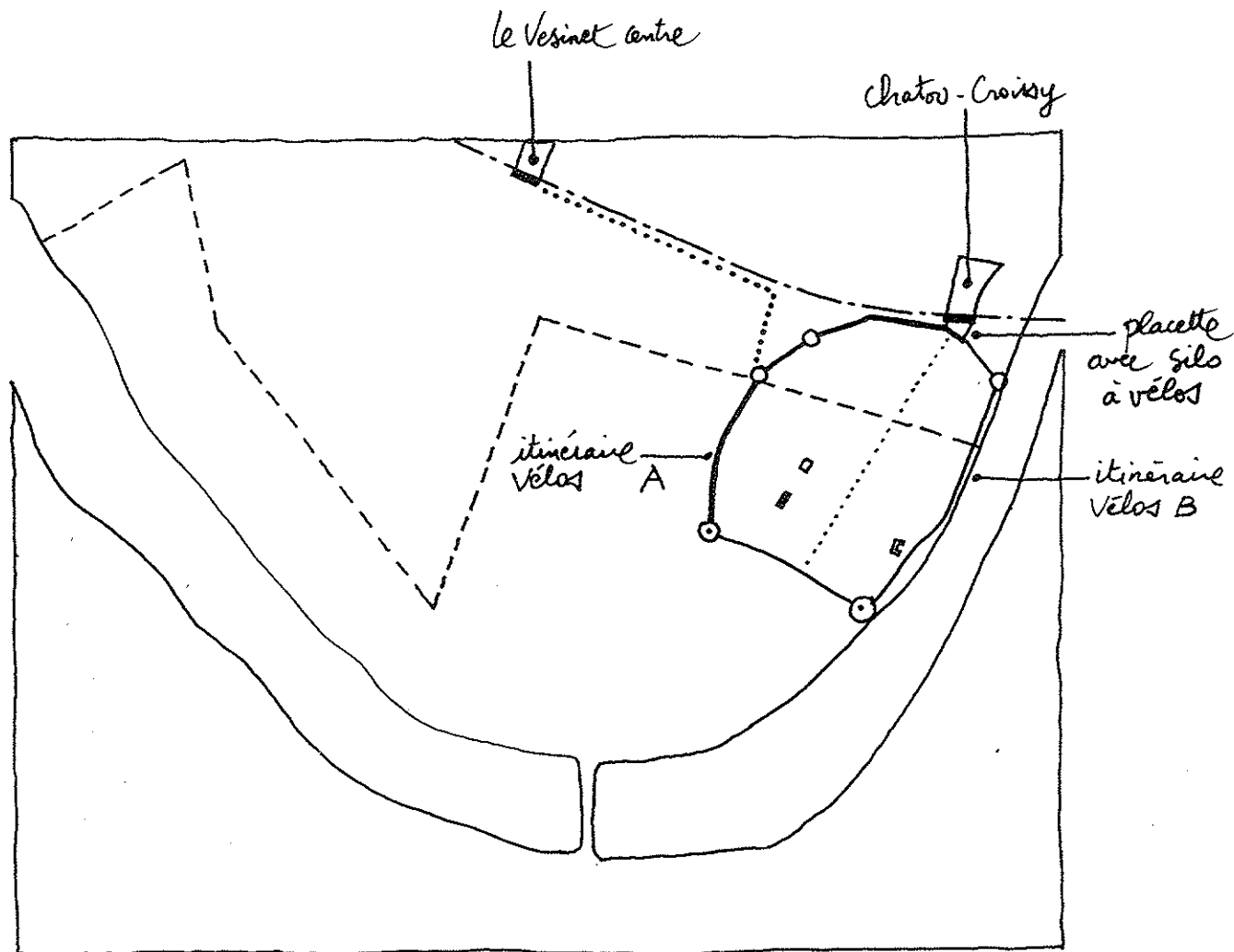
donc ce soir en dehors du périmètre de Croissy. Le groupe de pilotage intégrera des personnes représentant les villes de Chatou et du Vésinet.

- L'intervention de la Ville se doit d'être limitée aux « rives » de Croissy donc « on s'occupe du côté Croissy ». On ne touche pas à tout : on est plus crédible si on agit sur une fraction (pour la gare, cette fraction c'est par exemple les passages inférieurs).

- Recadrage de la démarche : des orientations inscrites dans le PADD ont plus de forces que des demandes ponctuelles. C'est aussi un moyen d'adresse à des financeurs/financements supracommunaux et intercommunaux. C'est la valeur ajoutée de l'inscription de cet atelier dans une démarche globale. La tactique de l'approche du territoire par des focus (et aujourd'hui par le focus Gares), par secteurs, permet d'aborder des besoins/projets/idées réalisables et visualisables par tous. Mais elle est combinée à un travail mené par l'équipe sur d'autres dimensions (inscription dans le Grand Paris, etc.) ce qui permet d'inscrire des focus et projets dans une démarche et un maillage plus global (tout en n'étant pas dans une démarche surplombante).



- ④ avec "Chatou" organiser un véritable partage de la gare de "Chatou-Croissy" en qualifiant mieux les usages et leurs aménagements.



4bis) avec "Chatou", organiser côté "Croissy" la placette triangulaire libérée du stationnement et appuyée sur une architecture de silo à vélos + 2 itinéraires possibles pour rejoindre le centre ville, A ou B, ou A et B