

## COMPTE RENDU GROUPE DE TRAVAIL



<b>OBJET :</b> Plan des mobilités douces de Trappes – Groupe de travail citoyen n°1		
<b>DATE :</b> 27/02/2024 – 19h00		
<b>Date :</b> 28/02/2024	<b>Auteurs :</b> Nicolas PORTZER/ Dalila ZEGAGH	Nbre de pages : 6
<b>Référence du document :</b>	PMD Trappes - GT citoyen n°1 CR v1.docx	<b>Indice :</b> V1

<b>Participants :</b>	
<i>Nom</i>	<i>Entité ou Société</i>
Aurélien PERROT	Ville de Trappes – Adjoint au maire – en charge de la ville propre et des mobilités
Jean-Baptiste GRENIER	Ville de Trappes – Directeur Général des Services techniques adjoint
Sydney LAME	Ville de Trappes – Chargé de mission Transition écologique
Isaac RICHARD	CDVIA – Chargé de mission
Nicolas PORTZER	Ingérop – Chef de projet
Dalila ZEGAGH	Ingérop – Directrice de projet
Habitants – 16 participants	

<b>DIFFUSION :</b>
Participants + équipe projet du groupement INGEROP/CDVIA
<b>ANNEXE :</b>
Support de présentation ppt

## Relevé de décision

### Ordre du jour

- Présentation de la démarche d'élaboration du plan des mobilités douces de la ville de Trappes
- Échange sur les thématiques de mobilité :
  - Le réseau viaire, les conditions de circulation et le stationnement ;
  - Les transports collectifs ;
  - Les déplacements en vélo ;
  - La marche à pied et l'accessibilité.

### Introduction par Monsieur Aurélien PERROT, adjoint au Maire

Les **transports sont un axe majeur de la stratégie de bifurcation écologique de la Ville**. Le bilan carbone réalisé en 2023 a montré que ce secteur est responsable de 40% des émissions de gaz à effet de serre.

Dans le même temps, force est de constater qu'il y a sur la Ville une **très faible utilisation des mobilités douces** (marché, vélo, trottinette, etc..) alors même qu'elles présentent de nombreuses caractéristiques favorables (population jeune et sportive, territoire dense).

Le plan des mobilités douces a une ambition : **améliorer l'aménagement de l'espace public pour favoriser les transports en commun et les mobilités douces afin de fluidifier les déplacements**, les rendre plus respectueux de l'environnement mais aussi mieux répondre aux besoins des Trappistes.

Il se déclinera en **plusieurs étapes** :

- Un **diagnostic précis des aménagements existants et futurs**, des besoins et usages en termes de mobilités ainsi que de l'offre sur le territoire.
- A partir de ce diagnostic, **construction d'un schéma d'aménagement du réseau cyclable** en cohérence avec le Réseau Vélo Île-de-France (RER Vélo) et le schéma directeur intercommunal
- Puis le développement **d'aménagements sécurisés et continus**, afin d'assurer l'intermodalité entre les offres.

Tout au long de ce processus, une volonté forte de la part de l'équipe municipale est **d'intégrer les Trappistes autant que faire se peut**.

Pour se donner les moyens de ces ambitions, notamment le déploiement des 230 000 € de budget dédié, un **chargé de mission mobilité douce est en cours de recrutement**.

Et concernant les **300 places de stationnement dont les emplacements ont été choisies lors du précédent groupe de travail**, leur déploiement doit se faire dans les tous prochains jours. Un premier tour de la Ville a été réalisé avec le prestataire afin d'identifier certains emplacements complexes.

### Présentation de la démarche

La **démarche, les objectifs du Plan des Mobilités Douces**, du premier groupe de travail citoyen ainsi que les premiers constats du diagnostic sont présentés (cf. présentation ppt).

### Échanges

#### Réseau viaire, conditions de circulation et stationnement

- Globalement, le **réseau viaire de la ville** :
  - Fait **l'objet de nombreux conflits d'usages** entre la circulation des voitures, des bus, des vélos, les trottinettes et les piétons.

## Relevé de décision

- **Supporte plusieurs points de congestion**, notamment dans le centre-ville et aux abords des écoles au moment de déposer les enfants. Des modifications de sens de circulation pourraient permettre de fluidifier le trafic dans certains secteurs. À noter que le système de sens uniques au niveau de la mairie implique des détours en voiture, il pourrait être intéressant de passer la partie Nord de la rue de la République en double-sens notamment.
- **Fait l'objet de nombreuses incivilités**, avec des non-respects du code de la route : passage au feu rouge, vitesse de circulation excessive, etc.
- Plusieurs points durs sont relevés :
  - Les **franchissements de la RN10**.
  - Le **rond-point RN10/RD912 récemment réaménagé n'est pas satisfaisant**. Le partage de l'espace entre les modes n'est pas suffisamment lisible pour les usagers. Il conviendrait à minima de refaire le marquage au sol.
    - Rayon de braquage insuffisant pour accéder à la voie la plus à droite du rond-point depuis certaines voies ;
    - Poids-lourds devant circuler sur 2 voies en même temps en lien avec ce problème de giration ;
    - Rond-point à 3 voies alors que la RN10 vers Paris est à 2 voies : nombreux embouteillages.
- A l'inverse, le **quartier de la gare fonctionne plutôt bien** (pas de congestion devant la gare).
- Concernant **l'offre de stationnement** :
  - Le **stationnement est difficile dans plusieurs quartiers**, notamment aux abords de la mairie dans le quartier Jaurès, aux abords de la mosquée le vendredi, et les jours de marché. Il est nécessaire de prévoir des places de stationnement supplémentaires aux abords de la mosquée.
  - Le réseau **viaire manque de places pour les PMR**, en particulier dans le quartier Jean-Jaurès
  - Du **stationnement sauvage est constaté aux abords des écoles**, de la mosquée et des marchés.
  - Du **stationnement en double-file** est recensé régulièrement au niveau de la rue Jean Jaurès (RD23) devant Chez Fouz par exemple.
  - Du **stationnement de voitures ventouses** est relevé dans certains quartiers.
  - Le **stationnement en souterrain dans certains immeubles collectifs** pose problème. Il n'est pas utilisé car pas sécurisé (en accès libre), pas entretenu, parfois inondé et squatté. Les habitants se stationnent donc dans la rue.
- La **qualité de l'air de la ville est impactée par la circulation importante dans la ville**, et en particulier sur la RN10. Les habitants espèrent que la réalisation de la couverture de la RN10 puisse améliorer la qualité de l'air.
- Il serait souhaitable que la **police municipale** intervienne pour verbaliser le stationnement gênant.
- Le **taux de motorisation est important** à Trappes d'où un nombre important de véhicules sur les routes.

## Transports collectifs

- Concernant la **desserte ferroviaire** :
  - La desserte de la gare de Trappes est **réduite depuis la période COVID**, avec des services peu fréquents en heure creuse, notamment le week-end. Les habitants souhaitent que le service revienne à la normale.
  - Les **trains supprimés pendant les périodes de travaux** sur le réseau ferroviaire ne sont pas remplacés par des services routiers et les lignes de bus locales ne sont pas modifiées pour compenser la suppression des services ferroviaires.
  - Au niveau de la gare, la **dépose minute n'est pas visible / pas suffisamment bien aménagée** pour les usagers.

## Relevé de décision

- **Les vélos ne sont pas autorisés dans les trains en période de pointe**, les voyageurs sont régulièrement verbalisés. Il conviendrait pourtant de le permettre pour encourager l'intermodalité train/vélo, en désignant des emplacements dédiés.
- Les habitants souhaiteraient que **la ligne C du RER soit prolongée au moins jusqu'à Coignières**.
- Concernant le **réseau de bus** :
  - **L'intermodalité entre les trains et les bus n'est pas toujours bien coordonnée** en cas de retard de trains.
  - **Plusieurs lignes de bus font l'objet de services partiels**, notamment en fin de journée sur la ligne 418, rendant difficile la desserte de plusieurs quartiers (les bus retournent à la gare au lieu de poursuivre la desserte des arrêts restants de la ligne).
  - **Les bus sont souvent saturés en période de pointe**. Il conviendrait d'augmenter la fréquence de certaines lignes et/ou d'adapter le matériel roulant à la fréquentation.
  - **Les bus sont parfois coincés dans la circulation des voitures**. Des aménagements dédiés aux bus permettraient de fiabiliser les temps de trajet.
  - **Les bus rencontrent des difficultés de circulation dans plusieurs secteurs de la ville**, du fait de l'étroitesse des rues et de l'encombrement du stationnement des voitures.
  - **L'information voyageur dysfonctionne** sur la plupart des points d'arrêts, alors que les poteaux sont équipés de bornes d'information dynamique. Les bornes ne sont souvent pas branchées, ou les informations affichées sont fausses.
- **La tarification pratiquée sur le réseau de transport est peu incitative au report modal**. Des tarifs plus attractifs, voire la gratuité comme pratiquée dans certaines villes, permettraient de réduire de manière importante la place de la voiture dans la ville, tant pour la circulation que pour le stationnement.

## Déplacements en vélo

- Globalement, la ville **manque d'infrastructures cyclables** pour permettre de réaliser des trajets en vélo :
  - Le **quartier Jaurès** ne dispose pas d'aménagement cyclable ;
  - La **signalétique est très insuffisante**.
- Les **aménagements cyclables existants ne sont pas satisfaisants** pour la plupart d'entre eux, car pas aux normes, mal entretenus ou pas assez sécurisés pour les cyclistes. **Plusieurs points noirs sont relevés** pour la circulation des cyclistes :
  - **L'aménagement cyclable le long de la RN10** est en très mauvais état : le revêtement est abimé, la végétation déborde sur la voie, et l'aménagement supporte des problèmes de stockage d'eau et n'est pas praticable en soirée en raison d'un manque d'éclairage. L'aménagement cyclable étant collé à la chaussée circulée, il y a également un **enjeu d'éblouissement des cyclistes** face aux phares des voitures venant en sens inverse.
  - **L'aménagement cyclable (bandes) sur la RD912** – route de Dreux n'est pas adapté à la circulation des vélos : à défaut d'entretien, la végétation déborde sur la voie. Les voitures circulent vite à côté des cyclistes. Il serait préférable de disposer d'un aménagement séparé de la voirie.
  - Le **rond-point du pavillon bleu (RN10/RD912) n'est pas adapté** pour la circulation des cyclistes. L'aménagement est dangereux, les temps de traversées sont trop courts, les cyclistes ne sont pas assez visibles.
  - Les **potelets noirs, non réfléchissants**, installés sur certains aménagements cyclables, sont également dangereux pour les cyclistes (risque de collision).
  - Les **dispositifs installés contre les rodéos urbains** ou pour interdire l'accès aux motos rendent l'accès à certains aménagements difficiles pour les vélos (par exemple le passage situé sous la voie ferrée).

## Relevé de décision

- **La réglementation mise en place n'est pas toujours adaptée :**
  - Les **routes ne sont pas toujours correctement aménagées.**
  - Les **obligations de circulation pour les cyclistes** sur certains axes ne sont pas adaptées dès lors que les aménagements ne sont pas suffisamment sécurisés pour les vélos (exemple de l'avenue Salvador Allende).
  - Des **doubles-sens cyclables pourraient être utilisés sur certains axes**, mais ils ne sont pas valorisés faute de signalisation ?
  - La ville **ne dispose que de peu de SAS vélo** sur son réseau viarie.
  - Besoin de **jalonement cycle.**
- Pour favoriser la circulation des cyclistes, il est indispensable de **travailler la sécurité des itinéraires et d'entretenir les aménagements existants.**

## Accessibilité et marche à pied

- **Le réseau viarie de la ville a été aménagé avant tout pour supporter la circulation des voitures.**
  - Il est peu incitatif pour les autres modes, notamment pour inciter à la marche à pied.
  - La morphologie urbaine de la ville date des années 70, à une époque où la place de la voiture était privilégiée/importante.
- **Plusieurs dysfonctionnements ne facilitent pas la marche à pied** dans la ville :
  - La marche est **souvent perturbée par des conflits d'usage** avec :
    - Des **vélos et les trottinettes qui circulent sur les trottoirs**, souvent avec des vitesses élevées. Une communication devrait être réalisée pour sensibiliser les cyclistes et usagers de la trottinette.
    - Des **voitures qui stationnent sur les trottoirs** dans certaines rues.
  - La **largeur des trottoirs rend difficile les déplacements à pied dans plusieurs rues**, notamment pour les personnes à mobilités réduite et les poussettes.
  - Les **trottoirs sont souvent encombrés par de la végétation** et par les poubelles.
    - Un mur végétalisé a récemment été aménagé dans le quartier du vieux village, à proximité d'un collège. La végétation débordant sur le trottoir contraint les collégiens à cheminer sur la chaussée, faute de place sur le trottoir.
    - Il conviendrait de rappeler à l'entreprise en charge du ramassage des ordures ménagères la nécessité de positionner correctement les poubelles après les avoir vidées.
  - Certains **cheminements ne sont pas suffisamment éclairés.**
  - Les revêtements des **trottoirs sont souvent peu entretenus/en mauvais état** et certains sont glissants.
  - Des **plaques d'égouts** mal positionnés perturbent les cheminements piétons dans certaines rues.
  - Des **déclivités trop importantes** sont relevées sur certaines rues bien que la ville soit majoritairement plate.
  - Les **cheminements piétons sont également régulièrement perturbés par les travaux réalisés** sur les espaces publics. Des cheminements provisoires ne sont souvent pas mis en place durant ces périodes avec un manque d'information et de jalonement pour les piétons.
  - Les **traversées piétonnes de la RN10 ne sont pas adaptées** pour des déplacements piétons/PMR sécurisés, y compris la passerelle nouvellement aménagée.
  - **Peu de traversées piétonnes sur la RD912.**
- **La mobilité des déficients visuels n'est pas assurée à l'échelle de la ville.**
  - Plusieurs cheminements ne sont pas aux normes.
  - Les passages piétons paraissent souvent mal aménagés avec des poteaux mal positionnés (par exemple rue Salvador Allende).



## Relevé de décision

- Ces dysfonctionnements ont été remontés aux élus.
- **Les conditions d'accès à la base de loisirs ne sont pas satisfaisantes.**
  - L'entrée est à retravailler.
  - **Les cheminements piétons/vélos à l'intérieur de la base de loisirs sont souvent peu praticables** en raison d'un manque d'entretien. La base de loisir indique que cet entretien limité permet de préserver la biodiversité mais cela empêche leur utilisation, alors que dans le même temps est aménagé Urbanloop.
- **La ville manque de place de stationnement pour les PMR.**
- Il conviendrait d'**associer davantage les usagers de la ville** pour faire remonter les dysfonctionnements et dans les choix d'aménagement :
  - Une **marche citoyenne a été organisée avec des habitants**, des élus et les services techniques au printemps 2023. Les dysfonctionnements partagés lors de cette marche ont été corrigés. Il conviendrait de renouveler cette démarche prochainement.
  - En concertant la population, la **ville devrait accorder plus d'espace public pour les piétons et les cyclistes** dans le cadre des nouveaux projets urbains. Dans les derniers projets réalisés, la place pour les modes actifs n'a pas été assez prise en compte.

## Poursuite de la démarche

**La ville de Trappes et Ingérop remercient les participants** pour leur présence et leur participation active. Les habitants seront à nouveau sollicités dans la suite de la démarche pour construire le plan d'action.

**Les habitants sont invités à participer à l'enquête en cours** : en ligne ou via le formulaire papier disponible en Mairie.