



Initiatives citoyennes & locales pour un changement global

✉ plaisirenttransition@gmail.com

🌐 <http://plaisirenttransition.wordpress.com>

f www.facebook.com/PlaisirEnTransition/

Consultation sur l'étude urbaine centre-bourg et la révision du PLU :

***Propositions de l'association
Plaisir en transition***

Les observations et propositions que nous décrivons dans ce document concernent principalement les modes individuels de déplacement dans notre ville, à savoir l'automobile, la marche et le vélo.

<i>Quelle est la place de l'automobile dans notre ville ?</i>	3
<i>La nécessité d'un rééquilibrage vers les modes actifs</i>	7
<i>Mieux prendre en compte le stationnement des vélos dans le PLU</i>	8
<i>Atténuer les effets de coupures urbaines</i>	8
<i>Créer une voirie plus favorable aux circulations douces</i>	9
<i>En dehors des axes importants, créer des zones 30</i>	9
<i>Revoir la pertinence et la conception des sens uniques</i>	10
<i>Créer des zones de rencontre pour développer l'animation locale</i>	10
<i>La gestion du stationnement automobile</i>	11
<i>Propositions concernant la zone centre bourg / hôpital Charcot</i>	12
<i>Créer une zone de rencontre dans le centre bourg</i>	12
<i>Faciliter la circulation des vélos dans le centre bourg</i>	12
<i>L'espace libéré par le déménagement de l'hôpital Charcot : un quartier pour relier les autres</i>	14
<i>Annexe : copie des propositions concernant le stationnement des vélos</i>	17

Quelle est la place de l'automobile dans notre ville ?

Actuellement, **l'automobile occupe une place centrale dans notre ville.** Ceci est notamment dû à la présence d'axes importants, en particulier la RN12, la RD30, la RD11 (axe Neauphle-le-Château / Les Clayes-sous-Bois), et les axes rue de la gare/avenue Marc Laurent/rue Calmette/rue du Bois, et rue Jules Verne/avenue de Geesthacht. **La circulation motorisée génère des nuisances indéniables en terme de bruit et de perception d'un manque de sécurité dans la rue.** Ce dernier point concerne notamment la vitesse excessive et l'intensité du trafic.

L'impact de l'automobile dans notre ville est également très marqué en raison des **surfaces importantes dédiées au stationnement**, qu'il s'agisse d'espaces privés ou publics. Les vues aériennes de la ville sont d'ailleurs très éclairantes à ce sujet : une partie importante de l'espace public est occupée par les zones de stationnement ainsi que les voies d'accès. A titre d'exemple, dans le parking de la rue du Docteur Fleming à proximité de la mairie, il y a en tout 122 emplacements de stationnement pour une surface totale de 3540 m², ce qui représente un espace de 29 m² par automobile. Malgré cela, l'offre de stationnement est jugée insuffisante par de nombreux habitants, qui souhaitent la création de nouvelles places.

En analysant les données fournies par l'INSEE **sur la période 2006 - 2015, on s'aperçoit d'une hausse d'environ 750 voitures détenues par les ménages Plaisirois au cours de cette période**, pour atteindre environ 16 000 automobiles en 2015 (Tableau 1). La hausse de la population de la ville au cours de cette même période n'était pourtant que de 320 personnes, ce qui, compte tenu du nombre moyen d'automobiles par habitant en 2006 (0,48), n'aurait dû induire qu'environ 150 automobiles supplémentaires. En moyenne, sur l'ensemble de la commune, **l'accroissement du parc automobile plaisirois au cours de cette période est donc beaucoup moins lié à la variation de population qu'à l'augmentation du nombre de véhicules par ménage.** Il y a de fortes disparités dans l'équipement des ménages selon les quartiers de la ville. En 2015, dans les zones comportant des logements collectifs (notamment Brigitte, les Ebisaires, Valibout), la proportion de ménages ayant au moins deux voitures était environ deux à trois fois moins élevée que dans les quartiers pavillonnaires (Gatines - la Bataille, la Boissière, Plaisir Sud), où cette proportion était d'environ 65 - 75%. Selon le quartier considéré, le nombre moyen d'automobiles par habitant varie de 0,28 à 0,68. On peut observer que même dans

les rues où il n'y a pas eu de nouvelles constructions, le nombre de voitures en stationnement est en hausse par rapport à il y a plusieurs années, ce qui traduit bien une hausse du nombre d'automobiles par foyer et par habitant, ce phénomène étant probablement amplifié par l'afflux d'automobiles provenant d'autres communes dans les zones proches de la gare de Plaisir-Grignon. **Les difficultés de stationnement concernent une grande partie de la ville, y compris des zones essentiellement pavillonnaires construites ces 40 dernières années dont les terrains comportent pourtant des garages ou des places de stationnement privées.**

Tableau 1. Evolution du nombre d'automobiles détenues par les particuliers à Plaisir entre 2006 et 2015, et équipement selon le quartier (année 2015)

Année	Habitants	Ménages avec 1 voiture	Ménages avec au moins 2 voitures	Nombre total de voitures*	Nombre de voitures par habitant
2006	31539	6019	4184	15224	0,48
2015	31857	5922	4567	15970	0,50
variation de 2006 à 2015	318 +1%	-97 -1,6%	383 +9,2%	746 +4,9%	0,02 +4,2%

Quartier	Proportion des ménages ayant au moins 2 voitures (parmi les ménages motorisés)	Voitures par habitant
Centre Ville	44%	0,66
Chevalier Les Petits Pres	32%	0,52
Daniele Petit Bontemps	39%	0,51
Le Valibout	30%	0,28
Brigitte	20%	0,58
Les Ebisoires	32%	0,54
Gatines La Bataille	75%	0,66
Plaisir Sud	68%	0,62
La Boissiere	66%	0,62
La Haise Les Gares	27%	0,43
Aqueduc Nord	46%	0,46
Aqueduc Sud	48%	0,52
Ensemble de la ville	45%	0,50

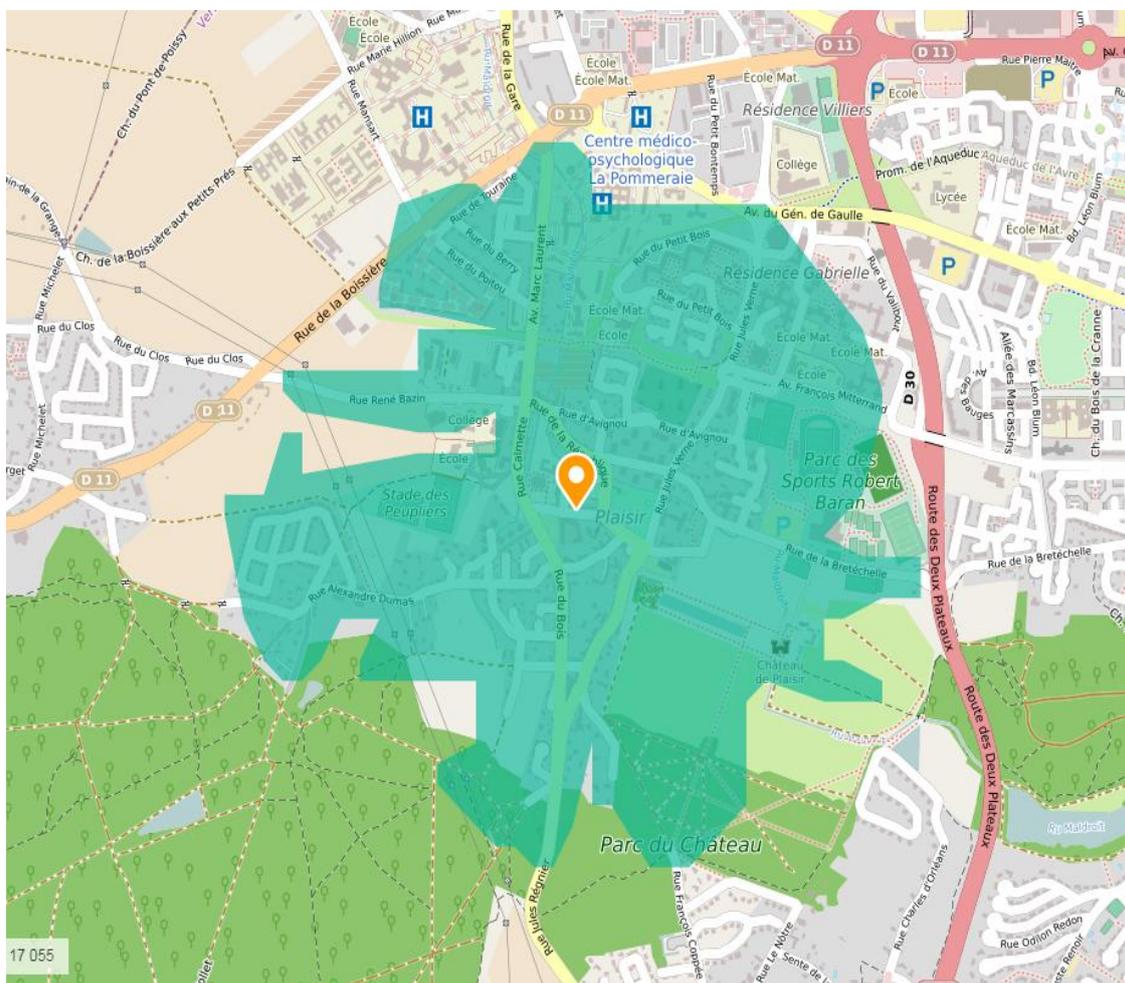
Source : INSEE (<https://www.insee.fr/fr/statistiques?taille=100&debut=0&theme=68&geo=COM-78490>). *Le nombre total de voitures a été estimé en utilisant pour 2006 et 2015 une même valeur de 2,2 pour la moyenne par ménage disposant d'au moins 2 voitures (basé sur données INSEE 2006, les données 2015 n'étant pas disponibles). Il est possible que cette valeur ait augmenté au cours de la période (davantage de ménages avec 3 ou 4 voitures), ce qui signifierait que le nombre de voitures a encore plus augmenté entre 2006 et 2015 que dans l'estimation de ce tableau.

L'une des conséquences de la hausse du parc automobile est la **pratique, devenant généralisée dans de nombreuses rues, du stationnement sur les trottoirs.**

D'autre part, aux heures de pointe, c'est à dire dans les périodes où s'effectuent la majorité des déplacements motorisés, il y a des zones de congestion sur certains axes de circulation, ce qui augmente nettement les temps de parcours et les nuisances associées.

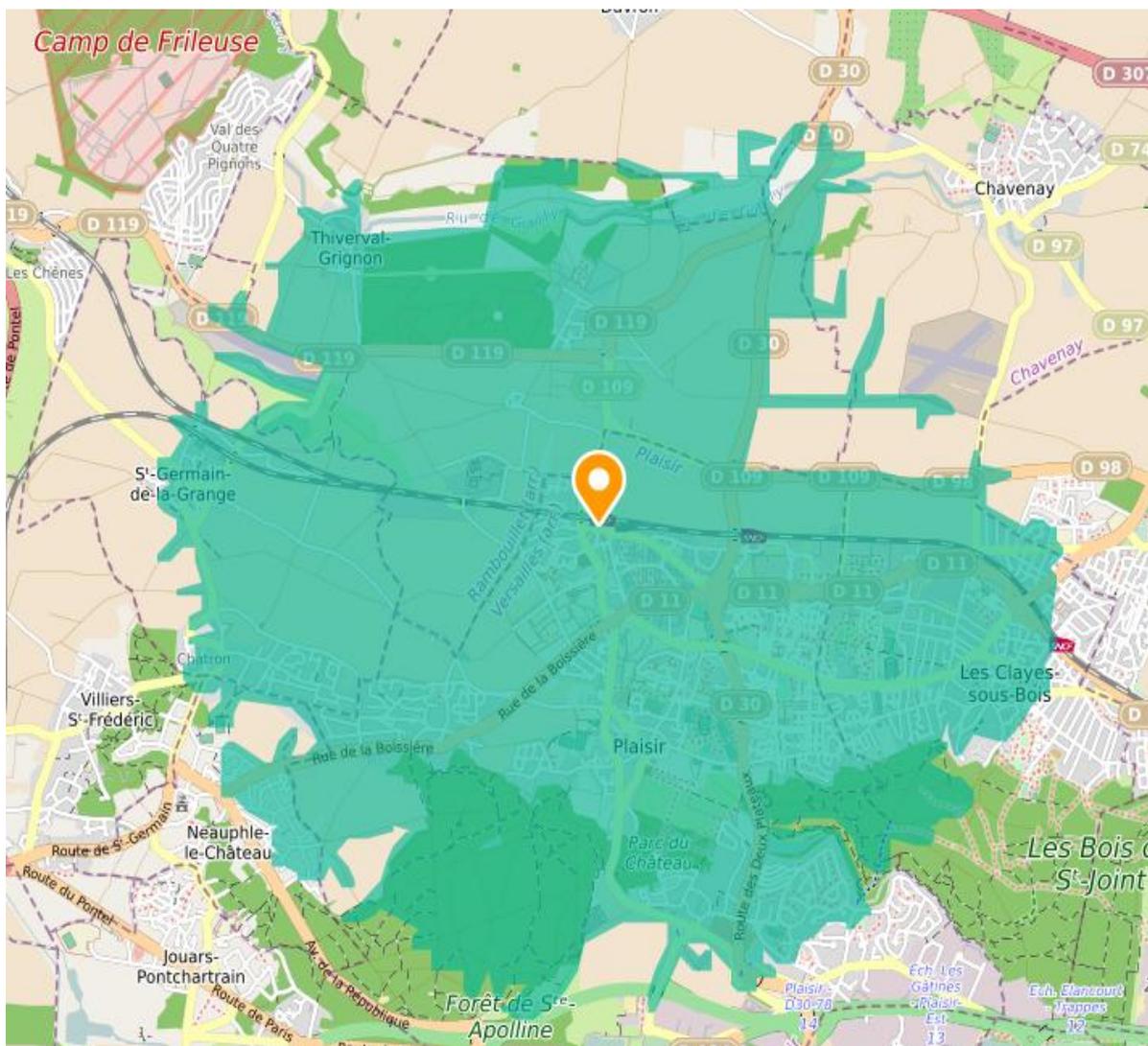
Même si on ne dispose pas des chiffres exacts, à Plaisir, comme dans de nombreuses villes françaises, **l'automobile est très utilisée pour des courts déplacements, y compris pour des trajets de l'ordre de 1 km, qui nécessitent moins de 15 minutes de marche** (à titre d'exemple, la Figure 1 représente l'étendue de la zone accessible à un piéton en moins de 15 min à partir de la mairie).

Figure 1. Carte d'isodistance représentant la zone accessible à un piéton en moins de 15 min (1 km) à partir de la mairie (www.geoportail.gouv.fr)



Il en va de même pour les trajets de l'ordre de 4 km, une distance représentant moins de 15 min de trajet à vélo. La Figure 2 montre par exemple que **la plus grande partie de Plaisir, mais également les villages de St Germain de la Grange, de Thiverval-Grignon, et plus de la moitié de l'ensemble Les Clayes-sous-Bois/Villepreux, est à moins de 15 min à vélo de la gare de Plaisir-Grignon**, qui est le principal pôle d'échange de la ville. La totalité des adresses de Plaisir est d'ailleurs située à moins de 20 min de trajet à vélo de la gare de Plaisir-Grignon (ce qui correspondrait à moins de 15 min de trajet avec un vélo à assistance électrique). Parmi les courts trajets qui sont souvent effectués en automobile, on peut citer les déplacements d'enfants pour l'école ou pour leurs activités extrascolaires, les parents réalisant ainsi de nombreux allers-retours sur le territoire de la commune.

Figure 2. Carte d'isodistance représentant la zone accessible à un cycliste en moins de 15 min (4 km) à partir de la gare de Plaisir-Grignon (www.geoportail.gouv.fr)



L'automobile est également le principal mode de déplacement utilisé par les plaisirois pour se rendre à leur travail (Tableau 2). Actuellement, ce mode de transport est deux fois plus utilisé que les transports en commun et dix fois plus que la marche.

Tableau 2. Moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (Plaisir, données INSEE, 2015)

Type :	Pas de transport	Marche	Transport en commun	Deux-roues (motorisé ou non)	Voiture
Nombre :	443	971	4105	365	8808

La nécessité d'un rééquilibrage vers les modes actifs

Il est indéniable que dans notre ville, **de nombreux trajets effectués actuellement en automobile pourraient être réalisés à pied ou à vélo**. Ceci présenterait de nombreux avantages pour les habitants, notamment en terme de santé (la sédentarité est devenue un problème sanitaire grave), de coût (collectif et individuel) et d'agrément (par leur présence, les piétons animent la ville). Cela contribuerait également à réduire les congestions aux heures de pointe. De plus, une forte dépendance à l'automobile pour les courts trajets n'est pas soutenable à terme, si l'on prend en compte la consommation d'énergie des automobiles.

Comme indiqué précédemment, la tendance à **l'augmentation du nombre moyen d'automobiles par ménage génère aussi plus de besoins de surfaces de stationnement, qu'elles soient publiques ou privées**, et ceci se fait notamment **au détriment d'autres usages de l'espace public qui contribuent davantage au bien-être des habitants**. Il est donc souhaitable de prendre des mesures pour diminuer l'usage de l'automobile pour les courts trajets au profit de la marche et du vélo, pour favoriser l'efficacité des transports en commun et également pour **faire un meilleur usage de l'automobile via des solutions d'autopartage**. Ceci nécessite une politique à long terme, mais la modification du PLU ainsi que la construction du projet "centre bourg" représentent des opportunités intéressantes. Nous soumettons ci-dessous un certain nombre de propositions allant dans ce sens.

Mieux prendre en compte le stationnement des vélos dans le PLU

Développer les possibilités de stationnement à l'abri du vol dans les immeubles d'habitation est nécessaire pour favoriser l'usage du vélo. Il en va de même pour les immeubles de bureau et les commerces. Dans le cadre d'un précédent courrier daté du 13 mars, et dont une copie est jointe à ce document, nous avons souligné que la réglementation actuelle était peu précise à ce sujet. En effet, les obligations pour les nouveaux immeubles d'habitation se concernent surtout des préconisations en terme de surface dédiée au stationnement des vélos, ces surfaces étant d'ailleurs insuffisantes au vu des besoins actuels et du développement prévu de ce mode de déplacement (l'objectif du plan national vélo dévoilé fin 2018 est de tripler la part modale du vélo pour atteindre 9% en 2024). De plus, les espaces de stationnement vélo dans les constructions récentes sont souvent peu fonctionnels (praticité d'usage, protection contre le vol) et non optimisés par rapport à la surface. **Les principales propositions décrites dans notre précédent courrier pourraient être résumées dans le nouveau PLU** et il serait utile de transmettre des informations plus détaillées dans une notice technique complémentaire destinée aux aménageurs.

D'autre part, **nous proposons également de prévoir des prescriptions en matière de stationnement vélo dans le cas de réfections d'immeubles d'habitation nécessitant un permis de construire.** Dans ce cas, les prescriptions seraient beaucoup plus souples que pour les bâtiments neufs, par exemple en permettant plus facilement l'implantation sur la parcelle (à l'extérieur du bâtiment) de locaux à vélo. Il existe notamment des modèles de box prêt à poser pour l'extérieur tout à fait adaptés au stationnement sécurisé des vélos et pouvant être mis en place avec peu de travaux. En cas de manque de place, ces locaux pourraient être placés sur des espaces préalablement dédiés au stationnement automobile.

Atténuer les effets de coupures urbaines

Les effets de coupure sont les routes ou implantations qui découpent le territoire en limitant la circulation à pied et à vélo, du fait de l'allongement des distances et du temps nécessaire pour les franchir ou les parcourir et en raison d'autres nuisances telles que le bruit et le danger perçu. **Plaisir est particulièrement concerné par ces coupures urbaines, qui tendent à créer**

des quartiers séparés. On peut citer notamment les gros axes de circulation que sont la RD30 et la RD11, mais également des implantations telles que le centre hospitalier Charcot, certaines parties de la zone commerciale grand Plaisir ainsi que plusieurs zones de pavillons et d'immeubles qui imposent des détours pour les piétons et cyclistes. Or, contrairement aux trajets automobiles, où seule la durée du parcours importe, il faut limiter au maximum les détours pour favoriser les circulations douces, car celles-ci demandent un effort physique.

Dans le nouveau PLU, il faudrait donc **mentionner l'importance, pour les nouvelles constructions occupant une surface importante (et si possible pour les grosses opérations de rénovation), de prévoir des liaisons, à la fois piétonnes et cyclables, vers toutes les rues et chemins adjacents, pour favoriser les traversées par circulations douces.**

Créer une voirie plus favorable aux circulations douces

Actuellement, la voirie dans notre ville est peu favorable aux circulations à pied et à vélo. **Les trottoirs sont souvent peu fonctionnels (pas assez larges, présence d'automobiles en stationnement) et les déplacements à vélo sont perçus comme risqués.** En complément de la création de voies de circulation douces dédiées (dans les endroits où de la place est disponible), plusieurs mesures pourraient être prises pour améliorer la situation.

En dehors des axes importants, créer des zones 30

Il y a actuellement de nombreuses zones résidentielles où la vitesse autorisée est de 50 km/h, où les piétons ne disposent pas de la priorité, ni sur la route ni pour traverser (en dehors des passages piétons), et où pourtant les trottoirs sont peu utilisables en raison d'une faible largeur, de la présence d'automobiles en stationnement ou de haies non taillées. Les piétons dans ces zones marchent donc souvent sur la route. **Il serait souhaitable de transformer ces secteurs en zones 30, qui sont plus agréables et perçues comme moins agressives pour les piétons et les cyclistes.** Toutefois, pour être efficace, cette mesure doit s'accompagner **d'aménagements de voirie ayant pour effet de diminuer effectivement la vitesse, via le dessin des routes, et la disposition des stationnements et des aménagements urbains.** Dans les zones 30 de quartiers résidentiels favorables aux piétons (et en dehors des axes importants et des feux tricolores), il ne devrait pas y avoir de passage piéton afin que ceux-ci

bénéficient de la possibilité de traverser en tout lieu, ce qui n'est pas possible en présence de passages piétons en raison de la règle des 50 mètres.

Revoir la pertinence et la conception des sens uniques

De nombreux sens uniques ont été mis en place à Plaisir, notamment pour créer des stationnements automobiles. **Ceci a eu un effet très défavorable sur la possibilité de se déplacer à vélo, d'une part en allongeant la durée des trajets, mais surtout en imposant le passage par des axes moins sécurisés.** De nombreux endroits de Plaisir sont concernés, en particulier le centre bourg. Ce problème pourrait être résolu simplement, **en réalisant des sens uniques pour les automobiles et en autorisant les cyclistes à se déplacer dans les deux sens ("double sens cyclables")**. Contrairement à une opinion répandue, les doubles sens cyclables ne créent pas plus d'accidents (ceux-ci ont généralement lieu lorsque automobilistes et cyclistes vont dans le même sens et ne peuvent croiser leur regard), et ils sont tout à fait adaptés aux rues étroites limitées à 30 km/h. On dispose à présent de suffisamment de recul concernant la pertinence des doubles sens cyclables (voir par exemple à ce sujet les analyses de Jacques Robin, ingénieur routier et expert en accidentologie <http://www.securite-routiere-plus.com/medias/files/tout-sur-la-securite-du-cycliste.pdf>).

Créer des zones de rencontre pour développer l'animation locale

Les zones de rencontre sont des rues où les piétons sont prioritaires, les automobilistes pouvant y circuler à une vitesse réduite (20 km/h). Il s'agit en quelque sorte de zones piétonnes dans lesquelles les véhicules sont autorisés, dès lors que la sécurité des piétons y est assurée. **La création de ces zones devrait être recommandée dans les nouvelles constructions résidentielles impliquant la création ou l'allongement d'une rue. Ces zones de rencontre constituent également une option intéressante dans les opérations de rénovation de voirie pour favoriser la sociabilité et les commerces ou autres activités locales. Elles sont également indiquées pour les rues ne disposant pas de trottoirs fonctionnels.** En effet, dans les rues de faible largeur, plutôt que de conserver des trottoirs étroits (moins d'1m50) et peu utilisables par les piétons, il est souvent préférable de supprimer ces trottoirs et de conférer la priorité aux piétons sur l'ensemble de la chaussée. Tout comme pour les zones 30, ceci nécessite toutefois une conception de voirie permettant la réduction effective de la vitesse (créer un effet de porte, agir sur le dessin de la chaussée et la présence du mobilier urbain, privilégier les priorités à droite, supprimer les passages piétons, créer de chicanes et écluses, etc.).

La gestion du stationnement automobile

Comme souligné précédemment, même en dehors de l'accroissement de la population de la ville, on observe une nette tendance à l'augmentation du nombre d'automobiles. Il est important de signaler que la création de nouveaux emplacements de stationnement sur les espaces publics pour s'adapter à l'augmentation du parc automobile présente des inconvénients majeurs. En effet, lorsque de nouveaux emplacements sont disponibles à proximité sur la voie publique, ils sont à terme également utilisés par des particuliers qui garaient jusqu'ici leurs voitures chez eux, libérant ainsi un garage ou un emplacement privé de stationnement pour une autre utilisation. C'est aussi une incitation à augmenter le nombre d'automobiles par foyer, même lorsque celles-ci sont peu utilisées, ce qui est souvent le cas pour la 2ème ou la 3ème voiture d'un ménage. Dans de nombreux cas, l'automobile est en concurrence avec le transport en bus, et le fait de développer l'offre de stationnement pour automobiles favorise alors un report du but vers l'automobile. De plus, la surface utilisée par ces aires de stationnement n'est plus disponible pour des usages ayant plus d'intérêt pour l'agrément d'une ville et cela défavorise les autres modes de déplacement. Nous souhaitons donc souligner que, **sauf cas particuliers (par exemple un nouvel équipement dans une zone excentrée), la création de nouveaux emplacements publics de stationnement n'apporte pas globalement un bénéfice à long terme et contribue à rendre notre ville encore plus dépendante de l'automobile.**

D'autre part, **pour limiter les stationnements sur les trottoirs, nous suggérons d'organiser dans ces zones, des stationnements longitudinaux sur la route**, ce qui permet également, via des chicanes adaptées et la définition de sens prioritaires, de diminuer la vitesse.

Enfin, **un meilleur contrôle des stationnements, par exemple via la création de zones bleues ou de zones de stationnement payantes** pourrait être utile dans certains secteurs, pour éviter les stationnements abusifs et favoriser la rotation des emplacements.

La ville de Sceaux (Hauts de Seine) représente un exemple très réussi de création d'une voirie plus favorable à la vie locale (principes résumés dans ce document : http://www.pduif.fr/IMG/pdf/chantal_brault_94.pdf), et il est possible de visualiser l'ensemble des rues de cette ville avec l'outil Google Street View (<https://bit.ly/2Kfhhbgw>).

Propositions concernant la zone centre bourg / hôpital Charcot

Créer une zone de rencontre dans le centre bourg

Le centre bourg est assez peu accueillant pour les piétons et l'activité commerciale y est limitée. Nous suggérons de **donner plus de place aux piétons via la création d'une zone de rencontre dans la portion entre l'Église St Pierre et la zone centre commercial Pasteur / la poste**. Il faudrait toutefois que les services et commerces dans cette zone soient plus nombreux afin d'attirer plus de piétons. Des zones de rencontre seraient également utiles dans les rues ne comportant pas de trottoirs fonctionnels, par exemple entre les N°2 et 15 de la rue A. Dumas. **Le parking de la rue du Docteur Fleming est une zone très peu valorisée. Ne serait-il pas possible d'y implanter des activités commerciales et de créer une promenade bordée d'arbres menant au marché ?**

Faciliter la circulation des vélos dans le centre bourg

Dans le centre bourg, le problème principal est la difficulté de circuler à vélo sur l'avenue Marc Laurent, la rue Calmette, la rue du Bois et la rue Jules Verne (dans la partie située au Nord de la rue de l'Avignou). Or, en raison des sens uniques, toutes les rues du centre bourg dirigent vers ces axes (voir un exemple de parcours imposé dans la Figure 3).

Il faut être un cycliste aguerri pour s'y rendre aux heures de pointe. Pour que les cyclistes soient moins dépendants de ces axes très fréquentés (que ce soit pour se rendre au centre bourg ou pour les traversées Nord/Sud et Est/Ouest), **il serait utile, en fonction des itinéraires cyclables que l'on souhaite favoriser, d'aménager en double sens cyclable (et lorsque ce n'est pas déjà le cas, de passer en zone 30)** les rues Alexandre Dumas, rue du Dr A Fleming, rue Charles Gounod, rue de l'Avignou, rue de la Ferronnerie, rue des vignes, rue Ernest Lavis (sur 20 m environ), rue de la république (soit tout le long, soit au moins entre la rue Jules Régner et la rue Charles Gounod ainsi que sur 50 m dans le prolongement de la rue René Bazin pour pouvoir atteindre à partir du collège G. Apollinaire la rue de l'Avignou et la sente menant au marché), rue Emile Zola et la rue JJ Rousseau. Ceci permettrait aussi de diminuer les passages par les axes fréquentés en accédant plus facilement à des voies au Nord (le chemin qui relie l'avenue Marc Laurent au Valibout, accessible à partir de la rue des vignes) ou à l'Est (via l'avenue du château puis prolongement dans la rue Maximilien Robespierre). Le passage en double sens cyclable de la rue Maximilien

Une partie de la surface libérée par le futur déménagement de l'hôpital Charcot pourrait être utilisée pour créer un secteur attrayant du point de vue de la végétation, via la présence d'arbres, de plantes en harmonie avec le ru Maldroit ou de pelouses naturelles.

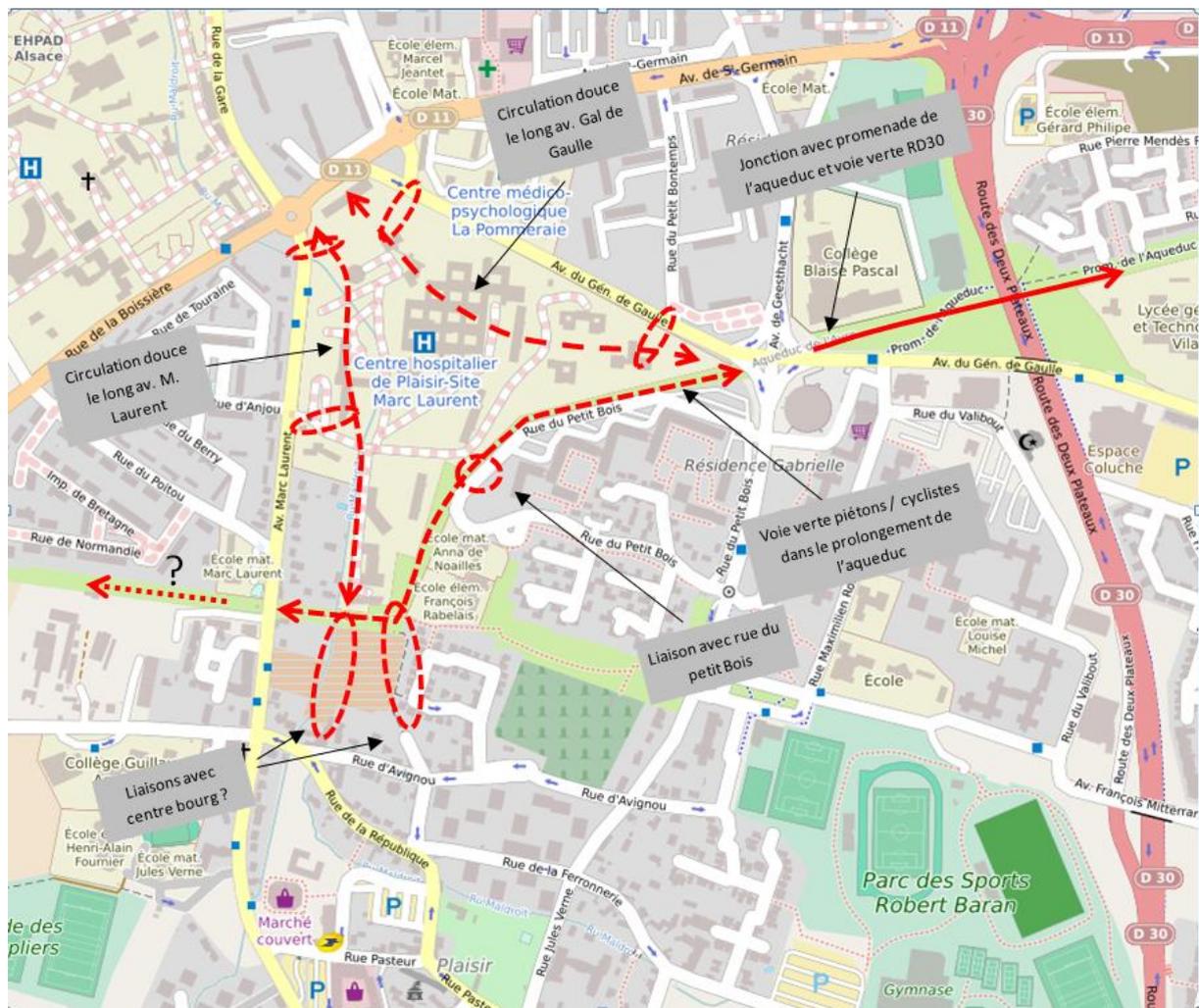
Comme il s'agit d'une zone déjà construite, il est tout à fait légitime d'y prévoir la création de logements puisque cela ne s'accompagne pas d'un étalement urbain au détriment de zones agricoles ou naturelles. Il faut toutefois de maintenir un équilibre entre les bâtiments et les surfaces végétalisées et en profiter pour mettre en valeur le ru Maldroit.

Actuellement, l'hôpital Charcot est une emprise ne permettant aucun passage par des circulations douces, et qui, de ce fait, contribue à créer une véritable coupure urbaine entre tous les quartiers adjacents. Les futurs aménagements de cette zone pourraient remédier à cela, **en incluant par exemple des voies vertes (voies partagées piétons / cyclistes nécessitant une largeur de 3 mètres), ainsi que des chemins piétons et cyclistes reliant ce quartier aux rues adjacentes** (par exemple la rue du petit bois). Certaines connexions intéressantes sont représentées dans la Figure 4.

L'aménagement d'une circulation mixte piétons / vélos le long de l'aqueduc, entre le collège Blaise Pascal et l'avenue Marc Laurent permettrait, après une connexion à l'Est avec l'actuelle promenade de l'aqueduc, de **créer une liaison douce traversant Plaisir (zones "ex-Charcot" et Aqueduc) et les Clayes-sous-bois**. Pour que l'ensemble de cette liaison soit fonctionnelle, à la fois pour les piétons et les cyclistes, il faudrait disposer d'une largeur de 3 mètres (ce qui est déjà le cas sur une partie du parcours), mais également espacer davantage les barrières destinées à bloquer l'accès aux cyclomoteurs. En effet, que ce soit à Plaisir ou aux Clayes-sous-bois, à de nombreux endroits ces barrières sont trop rapprochées, ce qui complique considérablement la circulation des vélos et empêche l'utilisation de vélos comportant des sièges enfants, sacoches, vélos utilitaires, vélos pour personnes handicapées etc. La présence de barrières rapprochées est certes un obstacle pour les cyclomoteurs, mais ceci se fait toujours au détriment de la circulation des vélos (et il n'existe aucun dispositif sélectif adapté, la seule solution étant de verbaliser les contrevenants). Il est donc important d'adapter les barrières anti-intrusion en suivant les normes

préconisées par le CEREMA (fiche 36 "DAMM dispositifs anti-accès motorisé, août 2016, <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/velo-amenagements-recommandations-retours-experiences>).

Figure 4. Exemples de liaisons douces permettant de relier le quartier libéré par le déménagement de l'hôpital Charcot aux autres quartiers environnants. Les façades des éventuelles constructions seraient disposées le long de sections de voies vertes



Au Sud, une jonction devra être prévue avec le centre bourg. Cette jonction pourrait se réaliser par exemple via l'impasse de l'Avignou, mais il faudra alors permettre aux cyclistes de circuler dans les deux sens sur la rue de l'Avignou, la rue Charles Gounod, la rue de la Ferronnerie et une partie de la rue de la République. Il faudra également adapter la jonction à l'Est, au niveau du grand carrefour situé devant le collège. A terme, cette voie verte située le long de l'aqueduc pourrait même être prolongée à l'Ouest de l'autre côté de l'avenue Marc Laurent. Si l'aménagement d'une voie verte dans la zone de l'hôpital Charcot

le long de l'aqueduc n'était pas réalisable, une autre option serait de permettre la circulation cycliste dans la rue du petit bois et de relier celle-ci de façon adaptée, y compris au centre bourg et au grand carrefour donnant sur le collège.

Il faudrait également prévoir un **meilleur itinéraire cyclistes le long de l'avenue Marc Laurent** (idéalement jusqu'à atteindre le centre bourg). Cette avenue constitue en effet un axe important (notamment pour se rendre à la gare de Plaisir-Grignon) et est actuellement peu propice aux déplacements à vélo. Il pourrait s'agir d'un aménagement sur cette voie elle-même, ou sur une voie de circulation décalée à l'Est.

D'autre part, il serait souhaitable de créer des voies de circulation douce piétons et cyclistes au niveau de l'avenue du général de Gaulle (entre le Valibout et la RD11), ou au Sud de celle-ci.

Nous proposons que le **positionnement d'éventuels futurs logements dans la zone libérée par le déménagement de l'hôpital s'effectue de part et d'autre d'une des voies vertes de la zone**. Il s'agirait donc de constructions dont les façades donneraient sur une voie verte bordée de végétation, plutôt que sur des routes.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'augmentation du nombre d'automobiles dans Plaisir ces dernières années est en grande partie due à l'augmentation du nombre de voitures par ménage, sachant que pour un ménage, la seconde ou la 3ème automobile est souvent peu utilisée. **Dans le quartier libéré par le déménagement de l'hôpital, il serait judicieux de mettre en place un système d'autopartage afin de réduire globalement le nombre d'automobiles utilisées par les habitants**. Ce service pourrait également intéresser des habitants des quartiers avoisinants. Pour le rendre attractif, il faudrait que des emplacements de stationnement soient réservés exclusivement à ces voitures partagées.

De manière générale, il faudrait **que ce futur quartier soit le moins "routier" possible, que les véhicules motorisés n'y circulent que dans des zones 30 ou des zones de rencontre, et qu'une place centrale soit donnée aux aires de jeux, de promenade, de circulation douce, jardins et services** (crèche, espace de co-working ...).

Annexe : copie des propositions concernant le stationnement des vélos



Mairie de Plaisir
Révision du PLU 2019
2, rue de la République - BP 22
78370 PLAISIR

Plaisir, le 13 mars 2019

Objet : Révision du PLU

Dans le cadre de la révision du PLU, voici des propositions de notre association concernant le stationnement des vélos.

Propositions concernant le stationnement vélo dans les immeubles collectifs d'habitation

Dans le cadre de la modification du PLU de Plaisir, l'article 12 du nouveau règlement devra préciser les exigences concernant les stationnements vélo dans les nouvelles constructions. Or dans notre ville, le très faible nombre de stationnements vélos fonctionnels dans les immeubles et sur la voie publique constitue un réel handicap pour le développement de ce mode de déplacement. La préparation du nouveau PLU est donc une occasion d'améliorer la situation. Pour les immeubles d'habitation collectifs, la réglementation actuelle indique que les nouveaux PLU devront prévoir dans des locaux fermés une surface de stationnement vélo de 0,75 m² par logement dans le cas d'un studio, F1 ou F2 et de 1,5 m² au delà. Il faut souligner qu'il s'agit là de valeurs minimales, qui sont insuffisantes, au vu de l'équipement actuel des ménages en vélos et du développement prévu de ce mode de déplacement (l'objectif du plan national vélo dévoilé fin 2018 est de tripler la part modale du vélo pour atteindre 9% en 2024). De plus, l'aménagement d'un local vélo ne doit pas se résumer à définir sa surface, sans quoi il risque d'être non fonctionnel (praticité d'usage, protection contre le vol) et non optimisé par rapport à sa surface, ce qui est malheureusement souvent le cas, y compris dans des constructions récentes. On peut d'ailleurs noter que les aménageurs ne disposent de très peu de documents ressources pour organiser les stationnements vélo de bonne qualité dans les immeubles collectifs. C'est la raison pour laquelle nous proposons des exigences plus précises en matière de stationnement pour le nouveau PLU de Plaisir et accompagnons ce descriptif d'exemples d'aménagements types (voir le document annexe joint à cette lettre). Pour effectuer ce travail, nous nous sommes largement inspirés de documents provenant du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et du ministère de l'égalité des territoires et du logement (http://www.cohesion-territoires.gouv.fr/IMG/pdf/dgaln_referentiel_stationnement_des_velos_decembre_2013.pdf), du Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) (https://www.yvelines.fr/wp-content/uploads/2011/09/stationnement_velo_espces_privées98883.pdf), de la Fédération des Usagers de la Bicyclette (http://voiriepour tous.cerema.fr/IMG/pdf/Fiche02V-BandeCyclab_cle742831.pdf), de l'association Mieux se Déplacer à Bicyclette (<https://partagetarue94.files.wordpress.com/2014/06/stationnement-vc3a9lo.pdf>) et du Collectif Cycliste 37 (<http://www.cc37.org/stationnement-velo-immeuble-on-faire-beaucoup-mieux-loi/>). Notre objectif était, en utilisant les connaissances actuelles, de définir des

spécifications permettant de répondre aux besoins tout en limitant les surfaces nécessaires pour les locaux de stationnement.

Comme la description ci-dessous étant assez détaillée, elle ne pourra pas être retranscrite dans son ensemble dans le PLU. Nous suggérons que le règlement du PLU en reprenne des points clés dans son article 12, et que l'on fournisse aux aménageurs une notice technique complémentaire où figurent des exemples détaillés, sachant que nous pouvons participer à la création de cette note.

Plutôt que de raisonner uniquement en terme de surfaces de stationnement de vélos, nous proposons que le dimensionnement des locaux à vélo soit basé sur un nombre d'emplacements que l'opération doit prévoir (tout en respectant les surfaces minimales prévues par la loi). Ce nombre d'emplacements serait au minimum de 1 par logement de type chambre/studio/F1/F2, de 1,5 pour un F3, et de 2,5 pour un F4 et au delà.

Ces emplacements pourront être de 3 types : des emplacements "standard", resserrés sur deux niveaux, et pour vélos spéciaux.

- *Emplacements standard*

Les emplacements standard pourront être de type perpendiculaire (placement des vélos côte à côte), en épi à 45° ou longitudinal, avec des tailles minimales définies ci-dessous

type accès*	taille	largeur	allée
perpendiculaire	2m x 0m65	1m80	
épi à 45°	1m40 x 0m80**	1m20***	
longitudinal	2m x 0m65	0m90***	

* Les allées et surfaces de dégagement peuvent servir pour des stationnements sur plusieurs côtés

** 1m40 pour le 1er vélo et 0m90 pour le dernier si contigu à une paroi. Ces emplacements nécessitent donc une surface rectangulaire d'une profondeur minimale de 1m40 et d'une largeur minimale donnée par la formule $\text{largeur} = 0m60 + 0m80 \times (\text{nombre vélos}) + 10 \text{ cm}$ si le dernier est contigu à une paroi)

*** si 1 seul sens de circulation, sinon 1m80

Les positions des emplacements de vélo devront être matérialisées au sol (rectangles dans le cas des stationnement perpendiculaires et longitudinaux). Chacun de ces emplacements devra disposer d'un arceau (type U inversé, avec éventuellement une entretoise intermédiaire) permettant de stabiliser le vélo et de l'attacher par le cadre et au moins une roue à l'aide d'un cadenas U. Les arceaux auront une hauteur d'environ 80 cm, une largeur d'environ 60 à 80 cm et une épaisseur de barre d'attache ne dépassant pas 5 cm (idéal : 4 cm). Ils devront être ancrés au sol par scellement (non vissés) ou soudés sur des rails horizontaux (hauteur de 2 cm au maximum) fixés au sol. Les arceaux seront positionnés dans les emplacements de manière à permettre le centrage des vélos dans chaque emplacement.

- *Emplacements resserrés sur deux niveaux*

Sous réserve de disposer d'une hauteur sous plafond d'au moins 2m80, des racks de stationnement vélos à double étage pourront être installés. Ils devront permettre de stabiliser les vélos et de les attacher par le cadre et au moins une roue à l'aide d'un cadenas U. Ce type de dispositif permet d'économiser de la surface mais n'est pas adapté pour les vélos comportant des sacoches ou des sièges enfant. Le nombre d'emplacements resserrés ne devra pas représenter plus de 60% des emplacements requis pour la construction. Une profondeur d'au

moins 2 m devra être réservée au rack de stationnement, et devant celui-ci il faudra prévoir une allée ou un dégagement d'une profondeur d'au moins 2 m.

- *Emplacements vélos spéciaux*

Des emplacements pour vélos spéciaux encombrants (vélos-cargos, biporteurs, tricycles, vélos pour personne handicapée) seront prévus à raison d'au moins un emplacement par tranche de 10 emplacements requis pour la construction. La taille de chaque emplacement sera d'au moins 2m50 (profondeur) x 1m20 (largeur) et sera matérialisée au sol. Une allée ou un dégagement d'une profondeur d'au moins 2m50 sera prévue devant ces emplacements. Ces allées et surfaces de dégagement pourront servir pour des stationnements sur plusieurs côtés. Chaque emplacement devra comporter un arceau U inversé à une hauteur de 30 à 40 cm sur le côté droit ou gauche de l'emplacement.

Autres règles importantes :

- Les vélos seront placés dans un ou plusieurs locaux clos et couvert, avec au maximum 23 emplacements par local. Chaque local devra être éclairé et clos avec un système de fermeture réservé aux utilisateurs. Le local sera placé au rez-de-chaussée du bâtiment ou à l'extérieur à moins de 50 m d'une entrée piétonne du bâtiment, ou à défaut au 1er sous-sol accessible facilement depuis les points d'entrée du bâtiment.
- Les portes d'accès et circulations menant au local auront une largeur d'au moins 1m20 et les franchissements de portes et manœuvres permettant d'accéder au local devront être limités.
- Dans le cas des opérations ne nécessitant que 2 emplacements, il sera possible de créer un local ne comportant pas d'allée, un dégagement étant alors prévu à l'extérieur sur une profondeur de 1m80
- le syndic de copropriété doit prendre en charge l'entretien et le bon fonctionnement du local et édicter un règlement précis sur l'utilisation et la destination du local. Ce règlement devra indiquer que le seul usage autorisé est le stationnement de vélos et que les vélos épaves sont interdits. Il précisera les conditions d'accès aux locaux et d'attribution des badges ou des clés, et de gestion de ceux-ci afin que seules les personnes autorisées soient en mesure d'accéder au local.

Places visiteurs :

A partir d'une certaine taille, nous proposons que les immeuble en retrait par rapport à l'alignement de la voie réservent des emplacements extérieurs (en plus de ceux destinés aux habitants de l'immeuble) de stationnement d'au moins 4 vélos destinés aux visiteurs. Ces emplacements seront aménagés près de l'entrée de l'immeuble et doivent comprendre des arceaux (par exemple 2 arceaux de type U pour stationner 4 vélos) permettant de stabiliser le vélo et de l'attacher par le cadre et au moins une roue à l'aide d'un cadenas U. Les arceaux auront une hauteur d'environ 80 cm, une largeur de 40 à 60 cm et une épaisseur de barre d'attache ne dépassant pas 5 cm (idéal : 4 cm). Ils devront être ancrés au sol par scellement (non vissés) ou soudés sur des rails horizontaux (hauteur de 2 cm au maximum) fixés au sol.

Cas de la réhabilitation de logements

Il faudrait aussi prévoir des prescriptions dans le cas de réfections d'immeubles d'habitation nécessitant un permis à construire. Dans ce cas, les prescriptions seraient plus souples que pour les bâtiments neufs, par exemple en permettant plus facilement l'implantation sur la

parcelle (à l'extérieur) de locaux à vélo. Il existe notamment des modèles de box prêt à poser (souvent de type grillagés) pour l'extérieur tout à fait adaptés au stationnement sécurisé des vélos et pouvant être mis en place avec peu de travaux. En cas de manque de place, ces locaux pourraient être placés sur des espaces préalablement dédiés au stationnement automobile ou sur des espaces verts.

Autres réflexions concernant le stationnement dans les immeubles d'habitation :

- Pour ne pas pénaliser les petites opérations immobilières, serait-il judicieux de proposer que pour les opérations n'impliquant qu'un nombre réduit d'emplacements vélos, des portes d'accès de 90 cm soient tolérées ?
- Pour que la création de locaux soit peu pénalisante, est-il judicieux d'autoriser des implantations plus souples des locaux vélo (ou des locaux vélo dont la taille est inférieurs à une surface déterminée) dans la parcelle (par exemple à proximité des limites séparatives, ou au sein des aires de stationnement automobiles ?) que les autres types de constructions ? Est-il judicieux de déduire tout ou partie de ces surfaces du calcul de l'emprise au sol ?

Propositions concernant le stationnement vélo dans les immeubles de bureaux et les commerces

La réglementation actuelle demande pour les nouveaux immeubles de bureaux la création, pour les employés, de locaux à vélos sécurisés et accessibles équivalents à une surface d'au moins 1,5% de la surface de plancher. Nous proposons que le PLU de Plaisir fixe un minimum de 3% de la surface de plancher, et que cette surface minimale soit ramenée à 1,5% lorsque au moins 70% des emplacements vélos sont constitués de racks à double étage, sous réserve de disposer d'une hauteur sous plafond d'au moins 2m80.

Pour les stationnements de vélos pour les clients des commerce, il faudrait préciser dans le PLU ou dans une note d'accompagnement que selon la réglementation, ces stationnements doivent permettre de relier le cadre et une roue à un point fixe, ce qui exclut les râteliers de type "pince-roues" qui ont été installés ces dernières années dans les nouvelles surfaces commerciales de Plaisir. L'idéal étant des arceaux de type U, auxquels on peut accrocher un ou deux vélos en fonction de la distance d'écartement entre les arceaux

Exemple (3 emplacements) 3 emplacements

Taille local 1m95x3m80 (7,4 m²)

Soit 2,5m²/emplacement, dégagements inclus

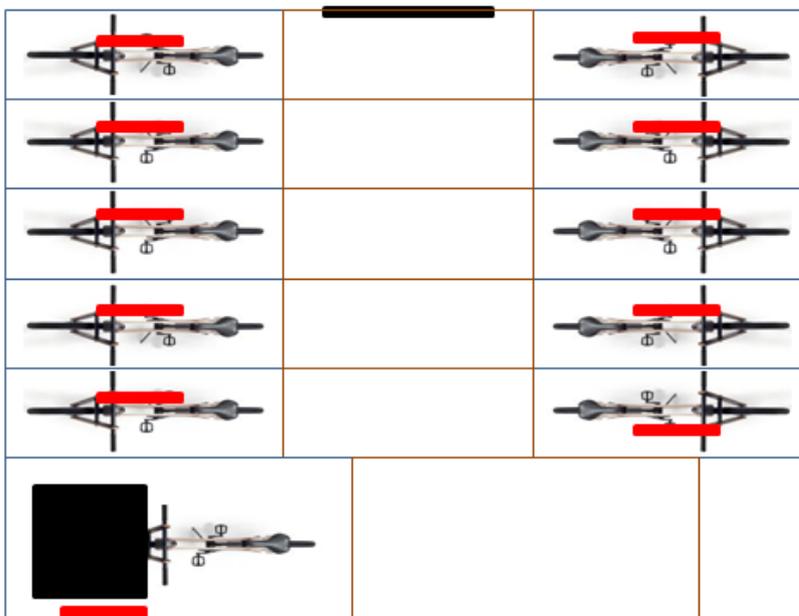
-  = arceau vélo
-  = porte d'accès



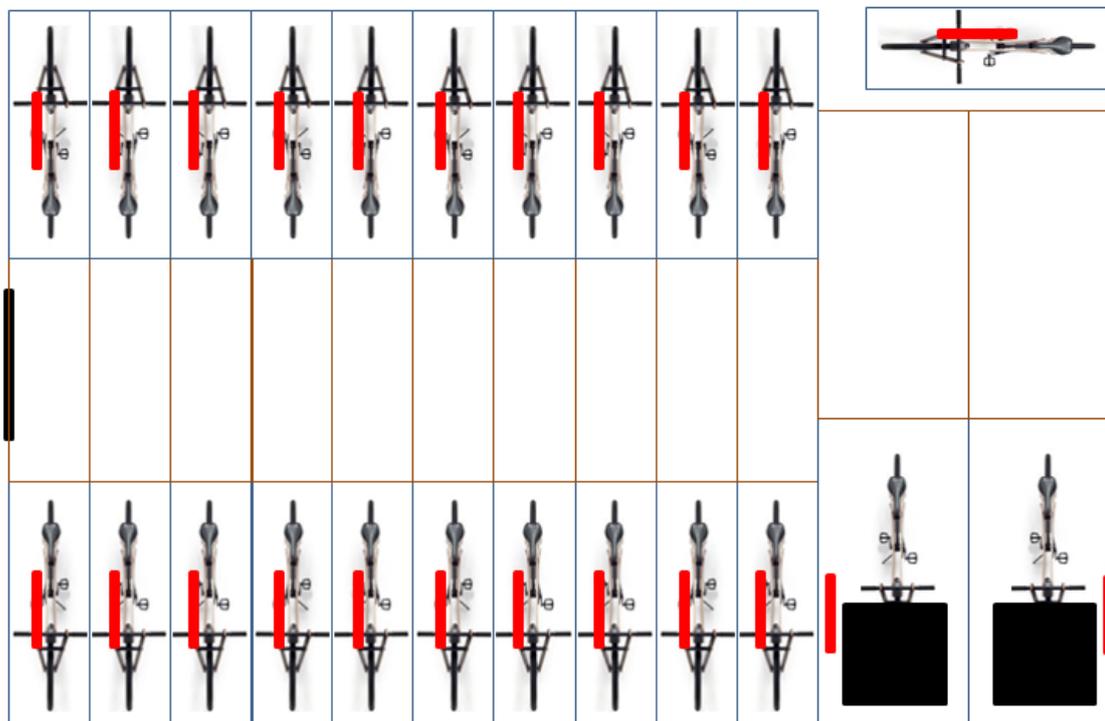
Exemple (12 emplacements) 11 emplacements + 1 emplacement spécial

Taille local 5m80x4m45 (25,8m²)

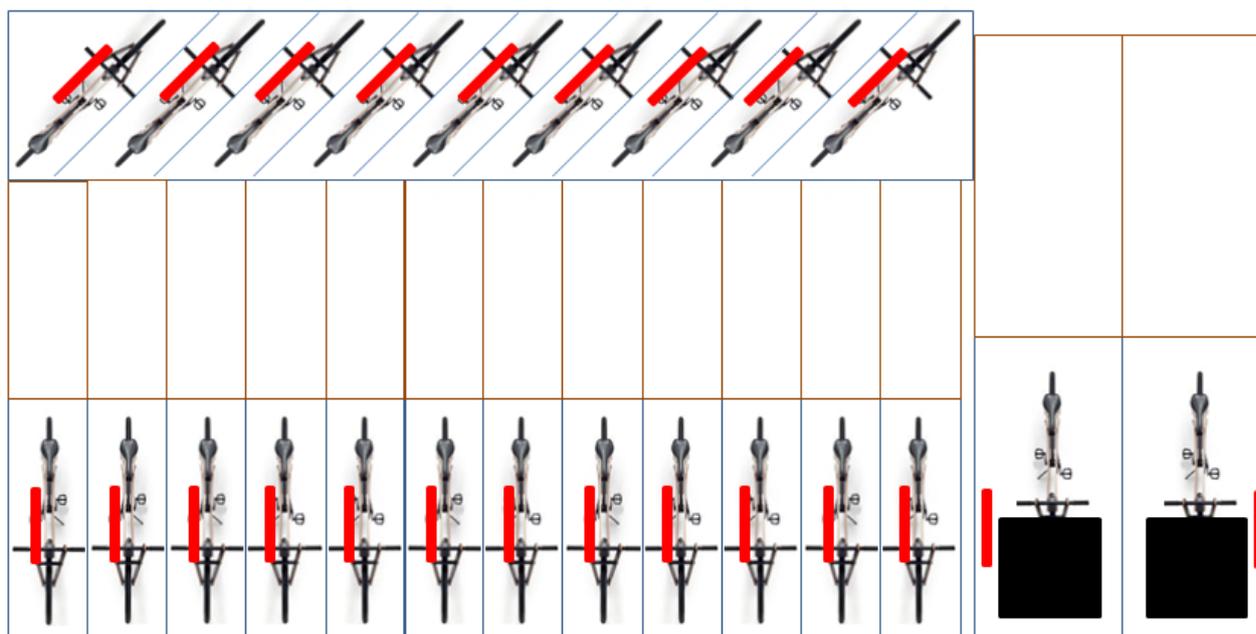
Soit 2,3m²/emplacement, dégagements inclus



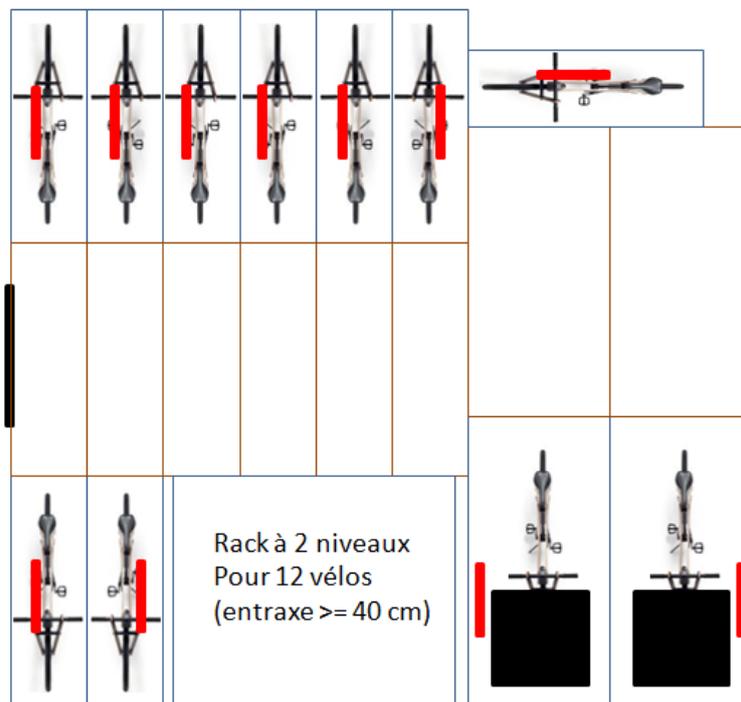
Exemple (23 emplacements) 21 emplacements + 2 emplacements spéciaux
 Taille local 8m90x5m80 (51,6m²)
 Soit 2,2m²/emplacement, dégagements inclus



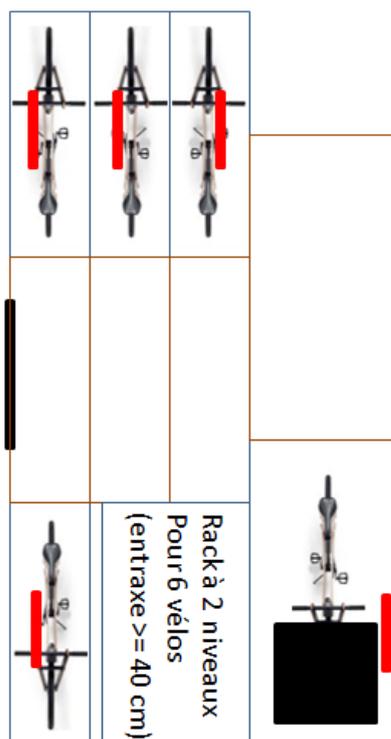
Exemple (23 emplacements) 21 emplacements + 2 emplacements spéciaux
 Taille local 10m30x5m20 (53,6m²)
 Soit 2,3m²/emplacement, dégagements inclus



Exemple (23 emplacements) 9 emplacements + 12 emplacements resserrés + 2 emplacements spéciaux
 Taille local 6mx6m30 (37,8m²)
 Soit 1,6m²/emplacement, dégagements inclus



Exemple (11 emplacements) 4 emplacements + 6 emplacements resserrés + 1 emplacement spécial
 Taille local 6mx3m15 (18,9m²)
 Soit 1,7m²/emplacement, dégagements inclus



Exemples de racks à double étage permettant le cadénassage du cadre

Aguidon Plus



Altinova

