

Compte-rendu de la réunion thématique n°5 : « Mobilité active et durable »

Présentation par Jean-Roger Davin

La réunion citoyenne sur le thème de la Mobilité active et durable a débuté sous la direction du Maire.

Rappel du concept "Le Croissy d'Après"

M. Davin a rappelé l'importance de "Le Croissy d'Après" en tant qu'outil stratégique qui va au-delà d'une simple initiative, incitant à la réévaluation de nos actions publiques. Il a souligné le rôle clé de l'initiative "Croissy d'Après" dans le cadre du Plan Climat Croissillons, visant à orienter la ville vers des pratiques plus durables. Ce projet vise à instaurer une communauté plus harmonieuse et participative, soulignant que son succès dépend de la participation active de tous les citoyens. En effet, il a mis en perspective l'impact des émissions, le Maire a informé que la ville représente actuellement 2% du total, tandis que les Croissillons en sont responsables à hauteur de 98%. Il a appelé à une prise de conscience collective.

Fresques du Climat

Une annonce importante a été faite concernant l'organisation prochaine de fresques du climat en début d'année 2024. Cette initiative vise à faciliter les échanges et à permettre une participation citoyenne active pour élaborer une vision collective sur les enjeux climatiques.

Reconnaissance pour les Actions Environnementales

La Ville se prépare à recevoir sa 2ème fleur dans le cadre du label "Villes et Villages Fleuris", et aussi un prix spécifique en biodiversité et en aspects sociaux-écologiques, soulignant les changements intervenus dans des rues telles que l'avenue de Verdun.

Présentation de Richard Delepierre, Maire du Chesnay-Rocquencourt et Vice-président du département aux Mobilités et aux Transports

Le Maire du Chesnay-Rocquencourt, Richard Delepierre, a pris la parole en tant que grand témoin pour partager l'expérience de sa ville en matière de mobilité active et durable.

Contexte et Parcours

Richard Delepierre a débuté sa présentation en décrivant le contexte particulier de sa ville, dépourvue de gare malgré une population de 32 000 habitants. Avec plus de 30 ans d'expérience à la SNCF, il a souligné l'importance des transports en commun, particulièrement dans une commune les plus dense des Yvelines.

Évolution Démographique et Défis

Il a expliqué que Le Chesnay-Rocquencourt a connu une augmentation significative de sa population, passant de 10 000 à 30 000 habitants en seulement dix ans, en raison du développement autour d'un centre commercial et de résidences. Face à cette croissance, le défi consiste à inciter les habitants à privilégier les petits trajets sans recourir systématiquement à la voiture.

Expérience avec Autolib et Schéma Directeur des Mobilités Urbaines

Le Chesnay-Rocquencourt a été parmi les premières villes à expérimenter Autolib, un service d'auto-partage avec des voitures électriques, qui s'est cependant arrêté rapidement en raison de stations Autolib laissées à l'abandon. Le Maire a souligné l'importance d'évoquer la transition écologique dès le début de sa candidature et a présenté le schéma directeur des mobilités urbaines de la ville, représentant un investissement de 4,5 millions d'euros.

Incitations à la Mobilité Douce

L'objectif du Chesnay-Rocquencourt n'est pas d'interdire la voiture, mais de réapprendre à vivre ensemble. L'idée est de faire de la place aux vélos sans perturber excessivement la circulation des véhicules motorisés. Des aménagements ont été réalisés progressivement, mais aussi des tests concrets, notamment celui sur l'avenue Général de Gaulle, montrant qu'il est possible d'apaiser la circulation sans bloquer la ville.

Électrification des Transports

Pour répondre au défi de la décarbonation, la municipalité travaille sur l'électrification des transports, tant au niveau des bus que des véhicules personnels. Cela comprend l'électrification du dépôt de bus et la recherche d'un terrain pour un nouveau dépôt. Le Maire a également évoqué la possibilité d'une future gare, notamment avec le projet de la ligne 18 du métro du Grand Paris, actuellement à l'étude.

Défi Psychologique et Exemple de Copenhague

Richard Delepierre a insisté sur l'importance du défi psychologique dans la transition vers des modes de déplacement plus durables. Il a partagé l'exemple de Copenhague, où 60% des déplacements se font à vélo, soulignant que cette transformation est réalisable avec une volonté politique forte et des investissements appropriés. Il a souligné la nécessité de laisser de la place à la voiture tout en promouvant des alternatives plus durables.

Questions / réponses

Question 1 :

Q. Vous avez enfin parlé de personnes âgées, mais pas des familles à bicyclette à plusieurs. Ça peut être un peu dangereux.

Est-ce que vous avez mis dans vos Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) l'obligation d'avoir des IRVE (Infrastructure de Recharge pour Véhicule Electrique) ?

R. Nous sommes voisins de Versailles, nous avons donc des vélos cargos, mais ils sont difficiles à garer, et parfois, ils vont un peu trop vite.

En ce qui concerne les IRVE dans les PLU, la question se pose surtout dans les villes où il n'y a plus rien à construire. Le Chesnay est une ville carencée qui doit sortir 1400 logements sociaux pour sortir du carencement. Les promoteurs proposent des prises à l'intérieur, et mon défi est que la copropriété permette le précâblage à l'endroit de Parly 2. Demain, il faudrait qu'on impose, dans les copropriétés, la voiture partagée. Je n'ai pas complètement répondu à votre question, mais je la garde dans un coin de ma tête pour le jour où je m'attaquerai à la fusion des PLU.

Question 2 :

Q. Depuis Croissy, nous avons 2 axes majeurs, D186 et D321. Il y a un schéma départemental qui prévoit de faire des pistes cyclables sur ces axes. Il y a des rumeurs qui disent que ces projets sont suspendus. Notre génération aimerait bien en voir le bout. Qu'en est-il ?

R. Il n'y a pas de rumeurs. Le contexte économique du territoire, notamment la baisse spectaculaire des droits de mutations (quasiment à l'arrêt aujourd'hui), a un impact. Nous avons la chance d'être un département riche, mais en l'absence de fiscalité directe, les 140 millions d'euros qui manquent doivent être transformés en économies. De nombreux projets sont suspendus, mais cela ne concerne pas que les pistes cyclables. Les départementales ont été créées pour fluidifier le trafic des véhicules motorisés, et des études sont menées sur les axes pour créer des aménagements vélos. On peut intervenir là où c'est faisable et où la dépense n'est pas excessive, mais il faut préserver des budgets pour des points durs. Les travaux montent très vite en milieux urbains, et par exemple, un projet de piste cyclable du pont de Chatou au pont du Pecq a été arrêté car trop cher. En France, il y a aussi le problème de la sécurité, notamment le vol de vélos, et trouver de la place pour les vélos reste compliqué.

Question 3 :

Q. Par rapport au coût au kilomètre pour les pistes cyclables, quel est le coût au kilomètre pour les voitures ? Aussi, par rapport au bunker dont vous avez parlé pour les vélos, les stationnements pour les voitures ne sont pas spécialement plus jolis et les vélos prennent moins de place. Sur les projets en question, avez-vous regardé ce qu'il se passe dans les Hauts-de-Seine ? Faire des pistes cyclables ne coûte pas cher (exemple du pont de Chatou jusqu'à La Défense), avec quelques plots et un coût de peinture).

R. Sur les ranges de vélos pour remplacer les places de stationnement, cela a suscité des réactions négatives pendant un certain temps. Sur la place du stationnement, ce n'est pas compliqué ni très cher, et nous l'avons imposé aux techniciens. Nous pouvons transformer les places de stationnement en fonction des besoins des cyclistes. En ce qui concerne les coûts des voiries, nous ne développons presque plus rien pour les voitures, mais nous ne pouvons pas nous passer complètement des réseaux de voitures. Le département contribue à une offre décarbonée, mais ces offres sont souvent coûteuses.

Question 4 :

Q. Je suis à fond pour la trottinette électrique mais les véhicules ont tendance à plus se rapprocher que pour les vélos. Au niveau de la rue des Ponts c'est dangereux, j'aimerais donc savoir si c'était possible d'aménager une piste cyclable.

R. Il ne faut pas passer par la rue des Ponts à vélo ni en trottinette ; c'est une départementale. On ne peut donc pas la réduire car il y a des normes à respecter). Il faut passer par la rue de Seine et par l'avenue Émile Augier, il y a des pistes cyclables sans dangers.

Remarques :

Concernant l'accidentologie, l'opérateur est toujours questionné en premier ; sur ces types de véhicules, il n'y a pas ou peu d'accidents. Dans l'agglomération de la Boucle de Seine, il y a eu à peu près 15 accidents (pas des accidents graves) en trottinettes depuis l'installation des véhicules TIER. Un point important à noter pour les vélos : la signalisation des voitures est la même pour les vélos.

Suite de la présentation par Jean-Roger Davin

Présentation des actions

Le maire a poursuivi la présentation en mettant en lumière les actions concrètes mises en place pour promouvoir la mobilité active et durable à Croissy. Voici un aperçu des principales initiatives :

- Déploiement de xxx m de pistes cyclables sur la ville de Croissy
- Révision du plan de circulation du centre-ville dans le but de favoriser les commerces, la sécurité et les modes actifs (vélo, marche)
- Déploiement des infrastructures de recharges de véhicules électrique
- Transition énergétique du parc de véhicules de la ville de Croissy
- Mettre en place un service d'autopartage de voitures sur la ville

Annonce des prochaines réunions

Réunion le 12 décembre sur l'écologie communale puis la réunion du 19 pour faire un point sur les avancées.

Questions / réponses

Question 1 :

Q. J'ai observé qu'un sens interdit a été installé rue Paul Demange pour mettre des pistes cyclables. Est-il prévu des panneaux de signalisation pour aller à la gare par un autre chemin ?

R. Il y a eu une réunion publique préalable pour discuter des changements à venir. Les détails ont été expliqués sur le site, et une piste cyclable a été aménagée sur une demi-voie, entraînant la suppression des stationnements du côté de Chatou. Ces places de stationnement ont été déplacées dans la rue du Colifichet. Des études estiment qu'il y aura en moyenne 40 voitures de plus par jour, ce qui n'est pas énorme. Les décisions concernant la circulation, comme l'arrêt de la circulation des bus il y a 10 ans rue Colifichet, sont prises en fonction des données de trafic.

Question 2 :

Q. Je trouve que Croissy est pas mal en termes de vélos, mais il reste quelques points dangereux notamment au niveau de l'avenue Foch vers le boulevard Hostachy et sur le pont de Bougival ; est-ce qu'il est possible de mettre des panneaux M12 ?

R. Cette question sera traitée dans le cadre des appels à idées. La municipalité travaille actuellement avec le Cycloclub de Croissy et des associations régionales de vélos pour identifier et sécuriser les passages dangereux.

Question 3 :

Q. Que signifie shunter ? Je suis parent d'élève à la CAP et nous sommes prêts à travailler en amont de vos projets. Pour le travail d'un club de cycliste, c'est très important, mais l'avis des enfants et des parents est différent d'un cycliste. Aussi, Il manque des coins d'attaches pour les vélos.

R. "Shunter" signifie dévier. La collaboration avec le Cycloclub de Croissy et d'autres associations est précieuse. Les demandes concernant les attaches pour vélos et trottinettes seront prises en compte dans les appels à idées.

Question 4 :

Q. quand on vient du Vésinet depuis la D321, il y a un feu pour les cyclistes qui démarre plus tôt que celui des voitures, mais il est mal cadencé.

R. Il y a déjà un délai de 10 secondes, jugé important. Augmenter ce délai pourrait entraîner des embouteillages. L'objectif est de sécuriser le départ des cyclistes plutôt que le passage au croisement, en raison de contraintes de passage des véhicules.



Réponses *Appel à idées*

Pour finir, le maire a répondu aux idées. Vous pourrez trouver les réponses directement sous les contributions associées.